

Overzicht wijzigingen en correcties Nota parkeernormen

Naast redactionele wijzigingen zijn op 7 aspecten in de nota wijzigingen aangebracht en zijn op 14 punten correcties doorgevoerd. Bij wijzigingen is de tekst inhoudelijk anders of is er een aanvulling gedaan op de bestaande tekst. De correcties hebben betrekking op het meer helder omschrijven en verduidelijken van wat er wordt bedoeld en op het actualiseren van de informatie. Bij de wijzigingen en correcties worden paginanummers genoemd. Dit zijn de paginanummers in de definitieve nota. Op een aantal plekken komen deze paginanummers door de aanpassingen niet meer overeen met de concept nota die ter inspraak lag.

Wijzigingen

1. Pagina 5 onder de visie op fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen is de alinea 'verantwoordelijkheid van de eindgebruiker' toegevoegd.
2. Pagina 8: naar aanleiding van de inspraak is de overgangsregeling voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen aangepast (dit omdat de overgangsregeling tot onduidelijkheid leidde onder insprekers).
3. Pagina 11: naar aanleiding van de inspraak is het uitgangspunt de autoparkeernorm een maximum norm vormt komen te vervallen (dit omdat het hanteren van de parkeernorm als maximum tot ongewenste neveneffecten leidt). Dit betekent dat de autoparkeernorm een minimum norm vormt.
4. Pagina 16: op basis van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn drie extra eisen toegevoegd voor de realisatie van nieuwe laadpunten in parkeergarages (deze eisen waren eerder nog niet bekend vanuit het BBL).
5. Pagina 20: onder de mobiliteitscorrectie is opgenomen dat de inzet van deelfietsen en scooters niet leidt tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen (dit omdat niet aantoonbaar is dat de inzet van deelfietsen en scooters tot een afname van het autobezit onder bewoners leidt). Correctie 3 is hiermee komen te vervallen.
6. Pagina 21: onder de HOV-correctie zijn Station Heemstede-Aerdenhout en Station Bloemendaal toegevoegd als HOV-locaties. De gebieden waarin de correcties van toepassing zijn, zijn met 100 tot 300 meter loopafstand vergroot.
7. Pagina 23: onder het uitsluiten van openbare parkeerrechten is komen te vervallen dat de initiatiefnemer hiervoor een verzoek bij de gemeente moet indienen (omdat dit rechtsgevolg op basis van het beleidsuitgangspunt in paragraaf 3.2.8 al van toepassing is op alle adressen binnen de ruimtelijke ontwikkeling). Nieuw toegevoegd is de eis dat de initiatiefnemer een verklaring moet afgeven kennis te hebben genomen van dit beleidsuitgangspunt. De eis dat 'de ruimtelijke ontwikkeling in een gebied moet liggen waarin parkeerregulering van kracht is of waarvoor het besluit is genomen dat dit wordt ingevoerd' is komen te vervallen. Dit omdat op basis van het Mobiliteitsbeleid parkeerregulering wordt ingevoerd op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd.

Correcties

1. Conform de Parkeerverordening wordt gesproken van **woonadressen** bij woningen en van **bedrijfsadressen** bij bedrijven en instellingen. Waar het zowel woonadressen als bedrijfsadressen betreft wordt gesproken van **adressen**.
2. Pagina 5: het uitgangspunt dat in 2030 in heel Haarlem parkeerregulering is ingevoerd is conform het Mobiliteitsbeleid gecorrigeerd in 'parkeerregulering wordt ingezet op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd'.
3. Pagina 5 en 7: Nota Bouwen en parkeren is gewijzigd in **Nota parkeernormen**.
4. Pagina 7: de inwerkingtreding van de Omgevingswet is gecorrigeerd van **1 januari 2023** naar een beoogde inwerkingtredingdatum op **1 januari 2024**.
5. Pagina 11: de huurliberalisatiegrens voor het jaar 2023 bedraagt een kale huurprijs van **€ 808,06**, in 2022 was dit **€ 763,47**.
6. Pagina 11: onder het uitsluiten van openbare parkeerrechten is gespecificeerd welke parkeerrechten (parkeerproducten) hiermee worden bedoeld.
7. Pagina 19: 'Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan 5 jaar geleden is (**duS wanneer sprake is van 5 jaar leegstand**), is het niet meer toegestaan om een **oude parkeerbehoefte** te salderen.
8. Pagina 22: onder stap 5 is toegevoegd dat het pragmatisch kan zijn om het bezoekersparkeren op maaiveld plaats te laten vinden omdat het laten parkeren van bezoekers in een parkeergarage consequenties heeft voor het ontwerp en het beheer van een garage.
9. Pagina 27: in de tabel fietsparkeernormen zijn bij drie functies de eenheden gecorrigeerd:
 - Basisschool (medewerkers): 'per 10 medewerkers' in plaats van 'per 100 m² bvo;
 - Sportveld: 'per ha netto terrein' in plaats van 'per 100 m² bvo;
 - Fastfoodrestaurant: 'per 100 m² bvo in plaats van 'per locatie'.
10. Pagina 29: de autoparkeernorm voor de functie 'koop, appartement, goedkoop' is omwille van consistentie met de normhoogte van de overige woonfuncties gecorrigeerd naar een bewonersnorm van **0,6** parkeerplaats per woning in plaats van 0,5.
11. Pagina 29: de autoparkeernorm voor kamerverhuur voor studenten is gecorrigeerd naar '**kamerverhuur studenten (zelfstandig/onzelfstandig)**'. Eerder werd alleen gesproken van een onzelfstandige woonvorm, dit terwijl kamerverhuur voor studenten ook zelfstandig kan zijn.
12. Pagina 29: de voetnoot bij de functie 'kleine eenpersoonswoning' is gecorrigeerd dat dit **altijd** grondgebonden woningen betreft.
13. Pagina 34: voor de functie 'hotel' zijn aanwezigheidspercentages toegevoegd.
14. Pagina 39: correctie 3 (in het bouwplan worden deelfietsen beschikbaar gesteld) is verwijderd. Dit omdat het stappenplan deze correctie niet meer mogelijk maakt.