



**Gemeente  
Haarlem**

# **Nota van beantwoording**

## Nota parkeernormen

21 februari 2023

Beheer en Beleid Openbare Ruimte (BBOR)

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Inspraakperiode	3
1.2 Zienswijzen geanonimiseerd	3
1.3 Leeswijzer	3
<b>2. Resultaten inspraak en beleidswijzigingen</b>	<b>4</b>
2.1 Gebiedsindeling	4
2.2 Overgangsregeling	4
2.3 De autoparkeernorm als maximum norm	5
2.4 De mobiliteitscorrectie	5
2.5 Bezoekersparkeren op eigen terrein	6
2.6 Uitzondering sociale woningbouw	6
2.7 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?	6
<b>Bijlage 1: zienswijzen raadsfracties commissie Ontwikkeling</b>	<b>7</b>
<b>Bijlage 2: overzicht van overige zienswijzen</b>	<b>7</b>

# 1. Inleiding

## 1.1 Inspraakperiode

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 11 oktober 2022 besloten de Nota parkeernormen vrij te geven voor inspraak. De nota heeft 6 weken ter inspraak gelegen van 19 oktober tot en met 30 november 2022. Het college heeft in totaal 61 zienswijzen ontvangen. Omdat de Nota parkeernormen op hetzelfde moment ter inspraak heeft gelegen als de Nota Uitwerking Parkeerregulering, heeft een aantal insprekers per ongeluk het verkeerde formulier op de website van de gemeente Haarlem gebruikt. Dit blijkt uit de strekking van de betreffende zienswijzen.

Van het totaal aantal zienswijzen gaan 27 zienswijzen over de Nota parkeernormen. De 34 andere zienswijzen zijn opgenomen in de Nota van beantwoording voor de Nota Uitwerking Parkeerregulering. De betreffende insprekers krijgen hier bericht over.

In deze Nota van beantwoording geeft het college per zienswijze haar reactie. De reactie van het college bestaat uit drie vaste onderdelen:

- De strekking van de zienswijze;
- De reactie van het college op de zienswijze;
- Conclusie: leidt de zienswijze tot een wijziging van de concept Nota parkeernormen en zo ja, wat is de beleidswijziging?

## 1.2 Zienswijzen geanonimiseerd

Omwille van privacy zijn de zienswijzen in deze nota geanonimiseerd. Iedere inspreker heeft, op het e-mailadres dat is opgegeven bij het indienen van de zienswijze, een bericht ontvangen met daarin een persoonlijk nummer (0001 t/m 0027). Dit nummer correspondeert met de nummering in deze nota. Persoonsgegevens toegevoegd in een zienswijze door een inspreker zelf zijn verwijderd.

## 1.3 Leeswijzer

De zienswijzen zoals naar voren gebracht door raadsfracties in de commissie Ontwikkeling op 27 oktober 2022 zijn in bijlage 1 opgenomen. In bijlage 1 geeft het college tevens haar reactie op de schriftelijke insprekbijdrage van Dhr. Stolp zoals ingebracht in de commissievergadering. Het overzicht met ingebrachte zienswijzen door Haarlemmers, projectontwikkelaars en andere insprekers, met de reactie daarop van het college, is opgenomen in bijlage 2. Bijlage 1 en 2 zijn opgenomen in één separaat document als bijlage bij deze Nota van beantwoording.

In hoofdstuk 2 van deze Nota van beantwoording zijn de zienswijzen opgenomen die vaker naar voren zijn gebracht. Naar aanleiding van deze zienswijzen voert het college een aantal beleidswijzigingen door in de Nota parkeernormen. Deze wijzigingen zijn ook opgenomen in hoofdstuk 2.

# 2. Resultaten inspraak en beleidswijzigingen

## 2.1 Gebiedsindeling

### *Strekking zienswijzen*

- Waarom wijkt de gebiedsindeling van de Nota parkeernormen af van SOR indeling?
- Waarom zijn de autoparkeernormen in het Centraal stedelijk gebied gelijk aan de binnenstad?

### *Reactie van het college*

Zoals Haarlem in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is ingedeeld, is een aantal ontwikkelzones niet of gedeeltelijk in het Centraal stedelijk gebied gelegen. Bij het 1 op 1 overnemen van de SOR indeling, zouden bijvoorbeeld in het noordelijke gedeelte van de ontwikkelzone Spaarndamseweg, hogere parkeernormen gelden ten opzichte van het zuidelijke deel. Dit is voor het college geen gewenste en uitlegbare situatie. Dit is de reden waarom in de Nota parkeernormen alle ontwikkelzones onder het Centraal stedelijk gebied vallen.

De ambitie van Haarlem is om in het Centraal stedelijk gebied een 10 minuten samenleving te creëren. De auto heeft een zeer beperkte rol. Het gelijkstellen van de autoparkeernormen tussen het Centraal stedelijk gebied en de binnenstad moet vanuit dat perspectief worden gezien.

### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging.

## 2.2 Overgangsregeling

### *Strekking zienswijzen:*

- De huidige overgangsregeling stelt dat een initiatiefnemer het verzoek kan indienen om een lopende ruimtelijke ontwikkeling te toetsen aan de Nota parkeernormen. Kan dit verzoek door de gemeente worden afgewezen?

- Geldt de overgangsregeling ook voor (gebieds)ontwikkelingen waarvoor een participatieproces is doorlopen? Een proces waarin onder andere afspraken zijn gemaakt over hoe het parkeren wordt opgelost.

### *Reactie van het college*

Uit de huidige formulering van de overgangsregeling wordt door insprekers begrepen dat een initiatiefnemer bij de gemeente het verzoek kan indienen om een lopende ruimtelijke ontwikkeling te toetsen aan de Nota parkeernormen. Een verzoek kan worden afgewezen, zo stellen insprekers. Om hier meer duidelijkheid over te scheppen is de formulering van de overgangsregeling in de Nota parkeernormen aangescherpt.

In de vraag of de overgangsregeling ook van toepassing is op (gebieds)ontwikkelingen waarvoor een participatieproces is doorlopen, schuilt een zekere zorg. Ontwikkelende partijen hebben naar de omgeving gecommuniceerd hoe het parkeren wordt opgelost. Het is niet wenselijk om deze oplossing onder de overgangsregeling te wijzigen, zonder dat belanghebbenden hierbij worden betrokken.

### *Conclusie*

Dit leidt tot een wijziging:

De overgangsregeling voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen is integraal herzien. De aangepaste overgangsregeling maakt onderscheid tussen drie situaties (met het oude beleid worden de Beleidsregels parkeernormen 2015, 2e wijziging bedoeld en de Nota parkeernormen is het nieuwe beleid):

1. Situaties waarin de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen. In dit geval is het oude beleid van toepassing. Op aanvragen ingediend na de inwerkingtreding is het nieuwe beleid van toepassing.
2. Situaties waarin de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend binnen een periode van acht weken na de inwerkingtreding van het nieuwe beleid. In dit geval kan de aanvrager verzoeken om het oude beleid op zijn aanvraag van toepassing te laten zijn. De randvoorwaarden op basis waarvan het college dit verzoek kan honoreren zijn gespecificeerd.
3. Situaties waarin de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend binnen een periode van vier weken na de inwerkingtreding van het nieuwe beleid. In dit geval kan de aanvrager verzoeken om het nieuwe beleid op zijn aanvraag van

toepassing te laten zijn. De randvoorwaarden op basis waarvan het college dit verzoek kan honoreren zijn gespecificeerd.

## 2.3 De autoparkeernorm als maximum norm

### *Strekking zienswijzen*

- Waarom geldt de autoparkeernorm als een maximum norm? Geldt deze eis ook als de initiatiefnemer de extra parkeerplaatsen op eigen terrein realiseert?

### *Reactie van het college*

Het uitgangspunt dat de autoparkeernorm als een maximum geldt, is ingegeven van de doelstelling uit het Mobiliteitsbeleid over groei van automobilititeit in de stad. Ook een auto die op eigen terrein staat geparkeerd, leidt tot verkeersbewegingen en de uitstoot van schadelijke stoffen (dit tweede niet altijd aangezien auto's ook elektrisch aangedreven kunnen zijn).

Dit uitgangspunt is naar aanleiding van de inspraak tegen het licht gehouden. De conclusie is dat blijven vasthouden aan dit uitgangspunt meer nadelen dan voordelen kent. Het overschrijden van de parkeernorm zal in de praktijk naar verwachting weinig voorkomen. In de praktische toepassing is het voor het college ook gewenst om in te kunnen stemmen met een parkeeroplossing waarin enkele extra autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd (bijvoorbeeld omdat het ontwerp van een parkeergarage hier de ruimte voor biedt en het onlogisch is om de parkeerplaatsen niet aan te leggen).

### *Conclusie*

Dit leidt tot een wijziging. Deze wijziging is:

Het beleidsuitgangspunt 'De autoparkeernorm vormt een maximum norm' komt te vervallen en wordt vervangen door 'De autoparkeernorm vormt een minimum norm'.

## 2.4 De mobiliteitscorrectie

### *Strekking zienswijzen*

- Met name raadsfracties zijn van mening dat de mobiliteitscorrectie ambitieuzer mag zijn (hogere correctiepercentages/vergroting van het gebied waar de correctie

van toepassing is), anderzijds hebben insprekers zorgen over het borgen van mobiliteitsconcepten richting de toekomst.

- Waarom is geen HOV-correctie toegekend aan station Heemstede-Aerdenhout en station Bloemendaal?
- Hoe realistisch is het dat de inzet van deelfietsen en deelscooters leidt tot een vermindering van het autobezit en daarmee tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen?

### *Reactie van het college*

De mobiliteitscorrectie is voor Haarlem een nieuwe werkwijze en mede gebaseerd op voorbeelden uit andere gemeenten. De essentie van de mobiliteitscorrectie is, dat de beschikbaarheid van duurzame modaliteiten (de deelauto, HOV en deelfietsen en/of deelscooters) tot een afname van het autobezit leidt.

Het feit dat de drie mogelijke mobiliteitscorrecties kunnen worden gestapeld, in combinatie met de autoparkeernormen die in de basis zijn verlaagd, maakt dat het college terughoudend is met het verder ophogen van de correctiepercentages. De maximum correctie die aan HOV-locaties wordt toegekend wordt niet gewijzigd, de gebieden waarin de correcties van toepassing zijn worden wel vergroot.

Station Heemstede-Aerdenhout en station Bloemendaal waren aanvankelijk geen onderdeel van de mobiliteitscorrectie. Naar aanleiding van de inspraak worden deze beide stations in de Nota parkeernormen toegevoegd als HOV-locaties.

De Nota parkeernormen bevat het beleidsuitgangspunt dat de inzet van deelfietsen en/of deelscooters tot een afname van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen kan leiden (maximaal 5%). Naar aanleiding van de inspraak wordt dit uitgangspunt gewijzigd. Het college is van mening dat het onvoldoende zeker of de inzet van deelfietsen en/of deelscooters tot een afname van het autobezit leidt. Om deze reden is de correctie deelfietsen en/of deelscooters komen te vervallen.

### *Conclusie*

Dit leidt tot drie wijzigingen:

De tabel met HOV-locaties met de hieraan gekoppelde correctiepercentages en loopafstanden wordt op twee onderdelen gewijzigd:

- Station Heemstede-Aerdenhout en Station Bloemendaal zijn toegevoegd als HOV-locaties met de bijbehorende correctiepercentages.

- De gebieden waarin de HOV-correcties gelden zijn vergroot (de loopafstanden zijn met minimaal 100 meter en maximaal 300 meter vergroot).
- Het beleidsuitgangspunt dat de inzet van deelfietsen en/of deelscooters tot een afname van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen leidt is vervallen.

## 2.5 Bezoekersparkeren op eigen terrein

### *Strekking zienswijzen*

- Uitgangspunt in de Nota parkeernormen is dat het parkeren volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Insprekers merken op dat dit ook geldt voor bezoekersparkeren. Dit betekent dat op eigen terrein meer parkeerplaatsen benodigd zijn, parkeervoorzieningen aan strengere eisen moeten voldoen en eigenaren een rol krijgen als parkeerexploitant. Is het college zich bewust van de consequenties die dit heeft?

### *Reactie van het college*

Het college is zich bewust van de consequenties van de eis dat het bezoekersparkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Gezien vanuit ambities van Haarlem is dit echter een noodzakelijk uitgangspunt. Haarlem kan het zich niet permitteren om het bezoekersparkeren van ruimtelijke ontwikkelingen in de openbare ruimte op te lossen. Eigen terrein betekent niet per definitie dat bezoekersparkeren in gebouwde vorm opgelost moet zijn, dit kan ook op maaiveld zijn.

### *Conclusie*

Dit leidt tot een tekstuele wijziging:

Onder het beleidsuitgangspunt 'Stap 5: beschikbaar stellen parkeerplaatsen op eigen terrein', wordt toegevoegd dat het pragmatisch kan zijn om bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld aan te leggen.

## 2.6 Uitzondering sociale woningbouw

### *Strekking zienswijzen*

- Waarom wordt de uitzondering gemaakt dat de parkeerbehoefte van sociale woningbouw (onder voorwaarden) in de openbare ruimte kan worden

gefaciliteerd? Hoe gaat dit in de praktijk werken? Komen bepaalde adressen in dit geval wel in aanmerking voor parkeerrechten?

### *Reactie van het college*

Het college acht de uitzondering voor sociale woningbouw noodzakelijk om de realisatie van sociale woningbouw niet te frustreren. Zoals opgenomen in paragraaf 6.4.2 van de Nota parkeernormen geldt voor sociale woningbouw onverminderd dat het afwentelen naar de openbare ruimte niet mag leiden tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk (in de eindsituatie mag de parkeerdruk maximaal 85% bedragen). Als (een gedeelte van) de parkeerbehoefte in de openbare ruimte wordt opgelost, dan komen bepaalde adressen wel in aanmerking voor openbare parkeerrechten. De initiatiefnemer geeft richting de gemeente aan welke adressen dit zijn.

### *Conclusie*

Dit leidt niet tot een wijziging.

## 2.7 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

### *Strekking zienswijze:*

- Paragraaf 3.2.8 bevat het beleidsuitgangspunt dat alle adressen binnen een ruimtelijke ontwikkeling worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. In paragraaf 6.5 staat vervolgens dat een initiatiefnemer het verzoek kan indienen om een of meerdere functies (met de bijbehorende adressen) uit te sluiten van parkeerrechten. Insprekers stellen dat het niet nodig is om de initiatiefnemer hier een verzoek voor te laten doen, aangezien het uitgangspunt in paragraaf 3.2.8 al van toepassing is.

### *Reactie van het college:*

Het college is het met insprekers eens dat het eisen van een verklaring tot het afzien van openbare parkeerrechten vanwege paragraaf 3.2.8 dubbelop is. Omdat het college het van belang vindt dat de initiatiefnemer kennis heeft genomen van dit beleidsuitgangspunt, eist het college een verklaring dat de initiatiefnemer kennis heeft genomen van het uitgangspunt dat alle adressen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden uitgesloten van parkeerrechten (tenzij dit op basis van het stappenplan voor een bepaald aantal adressen niet geldt). Dit biedt duidelijkheid en rechtszekerheid richting de toekomst.

*Conclusie:*

Dit leidt tot een wijziging:

In paragraaf 6.5 komt te vervallen dat de initiatiefnemer een verzoek kan indienen om adressen uit te sluiten van openbare parkeerrechten. In plaats hiervan wordt de randvoorwaarde toegevoegd dat de initiatiefnemer een verklaring moet afgeven kennis te hebben genomen van het beleidsuitgangspunt dat alle adressen binnen de ruimtelijke ontwikkeling worden uitgesloten van parkeerrechten.

## **Bijlage 1: zienswijzen raadsfracties commissie Ontwikkeling**

## **Bijlage 2: overzicht van overige zienswijzen**

*Bijlage 1 en 2 zijn opgenomen in één separaat document als bijlage bij deze Nota van beantwoording.*

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
**21 februari 2023**

**Tekst:** Gemeente Haarlem,

**Fotografie:**

**Ontwerp:**

**Drukwerk:**

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](http://haarlem.nl)