

Overzicht zienswijzen raadsfracties in de commissie Ontwikkeling op 27 oktober 2022			
Fractie	Zienswijze	Reactie van het college	Wijziging
PvdA	Het gaat hier om het verdelen van zeer schaarse ruimte, met een groot probleem ten aanzien van het aantal woningen in een aantal categorieën, en met name in de sociale huur.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
PvdA	Blij dat er uitgebreid aandacht is voor fietsparkeernormen, zodat de verromeling beperkt blijft. Wil je dat mensen de fiets pakken, moet je ervoor zorgen dat mensen makkelijker de fiets dan de auto kunnen pakken. Goed dat er ook aandacht is voor elektrische fietsen.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
PvdA	Blij met de nota omdat de nieuwe regels voorkomen dat de problemen van de huidige bewoners alleen nog maar groter worden.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
PvdA	Ook blij met het salderen.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
PvdA	Roept wethouder op om te kijken naar hoe voorkomen kan worden dat de parkeerdruk voor de huidige bewoners rondom Orionzone en Schalkwijk erger wordt. Dit is ook een oproep aan de collega's in de commissie. Hier wordt namelijk in deze raadsperiode geen betaald parkeren ingevoerd.	Het voorkomen van een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte begint bij het toepassen van een juiste parkeernorm. Het invoeren van parkeerregulering vormt het meest krachtigste instrument dat het college tot haar beschikking heeft om een stijging van de parkeerdruk te kunnen voorkomen.	Geen wijziging.
PvdA	We moeten erop letten dat de bewoners van ontwikkelingen die nu in de pijplijn zitten geen parkeervergunning voor de openbare ruimte krijgen.	Het college is dit met de PvdA eens. Het college zet zich in voor een consequente registratie van de adressen die niet in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten.	Geen wijziging.
VVD	VVD is niet blij met de verlaging van de parkeernormen.	De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt.	Geen wijziging.
VVD	De parkeernorm wordt nu een maximum, terwijl het OV minder wordt, mensen nu vaker een eigen auto kopen en jongeren tegenwoordig eerder een auto van de zaak hebben dan een eigen woning.	Zie paragraaf 2.3 van de Nota van beantwoording.	Dit leidt tot een wijziging.
VVD	Mensen willen niet gedwongen worden om hun mobiliteitsgedrag te veranderen.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
VVD	Doe wat met de reacties die binnenkomen.	Het college heeft alle binnengekomen reacties als zienswijze meegenomen in deze Nota van beantwoording.	Geen wijziging.
VVD	Vindt de fietsparkeernorm een vooruitgang.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.

D66	Roept de wethouder om terughoudend te zijn met het oplossen van een tekort aan parkeerplaatsen voor sociale bouw in de openbare ruimte, aangezien dit de draagvlak in de buurt niet ten goede zal komen.	Het college heeft in de Nota parkeernormen randvoorwaarden verbonden aan het gebruik van openbare parkeercapaciteit voor sociale woningbouw. Met deze randvoorwaarden is geborgd dat in de bestaande omgeving rondom een ontwikkellocatie geen ongewenste verhoging van de parkeerdruk ontstaat.	Geen wijziging.
D66	Raad de wethouder aan om wat ambitieuzer te zijn met de mobiliteitscorrectie.	Zie paragraaf 2.4 van de Nota van beantwoording.	Dit leidt tot een wijziging.
D66	Roept de wethouder ook op om de correctie niet te complex te maken. Deelfietsen zorgen niet voor een kleinere behoefte van auto's.	Zie paragraaf 2.4 van de Nota van beantwoording.	Dit leidt tot een wijziging.
PvdD	Is blij dat de correcties er zijn, maar wil dat deze dan ook daadwerkelijk onderdeel worden van de ruimtelijke ontwikkelingen.	Het college is dit met de PvdD eens. Als door een ontwikkelende partij een mobiliteitscorrectie wordt toegepast, dan zal het college erop toezien dat de bedachte oplossing ook in de praktijk wordt gerealiseerd. Hiervoor vormt het parkeeratelier een belangrijk onderdeel van de Nota parkeernormen.	Geen wijziging.
PvdD	Correcties mogen nog wat ambitieuzer.	Zie paragraaf 2.4 van de Nota van beantwoording.	Dit leidt tot een wijziging.
GL	Vind het logisch dat de parkeernormen verlaagd worden.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
GL	Het is logisch dat we dan met andere oplossingen moeten komen, zoals dekkend OV of deelmobiliteit.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
GL	Vindt dat de normen in de nota een goede weerspiegeling zijn van keuze voor meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
GL	Deze uitwerking laat geen ruimte voor juridische onduidelijkheid.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
GL	Een deel van deze nota kan pas uitgevoerd worden na het invoeren van gereguleerd parkeren.	Het college is dit niet met GroenLinks eens. De parkeernorm vormt een inschatting van het aantal benodigde parkeerplaatsen en heeft op zichzelf een beperkte relatie met parkeerregulering. De relatie bevindt zich bij het voorkomen van een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte.	Geen wijziging.

FVD	FVD is voor de automobilist en het investeren in voldoende parkeerplekken bij nieuwbouw en wijkcentra.	De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt.	Geen wijziging.
CDA	Vraagt zich af of het niet beter is om maatwerk, met betrekking tot het oplossen van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte, toe te passen op de daadwerkelijke parkeerbehoefte in plaats van op de sociale huur.	Het college is van mening dat het kiezen voor een aantal vaste randvoorwaarden op dit vlak meer rechtszekerheid biedt dan het bieden van maatwerk.	Geen wijziging.
SP	Het is van groot belang om de Haarlemmers bij dit plan te betrekken.	Dit had betrekking op de Nota uitwerking parkeerregulering.	Geen wijziging.
SP	Overwegen een referendum te organiseren.	Dit had betrekking op de Nota uitwerking parkeerregulering.	Geen wijziging.
OPH	Vindt het goed dat het ter inspraak wordt gelegd.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
OPH	De meeste mensen hebben een auto omdat ze hem nodig hebben; het verlagen van de parkeernormen verandert hier niks aan.	De Nota parkeernormen geeft richting aan het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De nota verbiedt nieuwe bewoners niet om een auto te bezitten, het kan wel voorkomen dat zij hier zelf parkeergelegenheid voor moeten organiseren.	Geen wijziging.
Trots	Dit stuk schrijft de auto af als fout.	De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt.	Geen wijziging.
Trots	Wordt geen alternatief gegeven voor de auto.	De essentie van de mobiliteitscorrectie is dat men wel degelijk een alternatief heeft voor het bezit van een auto (openbaar vervoer en de deelauto).	Geen wijziging.
Trots	Vraagt zich af hoe ze het gaan oplossen in gebieden zonder gereguleerd parkeren.	In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen dat in 2030 in heel Haarlem parkeerregulering geldt.	Geen wijziging.
CU	Steunt het principe van de nieuwe parkeernormen.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
CU	Mobiliteitstransitie is nodig, anders is de stad straks niet meer leefbaar.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
CU	Heeft twijfels over hoe bezoekersparkeren bij kleinschalige projecten gaat werken, wanneer er bijvoorbeeld toevallig twee feestjes tegelijkertijd zijn.	Als een dergelijke situatie zich voordoet (het aantal beschikbare bezoekersparkeerplaatsen op eigen terrein is niet toereikend voor het aantal bezoekers), dan zijn bezoekers genoodzaakt om elders te parkeren.	Geen wijziging.

CU	Wil van de wethouder graag uitleg over hoe het principe van salderen werkt: krijgen de nieuwe woningen die op de locatie komen van een oude functie met openbare parkeerruimte dan wel een vergunning, terwijl andere nieuwbouw dit niet heeft? Is bang dat dit fout gaat met bezoekersparkeren.	Bij het salderen van een parkeerbehoefte die in de oude situatie in de openbare ruimte werd opgelost, komen bewoners in de nieuwe situatie in aanmerking voor parkeerrechten (afhankelijk van de situatie geldt dit ook voor de digitale bezoekersregeling).	Geen wijziging.
CU	Hebben ook vragen over bezoekersparkeren op eigen terrein in het algemeen.	Zie paragraaf 2.5 van de Nota van beantwoording.	Geen wijziging.
CU	Vraagt zich af hoe het zal gaan met de sociale huurwoningen wanneer deze geliberaliseerd worden en of dit geen aanleiding vormt om toch een hogere parkeernorm te houden voor de grotere sociale huurwoningen.	De parkeerbehoefte wordt berekend op de maximaal planologische mogelijkheid binnen het betreffende bestemmingsplan.	Geen wijziging.
CU	Zou graag zien dat de bezoekersnorm voor fietsparkeren hoger gaat liggen.	Het college is van mening dat de huidige fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners de juiste balans vormt tussen stimulering van het fietsgebruik en het voorkomen van te grote aantallen fietsparkeerplaatsen voor bezoekers in woongebouwen.	Geen wijziging.
CU	Wil graag van de wethouder uitleg over waarom er zulke grote verschillen zijn in de autonormen tussen kerken en theaters?	De technische verklaring voor dit verschil is dat de parkeernorm voor een kerk (religiegebouw) op de eenheid 'per zitplaats' is gebaseerd en de parkeernorm voor een theater op de eenheid 'per 100 m <sup>2</sup> bvo' is gebaseerd).	Geen wijziging.
Schriftelijke insprekbijdrage dhr. Stolp ingebracht in de commissie ontwikkeling op 27 oktober 2022.			
Zienswijze		Reactie van het college	Wijziging
Dhr. Stolp	Met deze Nota parkeernormen is echter iets eigenaardigs aan de hand: vrijwel alle normen zijn omlaag gehaald. De normen zijn ook geen ondergrens meer, maar een bovengrens.	De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt. Het college reageert in paragraaf 2.3 van de Nota van beantwoording op uw vraag over het hanteren van de autoparkeernorm als maximum norm.	Dit leidt tot een wijziging.
Dhr. Stolp	Houdt de Nota parkeernormen buiten lopende ontwikkelingen. Als het participatietraject is afgerond en het definitieve plan gepresenteerd, is het onverkoopbaar naar	Zie paragraaf 2.2 van de Nota van beantwoording.	Dit leidt tot een wijziging.

	omwonenden dat de parkeernormen later nog aangepast worden naar een lagere normering.		
Dhr. Stolp	Maak onderscheid in de parkeernormen tussen Binnenstad en Centraal Stedelijk Gebied of haal het onderscheid tussen deze twee zoneringskaarten uit de Nota. Het onderscheid zoals aangegeven in de huidige Nota is zuivere misleiding.	Zie paragraaf 2.1 van de Nota van beantwoording.	Geen wijziging.
Dhr. Stolp	Houdt de ongewijzigde zoneringskaart uit de SOR 2040 aan. In tegenstelling tot deze Nota, is bij de totstandkoming van de SOR 2040 breed geparticipeerd en integraal gekeken naar de toekomst van de stad. De toevoeging van de ontwikkellocaties op de zoneringskaart doet afbreuk aan die integraliteit, wat leidt tot risico's voor omwonenden van deze ontwikkellocaties.	Zie paragraaf 2.1 van de Nota van beantwoording.	Geen wijziging.
Dhr. Stolp	Maak de huidige ambtelijke toetsingscapaciteit alsmede de verwachte toekomstige belasting inzichtelijk.	Het college blijft alert of de ambtelijke capaciteit voor advisering in ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplantoetsing toereikend blijft.	Geen wijziging.
Dhr. Stolp	Wacht met de inspraak en besluitvorming over deze Nota parkeernormen totdat er een definitief besluit is genomen omtrent betaald parkeren. Deze Nota haalt parkeernormen rigoreus omlaag, met als gevolg een aanzienlijk afbreukrisico op de leefbaarheid rondom ontwikkelgebieden. Zonder sturingsmogelijkheden op de parkeerbelasting is dit risico onbeheersbaar. Door pas op de plaats te maken wordt dit risico afgevangen.	De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt.	Geen wijziging.

Overzicht zienswijzen Haarlemmers, projectontwikkelaars en andere insprekers.			
Nr.	Zienswijze	Reactie van het college	Wijziging
0001	Ik ben tegen deze besluit. Mensen moeten en kunnen zelf besluiten wat ze willen. En niet gaan dwingen om met de openbaar vervoer te reizen. Dus het parkeers norm houden hoe het nu is.	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
0002	U heeft het steeds over nieuwbouw, maar de Amsterdamse buurt is toch echt géén nieuwbouw buurt. Zover ik weet kunnen we hier ook nog steeds heel goed parkeren en is zo'n vergunning nergens voor nodig.	Dank voor uw inbreng. Parkeernormen zijn van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en niet op bestaande wijken of buurten.	Geen wijziging.
0003	Er zijn veel mensen die een auto echt dagelijks nodig hebben. Dit parkeernormen idee heeft een licht dwingende ondertoon en dat is namelijk : weg met de auto. Ik en vele Haarlemmers hebben de auto dagelijks nodig voor woon- werk verkeer en andere belangrijke zaken. Denk eens aan het vervoer van je hulpbehoevende ouders die zelf nergens meer komen omdat zij niet meer auto mogen rijden en niet in staat zijn en ook niet het geld hebben voor openbaar vervoer. Dit is maar 1 van de voorbeelden. Van achter het bureau worden mooie plannen gemaakt maar hierdoor worden veel mensen	Dank voor uw inbreng. De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid. Haarlem stelt zich tot doel om, ondanks de groei van de stad, het autogebruik niet evenredig mee te laten groeien bovenop de autonome groei van het autogebruik. De Nota parkeernormen en in het bijzonder de hoogte van de	Geen wijziging.

	gedupeerd en op kosten gejaagd terwijl het leven al steeds duurder wordt zoniet voor sommigen onbetaalbaar.	autoparkeernormen ligt in lijn met dit uitgangspunt.	
0004	En nog als aanvulling op mijn eerdere reactie. Het aantal bussen/lijnen is ook aanzienlijk minder geworden/versoerd. Mocht dit plan wel ingevoerd worden dan mogen die lijnen ook wel weer terug naar de oude dienstregeling zo dan niet vaker/meer rijden.	Dank voor uw inbreng. De lijnvoering van de bus is geen onderdeel van de Nota parkeernormen. Het college zet zich in algemene zin in op een zo goed mogelijke busverbindingen.	Geen wijziging.
0005	Geen parkeer normen op parkeergeld vragen	Dank voor uw inbreng.	Geen wijziging.
0006	Dat de gemeente auto's uit het straatbeeld wil hebben kan ik nog begrijpen maar deze maatregelen zullen worden opgevat als "burgertje pesten" Want niet alleen moet er betaald gaan worden in veel wijken, er komt ook nog eens een legertje handhavers de boel controleren. Bovendien veranderd er niks, Haarlemmers zullen nog steeds hun auto willen parkeren in de buurt alleen moeten ze er nu voor betalen. Dus waarom zoveel moeite doen als het geen effect op de parkeerdruk gaat hebben? Met betrekking tot nieuwbouw kun je er ook voor kiezen om parkeer garages onder de appartementen te bouwen zodat de auto's uit het straatbeeld verdwijnen maar bewoners hebben hun auto toch in de buurt	Dank voor uw inbreng. Uitgangspunt in de Nota parkeernormen is dat de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling volledig op eigen terrein wordt opgelost (zie paragraaf 3.2.6 in de Nota parkeernormen). Uw suggestie maakt hiermee al onderdeel uit van het voorgestelde beleid.	Geen wijziging.
0007	Ben positief over de verlaging van parkeernormen in combinatie met de uitbreiding van gereguleerd parkeren. Ik snap alleen niet waarom de ontwikkelzones als geheel vallen onder het centraal stedelijk gebied (met lagere parkeernorm), terwijl de directe omgeving stedelijk gebied is (met hogere parkeernorm). Logischer zou ik het vinden om te kijken naar waar knooppunten of assen zijn qua OV en voorzieningen. Wat dat betreft is bijvoorbeeld een groot deel van de Spaarndamseweg helemaal niet zo 'gunstig' gelegen. Verder kan ik me voorstellen dat het handig is de Rijksweg als centraalstedelijke as (met lagere parkeernorm en gereguleerd parkeren) te benoemen. De busverbindingen zijn hier heel goed en er zijn veel voorzieningen. Hopelijk zal hier dan de parkeerdruk afnemen, waardoor het mogelijk wordt de straat her in te richten met meer ruimte voor bomen en fietsers, en parkeerplaatsen nog maar aan één zijde van de weg.	Dankt voor uw inbreng. De gebiedsindeling in de Nota parkeernormen is gebaseerd op de indeling van Haarlem in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). De ontwikkelzones behoren volledig tot het Centraal stedelijk gebied om te voorkomen dat binnen een ontwikkelzone verschillende autoparkeernormen gelden. Dit besluit ligt in lijn met de mobiliteitsplannen zoals opgesteld voor de ontwikkelzones. Over uw suggestie over het toevoegen van de Rijksweg als gebied waarin een ov-correctie mogelijk is, heeft het college niet overgenomen omdat het openbaar vervoer langs de Rijksweg niet als hoogwaardig (R-net) geldt.	Geen wijziging.
0008	Fietsparkeren Waarom kiest de gemeente ervoor om aan de onderkant van fietsparkeernorm voor bezoekers te gaan zitten terwijl men juist wil dat iedereen gaat fietsen? Als je mensen de auto uit jaagt dan gaat men fietsen.	Dank voor uw inbreng. De fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkcijfers van CROW. Het fietscijfer voor bezoekers van bewoners ligt tussen de 0,5 en 1,0	Geen wijziging.

	<p>Zorg voor ruim voldoende fietsparkeerplekken op straat. Zorg voor ruime fietspaden, breder dan de minimale breedte van 2.10 m voor een eenrichtingsfietspad. Wellicht een 2 richtingen fietspad aan een kant van een straat met dubbele fietspaden. In de situatie met vrijliggende fietspaden beide zijden van een straat is 5.20 m nodig ( 2x 2.10 en 2x 0,50 schrikruimte). Dit zou ook een fietspad van 4.70 en een schrikstrook van 0,50 cm kunnen zijn. Op de Rijksstraatweg zie je dat in de ochtend veel fietsers van noord naar zuid fietsen in in de middag tegen gesteld. Zo zijn er nog wel meer van dat soort wegen binnen Haarlem met zulke verkeersbewegingen. Wellicht een overweging waard.</p> <p>Autoparkeren Ik vraag mij af of is meegenomen dat mensen ook een auto voor hun werk nodig hebben en voor de deur of vlak in de buurt parkeren om diverse redenen?</p> <p>Is de gemeente bereid om ruimte in bestemmingsplannen te maken om bij bestaande bouw parkeren op eigen terrein te kunnen realiseren?</p>	<p>fietsparkeerplaats per woning. Het college constateert dat het maximum hanteren zou leiden tot de aanleg van een onrealistisch groot aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Om deze reden is veiligheidshalve voor het minimum gekozen. Omdat de Nota parkeernormen niet ingaat op fietspaden, is uw suggestie op dit vlak meegegeven aan de ambtelijk opstellers van het fietsbeleid (<a href="#">Fietsbeleid   Gemeente Haarlem</a>).</p> <p>Bij de bepaling van de autoparkeernormen is meegenomen dat sommige mensen een auto nodig hebben, de parkeernorm is om deze reden een gemiddelde. De gemeente is niet van plan om in bestemmingsplannen van bestaande bouw parkeren op eigen terrein te realiseren.</p>	
0009	<p>Minder parkeerruimte bij nieuwbouw kan alleen werken mits strenge selectie nieuwe bewoners, ZONDER auto! Mensen trekken zich tegenwoordig niets aan van regels en normen, en gaan toch hun auto parkeren in de buurten eromheen, waardoor bewoners van die buurten parkeeroverlast krijgen!!! Met goede intensies bedacht maar in de praktijk, zal dit niet werken, zeker niet bij sociale woningbouw, helaas.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In paragraaf 7.1 van de Nota parkeernormen wordt ingegaan op het parkeeratelier. Dit atelier heeft onder andere tot doel om de theoretisch gevormde parkeeroplossing, in de praktijk goed te laten functioneren.</p>	Geen wijziging.
0010	<p>Er wordt erg makkelijk gedacht over het feit dat mensen wel zonder auto kunnen. Er zijn veel beroepen waar je een auto voor nodig hebt en je onmogelijk op de fiets of OV kan uitvoeren. Als we allemaal aan de deel auto moeten, dan zijn dat ook best veel auto's. Vooral in vakantie tijden zijn er veel nodig, hoe denken ze dat op te lossen? Haarlem wil graag goed bereikbaar worden met OV en fiets als alternatief voor de (eigen) auto. Volgens mij moet je eerst voor deze goede/verbeterde alternatieven zorgen en dan pas de auto's weg pesten en niet andersom.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Het klopt dat ook deelauto's ruimte in beslag nemen. Feit is dat één deelauto minder ruimte in beslag neemt dan meerdere eigen auto's. Ten aanzien van de beschikbaarheid van goede alternatieven voor de auto geldt dat het college hier in algemene zin aandacht voor heeft.</p>	Geen wijziging.
0011	<p>Ik ben bewoner van Land in Zicht. Ik verwijs naar mijn inspraak tijdens de commissie ontwikkeling op 27-1-2022. Hierbij heb ik tevens verwezen naar het project Spaarndamseweg 1828 en het voornemen om parkeerregulering toe te passen in onder</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Het Mobiliteitsbeleid dat voor Haarlem is opgesteld bevat onder andere richtinggevend kaders voor parkeren. Vanuit</p>	Geen wijziging.

<p>meer de Indische Buurt. Allemaal zaken die met elkaar verbonden zijn en niet los van elkaar gezien kunnen worden.</p> <p>Allereerst een drietal vragen:  Waarom geen integraal beleid parkeren inclusief parkeerregulering in relatie tot de omgevingsvergunningen?  Valt het project Spaarndamseweg 1828 onder de overgangsregeling?  Worden de ontwikkelingen binnen het project Spaarndamseweg 1828 uitgesloten van parkeerrechten binnen Land in Zicht?</p> <p>Waarom deze vragen?</p> <p>We hebben een mobiliteitsplan 2030; we hebben nu een Nota parkeernormen; er zijn voorwaarden voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen. En er komt ook nog parkeerregulering.</p> <p>In alle stukken staat het uitgangspunt is dat parkeren in ontwikkelingen op eigen terrein moeten worden opgelost. Parkeerregulering is voor de gemeente een sturingsmiddel om te voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een ongewenste parkeerdruk in de openbare ruimte en met parkeerregulering moet voorkomen worden dat een ontwikkeling leidt tot een stijging van de parkeerdruk. In de parkeernota staat dat alle huisadressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. Met andere woorden op deze adressen geen parkeervergunningen. Hoewel .....er is een ontsnapping .....bepaalde adressen komen wel in aanmerking voor parkeerrechten. Maar ondertussen stellen we de parkeernormen neerwaarts bij. Hoe valt een en ander met elkaar te rijmen?  Zoals bij bijna alles wordt... veel ..... zo niet bijna alle verantwoordelijkheid neergelegd bij de initiatiefnemer. De rol van de gemeente is een controlerende. De initiatiefnemer is een belanghebbende partij. Waar is de onafhankelijke beoordeling ? Die hoort toch bij de gemeente ?</p> <p>Het project Spaarndamseweg is als het gaat om parkeren op eigen terrein een schoolvoorbeeld van waar de uitgangspunten met voeten worden betreden.</p>	<p>het Mobiliteitsbeleid zet Haarlem de stap naar de voorziene uitbreiding van parkeerregulering en geactualiseerd parkeernormenbeleid.</p> <p>U stelt een aantal specifieke vragen over het project 1828 aan de Spaarndamseweg. Het college kan in deze Nota van beantwoording alleen ingaan op uw vraag over de overgangsregeling.</p> <p>De vraag of het project Spaarndamseweg 1828 onder de overgangsregeling valt, hangt af van de status van het ruimtelijke planvormingsproces op het moment dat de Nota parkeernormen door de Gemeenteraad wordt vastgesteld.</p>	
--	--	--



	<p>Daar worden de parkeernormen “toegeschreven” naar de initiatiefnemer. Er worden verkeerde berekeningen gemaakt .....12 plaatsen tekort .....en de oplossing .....die zoeken we in de openbare ruimte !!!!</p> <p>Hoezo parkeernormen .....hoezo parkeerregulering .....!!!!!!</p> <p>De regels kunnen gewoon uitgelegd worden zoals het initiatiefnemer en gemeente het het beste uitkomt.</p> <p>Concluderend: ik verzoek u zich uit te spreken over de door mij gestelde vragen.</p> <p>Daarnaast het advies om te komen tot een integraal parkeerbeleid waarvan parkeernormen en parkeerregulering onderdeel uitmaken ..... zonder allerlei ontsnappingsclausules.</p>		
0012	<p>Het is een utopie om te denken dat hiermee het autogebruik afneemt. Een trend van het verlagen van parkeernormen bij nieuwbouw, waar projectontwikkelaars vaak op aansturen omdat het zorgt voor een grotere opbrengst per vierkante meter, heeft al in talloze gemeenten gezorgd voor overlast in omliggende woongebieden. Een beslissing die niet na realisatie teruggedraaid kan worden en die uiteindelijk zorgt voor veel overlast in omliggende woongebieden. Het is het creëren van problemen in de toekomst ingegeven door idealogie ipv wetenschappelijk onderzoek. Ook bij veel andere maatregelen in de stad ontbreekt het meten van het resultaat van beslissingen op dit vlak op een objectieve wijze. In een groene toekomst is elke mobiliteit CO<sub>2</sub> neutraal. Met het verlagen van de parkeernorm wordt een parkeerplek in de toekomst een privilege voor de hoogste inkomens doordat zij een woning met parkeerplek kunnen betalen.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In paragraaf 3.2.8 van de Nota parkeernormen staat beschreven dat alle adressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen (met een mogelijke uitzondering voor bewoners van sociale huurwoningen) worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. Hiermee treft het college een maatregel waarmee het door u geschetste risico (in gereguleerd gebied) wordt beheerst.</p>	Geen wijziging.
0013	<p>Naar mijn mening is het Haarlemse bestuur op een verkeerde manier prikkels aan het geven aan (nieuwe) inwoners van Haarlem. Als gezin heb je een auto nodig. Al is het maar om tegen normaal tarief boodschappen je wekelijkse boodschappen te kunnen doen. De wijken in Haarlem-Zuid staan op het punt zeer zwaar uitgebreid te worden. Dit heeft met name invloed op drukte, maar boven alles luchtvervuiling. Qua lucht is Haarlem (zeer helaas) een zeer verontreinigde stad. Het zou in mijn ogen goed zijn om de betaalde parkeerzones die net uitgebreid zijn terug te draaien. Simpelweg omdat mensen gelukkiger worden van de mogelijkheid om zich zelfstandig met een auto te vervoeren. Laat mensen hun geld liever investeren in een elektrische auto. En maak parkeerplekken over de hele stad successievelijk en in eerste instantie door de hele stad verspreid uitsluitend beschikbaar voor volledig elektrische auto's (dus ook niet voor hybride). Maak daarnaast de parkeerplekken bij de nieuwbouwwoningen 100% uitsluitend beschikbaar voor volledig elektrische auto's. (Dus geen half welk met hybride. We willen volledig schone lucht. Geen longaanandoeningen op termijn.)</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Het college reageert op uw suggestie om in nieuwbouwwontwikkelingen parkeerplaatsen uitsluitend beschikbaar te stellen voor elektrische auto's. Het college vindt dit niet gewenst omdat op dit moment nog een relatief klein aandeel van het wagenpark elektrisch is aangedreven. Zoals opgenomen in paragraaf 5.3.3 van de Nota parkeernormen hanteert het college de eis dat alle parkeerplaatsen in woongebouwen moeten zijn voorzien van leidingdoorvoeren.</p>	Geen wijziging.

	<p>Én maak tot slot de voorzieningen aan de rand van de stad (voor enkele jaren of decennia tijdelijk) beschikbaar om mensen snel van die plek op een groene manier naar hun huis of bezoek te reizen. Parkeer je vuile auto aan de rand. En fiets de rest bijv met een elektrische bakfiets met je kinderen naar je bestemming. Je bent binnen 10 minuten van Haarlem Zuid (rond Spaarne Gasthuis) in het centrum van de stad. Dat kan prima geregeld worden als de voorzieningen uitermate makkelijk en tegen zeer laag tarief beschikbaar wordt gesteld. Het moet je niet een half uur of één uur extra reistijd kosten, zoals dat nu het geval is als je rondom een treinstation parkeert en dan op de trein moet gaan zitten wachten. Dan ben je ook veel minder vrij om je snel door of rond de stad te bewegen.</p>		
0014	<p>Dat er wordt nagedacht over parkeerbeleid is begrijpelijk. Dat je als nieuwe bewoner je auto niet in Haarlem kan parkeren en daarmee op een wachtlijst komt vind ik onbegrijpelijk. Wanneer iemand in Haarlem gaat wonen, gaat er op die plek ook iemand weg, er zijn ook andere oplossingen voor minder auto's op straat. Zo parkeren bewoners in Amsterdam hun auto in de parkeergarages. De toon van de wethouder van leeuwen dat je dan maar met de fiets moet reizen vind ik aanmatigend en ongepast. Mensen staan nog altijd vrij om hun eigen keuzes daarin te maken.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.6 van de Nota parkeernormen is het uitgangspunt dat het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld. Om deze reden zijn nieuwe adressen in beginsel uitgesloten van openbare parkeerrechten.</p>	Geen wijziging.
0015	<p>Misschien moeten ze het OV dan wat goedkoper gaan maken dan gaan er vast meer mensen met het OV</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Overwegingen met betrekking tot de kosten van openbaar vervoer zijn geen onderdeel van de Nota parkeernormen.</p>	Geen wijziging.
0016	<p>Goedemorgen,</p> <p>Hierbij wil ik aangeven dat ik TEGEN het parkeerbeleid ben. Sommige huishouden hebben nu eenmaal twee auto's nodig voor woon / werk verkeer. Ik begrijp niet waarom de gemeente in sommige gevallen wilt overgaan, dat een nieuwbouw woning geen parkeer vergunning kan aanvragen.</p> <p>Daarnaast vind ik de uitbreiding van betaald parkeren een slechte zaak. De overheid maakt wel reclame om eenzaamheid tegen te gaan en bereidheid om medemens te helpen , maar daar helpt betaald parkeren zeer zeker NIET bij!. Mensen willen niet op bezoek gaan als ze daar voor moeten betalen. Of als je iemand hulp wilt bieden, maar hierdoor hoge parkeerkosten zal hebben dan denk je wel 3x na.</p> <p>Ik zou niet denken dat dit de bedoeling is?</p> <p>Er zijn nou eenmaal vaak 2 auto's per huishouden nodig. Het ontmoediging systeem door betaald parkeren in te voeren, vind ik echt een te simpele gedachte.</p> <p>Er kan beter gekeken worden hoe parkeerplaatsen op een prettige manier in het straat beeld kan worden opgenomen.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.6 van de Nota parkeernormen is het uitgangspunt dat het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar wordt gesteld. Om deze reden zijn nieuwe adressen in beginsel uitgesloten van openbare parkeerrechten.</p> <p>Voor uw opmerkingen ten aanzien van de uitbreiding van het betaald parkeren verwijst het college u naar de Nota van beantwoording die is opgesteld voor de Nota uitwerking parkeerregulering.</p>	Geen wijziging.

	<p>Meer vergunning gebied voor bewoners kan ik begrijpen, maar elk persoon met auto op naam, zou het recht moeten hebben om een parkeer vergunning te krijgen.</p> <p>Groeten &lt;geanonimiseerd&gt;</p>		
0017	<p>Dat er in Haarlem gekeken wordt naar mobiliteitsbeleid en parkeernormen is begrijpelijk.. De stad slibt al jaren dicht met als gevolg een eerste plek in de filelijst van Nederlandse steden. Helaas is er nog weinig van de grond gekomen op het gebied van openbaar vervoer of langzaam verkeersmodaliteiten. Alleen wanneer er snelle en comfortabele alternatieven zijn voor de auto, stappen Haarlemmers daadwerkelijk uit de auto. Het begint al met een overvolle fietsenstalling bij het station. Of te weinig stallingsmogelijkheden langs de Schipholweg bij de bushaltes. Plus de bushokjes zijn klein waardoor je niet prettig staat te wachten in weer en wind. De OV hub in Oost staat in het Coalitieakkoord. Hoop van harte dat deze daadwerkelijk gerealiseerd is in 2024!</p> <p>Bij nieuwbouwprojecten zoals Factory in Schalkwijk Midden is het kopers slechts toegestaan 1 auto te parkeren. In een Smart Dock die voor bewoners 6500 per 5 jaar kost (prijspeil 2022). Geen vaste plekken, maar een plek zoeken net als bezoekers die er kunnen parkeren. Voor een mogelijke tweede auto is geen vergunning aan te vragen. Plek om een motor te stallen is er niet en voor fietsen is slechts een kleine fietsenstalling beschikbaar. Dat nodigt niet bepaald uit om over te stappen van een tweede auto naar een motor of (extra) elektrische fiets! De OV hub is een noodzakelijke voorziening die hard nodig is om het autogebruik in een druk nieuwbouwgebied als Schalkwijk Midden te verminderen. Hopelijk is daar voldoende fietsparkeergelegenheid en kun je er veilig komen.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. U stelt een aantal specifieke vragen over het project Factory in Schalkwijk Midden. In deze Nota van beantwoording geeft het college in algemene bewoording een reactie op uw vragen.</p> <p>Het college heeft geen zeggenschap over de hoogte van commerciële tarieven voor het kopen of huren van een parkeerplaats. Ten aanzien van fietsparkeren wil het college een nieuwe weg in slaan, waarin voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn en deze voorzieningen van een hoogwaardige kwaliteit zijn. Hiermee wil het college het gebruik van de fiets maximaal stimuleren.</p>	Geen wijziging.
0018	<p>Ik heb uw Nota parkeernormen doorgelezen en wil via deze weg mijn zienswijze aanbieden. Graag verneem ik de antwoorden op de diverse vragen die ik hieronder stel.</p> <p>Allereerst ben ik positief over de eisen die het college gaat stellen voor het fietsparkeren. Er moeten kwalitatief veel fietsparkeerplekken gebouwd worden op eigen terrein bij nieuwbouw. Dat daarbij ook rekening wordt gehouden met de nieuwe generatie elektrische fietsen en bakfietsen vind ik positief.</p> <p>Wat ik erg jammer vind zijn de normeringen voor het autoparkeren. Deze zijn een stuk lager dan de huidige normen. Ik begrijp dat dit past in het visionaire beeld wat uit de Omgevingsvisie en het Mobiliteitsbeleid komt om Haarlem te laten groeien zonder</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In de SOR indeling is een aantal ontwikkelzones niet of gedeeltelijk in het Centraal stedelijk gebied (CSG) gelegen. Bij het 1 op 1 overnemen van de SOR indeling, zouden in bepaalde delen van ontwikkelzones, hogere parkeernormen gelden ten opzichte van andere delen. Dit is geen gewenste en uitlegbare situatie. Dit is de reden waarom in de Nota parkeernormen alle ontwikkelzones onder het CSG vallen.</p>	Geen wijziging.

<p>toename van auto's. Dat op zich is positief maar ik zal hieronder schetsen waarom ik het niet eens ben met het voorliggende plan.</p> <p>De ontwikkelzones worden allemaal aangemerkt als Centraal Stedelijk Gebied (CSG). Ook ontwikkelzones die verder van de binnenstad liggen worden CSG. Dit terwijl ze omringd worden door Stedelijk Gebied (SG). Dit betekent een lagere normering voor autoparkeren voor alle categorieën (woningen, horeca, winkels etc). In deze ontwikkelzones wordt er volgens het 50/30/20 principe gebouwd. Dus 50% sociale huur, 30 % middenhuur en 20% vrije sector/dure huur/koop. Hier volgt een rekenvoorbeeld voor het autoparkeren:</p> <p>Stel er worden 500 woningen gebouwd. Dan zijn dit 250 sociaal, 150 middelhuis en 100 vrije sector. Met de normverschillen tussen CSG en SG scheelt dit 135 parkeerplaatsen die in CSG minder gebouwd moeten worden op eigen terrein. Als een parkeerplaats ongeveer 15m<sup>2</sup> is dan scheelt dat dus 2030m<sup>2</sup> aan ruimte die weer voor woningen gebruikt kan worden. Met die 50/30/20 verdeling (uitgaande van 50m<sup>2</sup> sociaal, 75m<sup>2</sup> middelhuis / 100m<sup>2</sup> vrije sector) zouden dat ongeveer 13/8/5= 26 extra woningen opleveren. Daarvoor moeten dan ook weer autoparkeerplaatsen gemaakt worden en dat zijn er 5/4/3 met de CSG norm.</p> <p>Dit betekent dus netto 123 autoparkeerplaatsen minder op 526 woningen! Het merendeel daarvan komt trouwens voor rekening door de norm van 0,4 parkeerplaats per sociale huurwoning.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Waarom worden ontwikkelzones aangemerkt als CSG?</li> <li>- Waarom worden ontwikkelzones die ver buiten de binnenstad liggen aangemerkt als CSG?</li> <li>- Speelt de rol van de toekomstige project ontwikkelaars een rol in deze keuze?</li> </ul> <p>Dit heeft grote invloed op het aantal autoparkeerplaatsen die gebouwd moeten worden op eigen terrein bij nieuwbouw en dan met name voor de sociale huur. Zeker voor de bewoners van de sociale huurwoningen is de halvering in de norm (SG 0,7 en CSG 0,4) negatief.</p> <p>Verder zijn er allerlei correctiemogelijkheden mogelijk op het aantal parkeerplaatsen. Zodoende kan het aantal parkeerplaatsen nog verder omlaag worden gebracht. Dit is een ingewikkelde rekenmethode en die helpt niet om inzichtelijk te krijgen of er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebouwd.</p>	<p>De reden waarom de ontwikkelzones tot het CSG behoren, is ingegeven vanuit de ambitie om in de ontwikkelzones te ontwikkelen als een 10 minuten samenleving. De auto heeft hierbij een zeer beperkte rol. Het college heeft zich bij deze keuze niet laten leiden door de belangen van projectontwikkelaars.</p> <p>De correctiemogelijkheden (in de Nota parkeernormen de mobiliteitscorrectie genoemd) komen in projecten tot uiting in de parkeerbalans die per project wordt opgesteld. In deze balans is per functie de parkeerbehoefte bepaald. De mobiliteitscorrectie leidt in de balans tot het in mindering brengen van een bepaald aantal parkeerplaatsen (bijvoorbeeld een reductie als gevolg van de nabijheid van het HOV).</p> <p>Het college biedt voor sociale woningbouw de mogelijkheid om, onder gestelde voorwaarden, gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het college vindt dit nodig om de ontwikkeling van sociale woningbouw niet te frustreren. Als wordt besloten dat de parkeerbehoefte van sociale woningbouw in de openbare ruimte wordt opgelost, dan komt (een gedeelte van) de adressen binnen het project wel in aanmerking voor de bewonersparkeervergunning en/of de digitale bezoekersregeling. De initiatiefnemer moet de betreffende adressen (als deze nog niet bekend zijn bouwnummers) aangeven.</p>	
---	--	--

	<p>- Hoe ziet het college voor zich dat de rekenmethode die nu voorligt helder en duidelijk gebruikt kan worden dat het ook voor de omwonenden duidelijk is dat een project ontwikkelaar een valide berekening heeft gemaakt?</p> <p>Verder staat er in de nota dat een project ontwikkelaar bij gebrek financiële dekking (lees aan geld) parkeerplaatsen voor sociale huur dan op de openbare weg mag aanwijzen. Dit kan alleen als de parkeerdruk onder de 85% ligt in de wijk. Parallel aan deze nota wilt het college in bijna alle wijken Gereguleerd Parkeren invoeren omdat de parkeerdruk boven deze grens ligt.</p> <p>- Waarom heeft het college voor deze mogelijkheid gekozen dat projectontwikkelaars ook de openbare ruimte mogen gebruiken?  - Waarom geldt dit alleen voor de bewoners van sociale huurwoningen?  - Betekent dit dat de kans zeer groot is dat de bewoners van de sociale huurwoningen in de nieuw te bouwen ontwikkelzones dan geen recht gaan hebben op een autoparkeerplaats?  - Kunt u aangeven waarom u niet voor de SG norm kiest voor deze bewoners zodat meer van hen wel een mogelijkheid tot autoparkeren hebben?</p> <p>Concluderend is mijn zorg dus dat het college bewust een lagere normering voor autoparkeren gaat hanteren wat zorgt dat in de ontwikkelzones er veel minder autoparkeerplaatsen komen. In combinatie met de correctie mogelijkheden en geitenpaadjes voor de sociale huurwoningen niet op eigen terrein lijkt het erop dat het college samenwerkt met de project ontwikkelaars om veel woningen te kunnen bouwen die anders niet rendabel waren. De lagere autoparkeernormen geldt niet alleen voor de woningen overigens maar ook voor bijvoorbeeld de nieuwbouw van de zwembad de Planeet. Het wordt al enorm verdicht in de stad en deze nieuwe nota maakt het daarbij niet beter.</p>		
0019	<p>Geachte heer, mevrouw,</p> <p>Graag zou ik de volgende punten onder uw aandacht willen brengen bij het vaststellen van de definitieve nota.</p> <p>a.  De gemaakte uitzondering voor sociale-woningbouw (soms alsnog deels parkeren in openbaar gebied) is niet onderbouwd, en is in de praktijk niet werkbaar</p>	<p>Dank voor uw inbreng. De parkeernormen voor sociale woningbouw zijn bepaald op basis van een analyse naar het autobezit onder bewoners van een sociale huurwoning in Haarlem. In een ruimtelijke ontwikkeling moet deze verwachte parkeerbehoefte worden gefaciliteerd. Het college vindt de uitzonderingsregel voor sociale</p>	<p>Dit leidt tot een wijziging.</p>

<p>In de paragrafen 3.2.7 en 6.4.2 is aangegeven dat voor sociale-woningbouw (binnen voorwaarden) een beperkte ‘overloop’ mogelijk is, van parkeren op eigen terrein naar parkeren in openbaar gebied.</p> <p>De reden daarvoor overtuigt niet. Reden zou zijn dat (in mijn woorden) sociale-woningbouw anders te duur wordt. Kennelijk is de gedachte dat als er bij sociale-woningbouw niet genoeg geparkeerd kan worden, er geen huurders gevonden kunnen worden. Dat lijkt mij onwaarschijnlijk gezien de enorme vraag naar deze woningen. De gemeente zou juist blij moeten zijn als er mensen komen wonen die zeggen ‘wij hebben geen auto en we hoeven er ook geen’, en die huurders komen echt wel.</p> <p>Evenmin wordt gemotiveerd waarom dat juist voor deze categorie woningen geldt, waarom niet óók voor duurdere huurwoningen resp. koopwoningen? Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Het verschil duur/goedkoper huren, resp. koop/huur rechtvaardigt niet een zó afwijkende benadering.</p> <p>Daarnaast is het onuitvoerbaar. Stel dat in een nieuwbouwblok 40 woningen komen, met een norm van 18 parkeerplaatsen. Stel dat 16 daarvan op eigen terrein worden gerealiseerd, dus dat er 2 plaatsen bij komen in openbaar gebied. Wie bepaalt, welke van de 40 woningen daarvoor in aanmerking komen? En op basis van welke criteria, en zijn deze rechten dan overdraagbaar op nieuwe bewoners? Of zijn het 2 ‘geormerkte’ plaatsen die gereserveerd zijn voor alle bewoners in dat dat nieuwbouwcomplex? Of mogen de andere bewoners in die wijk daar alsnog ook parkeren? Zo nee hoe is dat te handhaven? Hoe moet het, als de grens van 85% parkeerdruk in de omgeving wordt overschreden?</p> <p>Vage, onduidelijke en multi-interpreteerbare regelgeving leidt bij de uitvoering tot oeverloze en eindeloze discussies. De toegevoegde waarde van deze passage is op geen enkele wijze onderbouwd of aannemelijk gemaakt. Mijn idee is dat deze zonderlinge bepaling beter kan komen te vervallen.</p> <p>b.</p> <p>Er zit een tegenstrijdigheid in de passages m.b.t. parkeren in openbaar gebied bij ruimtelijke ontwikkelingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In par. 3.2.8 staat klip en klaar dat (bewoners van) nieuwbouwwoningen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in openbaar gebied.</li> <li>- In par. 6.5 wordt ingegaan op de situatie dat een initiatiefnemer (gemotiveerd) niet op eigen terrein het minimum-aantal parkeerplaatsen kan realiseren. Alsdan kan deze initiatiefnemer kennelijk een ontheffing daarvan krijgen, deze ontheffing leidt er toe dat er minder parkeerplekken op eigen terrein behoeven te worden gerealiseerd.</li> </ul>	<p>woningbouw nodig om de ontwikkeling van dit type woningen niet te frustreren. Voor het college is de regel goed uitvoerbaar. De verantwoordelijkheid om aan te geven welke huisadressen in aanmerking komen voor een bewonersparkeervergunning en/of de digitale bezoekersregeling, ligt bij de initiatiefnemer.</p> <p>Naar aanleiding van uw zienswijze over de tegenstrijdigheid tussen paragraaf 3.2.8 en paragraaf 6.5 is het college van mening dat op dit vlak een aanscherping mogelijk is. Omdat op basis van paragraaf 3.2.8 adressen binnen een ruimtelijke ontwikkeling niet in aanmerking komen voor parkeerrechten, is het niet nodig om de initiatiefnemer een verzoek te laten doen tot het afzien van parkeerrechten als het niet lukt om de parkeerbehoefte op te lossen. Het college wil het afzien van parkeerrechten in een ruimtelijk planvormingsproces niet onbesproken laten. Om deze reden eist het college een verklaring dat de initiatiefnemer kennis heeft genomen van het beleidsuitgangspunt dat adressen worden uitgesloten van parkeerrechten. Dit leidt tot een wijziging in de Nota parkeernormen.</p> <p>Het uitgangspunt in het kader op pagina 23, dat nadat de omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden, parkeerrechten niet geruild kunnen worden vindt het college nodig vanuit het oogpunt van rechtszekerheid.</p>	
---	---	--

	<p>Dat is heel vreemd verwoord. Er staat dat deze initiatiefnemer (...) het verzoek (kan) indienen om een of meerdere functies (met de bijbehorende huisadressen) (...), uit te sluiten van openbare parkeerrechten.</p> <p>En als de initiatiefnemer dat verzoek niet indient? De passage suggereert dan, dat de ontbrekende parkeerruimte alsdan zou kunnen worden gevonden in de openbare ruimte. Dat kan niet de bedoeling zijn. De passage suggereert immers dat als de initiatiefnemer zodanig verzoek niet indient, (de bewoners van) deze huisadressen alsnog wel mogen parkeren in openbaar gebied.</p> <p>Mijn idee is om de tekst in te korten tot een passage waarin alleen staat dat de initiatiefnemer ontheffing kan vragen van de plicht tot het realiseren van het genoemde minimum-aantal parkeerplaatsen op eigen terrein. Het beoogde rechtsgevolg treedt vanzelf in werking want op basis van par. 3.2.8 volgt dat géén van de huisadressen in dat project, in aanmerking komt voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Dat hoeft de initiatiefnemer niet alsnog voor een aantal huisadressen aan te vragen. Verzoek om deze verwarrende tekst aan te passen.</p> <p>Het omkaderde stuk tekst op p. 23 is geheel onbegrijpelijk. Het suggereert dat parkeren in openbaar gebied wél mogelijk is maar dat staat haaks op het gestelde in par. 3.2.8. Ik zou waarderen als u mij duidelijk wilt maken wat nu eigenlijk onder dit punt b. wordt bedoeld. Als ik als geoefend lezer het al niet begrijp, zijn er ongetwijfeld vele anderen die dat ook niet kunnen volgen.</p> <p>Met vriendelijke groeten &lt;geanonimiseerd&gt;</p>		
0020	<p>Als projectontwikkelaar maken wij ons – voor onze toekomstige bewoners - zorgen over de verplichting uit de nota om bij nieuwbouw voor alle bezoekers (fiets- en auto-)parkeren op eigen terrein te organiseren. Daarmee krijg je, zeker in gebouwen met als hoofdcomponent wonen en als kleinere component voorzieningen, een ongewenste menging van eigenaren/bewoners en 'anonieme bezoekers'. De VvE/eigenaar van het gebouw wordt feitelijk dan exploitant van een parkeergarage. Dat lijkt ons een onwenselijke situatie. Sommige functies hebben nu eenmaal anonieme bezoekers (met name winkels). Hoe voorkom je dat een bezoeker van een winkeltje in de plint van een gebouw niet een bezoeker is die op een andere plek een boodschap gaat doen? Iedereen moet dus feitelijk elke garage in kunnen? Wij kunnen ons voorstellen dat in sommige delen van de stad (daar waar betaald parkeren al bestond) wenselijk is om voor bezoekersparkeren een vergoeding te vragen. Maar daar wil je toch niet standaard alle VvE's mee opzadelen? Naar ons idee zou het beter zijn in gebieden met voorzieningen, om</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In paragraaf 2.5 van de Nota van Beantwoording, geeft het college haar reactie op uw vraag over de verplichting om het bezoekersparkeren op eigen terrein op te lossen.</p> <p>In paragraaf 4.3 van de Nota parkeernormen gaat het college in op de toepassing van de fietsparkeernorm. Zoals opgenomen realiseert het college zich dat het niet altijd mogelijk is om de fietsparkeerbehoefte van bezoekers op eigen terrein op te lossen. In de nota wordt dan ook op alternatieve oplossingen ingegaan.</p>	Geen wijziging.

	<p>voor de korte boodschap toch parkeren in de openbare ruimte mogelijk te maken. Bovenstaande redentatie m.b.t. ongewenste menging van niet aan te melden bezoekers en vaste gebruikers geldt ook voor het fietsparkeren. Al kunnen wij ons daarbij voorstellen dat dit wat makkelijker te scheiden is door aparte ruimtes te maken. Wij kijken uit naar de parkeerateliers om over het beleid verder in gesprek te gaan.</p>		
0021	<p>Zienswijze Nota parkeernormengemeente Haarlem (11 10 2022)</p> <p>Internationale investeerders en hun bouwbedrijven klagen al jaren bij de wethouder over het bouwen van woningen met parkeerplaatsen. Ze vinden het niet interessant genoeg en te duur.</p> <p>Ik denk dat ze zelfs dreigen om helemaal niet meer te zullen bouwen in Haarlem. Wellicht kunnen deze investeerders maar beter naar Lelystad gaan om te ontwikkelen. Onze gemeente komt nu ineens op voor de belangen van deze winst gedreven bedrijven, en dus niet voor de belangen van de bewoners van de stad. Het leidt tot bouwen van woningen met, ik citeer uit de nota, 'weinig tot geen autoparkeerplaatsen'.</p> <p>Voor minder dan 50% van de te bouwen appartementen wordt een parkeerplaats op eigen terrein gebouwd. Nog minder parkeerplaatsen bouwen is ook nog mogelijk wanneer er deelfietsen of deelauto's door de ontwikkelaar worden gefaciliteerd en/of er bij een HOV bushalte wordt gebouwd. De overige nieuwe bewoners (middenhuur en kopers) met auto wordt het verboden om op straat te parkeren. Ze krijgen daarom geen parkeervergunning enook nog eens geen parkeerrechten voor bezoekers.</p> <p>Wanneer de parkeerdruk hoger dan 85% is krijgen ook de huurders van echte sociale woningen in de ontwikkelzones, die gebouwd en verhuurd worden door onze 3 echte woningcorporaties, geen parkeerplaats op eigen terrein en ook geen parkeervergunning, ze mogen dus ook niet op straat parkeren. Je zal als sociale huurder maar in de thuiszorg werken of om 06.00 uur in de bouw moeten starten en een auto nodig hebben.</p> <p>Ik heb een aantal vragen nadat ik de nota en de stukken heb gelezen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wanneer en ontwikkelaar op eigen terrein voor elke appartement een parkeerplaats zou willen bouwen dan mag hij dat niet. Zo kunnen er ook geen nieuwe openbare parkeergarageplekken ontstaan boven woningen, die we als stad zo hard nodig hebben. Waarom hanteert de gemeente per project een 'Maximum aantal' parkeerplekken.</li> <li>2. Gelden deze parkeernormen alleen voor de huidige- en toekomstige Ontwikkelzones of gelden die ook voor losse alleenstaande bouwprojecten buiten deze zones?</li> </ol>	<p>Dank voor uw inbreng. Het college reageert in paragraaf 2.3 van de Nota van beantwoording op uw vraag over het hanteren van de autoparkeernorm als maximum norm.</p> <p>De Nota parkeernormen is van toepassing op alle ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden in de gemeente Haarlem. De nota geldt dan ook niet alleen voor de ontwikkelzones.</p> <p>Het college realiseert zich dat in de stad veel lopende ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden richting deze initiatiefnemers, bevat de Nota parkeernormen een overgangsregeling (zie paragraaf 2.3 van de nota).</p> <p>De parkeernormen in de Nota parkeernormen vormen het vigerende beleid tot op het moment dat nieuw beleid wordt vastgesteld. Het college heeft op basis van artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een inherente afwijkingsbevoegdheid en kan gemotiveerd afwijken van de nota.</p> <p>De eis uit paragraaf 5.3.3 van de Nota parkeernormen over elektrisch laden zijn afkomstig uit het landelijk geldende Bouwbesluit. Bij de toetsing van een omgevingsvergunning wordt gecontroleerd of, indien deze eisen van</p>	<p>Dit leidt tot een wijziging.</p>



<p>3. Deze nieuwe normen worden straks de norm. Het is niet helder of ontwikkelaars die nu al 3 jaar geleden begonnen zijn met plannen maken maar nog niet gestart zijn ook gebruik kunnen maken van deze nieuwe norm. Kunt u omschrijven welke lopende projecten niet onder de Overgangsregeling vallen omdat ze al in een te ver gevorderd stadium zijn en ze de oude business case al rond hebben. Wat zijn de harde criteria wanneer een project NIET kan vallen onder de overgangsregeling. Wanneer u hier geen antwoord op geeft dan zal dit leiden tot veel juridische procedures van zowel omwonenden als ontwikkelaars</p> <p>4. In Paragraaf 8 staan duidelijke(CROW?) normen voor parkeren. Hoeveel jaar gaat de gemeente Haarlem deze normen hanteren. De gemeente Haarlem wijkt altijd na enkele jaren af van de voor zichzelf gestelde parkeernormen. Dat is in 2022 weer gebeken</p> <p>5. 'Elke parkeerplaats op eigen terrein moet voorbereid zijn op elektrisch opladen'. Bedoelt u dan er een stroomkabel moet liggen bij elke parkeerplaats. Gaat u dit handhaven? Controleert u de Ontwikkelaar voor- of achteraf bij de oplevering van het gebouw. Kabels aanleggen is duur en kunnen om die reden 'wel eens 'vergeten' worden door de bouwer</p> <p>6. 1 deelauto zou 5 parkeerplaatsen vervangen. De ontwikkelaar wil achteraf wel eens zeggen dat hij toch maar geen deelauto's gaat aanbieden op eigen terrein omdat er 'niet voldoende belangstelling is'. Gaat u ontwikkelaars vanaf de oplevering verplichten om zelf een contract aan te gaan bij een leasemaatschappij voor ten minstens 5 of 10 jaar. Wanneer u dit niet in de voorwaarden naar de Ontwikkelaar zet, dan zullen de beloofde deelauto's er niet komen of veel minder dan beloofd. Echter de ontwikkelaar heeft dan de buit al binnen: 5 , 10, 15, 20 parkeerplaatsen minder bouwen. Een parkeerplaats kost tussen de 30.000 en 50.000 euro ( consumentenprijs bij verkoop aan een bewoner)</p> <p>7. U maakt het onwillige Ontwikkelaars erg makkelijk om helemaal af te zien van het bouwen van (voldoende) parkeerplaatsen. U stelt dat als de ontwikkelaar kan aantonen dat hij te weinig vierkante meters heeft voor parkeerplaatsen of dat hij deze echt niet 'kan financieren' dat dit een plausibele reden is voor de gemeente om de Ontwikkelaar te ontheffen van zijn plicht om, conform de eigen normen, voldoende parkeerplaatsen te bouwen. Wilt u dit uit de nota halen. Elke Ontwikkelaar zal van deze handreiking gebruik maken omdat ze het liefst geen parkeerplaatsen bouwen met alle praktische problemen achteraf, na de oplevering. Is de gemeente bereid om deze gunstige parkeernormen voor de Ontwikkelaar ook echt te verplichten in de planvorming en deze ook te toetsen?</p> <p>&lt;geanonimiseerd&gt;</p>	<p>toepassing zijn, hieraan is voldaan. Dit geldt ook voor de bouwinspectie achteraf.</p> <p>Op basis van de richtlijn dat een deelauto vijf eigen auto's vervangt (dit betekent netto vier parkeerplaatsen minder omdat de deelauto ook op een parkeerplaats staat geparkeerd) wordt het aantal deelauto's bepaald dat bij aanvang beschikbaar moet zijn. Het college realiseert zich dat het aantal werkelijk benodigde deelauto's lager of hoger kan zijn. Als aantoonbaar met een kleiner aantal deelauto's kan worden voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de bewoners, dan vindt het college het niet logisch om vast te blijven houden aan de genoemde richtlijn.</p> <p>Het college heeft de omgang met situaties waarin de parkeerbehoefte niet volledig kan worden opgelost ingekaderd. De opgenomen eisen en randvoorwaarden voorkomen dat dit leidt tot ongewenste neveneffecten.</p>	
---	---	--

0022	<p>Kennis nemende van uw Nota parkeernormen en hetgeen vermeld op onder meer de website van de gemeente Haarlem, geven wij graag onze beknopte zienswijze.</p> <p>Stichting Spaarne Gasthuis brengt graag onder de aandacht dat we uw plannen voor het terugdringen van auto gebruik bij nieuwbouwontwikkelingen maar deels te ondersteunen. Wij vragen ons namelijk af of er voldoende goede alternatieven tegenover staan, waaronder een goed OV netwerk. Aangezien een deel van ons personeel uit de bollenstreek komt, wordt met name op dat traject een matig tot slechte OV verbinding ervaren. Dit geldt voor heel de dag, maar zeker in de avond en nacht wanneer een soepele verbinding cruciaal is. Dus als de gemeente minder autogebruik wilt stimuleren, zal onzes inziens aan de andere kant beter gefaciliteerd moeten worden. Wij ondersteunen het idee van minder parkeerplekken derhalve maar deels, omwille van ons (toekomstig) zorgpersoneel.</p> <p>Voorts meld ik u dat wij graag deelnemen in het participatieproces zoals genoemd in art. 4.6 van voornoemde Nota.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Het college realiseert zich dat goede (H)OV verbindingen van belang zijn om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.</p> <p>In paragraaf 2.3 van de Nota van beantwoording gaat het college in op de wijziging met betrekking tot het hanteren van de autoparkeernorm als maximum norm. Mede naar aanleiding van de inspraak verlaat het college dit uitgangspunt, waardoor de parkeernorm alleen een minimum aantal aan te leggen parkeerplaatsen vormt. Als u van mening bent dat in een nieuwbouwontwikkeling meer parkeerplaatsen voor zorgpersoneel benodigd zijn dan de parkeernorm voorschrijft, dan kunt u deze extra parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren.</p>	Dit leidt tot een wijziging.
0023	<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>Goed om te zien dat de gemeente Haarlem haar parkeerbeleid vernieuwd en toekomstbestendig maakt! Wij herkennen veel zaken die wij in onze ontwikkelingen tegenkomen die nu een (betere) verankering krijgen in het beleid. Voor wat betreft het uitgangspunt van het oplossen van de totale parkeerbehoefte op eigen terrein is het goed om te lezen dat er in het geval van gebiedsontwikkelingen parkeerplaatsen die later in openbaar gebied vallen als plekken op eigen terrein worden geteld.</p> <p>Toch zien wij deze eerder genoemde eis voor ontwikkelingen die NIET als gebiedsontwikkeling worden gezien als lastig en bezwarend, vooral voor de toekomstige eigenaar of eigenaren van zo'n ontwikkeling. Aan een parkeergarage die toegankelijk is voor bezoekers (dus openbaar toegankelijk) worden andere eisen gesteld dan aan een stallingsgarage, hetgeen voor forse extra investeringen zorgt en daarmee de haalbaarheid van projecten ondermijnt. De VVE wordt in dergelijke gevallen een exploitant van een parkeergarage, waarbij maatregelen / besluiten dienen te worden genomen over toegangssystemen, tarieven, beheer, etc. Zeker wanneer er geen parkeerregulering in de straten wordt toegepast zal dit tot leegstaande garages leiden. Maar ook als er wel betaald parkeren in de straten geldt zal de gemiddelde bezoeker geneigd zijn eerder op straat te parkeren dan in een parkeergarage (met nagenoeg hetzelfde tarief). Wij zouden daarom liever zien dat het aandeel bezoekersparkeren niet op voorhand verplicht op eigen terrein dient te worden opgelost, dit komt de haalbaarheid van projecten ten goede</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In paragraaf 2.5 van de Nota van beantwoording geeft het college haar reactie op uw vraag over de eis dat het bezoekersparkeren op eigen terrein moet worden opgelost.</p>	Geen wijziging.

	EN ontlast toekomstige VVE's van veel ingewikkelde zaken omtrent het beheer en de exploitatie van haar bezit.		
0024	<p>Bij deze wil ik onze complimenten uitspreken voor deze parkeernota waarbij door middel van verschillende reductiefactoren een lagere parkeernorm mogelijk is bij nieuwbouw rondom de OV-knooppunten. Dit sluit goed aan op ons OV-knooppunten beleid en zien wij als een eerste stap in de goede richting. Wij zien echter ook dat er nog steeds sprake is van een volgende werkwijze waarin vraagbepaalde kentallen van het CROW zijn vertaald naar een norm. Dankzij de uitbreiding van de parkeerregimes in Haarlem is een vraagvolgend beleid niet meer nodig en zou er een meer sturend beleid gevoerd kunnen worden (bijvoorbeeld door een parkeernorm in te stellen rondom OV en binnenstad die richting de 0 gaat). Het autobezit van doelgroepen die in de nabijheid van het OV gaan wonen ligt immers veel lager, met name bij een jonge stedelijke doelgroep zoals studenten, young urban professionals en starters.</p> <p>Daarnaast zouden wij ervoor willen pleiten om ook de treinstations en HOV-haltes in de omliggende gemeenten waarvan de invloedssfeer deels binnen de gemeentegrens van Haarlem ligt, in aanmerking te laten komen voor de mobiliteitscorrectie 'gelegen nabij het (hoogwaardig) openbaar vervoer'. Zo ligt de ontwikkelzone Zuidwest in de nabijheid van intercystation Heemstede-Aerdenhout, maar komen deze nieuwbouwwoningen niet in aanmerking voor de reductiefactor ondanks dat er een treinstation op loopafstand gelegen is.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Het college kiest, net als veel andere gemeenten in Nederland, voor het hanteren van parkeernormen gebaseerd op de parkeerkencijfers van CROW. Door de gemaakte minimum bandbreedtekeuze binnen de kencijfers, hebben de autoparkeernormen een meer vraagsturend karakter.</p> <p>Het college realiseert zich dat delen van Haarlem in het invloedsgebied van de treinstations Heemstede-Aerdenhout en Bloemendaal liggen. Het college neemt uw suggestie over om aan deze stations een HOV correctie toe te kennen.</p>	Dit leidt tot een wijziging.
0025	<p>Hierbij ontvangt u mijn zienswijze tegen het aanpassen van de parkeernorm.</p> <p>De gemeente Haarlem verlaagt de parkeernormen om woningbouw mogelijk te maken, dit alles ten faveure van de projectontwikkelaars die onder andere de Orionzone willen ontwikkelen zonder rekening te hoeven houden met de bewoners.</p> <p>De Orionzone wordt bovendien extra gestraft met een nog lagere parkeernorm, anders krijgen de puissant rijke project ontwikkelaars geen kans.</p> <p>De gemeente Haarlem aan Gerrymandering (zoek dat maar eens op..) in het Oriengebied door daar de normen nog strenger te maken dan in het omringende gebied. Waarom neemt de gemeente haar burgers niet serieus?</p> <p>Waarom luistert de gemeente niet naar haar burgers? Jarenlang konden kleine verbouwingen van bedrijven en particulieren niet doorgaan vanwege de strenge</p>	<p>Dank voor uw inbreng. De Nota parkeernormen is een uitwerking van het Mobiliteitsbeleid, waarin de keuze voor het verlagen van de autoparkeernorm is gemaakt. Het college heeft zich hierin niet laten leiden door de belangen van projectontwikkelaars.</p> <p>Het college vindt de uitzondering voor sociale woningbouw nodig om de realisatie van dit type woningen niet te frustreren.</p> <p>In paragraaf 2.3 van de Nota van beantwoording gaat het college in op de wijziging met betrekking tot het hanteren van de autoparkeernorm als maximum norm. In de buurt van een HOV locatie</p>	Geen wijziging.

	<p>parkeernorm, nu wordt alles in 1 keer van tafel geveegd.</p> <p>De gemeente maakt zich wederom schuldig aan onbehoorlijk bestuur, ze doet dat ook bij het invoeren van betaald parkeren.</p> <p>Nieuwe bewoners mogen niet op straat parkeren, alleen in de eigen parkeergarage, dat kan alleen als betaald parkeren wordt ingevoerd. Alles lijkt al bekookstoofd. Kan de gemeente hierop in gaan?</p> <p>Onder een groen sausje wordt betaald parkeren ingevoerd zodat de projectontwikkelaars hun zin krijgen in de Orionzone.</p> <p>En waarom mogen nieuwe bewoners van sociale woningbouw wel op straat parkeren? Dat is toch discriminatie?</p> <p>In de nota is zelfs sprake van een maximaal aantal te bouwen parkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten: Totaal de omgekeerde wereld. In de buurt van een HOV halte is de norm nog lager, echt lachwekkend.</p> <p>Ik vraag om voor 1 keer eerlijk te zijn tegen de bewoners: is de gemeente bezig om hardwerkende Haarlemmers weg te krijgen uit de stad?</p>	<p>is een reductie van de parkeernorm mogelijk omdat de aanwezigheid van HOV leidt tot een afname van autobezit.</p>	
0026	<p>Geacht college van B&amp;W en geachte leden van de raad van de gemeente Haarlem, Hiermee maak ik bezwaar tegen het verlagen van de autoparkeernormen bij nieuwbouw. De impact is groot voor met name bewoners met een laag inkomen in onze stad. En dat terwijl de grootste partij in het college zou moeten opkomen voor juist deze groep. Het betreft nota bene de eigen achterban. In dat opzicht heeft deze partij niet veel geleerd van het debacle van 2017 waar de partij landelijk zeer terecht (!) (door gelijksoortige maatregelen) van 38 naar 9 zetels is gegaan. Men heeft nog steeds geen oog voor de sociale klasse waar deze partij ooit voor is opgericht. Ook in Haarlem zullen kiezers zich steeds meer afkeren van de bestaande politiek (en met name van deze partij) en ongewild meer gaan stemmen op de flanken.</p> <p>Voor sociale woningbouw zijn in het nieuwe beleidsnota de parkeernormen verder omlaag geschroefd omdat kennelijk het idee bestaat dat bewoners van sociale woningbouw geen auto's bezitten of geen auto nodig hebben. Maar ook deze bewoners hebben te maken met zeer slecht openbaar vervoer in Haarlem, waar buslijnen en bushaltes zijn verdwenen en aansluitingen niet op elkaar zijn afgestemd. Auto's voor bijvoorbeeld woon-</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Zoals opgenomen in paragraaf 5.1.1 van de Nota parkeernormen, heeft het college, op basis van een gedetailleerd beeld van het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen in Haarlem, voor dit type woningen de autoparkeernormen bepaald.</p> <p>In uw zienswijze stelt u verschillende vragen die gaan over de Nota uitwerking parkeerregulering. Het college verwijst u voor de beantwoording van die vragen naar de Nota van beantwoording die voor deze nota is opgesteld.</p>	Geen wijziging.

<p>werkverkeer buiten de stad zijn ook voor deze Haarlemmers dus nog steeds noodzakelijk. Door het creëren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein, zullen veel auto's geparkeerd worden in de wijken rondom de nieuwbouw en overlast veroorzaken voor bestaande bewoners. Het stadsbestuur denkt dat op te lossen met het invoeren van betaald parkeren. Maar wijkbewoners willen dat niet! Niet alleen vanwege de ordinaire lastenverzwaring, maar vooral omdat het niet helpt bij het verminderen van het aantal auto's in de wijken.</p> <p>De Omgevingswet vereist dat bestaande bewoners geen (over)last mogen ondervinden van nieuwbouw in de wijken en niet beperkt mogen worden in hun bestaande leefomgeving. Door minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw toe te staan zal de druk op parkeren in de wijken toenemen en overlast veroorzaken. Daar is betaald parkeren geen oplossing voor.</p> <p>Het aantal auto's zal de komende jaren toenemen in de stad, ook met deze nieuwe verlaagde normen. Er worden immers 10.000 woningen bijgebouwd. De overlast in de wijken zal groter worden, ook als er gedacht wordt vanuit wensdenken. Het idee dat autobezit vanzelf afneemt als er maar minder parkeerplaatsen beschikbaar komen en voor parkeren betaald moet worden, is nergens op gebaseerd. Terwijl nauwelijks gekeken is naar alternatieven die wel werken. Denk hierbij aan beter openbaar vervoer, meer veilige fietspaden en bouwen van woningen op locaties waar meer auto's tot minder problemen zullen leiden. 10.000 nieuwe woningen zorgt per definitie voor meer auto's in de stad, ook als de normen voor het aantal parkeerplaatsen worden ingeperkt. Nieuwbouw aan de westkant van Haarlem zorgt bovendien nog eens voor extra overlast, omdat al die auto's dagelijks over de vijf bruggen van het Spaarne moeten rijden voor het woon- werkverkeer. Mijn oproep aan met name de grootste partij van dit college is om niet in te stemmen met dit beleidsplan en om weer op te komen voor de eigen achterban.</p> <p>Denk daarbij aan betere alternatieven die wel werken, waardoor het aantal geparkeerde auto's vanzelf zal afnemen. Zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beter toegankelijk openbaar vervoer in de hele stad (meer lijnen, haltes, bussen, etc.)</li> <li>- Beter aansluitingen tussen verschillende vervoerbedrijven</li> <li>- Stel eisen aan ontwikkelaars om het juiste (reële!) aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren</li> <li>- Realiseer (beveiligde) parkeerplaatsen waar het kan (zoals in de Waarderpolder) voor bijvoorbeeld bedrijfsbusjes waar met de fiets naar gependeld kan worden</li> <li>- Zorg voor veel meer veilige fietspaden in de hele stad</li> <li>- Meer bewaakte fietsenstallingen in de stad</li> <li>- Overal 30 km in de stad</li> <li>- Geen auto's meer toestaan bij brengen en halen van kinderen bij basisscholen,</li> </ul>		
--	--	--

	<p>sportclubs en zwembaden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nieuwbouw alleen aan de oostkant van Haarlem zodat geen overlast ontstaat bij bruggen en in wijken aan de westkant van Haarlem</li> <li>- Geen (asociaal) onderscheid maken tussen parkeernormen voor sociale woningbouw of vrije sector</li> <li>- Meer deelauto's in de wijken</li> <li>- Minder nieuwbouw in een stad die al grotendeels verdicht en verstopt is</li> <li>- Geen betaald parkeren invoeren als wijkbewoners dat niet willen en alternatieven niet eerst worden overwogen</li> <li>- Geen betaald parkeren invoeren als vanuit een enquête blijkt dat meer dan 70% van de wijkbewoners daar tegen is</li> <li>- Geen betaald parkeren doordrukken als eerst beloofd is dat een meerderheid daar eerst voor moet zijn in de wijk (ondermijnt het draagvlak en het vertrouwen in het stadsbestuur)</li> <li>- Wethouders verplichten om eerst zelf hun eigen auto weg te doen alvorens ze met dit soort voorstellen komen (ondermijnt het draagvlak en het vertrouwen in het stadsbestuur)</li> <li>- Etc, etc,</li> </ul>		
0027	<p>Inspraakreactie voorstel Nota parkeernormen gemeente Haarlem van 5 oktober 2022</p> <p>Geachte Raad,  Namens cliënte, Plaza Residences B.V., gevestigd aan de Piet Heinkade 55 te (1019 GM) Amsterdam, maak ik bij dezen gebruik van de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie ten aanzien van de Nota parkeernormen van 5 oktober 2022 (hierna: "de Parkeernota") die door het College bij besluit van 11 oktober 2022 is vrijgegeven voor inspraak. Cliënte is ontwikkelaar van het project Plaza Residences (direct naast plangebied Plaza West), een ontwikkeling van een nieuwbouwcomplex met 75 appartementen op het perceel hoek Westergracht/Menno Simonszplein te Haarlem.</p> <p>Cliënte is positief gestemd over de Parkeernota, omdat met het oog op de duurzame leefbaarheid en mobiliteit van de gemeente Haarlem een grotere focus op alternatieve vervoersmiddelen komt te liggen in plaats van auto's. Volgens cliënte is het inzetten op minder autoparkeren en een lagere parkeernorm met het oog op deze duurzame mobiliteitsopgave dan ook logisch en verstandig. Een dergelijke insteek zorgt immers - mits ook wordt voorzien in voldoende alternatieve</p>	<p>Dank voor uw inbreng. In uw zienswijze gaat u in op de overgangsregeling die in paragraaf 2.3 van de Nota parkeernormen is opgenomen voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen. De inspraak vormt voor het college aanleiding om de overgangsregeling integraal te herzien. In de herziene overgangsregeling zijn de randvoorwaarden gespecificeerd wanneer het college een verzoek om gebruik te maken van de overgangsregeling kan honoreren.</p>	<p>Dit leidt tot een wijzing.</p>

<p>vervoersmogelijkheden voor een fijnere woon- en werkomgeving, waarin meer ruimte is voor de fiets en minder ruimte voor de auto.</p> <p>In het verlengde daarvan is cliënte verheugd dat de Parkeernota de Haarlemse woningbouwopgave expliciet als reden noemt voor deze meer duurzame benadering van het mobiliteitsvraagstuk in de gemeente. Door het via de Parkeernota verlagen van parkeernormen wordt efficiënt ruimtegebruik immers bevorderd en zullen woningbouwprojecten minder last hebben van beknellende parkeernormen. Aldus wordt middels de Parkeernota niet enkel de leefomgeving verbeterd, maar maakt Haarlem ook werk van wat wellicht wel de grootste ruimtelijke en sociale opgave van dit moment kan worden genoemd: de woningnood.</p> <p>Beknellende parkeernormen zijn voor cliënte helaas een bekend probleem, zo ook in het kader van haar eigen ontwikkeling. In het kader van haar eigen ontwikkeling wordt namelijk - volgens cliënte ten onrechte - gesteld dat in onvoldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Cliënte spreekt hierbij dan ook de hoop uit ook dat door vaststelling van de Parkeernota ook herbezinning van de parkeersituatie en parkeerbehoefte ter plaatse van haar ontwikkeling kan plaatsvinden. Zij is daarom blij met het feit dat de Parkeernota overgangsrecht voor lopende ontwikkelingen bevat, waarmee deze mogelijk expliciet openstaat.</p> <p>Cliënte is verder bekend met het op 8 november 2022 ter inzage gelegde Mobiliteitsplan ontwikkelzone Zuid- West (hierna: "het Mobiliteitsplan"). Het woningbouwproject van cliënte is gelegen in de ontwikkelzone waar het Mobiliteitsplan zal gelden. Zoals uit de Parkeernota blijkt heeft het Mobiliteitsplan voorrang bij discrepantie met de Parkeernota. Het Mobiliteitsplan verbiedt overgangsrecht verder niet, maar bevat het ook niet. Aldus heeft de overgangsregeling uit de Parkeernota ook werking voor het Mobiliteitsplan en zou overgangsrecht (en dus de ook lagere parkeernormen uit het Mobiliteitsplan) op de situatie van cliënte moeten worden toegepast. Voor cliënte is dit positief, en volgens haar zou het - wederom mede in het licht van de huidige woningnood - aanbeveling verdienen om voor haar woningbouwproject dan ook overgangsrecht toe te passen.</p> <p>In het verlengde daarvan kan de Parkeernota volgens cliënte op het punt van overgangsrecht in het bijzonder met het oog op het algemeen belang van woningbouwontwikkelingen nog aanscherping en verheldering gebruiken. De Parkeernota is namelijk vaag over de omstandigheden waaronder overgangsrecht</p>		
---	--	--

<p>toegepast zal worden (anders dan dat sprake moet zijn van een expliciete aanvraag). Cliënte zou menen dat, met het oog op het doel en de strekking van de Parkeernota alsmede het algemene belang bij toepassing van overgangsrecht, in de Parkeernota geëxpliceerd moet worden dat een verzoek tot toepassing van overgangsrecht in beginsel wordt gehonoreerd. Cliënte vindt steun in dit standpunt door uitlatingen van projectleider de heer &lt;geanonimiseerd&gt;. De heer &lt;geanonimiseerd&gt; heeft namelijk tijdens een bespreking over de parkeernormen op 22 november 2022 aangegeven dat in beginsel ingestemd dient te worden met een verzoek tot toepassing van de parkeernormen uit de Parkeernota/het Mobiliteitsplan.</p> <p>Deze benadering dient volgens cliënte in het bijzonder te gelden als het gaat om woningbouwprojecten. De woningnood in Haarlem is - getuige ook de Parkernota/het Mobiliteitsplan - een nijpend en bekend probleem en er is praktisch geen enkele reden om de verouderde parkeernormen op lopende woningbouwontwikkelingen te blijven toepassen. Volgens cliënte ondermijnt de door cliënte voorgestelde verbetering van de Parkeernota het huidige voorstel verder niet, maar wordt hierdoor wel meer zekerheid en duidelijkheid geboden aan haar en andere marktpartijen die elk hun bijdrage leveren aan de strijd tegen de Haarlemse en regionale woningnood. Cliënte vertrouwt erop dat uw Raad de Parkeernota met inachtneming van het bovenstaande zal vaststellen en dat de Raad daarmee kiest voor een ruimhartige toepassing van de nieuwe parkeernormen voor lopende (woningbouw)ontwikkelingen. Cliënte wordt verder graag in de gelegenheid gesteld om haar standpunt mondeling nader toe te lichten.</p> <p>Hoogachtend &lt;geanonimiseerd&gt;</p>		
---	--	--