

Besluit tot wijziging van de Nota parkeernormen

De raad van de gemeente Haarlem
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 16 september 2025, nummer 2025/545261;

besluit:
vast te stellen het Besluit tot wijziging van de Nota parkeernormen.

Artikel I

De Nota parkeernormen wordt als volgt gewijzigd:

A.

In paragraaf 1.4 onderaan in de tabel toe te voegen:

8.8	Gedraglijn afwijken in centrumgebied Haarlem
-----	--

B.

In paragraaf 2.3 de aanhef te wijzigen als volgt:

De verhouding tussen de (nieuwe) Nota parkeernormen en de (oude) Beleidsregels parkeernormen 2015 (2e wijziging, vastgesteld op 31 januari 2019) wordt geregeld in het overgangsrecht. Dit overgangsrecht is ook van toepassing bij een wijzigingsbesluit van de Nota parkeernormen. Om belanghebbenden rechtszekerheid te bieden geldt voor deze nota de volgende overgangsregeling:

C.

Aan het eind van paragraaf 3.2.6 toe te voegen:

Het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dienen ook na realisatie beschikbaar te blijven voor de beoogde doelgroep. Het verhuren, verkopen, buiten gebruik stellen of anderszins onbruikbaar zijn van de parkeerplekken voor de beoogde doelgroep zoals aangegeven in de (omgevings)vergunning aanvraag en/of verlening zonder expliciete toestemming van de vergunningverlener (college gemeente Haarlem) is niet toegestaan.

D.

Paragraaf 3.2.7 te wijzigen en komt te luiden als volgt:

3.2.7 Gebruik van openbare parkeerplaatsen is ingekaderd

De toepassing van parkeernormen leidt tot een parkeerbehoefte. Deze behoefte moet op eigen terrein worden opgelost. Als dit niet volledig mogelijk blijkt te zijn, kan de initiatiefnemer andere oplossingen onderzoeken. Dit is uitgewerkt in het stappenplan opgenomen in hoofdstuk 6. De mogelijkheid om gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen heeft Haarlem ingekaderd. Dit is mogelijk voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie (zie paragraaf 6.4.2). Onder sociale woningbouw vallen woningen waarvan de kale huurprijs niet hoger is dan de geldende huurliberalisatiegrens. Deze grens wordt ieder jaar door de overheid vastgesteld (in 2023 was dit € 806,06).

Naast sociale woningbouw kunnen er gevallen zijn bij bepaalde functies met een duidelijk maatschappelijk belang, zoals bij (uitbreiding van) een school in een woonwijk met overdag veel vrije parkeerplaatsen in de omgeving, dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte wenselijker is dan het maken van parkeren op eigen terrein. De aanwezigheidscijfers dienen hierbij duidelijk uit elkaar te liggen. Dit is altijd een maatwerkuitzondering op het beleid en vergt een goede onderbouwing. Alleen in zwaarwegende gevallen wordt hiermee ingestemd.

E.

Paragraaf 3.2.8 te wijzigen en komt te luiden als volgt:

3.2.8. Uitsluiten van openbare parkeerrechten

Uitgangspunt is dat alle adressen binnen ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. Dit geldt voor gebieden waarin parkeerregulering geldt en gebieden waarin dit nog niet het geval is. Met openbare parkeerrechten worden parkeervergunningen voor de primaire doelgroepen bedoeld, zoals bepaald in de parkeerverordening (bij woonfuncties de bewonersparkeervergunning en de bezoekersparkeervergunning en bij bedrijven de bedrijfsparkeervergunning). Bijzondere parkeerproducten zoals de parkeervergunning voor hulpverleners en de parkeervergunning voor mantelzorgers vallen hier vooralsnog niet onder. Als uit het stappenplan opgenomen in paragraaf 6.1 volgt dat voor het oplossen van de parkeerbehoefte gebruik wordt gemaakt van openbare parkeerplaat-

sen, dan komt een bepaald aantal adressen wel in aanmerking voor parkeerrechten. Welke adressen dit zijn, volgt uit het ruimtelijk planvormingsproces. Adressen die zijn uitgesloten van parkeerrechten, staan op deze manier bij de gemeente Haarlem geregistreerd (zie paragraaf 7.2).

F.

Na paragraaf 3.2.8 wordt paragraaf 3.2.9 toegevoegd en komt te luiden als volgt:

3.2.9 Afwijkingsmogelijkheid centrum

Voor een aantal buurten in het centrumgebied geldt een uitzondering op het parkeerbeleid. Dit is vastgelegd in een gedragslijn afwijken in centrumgebied Haarlem, door het college vastgesteld op 11 maart 2025, zie bijlage in paragraaf 8.8.

G.

Paragraaf 4.1, tweede alinea, eerste zin te wijzigen en komt te luiden als volgt:

Haarlem gebruikt de fietsparkeerkcijfers van CROW uit 2019 en de Leidraad fietsparkeren 2023 van het CROW als basis voor de bepaling van haar fietsparkeernormen.

H.

In paragraaf 4.1 de bandbreedte van het fietsparkeerkcijfer van 0,5 te wijzigen in 0,3 waardoor de laatste twee zinnen van deze paragraaf komen te luiden als volgt:

De bandbreedte voor dit CROW parkeerkcijfer ligt tussen de 0,3 en 1,0 fietsparkeerplaats per woning. De gemeente Haarlem hanteert de minimum bandbreedte als fietsparkeernorm: 0,3 fietsparkeerplaats per woning voor bezoekers van bewoners.

I.

Aan het eind van paragraaf 4.2 toe te voegen:

Bovenstaande kwaliteitseisen voor fietsparkeren gelden voor nieuwbouw en ontwikkelingen die gelijk zijn te stellen met nieuwbouw. Voor de bestaande bouw kan in maatwerk worden voorzien, als de initiatiefnemer aantoont dat niet aan de kwaliteitseisen kan worden voldaan. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor opstellen van een voorstel tot maatwerk, waarbij maximaal wordt ingezet op bereikbare en bruikbare fietsparkeerplaatsen, ter goedkeuring door het college.

J.

Aan het eind van paragraaf 5.2.1 toe te voegen:

Dit geldt voor de parkeerkcijfers van het CROW die bekend waren bij de totstandkoming van deze nota tot 2023. Indien in parkeerkcijfers van het CROW na 2023 een lagere minimumbandbreedte is opgenomen bij een functie wordt dat niet automatisch overgenomen of veranderd in het Haarlemse beleid.

K.

In paragraaf 5.2.2 de eerste alinea te wijzigen en komt te luiden als volgt:

5.2.2 Autoparkeernormen voor woonfuncties

In Haarlem gelden voor woonfuncties meerdere autoparkeernormen.

L.

Aan het eind van paragraaf 5.2.3 toe te voegen:

Indien een functie wel voorkomt maar bij de functie n.v.t. staat betekent dit dat de functie in combinatie met de betreffende stedelijkheidsgraad niet vaak voorkomt. Zodoende is er geen standaardnorm voor te geven. In dergelijke gevallen geldt dat de initiatiefnemer de parkeernorm moet hanteren die geldt voor de meest vergelijkbare functie ter goedkeuring door het college of dat een maatwerkonderbouwing door een ervaren verkeerskundig adviesbureau wordt opgesteld eveneens ter goedkeuring aan het college.

M.

De aanhef van hoofdstuk 6 te wijzigen als volgt:

De Haarlemse fiets- en autoparkeernormen worden toegepast op basis van een vast stappenplan. Dit hoofdstuk beschrijft dit stappenplan. Bij een omgevingsvergunningaanvraag dient de aanvrager het parkeervraagstuk van de ontwikkeling te onderbouwen. Deze parkeeronderbouwing bevat een toelichting op de aanvraag, het doorlopen van het stappenplan en een volledige parkeerbalans.

N.

In paragraaf 6.1 de laatste alinea te wijzigen en komt te luiden als volgt:

De vastgestelde parkeerbehoefte moet in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Indien dit niet volledig mogelijk blijkt te zijn, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. Haarlem biedt deze mogelijkheid voor het oplossen van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie (zie paragraaf 3.2.7). Als het volledige stappenplan is doorlopen, wordt de parkeereis vastgesteld. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze behoefte wordt voorzien. De parkeereis wordt vastgelegd in de omgevingsvergunning.

O.

In paragraaf 6.2.2. tussen de eerste en tweede alinea toe te voegen:

Bij eenvoudige functies is dubbelgebruik alleen mogelijk bij nieuwe woningbouwontwikkelingen van voldoende omvang, zodat aanwezige bewoners en bezoekers van bewoners kunnen parkeren op dezelfde plekken terwijl andere bewoners afwezig zijn. De minimale omvang voor dubbelgebruik en te kunnen rekenen met de aanwezigheidspercentages is dan tien woningen.

P.

Aan het eind van paragraaf 6.2.3 toe te voegen:

Indien de parkeervraag, eventueel na afronding, op nul uitkomt of negatief is betekent dit dat er geen parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. In dat geval zijn er veelal geen parkeerrechten voor het verkrijgen van parkeervergunningen, tenzij er sprake is van een functiewijziging en in de oude situatie er wel parkeervergunningrechten waren.

Q.

In paragraaf 6.3.3, bij correctie 1, boven Tabel 3 toe te voegen:

Per ontwikkeling kan maximaal één correctie uit de tabel worden toegepast, de correcties op basis van HOV-haltes zijn niet stapelbaar, leidend is de correctie met het hoogste percentage.

R.

In paragraaf 6.3.3, bij correctie 2, onderaan toe te voegen:

Bij een gefaseerde ontwikkeling mogen de autodeelparkeerplaatsen en de deelauto's ook gefaseerd worden opgeleverd, mits dit minimaal in een evenredig tempo gebeurt. De gebouwen mogen niet in gebruik worden genomen voordat het aantal vergunde deelauto's beschikbaar is voor de gebruikers van de gebouwen.

- De aftrek van het aantal benodigde parkeerplaatsen met bovenstaande voorwaarden is uitdrukkelijk een maximum en dit kan bij een initiatief ook minder zijn. Bijvoorbeeld afhankelijk van de aantrekkelijkheid van het concept, de doelgroep van de bewoners, locatiespecifieke eigenschappen etc. Per initiatief dient onderbouwd te worden door middel van een verkeerskundig adviesrapport wat de maximale reële aftrek aan parkeerplaatsen bij het initiatief is door middel van het aanbieden van een autodeelconcept.

S.

Paragraaf 6.4, de eerste alinea te wijzigen en komt te luiden als volgt:

In stap 4 is de parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld. Dit is het aantal fiets- en autoparkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld. Hiervoor zijn twee mogelijkheden: de parkeerplaatsen worden op eigen terrein beschikbaar gesteld of de initiatiefnemer maakt, voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie, gebruik van bestaande openbare parkeerplaatsen.

T.

Paragraaf 6.4.2, de eerste alinea te wijzigen en komt te luiden als volgt:

De situatie kan zich voordoen dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein kan worden gefaciliteerd. In dat geval kan, voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van sociale woningbouw welke in eigendom is bij een woningcorporatie, gebruik worden gemaakt van openbare parkeercapaciteit (zie paragraaf 3.2.7).

U.

In paragraaf 6.5, vierde alinea het woord "altijd" te vervangen door: in zwaarwegende gevallen.

V.

Aan het begin van hoofdstuk 7 de volgende alinea toe te voegen als aanhef:

Voor grotere ontwikkelingen is het wenselijk dat partijen tijdig met elkaar afstemmen over de mogelijke parkeeroplossing van het plan. Onder grotere ontwikkelingen vallen initiatieven van bijvoorbeeld meer dan 25 woningen. Voor deze afstemming werkt de gemeente Haarlem met een parkeeratelier.

W.

In paragraaf 8.2 de fietsparkeernormen van de functie 'Wonen' te wijzigen en komt te luiden als volgt:

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Percentage bezoekers / norm
Wonen			
Woning, kleiner dan 30 m ² bvo	Per woning	2,0	+ 0,3 bezoek
Woning, tussen 30 en 75 m ² bvo	Per woning	2,5	+ 0,3 bezoek
Woning, tussen 75 en 100 m ² bvo	Per woning	3,5	+ 0,3 bezoek
Woning, tussen 100 en 125 m ² bvo	Per woning	4,0	+ 0,3 bezoek
Woning, groter dan 125 m ² bvo	Per woning	4,5	+ 0,3 bezoek
Studentenhuis	Per kamer	1,0	n.v.t.
Zorgwoning/aanleunwoning	Per woning	0,3	+ 0,3 bezoek

X.

In paragraaf 8.3 de autoparkeernormen voor de functie 'Hoofdgroep: wonen' te wijzigen en komt te luiden als volgt:

Functie	Eenheid	Binnenstad		Centraal stedelijk gebied		Stedelijk gebied	
Hoofdgroep: wonen		Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers	Bewo- ners	Bezo- kers
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	0,8	0,1	0,8	0,1	1,0	0,15
Koop, huis, twee-onder-een- kap	Per woning	0,7	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,5	0,1	0,5	0,1	0,7	0,15
Koop, appartement, <75 m2 bvo	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,6	0,15
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,7	0,15
Huur, appartement, vrije sector > 100 m2 bvo	Per woning	0,6	0,1	0,6	0,1	0,8	0,15
Huur, appartement, vrije sector 75-100 m2 bvo	Per woning	0,5	0,1	0,5	0,1	0,7	0,15
Huur, appartement, vrije sector 30 - <75 m2 bvo	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,6	0,15
Huur, appartement, sociale huur > 100 m2 bvo	Per woning	0,4	0,1	0,4	0,1	0,7	0,15
Huur, appartement, sociale huur 75-100 m2 bvo	Per woning	0,35	0,1	0,35	0,1	0,6	0,15
Huur, appartement, sociale huur 30 - <75 m2 bvo	Per woning	0,35	0,1	0,35	0,1	0,5	0,15
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur < 30 m2 bvo	Per woning	0,2	0,1	0,2	0,1	0,25	0,15

Kamerverhuur, onzelfstandig (studenten)	Per kamer	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,15
Zorgwoning/aanleunwoning	Per woning	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,15
Kleine eenpersoonswo- ning ¹ (≤ 30 m ² bvo)	Per woning	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Y.

In paragraaf 8.3 autoparkeernormen bij de functies 'Zwembad overdekt' en 'Zwembad openlucht' onder de kolom eenheid de termen 'bvo' te vervangen door 'bassin'.

Z.

In paragraaf 8.5 de bovenste tabel (tabel Fietsparkeren) te wijzigen en komt te luiden als volgt:

Fietsparkeren	Wonen	Werken	Overige functies
Vaste gebruikers	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)	0 meter (eigen terrein)
Bezoekers	75 meter	75 meter	75 meter
Bij wonen boven winkels	200 meter in een stalling, zie bijlage 8.	-	-

AB.

In paragraaf 8.7 de termen 'duur' en 'liberalisatiegrens' te verwijderen.

AC.

In paragraaf 8.7 de tekst bij stap 1 te wijzigen en komt te luiden als volgt:

In onderstaande tabel is de normatieve parkeerbehoefte berekend van het programma dat in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd. De parkeernormen voor de woonfuncties zijn exclusief de bezoekersnorm. De parkeerbehoefte van bezoekers van bewoners is in een aparte regel berekend.

Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernorm, conform bijlage 2, uit 93% bezoekers bestaat en dus 7% personeel. Deze percentages zijn toegepast op de parkeernorm van 4,3.

Overigens wijkt bij het fietsparkeren de aangegeven parkeernorm in dit voorbeeld op enkele punten af van de daadwerkelijke parkeernorm in deze nota. Omdat dit een voorbeeldberekening betreft heeft dit verder geen gevolgen in de aangegeven systematiek behalve op het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen.

AD.

In paragraaf 8.7 de tekst van de eerste alinea van Stap 6 te wijzigen en komt te luiden als volgt:

In het bouwplan wordt sociale woningbouw in eigendom bij een woningcorporatie gerealiseerd. Dit betekent dat, indien de parkeerdruk in de bestaande situatie lager is dan 85%, voor het faciliteren van die parkeerbehoefte, het gebruik van openbare parkeerplaatsen mogelijk is. De bestaande parkeerdruk en de parkeerbehoefte van het bouwplan, mogen samen maximaal resulteren in een parkeerdruk van 85%.

AE.

Na paragraaf 8.7 de volgende paragraaf toe te voegen:

8.8 Gedraglijn afwijken in centrumgebied Haarlem

Autoparkeren

Stap 1:

Ligt de aanvraag binnen het gebied dat in het parkeerbeleid is aangeduid als de Binnenstad, met uitzondering van de Stationsbuurt. Dat zijn de buurten (te raadplegen via [MapGallery Haarlem-Zandvoort](#)):

- Bakenes;
- Binnenstad;
- Burgwal;

1) Tiny house, altijd grondgebonden.

- Heiliglanden;
- Sportliedenbuurt;
- Vijfhoek.

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de parkeereis op eigen terrein.

Zo ja, ga door naar stap 2.

Stap 2:

Is de aanvraag qua functie in overeenstemming met het omgevingsplan (dus laat het bestemmingsplan de gevraagde woning of woningen qua functie toe).

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de autoparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Zo ja, ga door naar stap 3.

Stap 3:

Is er sprake van het realiseren van woningen boven winkels in een straat, welke valt onder de uitzonderingsregeling in de Huisvestingsverordening (artikel 3.1.2, vijfde lid, Huisvestingsverordening in combinatie met bijlage 1 van de Verordening). Te raadplegen via [MapGallery Haarlem-Zandvoort](#)

Zo nee, ga door naar stap 5.

Zo ja, ga door naar stap 4.

Stap 4:

Wordt voldaan aan de eisen uit artikel 3.1.2, vijfde lid van de Huisvestingsverordening. Ook aan de voorwaarde dat er maximaal één woning per bouwlaag wordt gerealiseerd.

Zo ja, dan kan worden afgeweken van de autoparkeereis op eigen terrein, onder voorwaarde dat wordt afgezien van alle parkeerrechten middels een door het college vast te stellen verklaring. Andersluidende verklaringen of verklaringen onder protest gelden niet als het afzien van parkeerrechten.

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de autoparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Stap 5:

Wordt het volledige pand verbouwd tot één woning (in dit geval gaat het dus niet om één woning per bouwlaag, maar dienen alle bouwlagen van het pand onderdeel uit te gaan maken van één woning).

Zo ja, ga door naar stap 6.

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de autoparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Stap 6

Kan de aanvrager gemotiveerd aantonen dat het onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te brengen.

Zo ja, ga door naar stap 7.

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de autoparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Stap 7

Bevinden er binnen de maximale loopafstand van 400 meter vanaf de planlocatie ongereguleerd openbare parkeerplaatsen, waar ieder mag parkeren? Te raadplegen via <https://kaart.haarlem.nl/app/map/49?zoom=9¢er=104588,488994&layers=643429893957,8742550751828,5489791876754,4669125108797,5444878284021,2813393559135,5530815547341>

Zo nee, dan kan worden afgeweken van de autoparkeereis op eigen terrein, onder voorwaarde dat wordt afgezien van alle parkeerrechten middels een door het college vast te stellen verklaring. Andersluidende verklaringen of verklaringen onder protest gelden niet als het afzien van parkeerrechten.

Zo ja, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de autoparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Fietsparkeren

Stap 7

Voldoet het plan aan de fietsparkeernorm volgens de Nota parkeernormen.

Zo ja, de vergunning kan voor wat betreft het onderdeel parkeren worden verleend.
Zo nee, ga door naar stap 8.

Stap 8

Is er sprake van wonen boven winkels conform stap 3.

Zo ja, ga door naar stap 9.

Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de fietsparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Stap 9

Beschikt de initiatiefnemer over een eigen perceel binnen 200 meter van de planlocatie (aan te tonen met een eigendomsakte) of kan hij met een huurovereenkomst aantonen dat hij hierover kan beschikken. En wordt toereikend aangetoond dat het perceel gebruikt zal gaan worden als fietsparkeervoorziening voor de planlocatie en middels onder andere kettingbedingen ook in de toekomst in gebruik zal blijven als fietsparkeervoorziening voor de bedoelde woningen en voor deze bewoners beschikbaar is en zal blijven.

Zo ja, de vergunning wordt voor wat betreft het onderdeel parkeren verleend, onder voorwaarde dat de woningen pas in gebruik mogen worden genomen nadat de fietsparkeervoorzieningen zijn gerealiseerd en beschikbaar zijn gesteld aan de bewoners. Zo nee, er wordt niet meegewerkt aan een afwijking van het parkeerbeleid. Er moet worden voldaan aan de fietsparkeereis op eigen terrein. De vergunning wordt geweigerd.

Artikel II

Dit besluit treedt in werking op de dag na die van bekendmaking.

Artikel III

Dit besluit wordt aangehaald als: besluit tot wijziging van de Nota parkeernormen Haarlem.

Aldus vastgesteld te Haarlem op 16 oktober 2025.

De voorzitter,

De griffier,