

## Inhoud regels

<b>I</b>	<b>Inleidende regels</b>	<b>1</b>
artikel 1	Begrippen	1
artikel 2	Wijze van meten	5
<b>II</b>	<b>Bestemmingsregels</b>	<b>6</b>
artikel 3	Woongebouwen (WGb)	6
<b>III</b>	<b>Algemene regels</b>	<b>8</b>
artikel 4	Bedrijfs- of dienstwoningen	8
artikel 5	Dubbeltelbepaling	8
artikel 6	Algemene wijzigingsregels	8
artikel 7	Algemene gebruiksregels	8
artikel 8	Algemene afwijkingsregels	8
<b>IV</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>10</b>
artikel 9	Overgangsregel	10
artikel 10	Slotregel	10

# I

## Inleidende regels

### artikel 1 Begrippen

1.1. In deze regels wordt verstaan onder:

- a. **het plan:**  
het Uitwerkingsplan "Amsterdamsesstraatweg 20 te Halfweg" van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;
- b. **plankaart:**  
de plankaart van het Uitwerkingsplan "Amsterdamsesstraatweg 20 te Halfweg" bestaande uit het blad met het nummer 101203-0103 met bijbehorende verklaring, waarop de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden zijn aangegeven;
- c. **aanbouw:**  
een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;
- d. **aanduiding:**  
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bouwen van deze gronden;
- e. **aanduidingsgrens:**  
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;
- f. **aan-huis-verbonden beroep:**  
het uitoefenen van een vrij en zelfstandig beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, technisch gebied of daarmee gelijk te stellen activiteiten, niet zijnde detailhandel, waarbij de woning in hoofdzaak haar woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft, die met de woonfunctie in overeenstemming is;
- g. **bebouwing:**  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- h. **bebouwingspercentage:**  
het in de regels of op de kaart aangegeven percentage van een bouwvlak, of indien geen bebouwingsgrenzen zijn aangegeven het percentage van het bestemmingsvlak, dat ten hoogste bebouwd mag worden met gebouwen, tenzij in de regels anders is bepaald;
- i. **bestand:**
  1. **bij bouwwerken:** bouwwerken die op het tijdstip van terinzagelegging van het ontwerp van dit plan bestonden of in uitvoering waren, danwel gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden overeenkomstig de Woningwet of de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of krachtens die wetten gegeven regels;
  2. **bij gebruik:** bestaand ten tijde van het van kracht worden van het betreffende gebruiksverbod;tenzij in deze regels anders is bepaald;

- j. **bestemmingsgrens:**  
de grens van een bestemmingsvlak;
- k. **bestemmingsvlak:**  
een op de kaart aangegeven aaneengesloten gebied geheel door bestemmingsgrenzen omgeven, met één bestemming;
- l. **bevoegd gezag:**  
bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van ene aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning;
- m. **bijgebouw:**  
een bij een woning of woonschip behorend gebouw dat geen woonruimte(n) bevat, dat in functioneel en bouwkundig opzicht ondergeschikt is aan de betrokken woning, respectievelijk de betrokken woonschip en dat zich daarvan visueel onderscheidt;
- n. **bouwen:**  
plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk;
- o. **bouwgrens:**  
de grens van een bouwvlak;
- p. **bouwlaag:**  
een doorlopend gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, een dakopbouw, een kap en een kaplaag;
- q. **bouwperceel:**  
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;
- r. **bouwperceelgrens:**  
de grens van een bouwperceel;
- s. **bouwvlak:**  
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;
- t. **bouwwerk:**  
elke constructie van enige omvang, van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
- u. **detailhandel:**  
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit en horeca;

- v. **dienstverlening:**  
het bedrijfsmatig verlenen van diensten;
  
- w. **gebouw:**  
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
  
- x. **nutsvoorzieningen:**  
voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakelhuisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie;
  
- y. **omgevingsvergunning:**  
vergunning voor activiteiten als genoemd in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
  
- z. **peil:**  
de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld, tenzij in de regels anders is bepaald;
  
- aa. **seksinrichting:**  
een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte, waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof het bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch -en pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan een prostitutiebedrijf of een parenclub al dan niet in combinatie met elkaar;
  
- bb. **straatmeubilair:**  
de op of bij de weg behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals verkeerstekens, wegbebakening, bewegwijzeringen, huisnummering, verlichting, halte-aanduidingen, parkeerregulerende constructies, brandkranen, informatie- en reclameconstructies, rijwielstandaards, papierbakken, zitbanken, plantenbakken, communicatievoorzieningen, gedenktekens, speelplekvoorzieningen, telefooncellen enabri's;
  
- cc. **uitbouw:**  
een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;
  
- dd. **woning:**  
een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden;
  
- ee. **woninguitbreiding:**  
een uit de gevel uitspringend ondergeschikt deel van een woning, zoals een erker, een toegangsportaal, een (bij)keuken of een serre;
  
- ff. **woongebouw:**  
een gebouw dat is opgebouwd uit verschillende bouwlagen en waarvan elke bouwlaag één of meerdere woningen bevat;

- 1.2. Waar in deze regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, wordt geduid op de wettelijke regelingen, zoals die luiden op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan.

## artikel 2 Wijze van meten

2.1. Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

- a. **de dakhelling:**  
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;
- b. **de goothoogte van een bouwwerk:**  
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
- c. **de bouwhoogte van een bouwwerk:**  
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- d. **de inhoud van een bouwwerk:**  
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
- e. **de breedte en diepte van een bouwwerk:**  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van scheidingsmuren;
- f. **de oppervlakte van een bouwwerk:**  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.2. Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

## II Bestemmingsregels

### artikel 3 Woongebouwen (WGb)

#### Bestemmingsomschrijving

- 3.1. De op de plankaart voor "Woongebouwen (WGb)" aangewezen gronden zijn bestemd voor een woongebouw en de daarbij behorende bouwwerken, tuinen en erven, detailhandel met bijgebouwen en ondergrondse parkeergarages alsmede open terreinen, zoals opslag-, los-, laad-, en parkeerplaatsen.

#### Bouwregels

- 3.2. Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

##### *Algemeen*

- a. op de ongearceerde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. onder de in lid 3.2, sub a, bedoelde bouwwerken wordt in ieder geval begrepen een voor een ondergrondse of half bovengrondse parkeergarage bedoelde in- en uitrit;
- c. op de gearceerde gronden mag een woongebouw, uitsluitend vrijstaande bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd;
- d. op de gearceerde gronden dient een woongebouw te zijn voorzien van een ondergrondse of half bovengrondse parkeergarage van maximaal 1 bouwlaag;
- e. ten hoogste 1/3 deel van de gearceerde gronden doch met uitzondering van gronden binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak, mag worden bebouwd met uitsluitend vrijstaande bijgebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde;

##### *Woongebouwen*

- f. het aantal woningen mag niet minder dan 20 bedragen en niet meer dan 26;
- g. woningen mogen uitsluitend gestapeld worden gebouwd;
- h. het aantal bouwlagen van een woongebouw mogen niet meer bedragen dan 5;
- i. de goothoogte en hoogte van een woongebouw mogen niet meer bedragen dan respectievelijk 11 m en 13 m.
- j. het splitsen of samenvoegen van bestaande woningen is niet toegestaan;

##### *Erfbebouwing*

- k. de oppervlakte van bijgebouwen mag per woning niet meer dan 8 m<sup>2</sup> bedragen;
- l. de hoogte van bijgebouwen mag niet meer bedragen dan 3 m;
- m. de hoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 3 m.

#### Gebruiksregels

- 3.3. Onder een gebruik van gronden en bouwwerken strijdig met de bestemming, als bedoeld in artikel 7, eerste lid, wordt in ieder geval begrepen:
- a. het gebruik voor opslag, los- of laadplaats ten behoeve van handelsdoeleinden;
  - b. het bedrijfsmatig verkopen of ten verkoop aanbieden van goederen bestemd en gereed voor onmiddellijk gebruik of verbruik.

#### Aan huis gebonden beroep

- 3.4. Een woning op gronden als bedoeld in lid 3.1 mag worden gebruikt voor de uitoefening van een aan huis gebonden beroep, mits:
- a. de gezamenlijke oppervlakte niet meer bedraagt dan 30% van de bruto vloeroppervlakte van de betreffende woning met een maximum van 50 m<sup>2</sup>;
  - b. het geen horeca of detailhandel betreft;
  - c. op de bij de betreffende woning behorende gronden geen buitenopslag plaatsvindt van goederen ten behoeve van het aan huis gebonden beroep;

- d. in de omgeving van de betreffende woning geen onevenredige vergroting van de verkeers- en parkeerdruk optreedt, met dien verstande dat:
  - 1. voor het parkeren ten behoeve van de beroepsactiviteiten op eigen terrein voldoende ruimte aanwezig is, en;
  - 2. behoudens in- en uitladen, geen beroepsactiviteiten in de openbare ruimte rond de betreffende woning mogen plaatsvinden;

**Afwijken van de gebruiksregels**

- 3.5. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijken van het bepaalde in lid 3.4 voor het uitoefenen van een aan huis gebonden beroep dat zich uitstrekt tot andere gedeelten van de gronden als bedoeld in lid 1 dan die waarop de woning zich bevindt, alsmede niet-publieksgerichte kleinschalige bedrijfsactiviteiten aan huis, mits:
  - a. de gezamenlijke vloeroppervlakte van de beroeps- en bedrijfsactiviteiten niet meer bedraagt dan 50 m<sup>2</sup>,
  - b. het geen horeca of detailhandel betreft;
  - c. op de bij de betreffende woning behorende gronden geen buitenopslag plaatsvindt van goederen ten behoeve van beroeps- en bedrijfsactiviteiten;
  - d. in de omgeving van de betreffende woning geen onevenredige vergroting van de verkeers- en parkeerdruk optreedt, met dien verstande dat:
    - 1. voor het parkeren ten behoeve van de beroeps- en bedrijfsactiviteiten op eigen terrein voldoende ruimte aanwezig is, en;
    - 2. behoudens in- en uitladen, geen beroeps- en bedrijfsactiviteiten in de openbare ruimte rond de betreffende woning mogen plaatsvinden;



## **III** Algemene regels

### **artikel 4 Bedrijfs- of dienstwoningen**

Bedrijfs- en dienstwoningen blijven behoren tot het bedrijf of de inrichting, waartoe zij op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan behoorden.

### **artikel 5 Dubbeltelbepaling**

Gronden welke eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, blijven bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

### **artikel 6 Algemene wijzigingsregels**

- 6.1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemmings- en bouwgrenzen te wijzigen, met inachtneming van de volgende regels:
- bestemmingsgrenzen en bouwgrenzen mogen met niet meer dan 10 m respectievelijk 5 m verschoven worden, met dien verstande dat de afstand van de naar de weg toegekeerde bouwgrens tot de bestemming "Verkeersdoeleinden", "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" en "Bedrijfsdoeleinden" niet kleiner mag worden;
  - voor zover de in deze wijzigingsbevoegdheid begrepen gronden zijn gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder of een zone als bedoeld in artikel 3 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen, mag het wijzigingsplan, indien dat ertoe strekt om nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen in de zin van de Wet geluidhinder, dan wel het Besluit Geluidhinder Spoorwegen, mogelijk te maken, eerst worden vastgesteld indien is aangetoond dat is voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder of de daarop berustende besluiten.

### **artikel 7 Algemene gebruiksregels**

- 7.1. Het is verboden gronden en bouwwerken te gebruiken, in gebruik te geven of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de ter plaatse aangegeven bestemming.
- 7.2. Onder strijdig gebruik als bedoeld in lid 7.1 wordt in ieder geval verstaan het gebruik, het doen gebruiken en het laten gebruiken van gebouwen en/of onbebouwde gronden als seksinrichting en raam- en straatprostitutie.
- Afwijken ten behoeve van meest doelmatig gebruik**
- 7.3. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor afwijken van het bepaalde in lid 7.1, indien strikte toepassing van het bepaalde leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt.

### **artikel 8 Algemene afwijkingsregels**

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor:

- de bouw van utilitaire bouwwerken, zoals transformatorstations, gemalen en gasdrukregel- en meetstations, met inachtneming van de volgende regels:
  - de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 25 m<sup>2</sup>;
  - de goothoogte mag niet meer bedragen dan 3,5 m;
  - de hoogte mag niet meer bedragen dan 5,5 m;

- b. het met ten hoogste 5 m afwijken van een vastgesteld onderdeel van de grens, richting of het profiel van een weg, indien bij definitieve uitmeting blijkt, dat een zodanige afwijking noodzakelijk is;
- c. het afwijken van de voorgeschreven goothoogte en hoogte van gebouwen met ten hoogste 50 cm;
- d. het afwijken van de voorgeschreven inhoudsmaten van woningen met ten hoogste 5%;
- e. de bouw van antenne-inrichtingen op voor bebouwing bestemde gronden, tot een hoogte van niet meer dan 15 m;

## IV Overgangs- en slotregels

### artikel 9 Overgangsregel

#### Bouwen

- 9.1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel kan worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag:
- a. mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot, gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;
  - b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het bepaalde onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld onder a met maximaal 10 %.
- 9.2. Het in lid 9.1 onder a bepaalde is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### Gebruik

- 9.3. Het gebruik van gronden anders dan voor bebouwing alsmede het gebruik van zich op die gronden bevindende bouwwerken, dat in strijd is met het in dit plan - behoudens in dit artikellid - bepaalde en dat bestaat ten tijde van het van kracht worden van het verbod in dit plan tot gebruik in strijd met de aan die gronden en bouwwerken gegeven bestemming, mag worden voortgezet en/of gewijzigd, mits de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen van dit plan, naar aard en omvang niet wordt vergroot.
- 9.4. Het in lid 9.3 bepaalde is niet van toepassing op gebruik als daar bedoeld, dat reeds in strijd was met het tot het daargenoemde tijdstip ter plaatse geldende bestemmingsplan, mits het gemeentebestuur hiervan redelijkerwijs op de hoogte heeft kunnen zijn en daartegen ook tijdig heeft opgetreden.

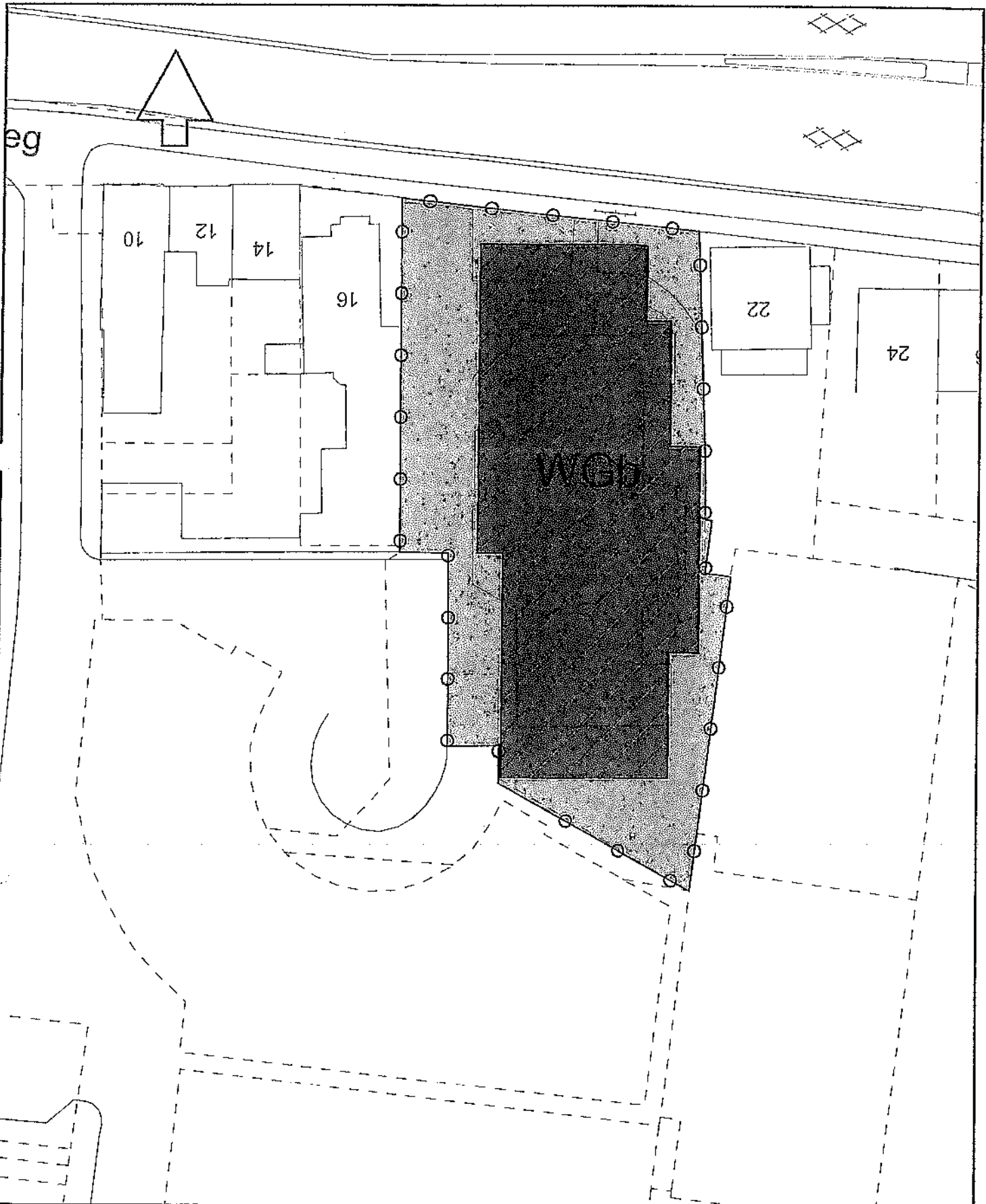
### artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

*"Regels van het Uitwerkingsplan Amsterdamsestraalweg 20 te Halfweg".*

Haarlemmerliede en Spaarnwoude, 13 april 2011








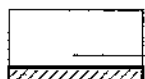

**BESTEMMINGEN**

 WOONBOUWEN


**AANDUIDINGEN**

 BOUWVLAK  
 BESTEMMINGSGRENS  
 PLANGRENS

**UITWERKINGSPLAN "Amsterdamsestraatweg 20" te Halfweg  
 GEMEENTE HAARLEMMERLIEDE EN SPAARNWOUDE**

 TUINEN EN ERVEN  
 geen gebouwen  
 hoofdgebouw en bijgebouwen

**VERKLARING**

 BESTAANDE BEBOUWING EN INGEMETEN GEGEVENS

Schaal 1:500  
 D.D. 13 april 2011  
 Tek. nr. 101203-0103



**Gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude**

**Ontwerp Uitwerkingsplan  
Amsterdamsestraatweg 20 te Halfweg**

**Stadium planprocedure**

In ontwerp ter inzage gelegd

d.d. ....

Gewijzigd/ongewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad

d.d. ...

**Planinhoud**

Toelichting

Regels

Plankaart

**Projectnummer**

101203-0103

**Datum**

13 april 2011

**CROONEN ADVISEURS|WEST**  
ruimtelijke vormgeving & ordening

Plotterstraat 22  
1033 RX Amsterdam  
Postbus 37085  
1030 AB Amsterdam  
Telefoon: 020-6264410  
Fax: 020-6264451  
E-mail: [info@croonen.nl](mailto:info@croonen.nl)  
[www.croonenadviseurswest.nl](http://www.croonenadviseurswest.nl)

## Inhoud Toelichting

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
	1.1 Aanleiding	1
	1.2 Plangebied	1
	1.3 Vigerend bestemmingsplan	3
<b>2</b>	<b>Programma</b>	<b>4</b>
	2.1 Het bouwplan	4
	2.2 Milieuaspecten	6
	2.2.1 Geluidaspecten	6
	2.2.2 Luchtkwaliteit	7
	2.2.3 Archeologie en cultuurhistorie	7
	2.2.4 Waterparagraaf	8
<b>3</b>	<b>Het uitwerkingsplan</b>	<b>9</b>
	3.1 Toetsing aan de uitwerkingsregels	9
	3.2 Planopzet	9



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

In dit uitwerkingsplan wordt de uit te werken bestemming van het perceel aan de Amsterdamse-straatweg nr. 20 te Halfweg, het terrein van de Gereformeerde kerk, nader ingevuld. Het kerkgebouw heeft zijn oorspronkelijke functie verloren en de gronden komen in aanmerking voor een nieuwe functie. In het vigerende bestemmingsplan 'Halfweg 2007' is hiervoor een uit te werken bestemming 'Woongebied' opgenomen. Inmiddels is een bouwplan voor een appartementengebouw op deze plaats ontworpen. Met dit uitwerkingsplan wordt de nieuwe ontwikkeling planologisch ingepast.

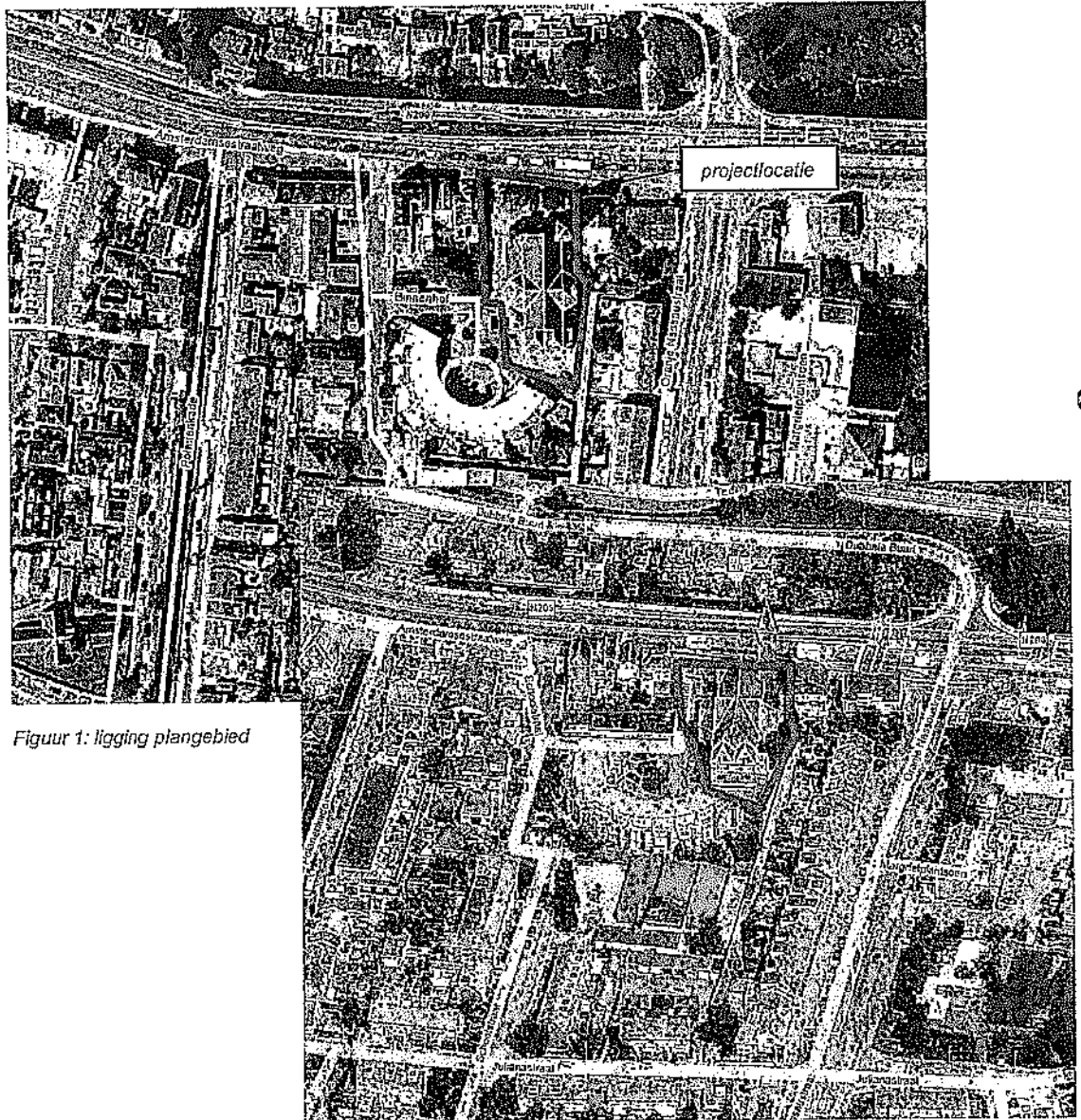
## 1.2 Plangebied

Het plangebied is beperkt tot het terrein van de Gereformeerde kerk. Het kerkgebouw zal worden gesloopt. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 0,18 ha.

Het plangebied wordt omgeven door gevarieerde woonbebouwing. Langs de Amsterdamsestraatweg zijn dat, ter weerszijden van de kerk, vrijstaande woningen, waaronder de voormalige pastorie. De achtererven van woningen aan de Oranje Nassaustraat grenzen deels aan het plangebied. In de jaren '80 is aan de Binnenhof, op korte afstand van het kerkgebouw, een appartementengebouw in halfronde vorm en in drie bouwlagen gerealiseerd. De binnenzijde hiervan (parkeerhof) is georiënteerd naar het plangebied.

In de huidige situatie staat het volumineuze kerkgebouw in een dicht bebouwde omgeving. Rondom het gebouw is nauwelijks nog open ruimte aanwezig. De bijzondere architectonische verschijningsvorm heeft de ruimte nodig, die in de huidige situatie ontbreekt. De uitstraling van het kerkgebouw is hierdoor beperkt.

De omgeving wordt gekenmerkt door bebouwing die sterk uiteenloopt in ouderdom, omvang en architectuur.



*Figuur 1: ligging plangebied*

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

De bestemming van het gebied is vastgelegd in het bestemmingsplan "Halfweg 2007", dat gewijzigd is vastgesteld door de gemeente Haarlemmerliede-Spaarnwoude op 28 oktober 2008 en van rechtswege is goedgekeurd door gedeputeerde staten op 13 juli 2009.

In het bestemmingsplan zijn de gronden bestemd als "Woongebied I (uit te werken)". In artikel 7 van de voorschriften staat deze bestemming als volgt beschreven:

#### *Bestemmingsomschrijving*

1. *De gronden op de kaart aangewezen voor "Woongebied (uit te werken)" zijn bestemd voor wonen met de daarbij behorende bouwwerken, tuinen en erven, detailhandel met bijgebouwen en ondergrondse parkeergarages alsmede open terreinen, zoals opslag-, los-, laad- en parkeerplaatsen.*

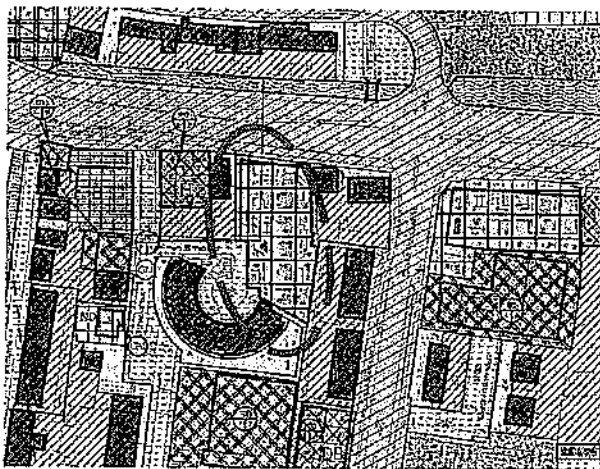
#### *Uitwerkingsregels*

2. *Burgemeester en wethouders werken overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening de in het eerste lid van dit artikel omschreven bestemming uit, met inachtneming van de hierna volgende bepalingen:*

#### *Woongebied I*

- a. *het aantal woningen mag niet minder dan 20 bedragen;*
- b. *woningen mogen uitsluitend gestapeld worden gebouwd;*
- c. *de goothoogte en hoogte mogen niet meer dan respectievelijk 11 m en 13 m bedragen;*
- d. *in woongebied I wordt een ondergrondse of half bovengrondse parkeergarage gerealiseerd.*

Zolang een uitwerkingsplan niet onherroepelijk is, mogen geen bouwwerken worden gebouwd en mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd. Van dit verbod is vrijstelling mogelijk voor ontwerpuitwerkingsplannen waartegen geen bedenkingen zijn ingediend.



Figuur 2 Uitsnede bestemmingsplan "Halfweg 2007"

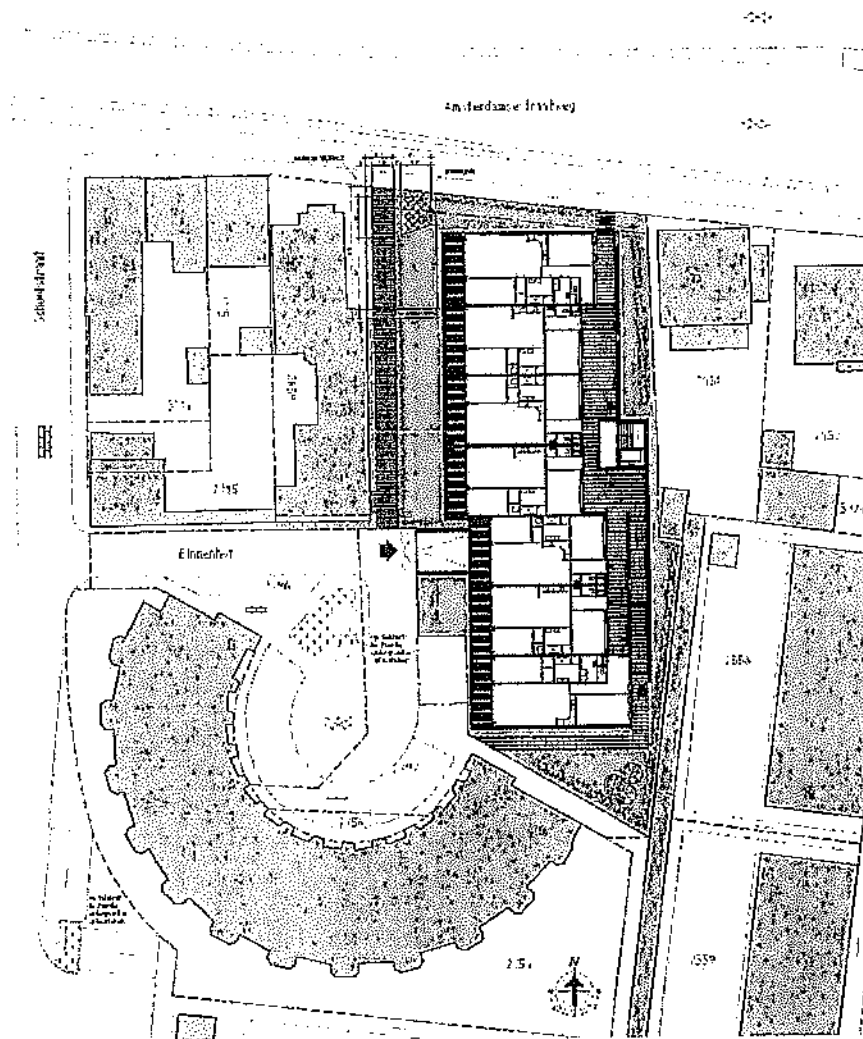
# 2

## Programma

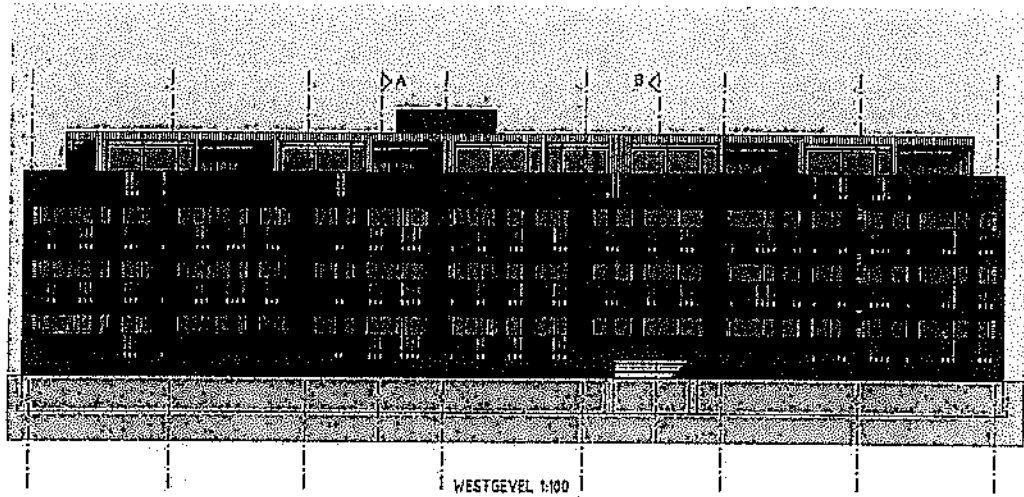
### 2.1 Het bouwplan

#### *Woningen*

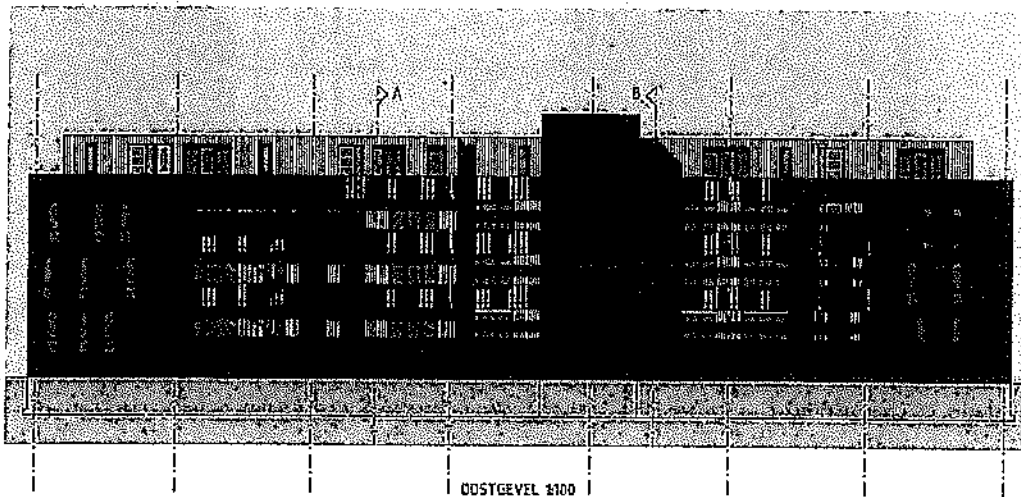
Het nieuwe appartementengebouw wordt in vier bouwlagen op een onderbouw opgericht. De bovenste bouwlaag is iets teruggelègd. De onderbouw bevat de parkeerkeider. Het programma omvat 26 woningen met ieder een oppervlakte van circa 85 m<sup>2</sup>. De woningen zijn voornamelijk voor senioren bedoeld en worden via een galerij ontsloten. Het gebouw wordt door een groene strook omzoomd. Deze is aan de westzijde van het gebouw wat breder, zodat deze ook als collectieve tuin gebruikt kan worden.



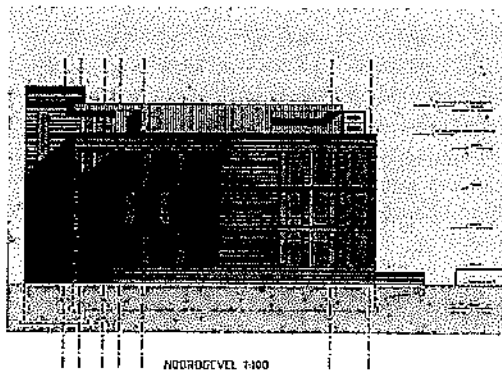
Figuur 3 Nieuwe situatie (bron : Tordoir van den Berg Architecten)



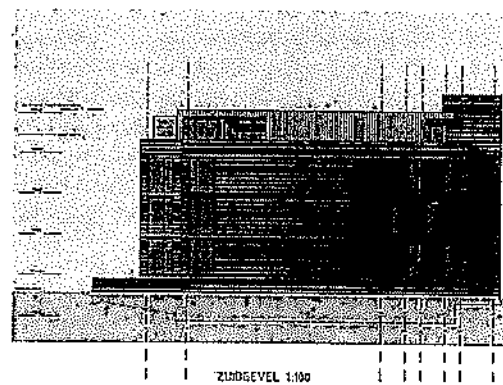
Figuur 4 Westgevel (bron : Tordoir van den Berg Architecten)



Figuur 5 Oostgevel (bron : Tordoir van den Berg Architecten)



Figuur 6 Noordgevel



Figuur 7 Zuidgevel

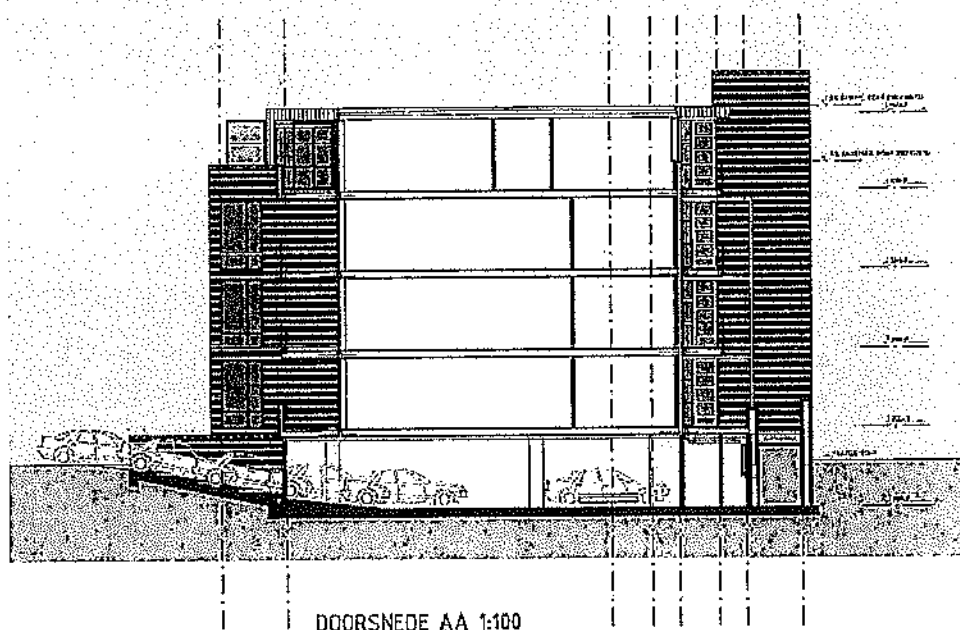
### Afmetingen

Het gebouw heeft bouw- en goothoogte van respectievelijk circa 12 meter en 10 meter.

### souterrain

Het souterrain wordt intern ontsloten door trappen en de lift. De in- en uitrit voor auto's is aan de westzijde van het gebouw gesitueerd, en wordt bereikt via de Binnenhof en een op eigen terrein aan te leggen toegangsweg.

In het souterrain, dat 1,25 meter boven het maaiveld uitkomt, komen 26 parkeerplaatsen. Behalve parkeerplaatsen worden hier bergingen gerealiseerd van circa 6 m<sup>2</sup>. Ook is er ruimte voor afvalcontainers.



Figuur 8 Doorsnede bouwplan

## 2.2 Milieuaspecten

In het Bestemmingsplan Halfweg 2007 is reeds de verantwoording opgenomen vanuit de milieuaspecten. Ook de uit te werken bestemming "Woongebied I (uit te werken)" is vanuit de milieuaspecten onderbouwd. In deze paragraaf worden de belangrijkste punten uit de toelichting van het Bestemmingsplan Halfweg 2007 opgenomen. Voor achterliggende en nadere beschrijvingen wordt verwezen naar dit bestemmingsplan. Aanvullend hierop is voor archeologie en voor wegverkeerslawaaai een specifiek onderzoek verricht. Ook de resultaten hiervan worden in deze paragraaf benoemd.

### 2.2.1 Geluidaspecten

#### Wegverkeer

Voor de locatie Amsterdamsesstraatweg 20 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Croonen Adviseurs te Rosmalen ("Rapport akoestisch onderzoek Amsterdamsesstraatweg 20 te Halfweg", 15 juli 2010).

Uit de resultaten van de geluidsberekening blijkt dat, vanwege de N200, de geluidgevoelige bebouwing ter plaatse van een aantal waarneempunten niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidsbelasting bedraagt hier 64 dB.

Vanwege de Oranje Nassaustraat blijkt dat de geluidgevoelige bebouwing ter plaatse van twee waarneempunten met 51 dB niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Binnen de 30 km-zone rondom de appartementen wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden.

Om geluidswaarden van de N200 ten opzichte van de geluidgevoelige gebouwen te beperken, kan een vliesgevel gerealiseerd worden. Door deze vliesgevel aan de westzijde van het appartement wordt een geluidsluwe gevel en/of buitenruimte gecreëerd. Voor de geluidgevoelige bebouwing wordt tevens bij het college van burgemeesters en wethouders een hogere waarde (tot maximaal 64 dB) verzocht.

Ontwerp ontheffingsbesluit dient tegelijkertijd ter inzage worden gelegd met ontwerp uitwerkingsplan.

#### *Railverkeer*

Ten gevolge van het railverkeer wordt bij een aantal waarneempunten de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden. Op deze waarneempunten bedraagt de maximale geluidbelasting 63 dB. Voor de geluidgevoelige bebouwing wordt bij het college van burgemeesters en wethouders een hogere waarde (tot maximaal 63 dB) verzocht.

Ontwerp ontheffingsbesluit dient tegelijkertijd ter inzage worden gelegd met ontwerp uitwerkingsplan.

### **2.2.2 Luchtkwaliteit**

Ten behoeve van verschillende woningbouwprojecten in Halfweg zijn in 2006 enkele onderzoeken naar luchtkwaliteit (bijlage 1 Nader onderzoek luchtkwaliteit en woningbouw in Halfweg) verricht. Uit deze onderzoeken is gebleken dat het woningbouwproject op het terrein van de voormalige gereformeerde kerk aan de luchtkwaliteitsnormen voldoet.

Inmiddels zijn de nieuwe Wet luchtkwaliteit en Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden. Het project draagt met 26 woningen overeenkomstig de regel Niet In Betekende Mate (NIBM) niet bij aan de luchtverontreiniging.

### **2.2.3 Archeologie en cultuurhistorie**

Door het Archeologisch Centrum van de Vrije Universiteit – Hendrik Brunsting Stichting (ACVU-HBS) is in mei 2009 een bureauonderzoek uitgevoerd. Volgens de Archeologisch Monumenten Kaart ligt een deel van het onderzoeksgebied in de historische kern van het dorp Halfweg. Uit het bureauonderzoek komt echter naar voren dat er ter hoogte van het onderzoeksgebied geen sprake is van historisch bebouwing en dat de begrenzing van deze historische kern lijkt te moeten worden bijgesteld. Het plangebied grenst dus aan de historische dorpskern. Wel kunnen er sporen van Spaanse kampementen uit de 16<sup>e</sup> eeuw worden aangetroffen. Ook kunnen er in de diepere ondergrond nog sporen uit de Romeinse Tijd en ouder aanwezig zijn.



#### *Conclusie*

Op basis van het onderzoek lijkt de kans op het aantreffen van historische bebouwing gering. De sporen van kampementresten uit de 16<sup>e</sup> eeuw zullen door de huidige bebouwing en de aanleg van de trekvaart net ten noorden van het onderzoeksgebied waarschijnlijk verstoord zijn. De resten uit de Romeinse Tijd en ouder kunnen evenwel nog in de ondergrond aanwezig zijn, hier zijn echter geen indicaties voor aangetroffen. Bij de uitvoer van de geplande nieuwbouw is de kans dat eventuele archeologische resten worden verstoord klein. Voor zover het bouwplan de contouren van het huidige kerkgebouw niet overschrijdt, wordt volgens ACVU-HBS geen archeologische vervolgonderzoek noodzakelijk geacht.

#### *Aanbeveling*

Als de verstoring ten gevolge van de nieuwbouw zich beperkt tot de omvang van de nog te slopen Grote Kerk, is er geen archeologisch onderzoek nodig. Wanneer er tijdens de sloop of graafwerkzaamheden archeologische resten of sporen worden gevonden, dienen deze door de uitvoerder te worden gemeld conform artikel 53 van de gewijzigde Monumentenwet 1988.

#### **2.2.4 Waterparagraaf**

##### *Huidige situatie*

In de bestaande situatie is het plangebied voor een groot deel verhard. Het regenwater op het kerkgebouw wordt in de huidige situatie afgevoerd naar het riool. Ook op het verharde terrein wordt het regenwater via putten afgevoerd op het riool. Aan de linker zijde van het gebouw ligt er een stukje grint grond. Het water daar wordt opgenomen door de bodem.

##### *Toekomstige situatie*

De ontwikkeling van de woningen komt neer op een oppervlakte van 1050 m<sup>2</sup> verharding door de bebouwing. Daaromheen zal het oppervlakte bestrating zo goed als hetzelfde blijven als in de huidige situatie.

De verharding naar aanleiding van de ontwikkeling blijft nagenoeg gelijk, waardoor geen compenserende maatregelen nodig zijn. De watersituatie zal wel verbeteren door afkoppelen van het regenwater op het riool (gescheiden waterstelsel).



# 3

## Het uitwerkingsplan

### 3.1 Toetsing aan de uitwerkingsregels

Voor het plangebied vigeert de uit te werken bestemming 'Woongebied I'. Op de plankaart van het bestemmingsplan 'Halfweg 2007' is voor dit gebied evenwijdig aan de Amsterdamsestraatweg een bouwgrens opgenomen. Het bouwplan is achter deze grens gesitueerd.

Artikel 7 van het bestemmingsplan geeft voor de uitwerking de volgende regels:

- a. *het aantal woningen mag niet minder dan 20 bedragen;*  
: het bouwplan voorziet in de realisering van 26 woningen;
- b. *woningen mogen uitsluitend gestapeld worden gebouwd;*  
: de woningen worden gestapeld gebouwd;
- c. *de goothoogte en hoogte mogen niet meer dan respectievelijk 11 m en 13 m bedragen;*  
: de goothoogte en hoogte van het woongebouw bedragen circa 10 m resp. 12 m;
- d. *in woongebied I wordt een ondergrondse of half bovengrondse parkeergarage gerealiseerd;*  
: onder het gebouw wordt een parkeerkelder gerealiseerd tot een hoogte van 1.25m boven het maaiveld (=peil);

Geconcludeerd kan worden dat het bouwplan past binnen de uitwerkingsregels.

### 3.2 Planopzet

De bestemming 'Woongebied I' is onder de (oude) Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) tot stand gekomen en vormgegeven.

De redactie van de planregels moet voldoen aan de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening met aanpassingen als gevolg van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit houdt in dat in tegenstelling tot het moederplan andere begrippen gehanteerd worden.

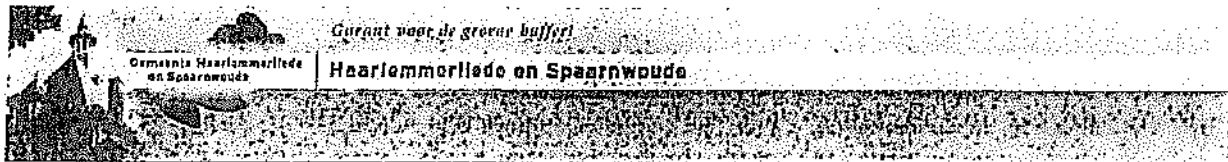
Zo is sprake van 'regels' in plaats van voorschriften. De 'omgevingsvergunning' doet in artikel 1 zijn intreden. In de regels is ook een mogelijkheid opgenomen om van de gebruiksregels 'af te wijken'. Het begrip 'vrijstelling' is hierdoor vervangen.

Aangezien voor het uitwerkingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet Bestuursrecht van toepassing is, kent dit plan geen procedureregels. De algemene openbare voorbereidingsprocedure is van toepassing.

De nieuwe ontwikkeling is in dit uitwerkingsplan vevat in één bestemming: 'Woongebouwen met tuinen en erven (WGb)'. Deze bestemming is ook opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Halfweg 2007' en kon als zodanig worden overgenomen voor het onderhavige bouwplan.

De inleidende regels en algemene regels zijn, voor zover hier van toepassing, corresponderen eveneens met het vastgestelde bestemmingsplan "Halfweg 2007".





Home > Thema's > Bestuur en organisatie > Vergaderingen > 2015 > 22 december 2015 >

Sitemap Contact

Zoeken

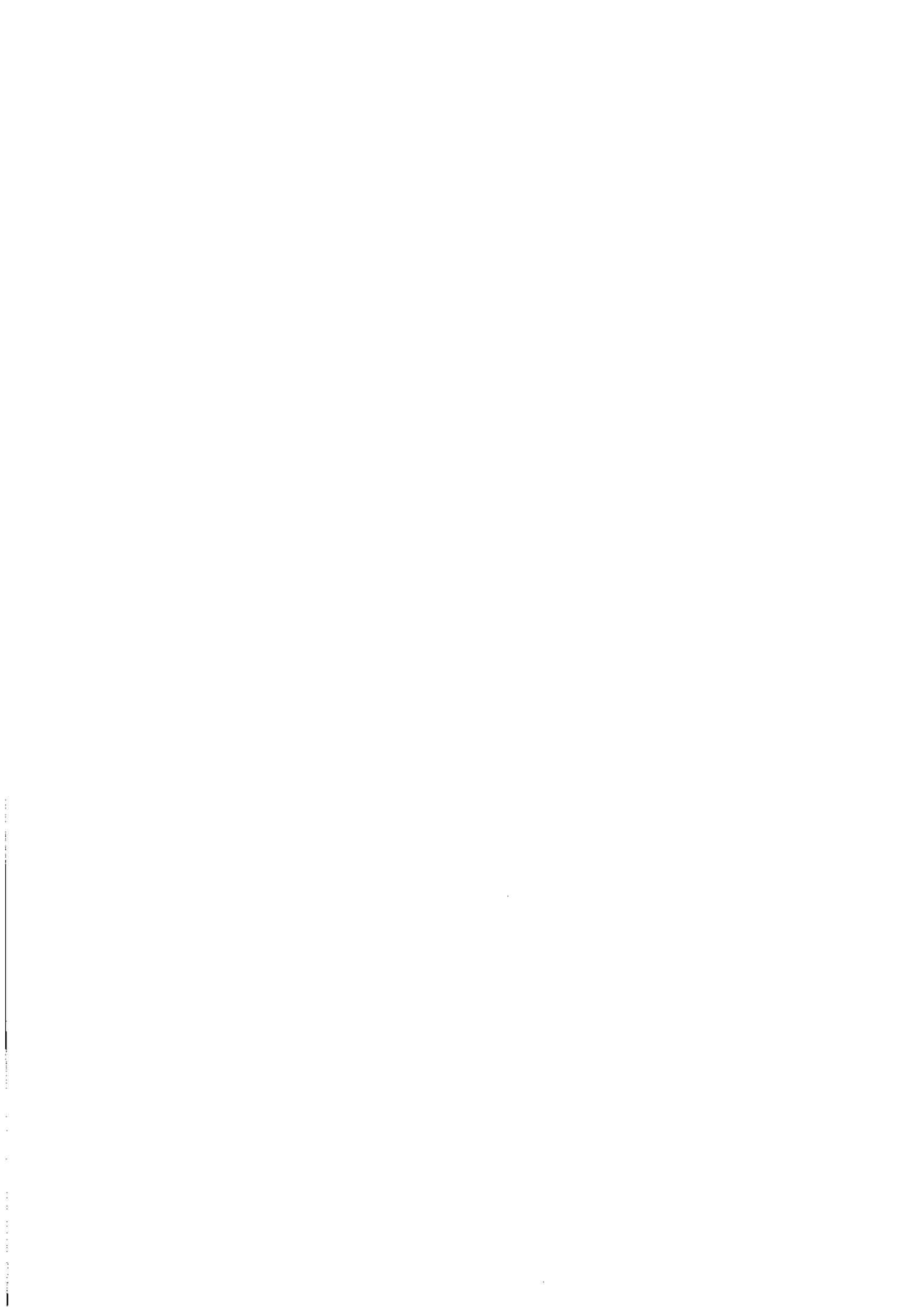
2015

## BESLUITEN

Op: 22 december 2015 No. 51

Aanwezig: Burgemeester P. Heffegers, wethouders R. van Hoofden, B. Graaf en W. Wasterman, secretaris F. Koot

- Spaarndam-Oost
  - afwijken van reguliere ruimtelijke procedure
  - voorstellen aan gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen af te geven
 Conform besloten. Het gaat om de (her)ontwikkeling 'Hartje Spaarndam'; voor dit project wordt subsidie aangevraagd bij de Stichting Leefomgeving Schiphol.
- Stedenbouwkundig plan RK Kerk en omgeving Dr. Schaapmanstraat
  - instemmen met ruimtelijke onderbouwing
  - in procedure brengen ontwerp-omgevingsvergunning
  - volledig verlenen omgevingsvergunning
  - instemmen met anterieure overeenkomst
 Conform besloten. Het betreft een uitgebreide procedure voor handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.
- Kappen van bomen Remisepad
  - verlenen omgevingsvergunning voor het kappen van 15 bomen
 Conform besloten behoudens boom met nummer 27. Door ontwikkelingen dienen de bomen gemaakt te worden; er geldt een herplantplicht.
- **Parkeerbeleid Halfweg Zuid**
  - Kennis te nemen van het concept parkeerbeleidsplan voor 'Halfweg Zuid'
  - Kennis te nemen van de reactie van Dorpsraad en Ondernemersvereniging
  - Akkoord te gaan met de reactie op de input van Dorpsraad en Ondernemersvereniging
  - Akkoord te gaan met het stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken
  - Akkoord te gaan met gebiedstypering 'weinig stedelijk gebied'
  - Akkoord te gaan met twee zones in bovengstaand gebied: 'rest bebouwde kom' en 'buiten de bebouwde kom'
  - Akkoord te gaan met hanteren van één (gemiddelde) parkeernormering per functie
  - Akkoord te gaan om geen onderscheid te maken in normering in de functie wonen
  - Akkoord te gaan met de parkeernormering voor 'Halfweg Zuid'
 Besloten wordt het voorstel besluitvormend te laten behandelen in commissie / gemeenteraad. Wethouders Van Hoofden en Graaf tekenen aan dat zij risico's zien ten aanzien van de vermeide parkeernormen én de niet genoegzaam gegeven concretisering in uitvoeringsopties. De Raad heeft aan het college van B&W gevraagd om op korte termijn, eind januari 2016, met parkeerbeleid voor 'Halfweg-zuid' te komen (exclusief SugarCity) en daarop volgend parkeerbeleid voor de gemeente Hens. Aanleiding hiervoor is de omgevingsvergunning voor de 26 nieuwe appartementen aan de Amsterdamsestraatweg 20 te Halfweg.
- Werkzaamheden Ringweg / Lageweg
  - enkelvoudig onderhands aanbesteden
  - uitstellen aanleg voetpad Lageweg met oog op ontwikkeling Poldermantein
 Conform besloten. De werkzaamheden worden naar verwachting in het eerste halfjaar van 2016 afgerond.
- Hartje Spaarndam
  - kennis nemen van deelprojecten
  - instemmen met het vervolgproces
 Conform besloten. Met de gemeente Haarlem vindt over de realisatie (+cofinanciering) overleg plaats.
- Dorpsraad Zwanenburg Halfweg
  - kennis nemen van het overlegverslag
 Conform besloten. Per jaar vindt 2 keer overleg plaats met het college van b&w.
- Huisnummering Noordzeekanaalweg
  - toekennen huisnummer Pontplein 1
 Conform besloten. Om praktische redenen is her nummering nodig.
- Straatnaamgeving Noordzeekanaalweg
  - vaststellen straatnaam Pontplein
 Conform besloten. Om praktische redenen is een nieuwe naam nodig.
- Ligplaats Rottewegje
  - verlenen omgevingsvergunning ligplaats
 Conform besloten. Uit oplet van ruimtelijke ordening en welstand bestaan geen bezwaren
- Leerlingenvervoer
  - toekennen voorziening 2015-2016 leerlingenvervoer in de vorm van een maximale kilometervergoeding dichtbijzijnde school
 Conform besloten. Aanvrager maakt gebruik van eigen vervoermiddel
- Stichting Meerwaarde
  - verlenen subsidie 2016 € 108.103,00
  - akkoord gaan met overeenkomst
 Conform besloten. De activiteiten Welzijnscoördinatie en Buurtcoördinatie worden gesubsidieerd.
- Interbestuurlijk toezicht provincie NH
  - kennis nemen van de provinciale beoordeling
 Conform besloten. Het rapport bevat aanbevelingen en richtlijnen voor een adequate en juiste archivering.
- Bedrijfs hulpverlening
  - benoemen hulpverleners
  - vaststellen overeenkomst



Van: Infoservice <infoservice@cbs.nl>  
Aan: mannaerts@kadu.nl  
Datum: donderdag, 1 september 2016 10:16  
Onderwerp: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsstraatweg 20 [D2160746-1697707] [#168883]  
Bijlagen: Halfweg.jpg;

---

Geachte mw. Mannaerts,

Er worden geen gegevens vrijgegeven over individuele adressen. Wat we in ieder geval kunnen bieden is het volgende. Het genoemde adres ligt in de buurt 'Halfweg' in gemeente 'Haarlemmerliede en Spaarnwoude'. Van de adressen in deze buurt is de gemiddelde omgevingsadressendichtheid te vinden in Kerncijfers wijken en buurten 2016: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83487NED&D1=0-1,104-105&D2=6235&HDR=T&STB=G1&VW=T>

Daarmee zijn we al een stuk preciezer dan met de omgevingsadressendichtheid per gemeente en bovendien kan er gewoon gebruik worden gemaakt van reeds gepubliceerde gegevens.

Hoe de buurt 'Halfweg' precies is afgebakend is op te zoeken via [www.cbsinuwbuurt.nl](http://www.cbsinuwbuurt.nl), maar voor het gemak is er in de bijlage ook een verduidelijkende afbeelding opgenomen.

Met vriendelijke groet,  
Ferry Lapré

CBS Infoservice

Is het antwoord naar uw tevredenheid?  
Zó niet, bel of e-mail ons.

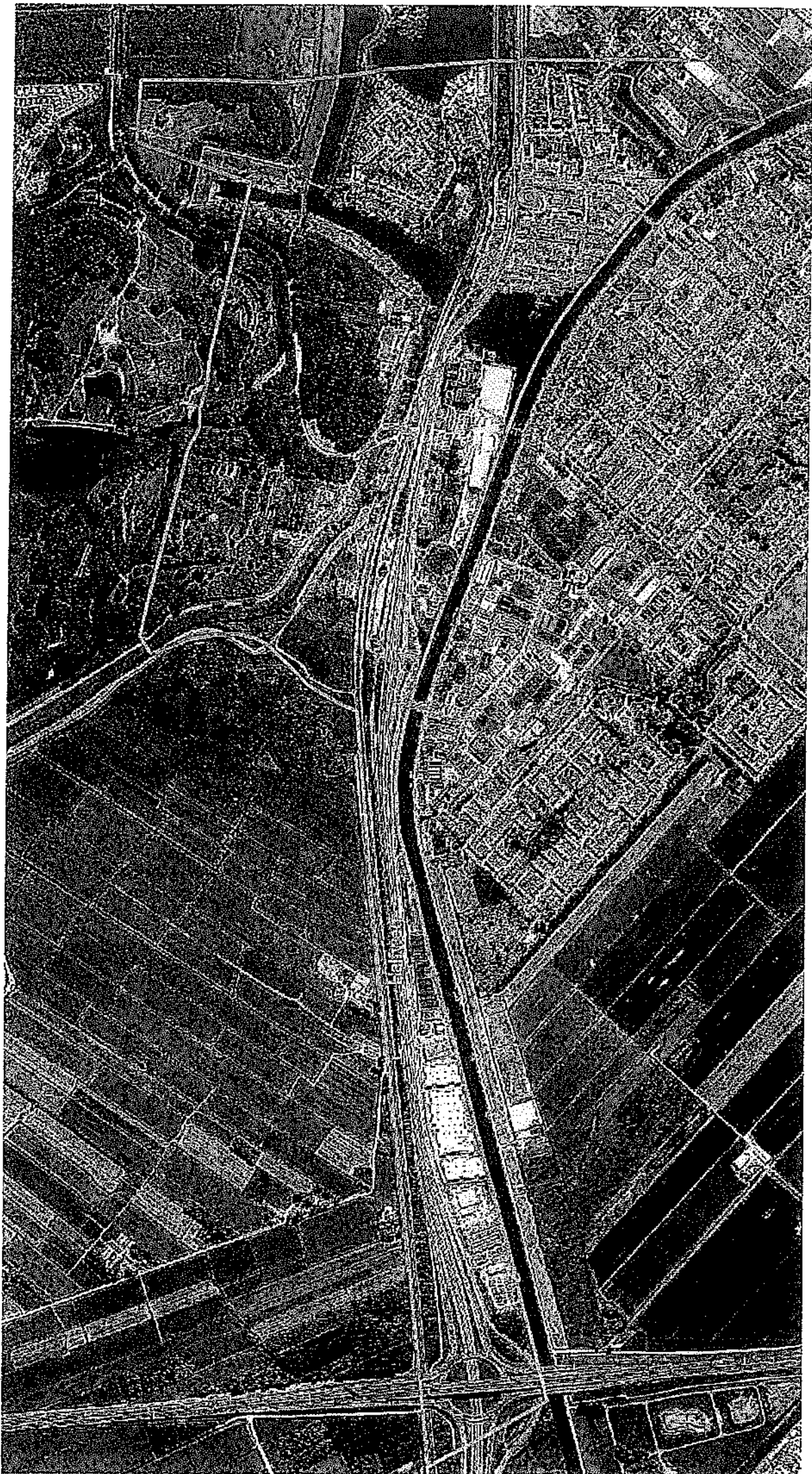
Telefoonnummer: (088) 5707070  
E-mail: [WWW.CBS.NL/INFOSERVICE](http://WWW.CBS.NL/INFOSERVICE)

Copyright: Centraal Bureau voor de Statistiek  
Bronvermelding is verplicht.  
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik is toegestaan.

Via @statistiekpbs vindt u antwoord op actuele vragen én natuurlijk ons eigen nieuws. Volg ons nu ook op Twitter via <http://twitter.com/statistiekpbs>

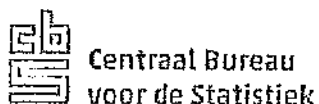
---











zoek op trefwoord



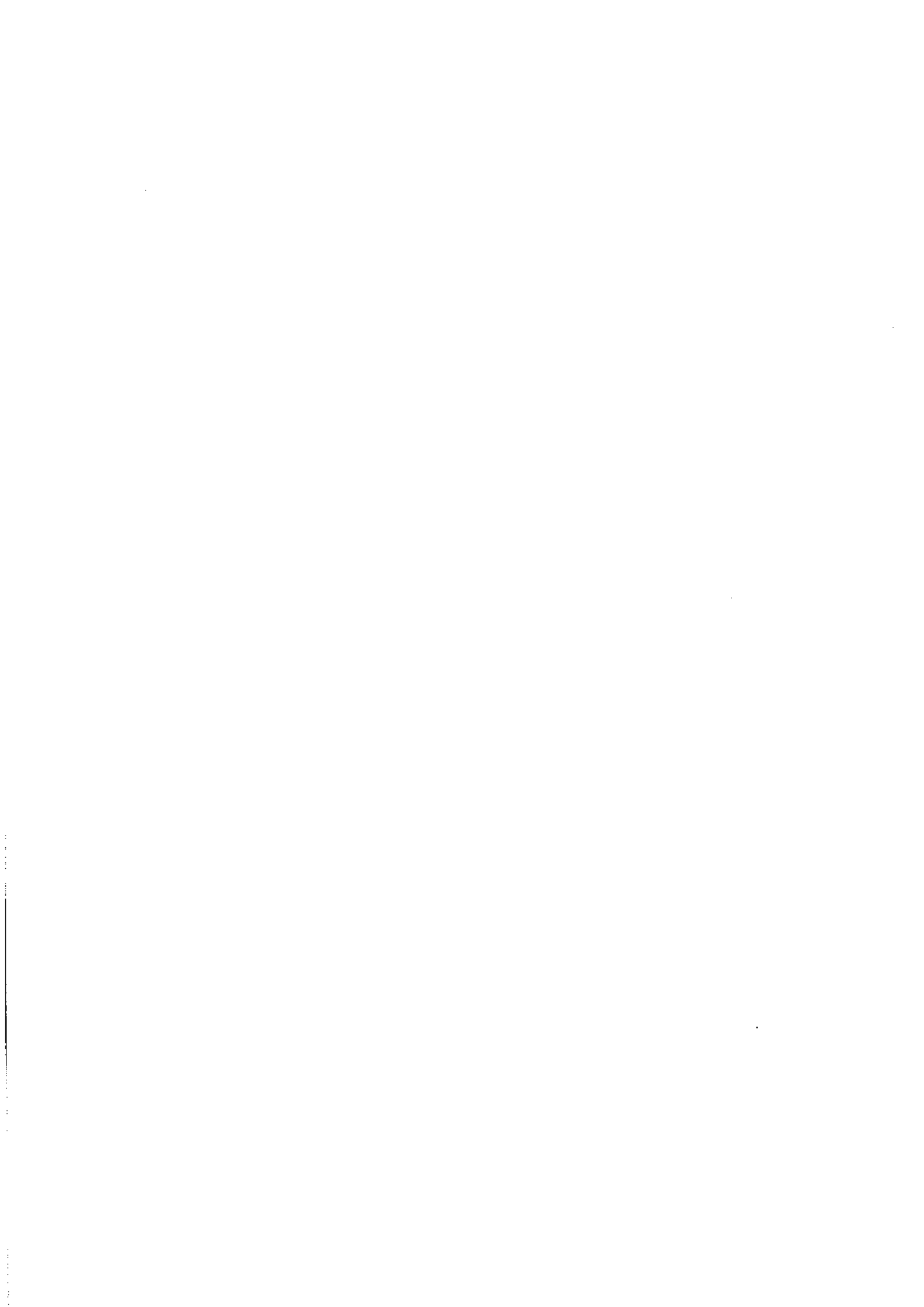
## Kerncijfers wijken en buurten 2016

25 juli 2016 | meer info

Onderwerpen	Regioaanduiding	Stedelijkheid		
	Gemeentenaam	Soort regio	Mate van stedelijkheid	Omgevingsadressendichtheid
Wijken en buurten	naam	omschrijving code	per km <sup>2</sup>	
Halfweg	Haarlemmerliede en Spaarnwoude	Buurt	4	946

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 2-9-2016





**Van:** Liselotte Mannaerts <mannaerts@kadv.nl>  
**Aan:** roest@kadv.nl  
**Datum:** vrijdag, 16 september 2016 05:57  
**Onderwerp:** Fwd: Re: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707] [#158883]

---

**Van:** Infoservice <infoservice@cbs.nl>  
**Datum:** donderdag, 15 september 2016 15:47  
**Aan:** mannaerts@kadv.nl  
**Onderwerp:** Re: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707] [#158883]

Geachte mw. Mannaerts,

Van delen van buurten hebben we geen cijfers. Het enige dat misschien nog van pas zou kunnen komen is de omgevingsadressendichtheid per vierkant van 500x500 meter. Meest recente cijfers zijn echter van verslagjaar 2013. Ze zijn te vinden op cbsinuwbuurt, waarbij met de volgende link al een voorselectie van het onderwerp en het jaartal 2013 is gemaakt:

[http://www.cbsinuwbuurt.nl/#sub-vierkanten500m\\_oad2013](http://www.cbsinuwbuurt.nl/#sub-vierkanten500m_oad2013)

Met vriendelijke groet,  
Ferry Lapré

CBS Infoservice

Is het antwoord naar uw tevredenheid?  
Zo niet, bel of e-mail ons.

Telefoonnummer: (088) 5707070  
E-mail: [WWW.CBS.NL/INFOSERVICE](http://WWW.CBS.NL/INFOSERVICE)

Copyright: Centraal Bureau voor de Statistiek  
Bronvermelding is verplicht.  
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik is toegestaan.

Via @statistiekpbs vindt u antwoord op actuele vragen én natuurlijk ons eigen nieuws. Volg ons nu ook op Twitter via <http://twitter.com/statistiekpbs>

--Oorspronkelijk bericht--

**Van:** mannaerts@kadv.nl  
**Datum:** 14-9-2016 11:08:07  
**Aan:** infoservice@cbs.nl  
**Onderwerp:** Re: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707] [#158883]


**Betreft:** Re: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707] [#158883]  
**Dossier:** WE Rotonde Binnenhof / Haarlemmeriede (D2150746)

Geachte heer Lapré,

Bedankt voor uw toelichting. Ik heb zeker veel aan de documenten die u mee heeft gestuurd. Nog een laatste vraag: zijn er cijfers beschikbaar van alleen Halfweg-zuid, dus het gebied onder de Rijksweg? Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groet,

Köster Advocaten N.V.  
Liselotte Mannaerts  
Advocaat

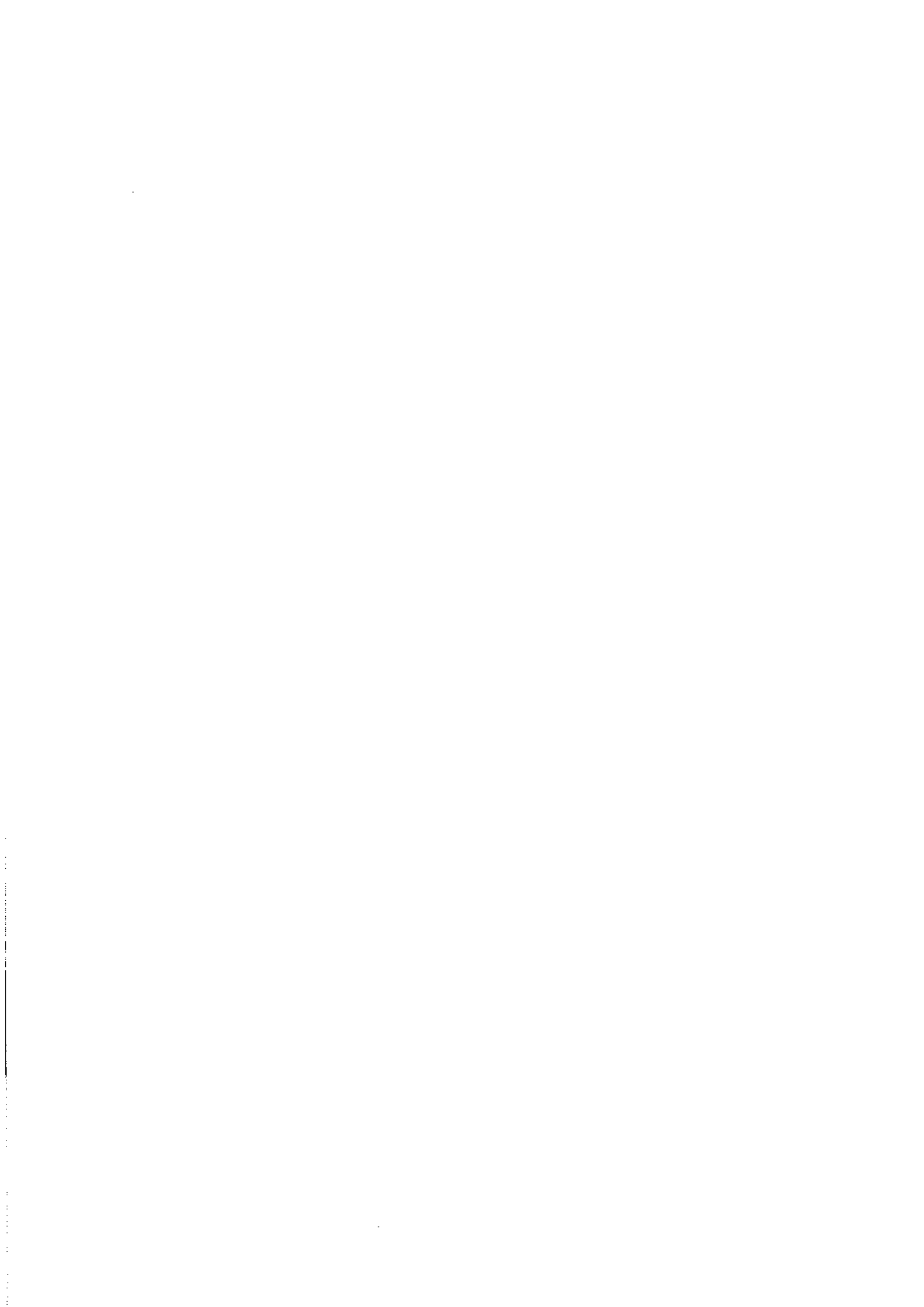
 **Köster** *advocaten*

T +31 (0)23 5 125 025  
M 06-22770555  
F +31 (0)23 5 125 026  
E mannaerts@kadv.nl

Dreef 22, 2012 HS Haarlem  
Starmeerstraat 1, 2131 AE Hoofddorp  
Postbus 5287, 2000 CG Haarlem  
[www.kadv.nl](http://www.kadv.nl)

Volg ons via:





Deze e-mail en de bijgesloten bestanden zijn vertrouwelijk. Köster Advocaten N.V. is gevestigd te Haarlem (KvK Amsterdam nr. 34321036). Op al onze werkzaamheden zijn de Algemene Voorwaarden van Köster Advocaten N.V. van toepassing, waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Deze Algemene Voorwaarden zijn gedeponeerd ter griffie van de rechtbank Haarlem onder nummer 7/2015 en zijn tevens te raadplegen via [www.kadv.nl](http://www.kadv.nl).

This e-mail and the attached files are confidential. Köster Advocaten N.V. is established in Haarlem (Chamber of Commerce Amsterdam nr. 34321036). The General Conditions of Köster Advocaten N.V. as filed at the registry of the court in Haarlem under number 7/2015 and published at [www.kadv.nl](http://www.kadv.nl), shall apply. These General Conditions contain, amongst others, a limitation of liability up to the amount payable in the case concerned under the professional liability insurance.

Please consider the environment before printing this e-mail.

**Van:** Infoservice

**Datum:** donderdag, 1 september 2016 10:16

**Aan:** mannaerts@kadv.nl

**Onderwerp:** Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707] [#158883]

Geachte mw. Mannaerts,

Er worden geen gegevens vrijgegeven over individuele adressen. Wat we in ieder geval kunnen bieden is het volgende. Het genoemde adres ligt in de buurt 'Halfweg' in gemeente 'Haarlemmerliede en Spaarnwoude'. Van de adressen in deze buurt is de gemiddelde omgevingsadressendichtheid te vinden in Kerncijfers wijken en buurten 2016: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83487NED&D1=0-1,104-105&D2=6235&HDR=T&STB=G1&VW=T>

Daarmee zijn we al een stuk preciezer dan met de omgevingsadressendichtheid per gemeente en bovendien kan er gewoon gebruik worden gemaakt van reeds gepubliceerde gegevens.

Hoe de buurt 'Halfweg' precies is afgebakend is op te zoeken via [www.cbsinuwbuurt.nl](http://www.cbsinuwbuurt.nl), maar voor het gemak is er in de bijlage ook een verduidelijkende afbeelding opgenomen.

Met vriendelijke groet;  
Ferry Lapré

CBS Infoservice

Is het antwoord naar uw tevredenheid?  
Zo niet, bel of e-mail ons.

Telefoonnummer: (088) 5707070  
E-mail: [WWW.CBS.NL/INFOSERVICE](http://WWW.CBS.NL/INFOSERVICE)

Copyright: Centraal Bureau voor de Statistiek  
Bronvermelding is verplicht.  
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik is toegestaan.

Via @statistiekpbs vindt u antwoord op actuele vragen én natuurlijk ons eigen nieuws. Volg ons nu ook op Twitter via <http://twitter.com/statistiekpbs>

**Van:** Liselotte Mannaerts

**Verzonden:** dinsdag 30 augustus 2016 16:55:50 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen

**Aan:** maatwerk

**Onderwerp:** Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20 [D2150746-1897707]

Betreft: Omgevingsadressendichtheid Amsterdamsestraatweg 20

Dossier: VVE Rotonde Binnenhof / Haarlemmerliede (D2150746)



Geachte heer, mevrouw,

Uit de begrippenlijst op uw site maakt ik op dat de omgevingsadressendichtheid wordt vastgesteld voor ieder adres. Ik kan de omgevingsadressendichtheid voor een gehele gemeente terug vinden op uw site maar zou ik ook inzicht kunnen krijgen in de omgevingsadressendichtheid ten aanzien van het adres de Amsterdamsestraatweg 20 te Halfweg? Zo ja, zijn hier kosten aan verbonden?

Ik hoor graag.

Met vriendelijke groet,

**Köster Advocaten N.V.**

Liselotte Mannaerts

Advocaat



**Köster** *advocaten*

T +31 (0)23 5 125 025

Dreef 22, 2012 HS Haarlem

M 06-22770555

Starnmeerstraat 1, 2131 AE Hoofddorp

F +31 (0)23 5 125 026

Postbus 5287, 2000 CG Haarlem

E [mannaerts@kadv.nl](mailto:mannaerts@kadv.nl)

[www.kadv.nl](http://www.kadv.nl)

Volg ons via:



Deze e-mail en de bijgesloten bestanden zijn vertrouwelijk. Köster Advocaten N.V. is gevestigd te Haarlem (KvK Amsterdam nr. 34321036). Op al onze werkzaamheden zijn de Algemene Voorwaarden van Köster Advocaten N.V. van toepassing, waarin onder meer een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen. Deze Algemene Voorwaarden zijn gedeponereerd ter griffie van de rechtbank Haarlem onder nummer 7/2015 en zijn tevens te raadplegen via [www.kadv.nl](http://www.kadv.nl).

This e-mail and the attached files are confidential. Köster Advocaten N.V. is established in Haarlem (Chamber of Commerce Amsterdam nr. 34321036). The General Conditions of Köster Advocaten N.V. as filed at the registry of the court in Haarlem under number 7/2015 and published at [www.kadv.nl](http://www.kadv.nl), shall apply. These General Conditions contain, amongst others, a limitation of liability up to the amount payable in the case concerned under the professional liability insurance.

Please consider the environment before printing this e-mail.





□ □ □ BVA Verkeersadviezen



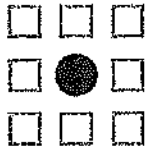
# Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

visie op parkeren in de toekomst

14 december 2015



v o r m g e v e r s v a n m o b i l i t e i t



## Documentbeschrijving

Titel	Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Ondertitel	visie op parkeren in de toekomst
Pagina's	38
Publicatienr.	1.463
Verschijningsdatum	14 december 2015
Auteurs	J.Haveman/M.Ruigrok
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Contactpersoon	M. Oito

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460 67 47  
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco).



# Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

visie op parkeren in de toekomst

14 december 2015

in opdracht van:  
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
M. Otto



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
1.1	Vraag naar een integraal parkeerbeleid	- 5 -
1.2	Het proces	- 5 -
1.3	Opbouw parkeerbeleidsplan	- 6 -
2.	Positionering parkeerbeleid	- 7 -
2.1	Het landelijk beleidskader	- 7 -
2.2	Het provinciaal beleidskader	- 7 -
2.3	Het beleidskader omliggende gemeenten	- 7 -
2.4	Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude	- 8 -
3.	Visie op parkeren	- 9 -
3.1	Doelgroepen	- 9 -
3.2	De 3 B's	- 10 -
4.	Parkeerbeleid	- 13 -
4.1	Beleidsregels woongebieden	- 13 -
4.2	Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken	- 18 -
4.3	Beleidsregels specifieke doelgroepen	- 20 -
5.	Parkeren en bouwen	- 25 -
5.1	Aanleiding parkeernormensystematiek	- 25 -
5.2	Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	- 26 -
5.3	Aanvullende uitgangspunten parkeernormensystematiek	- 28 -
5.4	Toepassen parkeernormensystematiek	- 31 -
5.5	Ontheffingsmogelijkheden	- 33 -
	Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen	- 35 -
	Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid	- 36 -



# 1. Inleiding

---

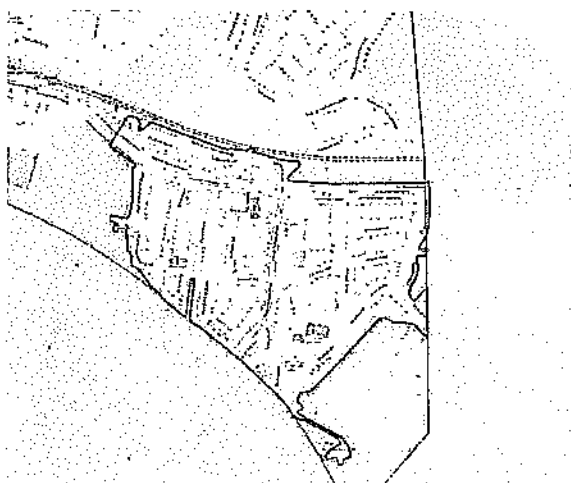
## 1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid

Binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is op dit moment geen parkeerbeleid geformuleerd. Mede als gevolg van enkele ontwikkelingen, onder andere de realisatie van nieuwbouw en de ombouw van een kerkgebouw naar appartementen binnen de kern Halfweg, neemt de behoefte hieraan wel toe. De gemeente wil helderheid over de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan. Parkeervraagstukken die in hoofdlijnen uiteenvallen in nieuwe ontwikkelingen en in bestaande situaties en dan vooral die bestaande situaties waarin het parkeren een knelpunt is of dreigt te worden.

De gemeente heeft hierbij behoefte aan een praktisch hanteerbare visie waarin de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan is aangegeven. Voorliggend parkeerbeleidsplan gaat in op de parkeervraagstukken die er spelen in Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Welke parkeernormen zijn van toepassing, wanneer is er sprake van een knelpunt en hoe wordt daarmee omgegaan en welke beleidslijn wordt bijvoorbeeld gekozen met betrekking tot vergunninghouders- en betaald parkeren? zijn bijvoorbeeld vragen waarop in dit beleidsplan een antwoord wordt gegeven.

## 1.2 Het proces

Het parkeerbeleid van Haarlemmerliede en Spaarnwoude gaat uit van een relatie tussen problemen, randvoorwaarden, lange termijn visie, beleidsdoelen en de uiteindelijk te hanteren instrumenten. Dit parkeerbeleidsplan geeft op hoofdlijnen aan waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude wil staan op het gebied van parkeren. Voorliggend beleidsplan heeft uitsluitend betrekking op het gebied dat wordt aangemerkt als Halfweg-zuid. Dit is het oostelijke gedeelte van Halfweg ten zuiden van de N200 (dus zonder het Sugar City terrein en omgeving). De omvang van dit gebied is in figuur 1 aangegeven.



Figuur 1: Omvang beleidszone Halfweg-zuid

### 1.3 **Opbouw parkeerbeleidsplan**

Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft uitsluitend betrekking op de kern Halfweg-zuid en heeft om deze reden vooral betrekking op de parkeersituatie in woongebieden. In hoofdstuk 2 gaan wij in op de positionering van het parkeerbeleid binnen de kaders van hogere overheden. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het parkeerbeleid aan de orde, waarna in hoofdstuk 4 het parkeerbeleid voor Halfweg-zuid wordt beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de parkeernormen die voor Halfweg-zuid van toepassing zijn en op de wijze waarop deze moeten worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen.



## 2. Positionering parkeerbeleid

---

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst in het kort het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en de randvoorwaarden (het kader) te schetsen.

### 2.1 Het landelijk beleidskader

Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. Er wordt uitgegaan van het principe: “decentraal wat kan, centraal wat moet”. De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Structuurplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moeten worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

### 2.2 Het provinciaal beleidskader

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden en daarmee de problematiek van de stadspoorten op te lossen. Het hanteren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek. De stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen volgens het PVVP 2007 voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer en winkelverkeer impulsen worden gegeven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

De parkeervraag moet binnen het plangebied van werklocaties worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. De invulling van het parkeerbeleid is echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau is van wezenlijk belang om regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument te komen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de parkeertarieven en de parkeergeleiding.

### 2.3 Het beleidskader omliggende gemeenten

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude kent een aantal buurgemeenten. Voor het parkeerbeleid in Halfweg-zuid is echter alleen de gemeente Haarlemmermeer aangrenzend en van belang. De gemeente Haarlemmermeer heeft het parkeerbeleid verankerd in het Deltaplan Bereikbaarheid (januari 2012). Het

parkeerbeleid is in hoofdstuk 8 van genoemd plan opgenomen. Uitgangspunt van de gemeente Haarlemmermeer is dat het parkeren niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid heeft als hoofddoelen:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen:
  - toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
  - zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
  - helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkercroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
  - niet teveel blik op straat (aanzicht);
  - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

In het beleidsplan zijn over diverse parkeeraspecten beleidsregels opgenomen. Voor Halfweg-zuid is vooral het beleid in Zwanenburg van belang. In deze kern wordt alleen in het centrumgebied een mild reguleringsbeleid (parkeerschijfzone, maximaal 2 uur met ontheffingen voor bewoners) gevoerd.

Om de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen vaststellen hanteert de gemeente Haarlemmermeer parkeernormen. Deze parkeernormenmethodiek, die oorspronkelijk ook in het deltaplan was opgenomen, is in 2013 na het verschijnen van de nieuwe CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', herzien. De normenmethodiek is nu opgenomen in het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer.

## 2.4 Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Zoals in de inleiding al is aangegeven beschikt de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude momenteel niet over een beleidsplan inzake het parkeren binnen het gemeentelijke grondgebied. Ook is er geen mobiliteitsplan waarin randvoorwaarden of beleidsuitgangspunten over de parkeersituatie zijn opgenomen. Alleen in de APV van de gemeente zijn enkele voorwaarden beschreven, die dan vooral betrekking hebben op het parkeren van grote en zicht belemmerende voertuigen en op recreatievoertuigen. Voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen betekent dit dat er geen kader is waarop kan worden getoetst, waardoor telkens ad hoc beslissingen moeten worden genomen die ook weer telkens aan discussie onderhevig zijn omdat een kader ontbreekt. In voorliggend parkeerbeleidsplan wordt het kader geschetst voor (vrijwel) alle parkeervraagstukken.





## 3. Visie op parkeren

---

Om een helder beleidsplan te krijgen bestaat de visie uit twee basisonderdelen. Het gaat hierbij om de verschillende typen parkeerders samen te vatten in de groepen: bezoekers, werknemers en bewoners en om de wijze waarop met het organiseren van het parkeren wordt omgegaan. Hierbij hanteren wij in de volgorde van maatregelen de 3B benadering. Benutten, Beprijzen, Bouwen. Feitelijk kan voor deze drie B's nog een vierde worden geplaatst. De B van beïnvloeden, maar hiervoor bestaan binnen Halfweg-zuid, dat overwegend woongebied is, weinig mogelijkheden.

### 3.1 Doelgroepen

Het beleid dat de gemeente wil voeren is erop gericht om de verschillende doelgroepen op de daarvoor meest gewenste locaties te laten parkeren. Dat wil zeggen dat kort parkerende winkelbezoekers op beperkte afstand van hun voorziening moeten kunnen parkeren. Bewoners op acceptabele afstand van hun bestemming (woning) en hetzelfde geldt voor de werknemers (maar dan arbeidsplaats). Omdat iedere doelgroep eigen parkeergedrag en daarmee parkeervensen kent, zijn de doelgroepen de kern van ieder parkeervraagstuk. Het parkeergedrag is afhankelijk van het parkeermotief en de locatie waar de bestemming ligt.

Iedere doelgroep heeft andere parkeervensen. Zoals al aangegeven willen bezoekers die de auto gebruiken voor dagelijkse boodschappen en daarmee vaak een korte parkeerduur hebben dicht bij hun bestemming parkeren. Terwijl winkelend publiek en werknemers een andere verblijfstijd hebben en daarmee ook ander parkeergedrag vertonen. Omdat er binnen de hoofdgroepen nog verschillend gedrag is te onderscheiden, hanteren wij in dit beleidsplan de volgende groepsindeling.

#### Bezoekers

- Kortparkerende bezoekers zijn bezoekers die slechts gedurende beperkte tijd (korter dan 1 a 2 uur) ergens willen parkeren. Dit zijn overwegend de bezoekers die boodschappen doen bij winkels (supermarkten, bakker, slager, drogist et cetera) of anderszins een kort bezoek brengen (pinnen o.i.d.). Vanwege de korte verblijfsduur willen deze bezoekers parkeren in de directe omgeving en eenvoudig een parkeerplaats kunnen vinden.
- Langparkerende bezoekers zijn bezoekers van voorzieningen. Het gaat hierbij meestal om bezoekers van (verschillende) winkels (funshops) of bezoekers met zakelijke bezoekmotieven. Voor deze groep parkeerders is de afstand van de parkeerplaats tot de uiteindelijke bestemming minder van belang en spelen andere aspecten een belangrijker rol. Het goed kunnen bereiken van de parkeervoorziening, het veilig kunnen stallen van het voertuig, goede verbindingen (looproutes of andersoortig transport) en geen gehaast gedrag door (bij betaald parkeren) vooraf te moeten betalen zijn hierbij relevante aspecten.

- Bezoekers van bewoners vertonen min of meer hetzelfde gedrag als de kort- en lang parkerende winkelbezoekers. Over het algemeen zullen deze bezoekers, als er sprake is van een bezoek met beperkte duur, in de directe omgeving willen parkeren, zeker als de bezoekers minder mobiel zijn. Maar daarnaast zijn er ook de bezoekers met een langere verblijfsduur, deze zijn over het algemeen wel bereid om hun voertuig op grotere afstand te parkeren en naar hun bestemming te lopen.

#### **Bewoners**

- Bewoners willen graag dicht bij hun woning parkeren. Soms is dat mogelijk op eigen terrein, maar in veel gevallen dient ook op de openbare weg te worden geparkeerd. Bewoners vinden het om meerdere redenen prettig om dicht bij huis te kunnen parkeren. Toezicht op hun voertuigen, beperkte loopafstand en mogelijkheden om eenvoudig te laden en te lossen zijn aspecten die bewoners belangrijk vinden. Over het algemeen parkeren bewoners langdurig, maar in de huidige samenleving is er sprake van veel ritten per dag, waardoor ook bewoners over de dag gezien verschillend parkeergedrag vertonen. Het meest constante gedrag is in de nachtperiode, waarin de meeste bewoners thuis zijn en hun voertuig bij de woning geparkeerd staat. De nachtperiode is voor deze groep parkeerders overwegend maatgevend en op dat moment dient er voldoende parkeercapaciteit ter beschikking te zijn. In het algemeen zijn bewoners niet bereid om te betalen voor een parkeerplaats, maar dit is wel afhankelijk van de locatie waar de woning zich bevindt.

#### **Werknemers/Ondernemers**

- Werknemers hebben belang bij parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot hun bestemming, waarvoor bij voorkeur niet betaald hoeft te worden. Vanwege de overwegend langere verblijfsduur vormt een wat grotere afstand tot de bestemming geen probleem, vooral niet als er niet betaald hoeft te worden. De werknemers zijn voor het overige vergelijkbaar met de lang parkerende bezoekers. Kwaliteit van parkeren en routes naar de bestemming zijn hierbij belangrijk.
- Ondernemers hebben in tegenstelling tot de werknemers een sterke behoefte om dicht bij hun winkel of bedrijf te parkeren. Enerzijds is dit gemak, anderzijds soms ook nodig voor de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld het veelvuldig bezorgen van artikelen. In de gevallen dat dichtbij de bestemming parkeren niet noodzakelijk is, zijn ondernemers ook wel geneigd om een parkeerplaats op grotere afstand te accepteren, zeker wanneer dit een verbetering van de parkeersituatie voor klanten nabij de bestemming met zich meebrengt.

### **3.2 De 3B's**

In de vorige paragraaf zijn de doelgroepen beschreven. Het laten parkeren van deze doelgroepen op de juiste en meest gewenste locaties wordt georganiseerd aan de hand van de 3B benadering. Benutten, Beprijzen Bouwen. Deze volgorde wordt zowel gehanteerd bij het organiseren van parkeren als het oplossen van knelpunten.



Allereerst wordt er naar gestreefd de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Dat kan zijn in plaats en tijd om daarmee dubbelgebruik zo optimaal mogelijk te maken. Als dit niet 'vanzelf' gaat kan het parkeren worden 'beprijsd'. Hiermee wordt niet alleen betaald parkeren bedoeld, maar ook andere vormen van regulering (bijvoorbeeld parkeerschijfzone). De derde B staat voor bouwen of wel het realiseren van extra parkeercapaciteit. Dit wordt uiteraard alleen gedaan indien mogelijk en als het toepassen van de andere B's geen oplossingen hebben geboden.

#### **B1. Het benutten van de beschikbare parkeercapaciteit**

De eerste stap is om te proberen de bestaande parkeercapaciteit optimaal te laten benutten. In veel gevallen is hiervan geen sprake. Voertuigen staan nog wel eens fout geparkeerd, waardoor een deel van de capaciteit niet kan worden gebruikt. Soms is dit overigens het gevolg van de (te krappe) inrichting van de parkeervakken. Daarnaast kan het zo zijn dat parkeerlocaties niet volledig openbaar zijn, maar horen bij voorzieningen. Ten slotte kan de ligging van de voorziening ten opzichte van de bestemming niet aantrekkelijk genoeg zijn. Vaak als gevolg van de (te grote) afstand tot de bestemming of doordat de kwaliteit van de looproute te wensen over laat.

De inrichting van woonwijken is niet altijd optimaal met betrekking tot het parkeren. Door kleine aanpassingen aan de inrichting te doen kan de parkeercapaciteit soms fors worden uitgebreid. Het gaat dan niet direct om het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen, maar in de vorm van herprofilering. Hiermee kunnen capaciteitsproblemen worden opgelost. Het ligt voor de hand deze maatregelen zoveel als mogelijk te combineren met groot onderhoud of herstructureringen van wijken. Daarnaast blijkt in de praktijk dat parkeervoorzieningen op eigen terrein, (garages, carports en opritten) niet goed worden gebruikt. Het stimuleren van het gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein kan ook een bijdrage leveren aan het oplossen van parkeerproblemen. Dit kan door middel van communicatie en/of regelgeving.

#### **B2. Het Beprijzen / reguleren**

Bekend is dat parkeerproblemen zich veelal voordoen in de wat oudere woonwijken. Ten tijde van het realiseren van de infrastructuur binnen deze wijken was het autobezit veel lager. In veel van deze wijken is onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig, doordat het autobezit is toegenomen. Meestal kan weinig worden gedaan aan deze problemen, anders dan herinrichting of het bijbouwen van parkeerruimte en eventueel beter benutten van privé-parkeervoorzieningen. Maar als de problemen binnen deze gebieden worden veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in het gebied, kan mogelijk worden ingegrepen door beprijzing. Het doel hiervan is om wijkvreemd verkeer te dwingen om op een andere locatie te gaan parkeren. We moeten hierbij wel bedenken dat deze maatregelen zullen leiden tot verdrijving. In alle gevallen moet dan ook in ogenschouw worden genomen dat het verdrijvingseffect niet mag leiden tot een verschuiving van het probleem. Positief bijeffect van regulering kan zijn dat bewoners van het gebied meer op eigen terrein gaan parkeren.

### **B3. Bouwen**

Zoals uit de volgorde al blijkt is bouwen de laatste stap in het maatregelenproces. Er wordt alleen parkeercapaciteit bijgebouwd als het beter benutten en regulering niet hebben geleid tot het gewenste parkeergedrag. Het parkeerbeleid moet ertoe leiden dat de bestaande parkeercapaciteit optimaal wordt benut en de doelgroepen op de juiste locaties parkeren. Voor de oudere woonwijken geldt vaak dat bouwen de enige oplossing lijkt. Maar vaak zal de realisering van extra parkeer ruimte lastig zijn en/of zeer kostbaar, omdat het parkeren plaats moet vinden in gebouwde voorzieningen. Noodgedwongen wordt daarom vaak gekeken naar de mogelijkheden op maaiveld. Het realiseren van extra parkeercapaciteit binnen deze wijken mag echter niet al te zeer ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.



## 4. Parkeerbeleid

---

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De in het vorige hoofdstuk geformuleerde uitgangspunten lopen hierbij als een rode draad door het beleidsplan. Bij het parkeerbeleid zoals dat in dit hoofdstuk verder aan de orde komt, wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden en gebruikersgroepen. Omdat Halfweg-zuid nagenoeg volledig woongebied is, zijn de beleidsregels dan ook vooral gericht op de woonwijken.

### 4.1 Beleidsregels woongebieden

#### ● *Algemeen*

In wijken, buurten en straten waar gewoond wordt, staan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal. De ene bewoner vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de ander ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen en is dan ook bereid om de auto op enige afstand van de woning te parkeren. Kortom het parkeren in woonwijken is een element waar verschillende meningen over bestaan. Binnen de beleidsregels wordt getracht om een evenwicht te vinden tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In woonwijken is er vaak sprake van verschillende typen parkeervoorzieningen. Er kan bijvoorbeeld op straat (langs het trottoir) geparkeerd worden, maar er kunnen ook aangelegde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Sommige woningen hebben tevens de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een garage, carport, oprit of een combinatie van het voorgaande. Een deel van de bewoners parkeert hun voertuig dan ook (vaak) op eigen terrein.

#### **Algemene beleidslijn voor woonwijken (bestaand en nieuw)**

Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.

Vooral in bestaande woonwijken kan het voorkomen dat het aantal te parkeren voertuigen hoog is ten opzichte van het beschikbare aantal parkeervoorzieningen (hoge bezettingsgraad). Dit is vaak het geval in 'oudere' woonwijken. Ten tijde van de realisatie van deze woonwijken was het autobezit kleiner en was er minder behoefte aan parkeercapaciteit dan in de huidige situatie.

#### **Parkeeroverlast bestaande woonwijken**

Bij structurele parkeeroverlast (bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zal onderzoek plaatsvinden naar de oorzaak van de parkeeroverlast. Afhankelijk van de oorzaak kunnen maatregelen worden getroffen.

Bij nieuw te ontwikkelen woningen/woonwijken geldt dat de benodigde parkeer ruimte onderdeel uitmaakt van de planvorming. In de benodigde parkeer ruimte kan worden voorzien door parkeren op eigen terrein en/of in de openbare ruimte. De parkeervraag van de bezoekers dient altijd in het openbare gebied te worden gehonoreerd.

#### • *Bestaande woongebieden*

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen in bestaande woonwijken uit te breiden zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid in de bestaande woonwijken zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven. Onderstaand zijn de beleidslijnen voor de bestaande woongebieden beschreven:

1. Bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij moet geaccepteerd worden dat geen garantie kan worden gegeven dat een parkeerplaats 'voor de deur' aanwezig is;
  - Een loopafstand van 100 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Maatregelen ten behoeve van het parkeren zullen pas worden overwogen wanneer de bezettingsgraad in een gebied structureel hoger ligt dan 100%. Met structureel wordt bedoeld dat de bezettingsgraad op meerdere (vier) momenten in de week (zowel in het weekend als doordeweeks) hoger ligt dan 100%;
  - Maatregelen worden pas overwogen nadat bewoners hier bij de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude om hebben verzocht;
  - Voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is er geen monitoringsplicht van toepassing op het functioneren van het parkeren in woongebieden.
3. Parkeren op het trottoir en andere ongewenste plaatsen kan door fysieke maatregelen worden tegengegaan.

#### • *Parkeerproblematiek bestaande woonwijken*

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan driedig zijn:

- Bewoners maken niet of nauwelijks gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat alle parkeervoorzieningen op straat bezet zijn, maar dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein beperkt worden benut.
- Er is sprake van onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen in de wijk. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld sprake is van 'overloop' uit een nabijgelegen gelegen gebied of van een bestemming met een andere functie dan wonen.
- Het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk is te beperkt ten opzichte van het autobezit in de wijk.

De maatregelen voor het verminderen van deze problemen zijn afhankelijk van de problematiek en verschillen om deze reden:



### *Beperkt gebruik parkeervoorzieningen op eigen terrein*

In situaties waarbij de parkeerdruk in de openbare ruimte structureel hoog is, maar er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de parkeervoorzieningen op eigen terrein, worden in principe geen aanvullende parkeermaatregelen getroffen. Aan de hand van een parkeeronderzoek zal worden bepaald in welke mate de privé-parkeervoorzieningen worden gebruikt. Opgemerkt wordt dat dit voor garages bij woningen en garageboxen vaak moeilijk is vast te stellen. Daarom wordt naast het onderzoek ook een parkeerbalans voor de betreffende buurt/wijk opgesteld. Aan de hand van beide methoden wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate alle beschikbare parkeervoorzieningen worden gebruikt. Als blijkt dat het parkeerprobleem kan worden opgelost door betere benutting van de privé-parkeervoorzieningen zal een informatiebrief in de buurt worden verspreid. In het uiterste geval zal worden overgegaan tot het reguleren van parkeren.

De beschikbaarheid van het aantal parkeervoorzieningen in de openbare ruimte wordt bepaald op basis van het daadwerkelijk beschikbaar aantal parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de mogelijkheden van het parkeren langs de rijbaan.

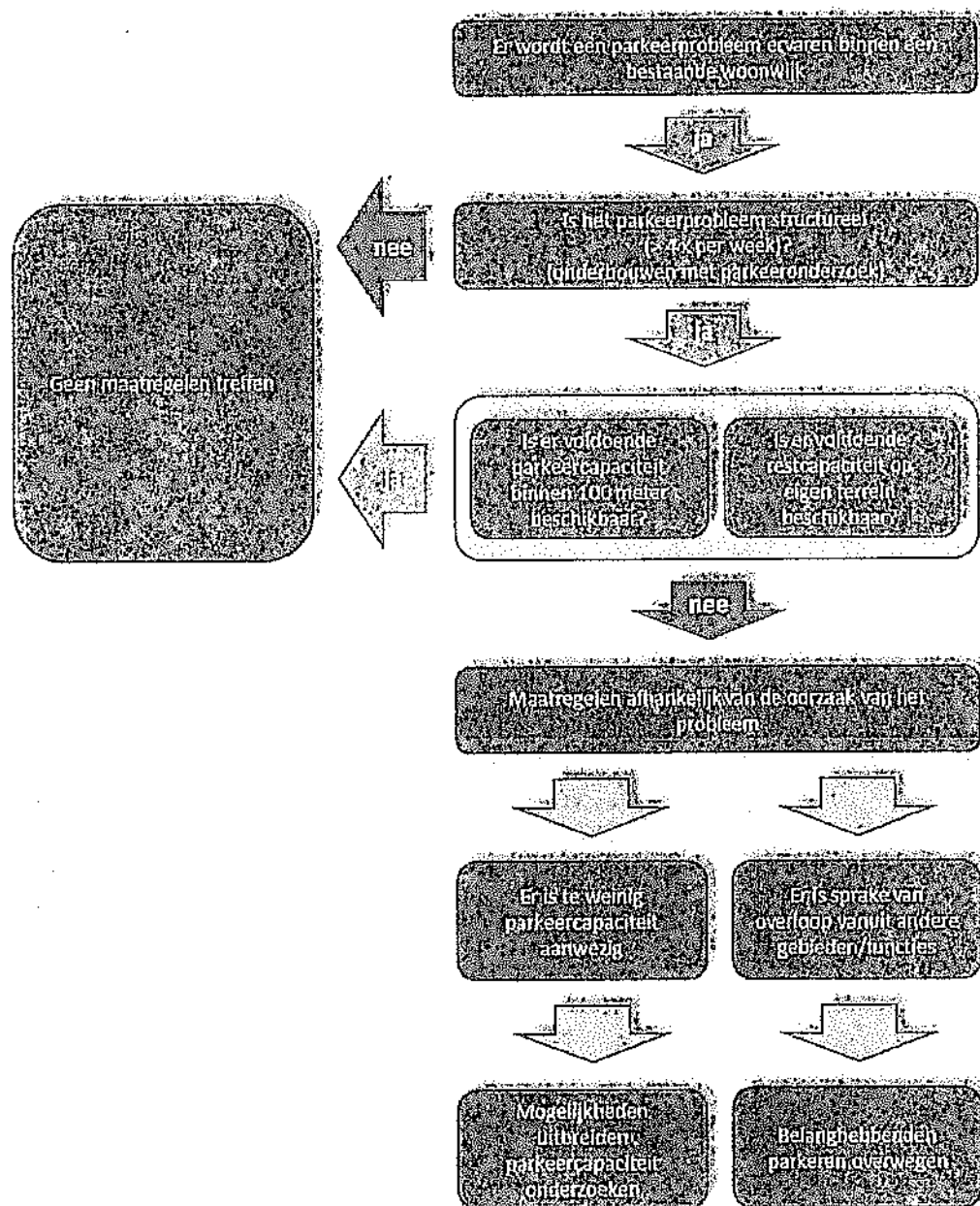
### *Onevenwichtig gebruik parkeervoorzieningen*

Indien uit onderzoek blijkt dat de parkeervoorzieningen in een bestaande woonwijk onevenwichtig worden gebruikt, kan worden besloten tot het reguleren van parkeren en/of het invoeren van belanghebbenden parkeren. Bij het instellen van belanghebbenden parkeren zal de prioriteit liggen bij het bewonersparkeren en vervolgens zakelijk belanghebbenden, bezoekers en werknemers.



### *Te beperkt aantal parkeervoorzieningen (geen onevenwichtig gebruik)*

Wanneer de oorzaak van de parkeerproblematiek in een bestaande woonwijk het tekort aan parkeervoorzieningen betreft, zonder dat deze parkeervoorzieningen onevenwichtig worden gebruikt, zal worden onderzocht of het mogelijk is de parkeercapaciteit uit te breiden. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met herinrichtings-/rioleringswerkzaamheden. Hiermee kunnen de kosten voor het uitbreiden van het aantal parkeervoorzieningen worden beperkt. Indien dit niet mogelijk is, zal worden gekeken of extra parkeervoorzieningen, met geringe financiële middelen, kunnen worden aangelegd. In figuur 2 zijn de beleidsregels in een stroomschema weergegeven.



Figuur 2: Stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken

Bovengenoemde maatregelen zullen alleen worden overwogen wanneer 'alle' parkeervoorzieningen (inclusief parkeervoorzieningen op eigen terrein) structureel vol staan.





#### • *Reconstructie/Herstructurering woonwijken*

In het geval van herstructurering of reconstructiewerkzaamheden in woonwijken, wordt, indien blijkt dat het autobezit in de wijk groter is dan het aantal beschikbare parkeervoorzieningen, onderzocht of het aantal parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau gebracht kan worden. Getracht wordt het aantal parkeerplaatsen (minimaal) in overeenstemming te brengen met de huidige parkeervraag. De huidige parkeervraag zal worden vastgesteld aan de hand van een parkeeronderzoek op de maatgevende momenten. Ook bij herstructurering geldt dat eerst de parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden benut en er geen sprake mag zijn van oneigenlijk gebruik. Pas als aan deze beide voorwaarden is voldaan (analoog aan de problematiek in bestaande woonwijken), zal uitbreiding van de parkeercapaciteit worden overwogen. Beperkende factor hierin is de fysieke beschikbare ruimte. Bij reconstructiewerkzaamheden in woonwijken kan vaak met relatief beperkte financiële middelen het parkeerarsenaal worden uitgebreid.

Het parkeren in oudere woonwijken is in het algemeen gebaseerd op de parkeernormering die destijds gold. Gezien het toegenomen autobezit in de afgelopen jaren, zijn deze parkeernormen voor een groot deel achterhaald. Hierom is het wenselijk om bij reconstructiewerkzaamheden in wijken het aantal parkeervoorzieningen te optimaliseren.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de structuur van en de beperkte beschikbare ruimte in sommige wijken zodanig is dat het op niveau brengen van de parkeervoorzieningen niet altijd mogelijk is. Ook speelt hierbij een samenspel met de ruimtelijke en 'groene' invulling een rol.

#### • *Tuinparkeren*

Niet alle woningen hebben de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein. In sommige gevallen is het mogelijk om alsnog een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren in de vorm van bijvoorbeeld een garage/carport en/of oprit: tuinparkeren. Dit kan bijvoorbeeld aan de zijkant van de woning, maar ook in de voortuin. Tuinparkeren kan echter ook het aanzien van een straat verminderen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen aan de weg doen afnemen. Daarom zijn de volgende beleidsregels voor het tuinparkeren opgesteld.

Het tuinparkeren wordt toegestaan indien:

- Het bestemmingsplan dit toelaat;
- De APV dit toelaat;
- De parkeervoorziening wordt ingericht achter de voorgevelrooilijn;
- Dit leidt tot extra parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie.

Het parkeren in de voortuin wordt in individuele gevallen niet toegestaan. Wanneer bij meer dan 50% van het aantal woningen in een rij het parkeren in

de voortuin gewenst is vanuit de bewoners, kan dit worden overwogen indien dit het uiterlijk aanzien van de straat niet aantast.

#### • *Te ontwikkelen woonwijken*

In nieuw te ontwikkelen woonwijken is ruimte voor het parkeren vaak 'dure' ruimte. Ruimte voor het parkeren in openbaar gebied kan niet op een andere wijze worden uitgegeven. Daarnaast kan het parkeerbeleid in nieuwe woonwijken ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in woonwijken. De benodigde parkeerruimte in nieuwe woonwijken kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald door het hanteren van de parkeernormen zoals deze in bijlage 2 zijn opgenomen.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

1. Voor wonen worden de parkeercijfers gehanteerd zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. Het parkeren ten behoeve van bewoners kan plaatsvinden op eigen terrein of in de openbare ruimte;
3. Het parkeren van bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte;
4. Waar mogelijk en/of wenselijk wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies toegepast.

## 4.2 **Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken**

### • *Algemeen*

Naast voorzieningen op bedrijventerrein liggen ook diverse voorzieningen in woonwijken. Te denken valt aan winkels, kantoren, huisartsenpraktijk en scholen. Deze voorzieningen hebben ook een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte leidt vaak tot een hogere parkeerdruk in de woonwijken. Voor voorzieningen gelegen in woonwijken geldt dat op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien.

### **Algemene beleidslijn**

Bestaande en nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken (zoals winkels, kantoren, scholen) moeten in principe in hun eigen parkeerbehoefte voorzien.

Bij bestaande voorzieningen is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte vaak lastig. Deze voorzieningen zijn vaak al geruime tijd aanwezig in de woonwijk en gebruiken (een deel van) de openbare ruimte. In deze paragraaf komen zowel de beleidsregels voor bestaande voorzieningen in woonwijken als voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken aan de orde.



#### • *Bestaande voorzieningen*

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen bij voorzieningen uit te breiden in bestaande wijken zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid hieromtrent zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven.

1. Bij voorzieningen in woonwijken wordt het parkeren in principe niet gereguleerd;
2. Alleen als er sprake is van overlast voor bewoners, kunnen maatregelen worden overwogen;
3. Andere overlast, zoals een tekort voor bijvoorbeeld werknemers, zal op eigen terrein moeten worden opgelost;
4. Bij uitbreiding, verbouw of het wisselen van functies in woongebieden zullen aanvullende parkeervoorzieningen worden geëist indien de uitbreiding/verbouw (in bruto vloeroppervlak) groter is dan 100 m<sup>2</sup> en de uitbreiding leidt tot een hogere parkeervraag.

Enkele voorzieningen, zoals basisscholen, kennen alleen tijdens bepaalde momenten een grote parkeerbehoefte. Deze grote parkeerbehoefte concentreert zich rond het in- en uitgaan van de school. Het parkeerbeleid ten aanzien van het brengen en halen van kinderen bij basisscholen komt later in deze paragraaf aan bod.

#### • *Nieuw te ontwikkelen voorzieningen*

De algemene beleidslijn bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen is dat het parkeren in principe op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Op basis van parkeernormen wordt de benodigde parkeerbehoefte bepaald.

1. Voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. De parkeervraag die de voorzieningen oproepen dient op eigen terrein te worden opgelost;
3. Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, ligt de verantwoordelijkheid om de parkeervoorzieningen uit te breiden bij het betreffende bedrijf/voorziening en/of kan waar mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden toegepast.

#### • *Schoolomgevingen*



Bij veel (basis)scholen leidt het brengen en halen van kinderen tijdens het in- en uitgaan van de school tot chaotische situaties. Veel kinderen worden met de auto gebracht en gehaald, terwijl er vaak maar beperkte parkeer ruimte beschikbaar is. In sommige gevallen kan de situatie rond het in- en uitgaan van de school leiden tot klachten van omwonenden. Het is dan ook zaak om de overlast bij bestaande scholen zoveel mogelijk te beperken en bij nieuw te bouwen scholen zoveel mogelijk in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

#### *Bestaande locaties*

In bestaande situaties kan, zoals vermeld, het brengen en halen van kinderen tot overlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners. Maar ook kan bijvoorbeeld de doorstroming of de verkeersveiligheid in het geding komen. Er zijn enkele klachten bekend bij bestaande schoollocaties, het is daarom wenselijk om deze locaties nader te bekijken. Hierbij geldt echter dat de klachten hoofdzakelijk worden veroorzaakt door begeleiders van de schoolgaande kinderen zelf. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude neemt daarom het uitgangspunt in dat problemen tijdens het halen en brengen in eerste instantie een zaak is tussen ouders en schoolleiding. Als er sprake is van objectieve verkeersonveiligheid of een ongevallencollectie bij de school, dan zal de gemeente een actievere rol spelen in de oplossing van het verkeersveiligheidsprobleem.

#### *Nieuwe locaties*

Bij nieuwbouw van een (brede)school zal aan de parkeernorm moeten worden voldaan. Daarbij geldt dat de parkeerbehoefte van zowel de leerkrachten als van de begeleiders van schoolgaande kinderen tijdens het halen en brengen zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgevangen. Ook hier kan worden ingezet op bijvoorbeeld gedragsverandering, zodat meer kinderen, anders dan met de auto, worden gebracht en gehaald. Spreiding van de schooltijden van dicht bij elkaar gevestigde scholen (o.a. brede school) kan hierin ook een rol spelen.

### 4.3 **Beleidsregels specifieke doelgroepen**

#### • *Algemeen*

Diverse groepen en personen zijn sterk afhankelijk van de auto. Dit kan zijn om zakelijke redenen, maar ook om sociale en maatschappelijke redenen. De algemene beleidslijn is om terughoudend om te gaan met de aanleg en/of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Het reserveren van parkeerplaatsen houdt in dat de betreffende parkeerplaats nog slechts toegankelijk is voor 'die' specifieke doelgroep/persoon. Hierdoor kan de parkeerdruk op de overige parkeervoorzieningen in de buurt toenemen.



### **Algemene beleidslijn**

Met de aanleg van of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen wordt terughoudend omgegaan. Er zijn mogelijkheden om parkeerplaatsen te reserveren voor onderstaande doelgroepen:

- Zakelijk belanghebbenden;
- Gehandicapten (algemeen);
- Gehandicapten (bij woning);
- Elektrische voertuigen.

#### • *Zakelijk belanghebbenden*

Zakelijke commerciële diensten/instellingen/personen hebben geen recht op een gereserveerde parkeerplaats. Verzoeken hiertoe zullen worden geweigerd. Beroepsgroepen in de medische sector kunnen in bepaalde gevallen wel in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats. Hierbij valt te denken aan huisartsen met een praktijkruimte. In dringende gevallen moet een arts direct de beschikking kunnen hebben over een auto. In onderstaande gevallen kan worden overwogen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te reserveren:

1. De parkeerdruk in de directe omgeving van de praktijkruimte is hoger dan 70%;
2. Bij de praktijk is geen mogelijkheid tot het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein.

#### • *Gehandicaptenparkeren*

##### *Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen*

Minder validen kunnen vaak een beperkte afstand lopend overbruggen. Hierom is het wenselijk om bij publieksaantrekkende voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen/te reserveren. De richtlijnen van de CROW publicatie 337 Richtlijn toegankelijkheid, worden hierbij als uitgangspunt genomen.

##### *Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen*

Ook in de woonomgeving zijn minder validen gebaat bij een parkeervoorziening dicht bij hun woning. Voor minder validen wordt daarom de mogelijkheid geboden om een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kentekens) aan te vragen. Hier zijn echter wel bepaalde voorwaarden aan verbonden:

De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders);

1. Er is geen parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig;
2. Er kan niet op redelijke wijze een parkeervoorziening op eigen terrein worden aangelegd;
3. Er is binnen 100 meter vanaf de woning een mogelijkheid om een bestaande parkeerplaats te reserveren;
4. Er zijn, met uitzondering van de te reserveren parkeerplaats voldoende parkeervoorzieningen aanwezig voor algemeen gebruik.



Er wordt bewust voor gekozen om personen met een 'passagiers' gehandicaptenparkeerkaart niet in aanmerking te laten komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Dergelijke personen kunnen in principe bij de woning worden afgezet, waarna de auto door de bestuurder kan worden geparkeerd. In schrijnende gevallen zijn uitzonderingen mogelijk.

#### • *Parkeren grote voertuigen*

Het parkeren van grote voertuigen in woonwijken staat de laatste jaren onder druk. Het wordt maatschappelijk niet meer geaccepteerd dat deze grote voertuigen worden geparkeerd in straten met overwegend een woonfunctie of nabij publieke voorzieningen zoals scholen.

In de huidige situatie is er binnen de bebouwde kom van Halfweg een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van kracht voor het parkeren van grote en uitzichtbelemmerende voertuigen (artikel 5.8 en 5.9). Als nadere uitwerking van dit artikel wordt in dit beleidsplan gesteld dat het verboden is om grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek daarvoor aangegeven voorzieningen. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zal deze locaties aangeven. Onderstaand is de algemene beleidslijn voor het parkeren van grote voertuigen beschreven:

#### Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van grote voertuigen verboden, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek aangegeven parkeervoorzieningen.

#### • *Caravans/campers*

Het parkeren van recreatieve voertuigen zoals caravans en campers in woonwijken, kan verschillende problemen met zich mee brengen. Naast het feit dat het uiterlijk aanzien van het straatbeeld wordt verstoord, nemen deze voertuigen als ze op de openbare weg worden geparkeerd een deel van de "reguliere" parkeercapaciteit in. Om die reden geldt de onderstaande beleidslijn ten aanzien van het parkeren van recreatieve voertuigen:



#### Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van recreatieve voertuigen (caravans, campers et cetera) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen toegestaan op de openbare weg (opgenomen in de APV artikel 5.6).
- Bij klachten over het parkeren van recreatieve voertuigen kan een verbod hierop worden overwogen.

#### • *Elektrische voertuigen*

Om het elektrisch rijden te stimuleren dienen oplaadpunten aanwezig te zijn binnen de gemeente. Gezien de over het algemeen langere tijd die nodig is voor het opladen van voertuigen, dienen deze oplaadpunten te worden gerealiseerd op locaties waar over het algemeen lang wordt geparkeerd. Als er sprake is van de aanwezigheid van een oplaadpunt is de bijbehorende parkeerplaats uitsluitend bestemd voor elektrische voertuigen die daadwerkelijk worden opgeladen. In een nadere uitwerking moet worden bepaald hoeveel van deze oplaadpunten wenselijk zijn en op welke locaties deze kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen over aan de markt. Dergelijke verzoeken kunnen alleen worden ingediend door aanbieders van laadpalen of andere oplaadinfrastructuur. Voorwaarden voor aanvraag en de procedure hieromtrent zijn opgenomen in de "Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude".

#### • *Fietsen*

Een goede bereikbaarheid betekent niet alleen een goede bereikbaarheid op de route naar, maar ook bij de bestemming (parkeren). Dit geldt voor alle modaliteiten, waaronder de fiets. Fietsparkeerknelpunten kunnen zijn: te weinig fietsparkeervoorzieningen (een te hoge parkeerdruk), fietsvoorzieningen gelegen op een verkeerde locatie, een slechte kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen of overlast door (fout) geparkeerde fietsen en diefstal van fietsen. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op het fietsgebruik en dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Gedegen fietsparkeerbeleid draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ten eerst geldt de voorwaarde dat bij de (belangrijk) herkomst en of bestemmingspunten in het fietsnetwerk voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Ten tweede moeten deze fietsparkeervoorzieningen voldoende kwaliteit hebben en op de juiste locatie zijn gelegen. Kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen er ook toe leiden dat de angst voor diefstal of beschadiging van de fiets afneemt en dat mensen meer gaan fietsen.

Het fietsparkeerbeleid is echter niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, ook bedrijven en instellingen kun-

nen door middel van het voeren van mobiliteitsmanagement een steentje bijdragen. Ten aanzien van het fietsparkeren gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

1. Fietsers moeten op acceptabele afstand van hun bestemming kunnen parkeren, welke afhankelijk is van het type voorziening;
2. Een loopafstand van maximaal 50 meter wordt als acceptabel beschouwd;
3. Er dienen altijd voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn, die voldoende kwaliteit hebben. Om dit uitgangspunt te monitoren voert de gemeente regelmatig visuele stallingstellingen uit in de centra van de kernen en bij voorzieningen. Als wordt geconstateerd dat er een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen ontstaat, dan wordt onderzocht of aanvullende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.
4. Diefstal van fietsen dient zoveel mogelijk worden tegengegaan. De gemeente speelt hierop in door fietsparkeervoorzieningen aan te bieden waarbij de fietser de mogelijkheid heeft om de fiets op een eenvoudige wijze aan de voorziening op slot te kunnen zetten.

Om het elektrisch fietsen te faciliteren dienen oplaadpunten te worden gerealiseerd. Nader onderzoek moet uitwijzen hoeveel oplaadpunten gewenst zijn en welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.

Om de overlast als gevolg van hinderlijk of gevaarlijk gestalde fietsen te voorkomen zal de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude deze fietsen verwijderen. Dit gebeurt uiteraard niet zomaar. Hiervoor zijn op basis van artikel 5.1.12 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmerliede en Spaarnwoude beleidsregels opgesteld. Deze beleidsregels, die zijn verwoord in de "Beleidsregels voor het verwijderen van buiten de stalling geplaatste fietsen", maken integraal onderdeel uit van voorliggend parkeerbeleidsplan.





## 5. Parkeren en bouwen

---

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze het parkeren wordt georganiseerd bij nieuwbouw. Het gaat hierbij overwegend over de realisering van specifieke voorzieningen. De beleidslijn voor het realiseren van nieuwe wijken is in hoofdstuk 4 opgenomen, maar kent uiteraard enige overlap met de inhoud van dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de parkeernormering is bepaald en hoe hiermee wordt omgegaan.

### 5.1 Aanleiding parkeernormensystematiek

De aanleiding voor het opstellen van de parkeernormensystematiek is driedelig:

1. In de huidige situatie heeft de gemeente geen vastgestelde beleidsregels voor het toepassen van parkeernormen;
2. De wetgeving op gebied van de Ruimtelijke Ordening is gewijzigd;
3. Er is behoefte aan eenduidige toepassing van parkeernormen in de gemeente.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet het onderwerp parkeren geregeld worden in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.

Deze wetwijziging heeft de volgende gevolgen voor bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

1. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
2. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn;
3. Op korte termijn is extra aandacht nodig voor ontwerpbestemmingsplannen die nu in procedure zijn of binnenkort in procedure gaan. Wanneer deze namelijk definitief worden vastgesteld, zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening per direct niet meer van toepassing. Dit betekent dat op korte termijn moet worden bekeken of deze ontwerpbestemmingsplannen nog moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld.

Het parkeren in de bestemmingsplannen kan geregeld worden op twee manieren:

1. Door middel van een paraplu-bestemmingsplan;
2. Door in de bestemmingsplan voorschriften op te nemen dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeergelegenheid'.

Bij het bepalen van de hoogte van parkeernormen kan deze nota als uitgangspunt gebruikt worden.

In de huidige situatie wordt bij het gebruik van parkeernormen vaak 1 op 1 doorverwezen naar de CROW richtlijnen voor parkeernormen. De CROW normering is echter op meerdere manieren te interpreteren. Dit zorgt in de praktijk voor onduidelijkheid. Er is behoefte aan een regeling die eenduidig toegepast kan worden.

## 5.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

### *Algemeen*

- De parkeernormen in dit parkeerbeleidsplan zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 8 oktober 2012);
- De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:
  - a. winkel en boodschappen;
  - b. sport, cultuur en ontspanning;
  - c. horeca en (verblijfs)recreatie;
  - d. gezondheid en (sociale) voorzieningen;
  - e. onderwijs;
  - f. wonen;
  - g. werken.

### *Hoogte parkeernormen*

De hoogte van een parkeernorm is volgens de CROW richtlijn afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

### *Stedelijkheidsgraad*

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk).

De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.



Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingsadressendichtheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 590 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). De gemeente wordt daarmee getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km<sup>2</sup>). Wordt specifiek gekeken naar Halfweg dan bedraagt de omgevingsadressendichtheid 868 adressen per km<sup>2</sup>, eveneens te typeren als weinig stedelijk gebied. Ter vergelijking de gemeente Haarlemmermeer heeft een adressendichtheid van gemiddeld 1.464 adressen per gemeente, welke binnen de gemeentegrens in de centrumgebieden oploopt naar 2.300 adressen per km<sup>2</sup>. De nabij Halfweg gelegen kern Zwanenburg heeft een dichtheid van 1.150 tot 1.200 adressen per km<sup>2</sup>.

Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in deze parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

#### *Ligging van het gebied*

Ook de ligging van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kerncijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- centrumgebied;
- schilgebied;
- rest bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

Geconstateerd wordt dat er binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude geen duidelijk afgebakend centrumgebied is aan te wijzen met een duidelijke concentratie van voorzieningen die horen bij een centrumgebied. In geen van de kernen is sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. Verder is in de gemeente daardoor ook geen sprake van een overloopgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn dan ook slechts twee zones opgenomen:

- (rest) bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 is een overzichtskaart met daarop de grenzen van de bebouwde kernen in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude opgenomen.

#### *Keuze hoogte parkeernormen*

De parkeernormen in CROW publicatie 317 bestaan per functie (onderdeel) uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie. Veel gemeenten kiezen er echter voor om uit te gaan van één parkeernorm per functie (onderdeel). Omdat het autobezit in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude nagenoeg overeenkomt met het gemiddelde autobezit in Noord-Holland in gebieden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad is bij het bepalen van de

hoogte van de parkeernormen het gemiddelde van de minimum- en maximum CROW parkeernorm (afgerond naar één cijfer achter de komma) als uitgangspunt genomen.

	Aantal personenauto's	Aantal inwoners	Autobezit per 1.000 inwoners
Waterland	7734	17143	451
Langedijk	13161	27287	482
Landsmeer	5221	10823	482
Mederablik	21355	43604	490
Schagen	22784	46137	494
Bergen (NH.)	15172	30005	506
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	2839	5574	509
Aalsmeer	15921	31077	512
Beemster	4566	8903	513
Wijdemeren	13083	23176	565
Blaricum	5501	9312	591

Tabel 1: aantal personenauto's per duizend inwoners voor gemeenten in Noord-Holland behorend tot de categorie Weinig Stedelijk (Bron: CBS)

In de CROW publicatie 317 is bij appartementen en woningen onderscheid gemaakt naar diverse woningtypes (bijv. hoekwoning, tussenwoning, vrijstaand), eigendomssituatie (koop/huur) en prijsklassen. Per type appartement/woning heeft het CROW afzonderlijke parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt dat naar mate een appartement/woning duurder is en/of in het koopsegment valt, de parkeernormen hoger zijn dan bij goedkope en/of huurwoningen. In deze parkeernormennota is het onderscheid dat het CROW maakt bij de functie wonen niet gevolgd. In de praktijk blijkt dat het theoretische verschil in de parkeervraag naar type en prijs van een appartement/woning zich niet of nauwelijks voordoet. In deze parkeernormennota is daarom voor alle type appartementen/studio's en alle woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, een verzamel-parkeernorm opgenomen.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude opgenomen.

### 5.3 Aanvullende uitgangspunten parkeernormensystematiek

#### *Parkeren op eigen terrein*

Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijk initiatief op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012). Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

#### *Bezoekersparkeren*

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3 parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen



moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekersparkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

#### Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij parkeren op eigen terrein is er geen mogelijkheid tot vrije uitwisseling met bijvoorbeeld bezoekers van de burens, laat staan dubbelgebruik van verschillende functies op de betreffende plaatsen. Daarnaast geldt dat parkeervoorzieningen op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Berekeningsaantal	Resteert in openbare ruimte	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	0,2	Oprit is minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	0,3	Oprit is minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	2	0,5	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	1,0	Oprit is minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	1,7	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	1,2	Oprit is minimaal 4,5 meter breed

Tabel 2: Correctiefactoren parkeervoorzieningen op eigen terrein (Bron: CROW publicatie 317)

#### Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden, is afhankelijk van in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

In de onderstaande tabel zijn per functie aanwezigheidspercentages naar dagdeel/tijdstip vermeld. Hiermee kan de maatgevende gecombineerde parkeervraag van verschillende functies bepaald worden. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werk- dag nacht	zater- dag middag	zater- dag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoorbedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg-/verzorgingshuis/aan- leunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW publicatie 317)

#### Toepassingsbereik parkeernormen

De parkeernormen dienen als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeerbehoefte in bestemmingsplannen. Daarnaast dienen de parkeernormen als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis. In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die weinig tot geen bezoekers en/of werknemers hebben. De parkeergevolgen zijn daarom meestal verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen.

In bestemmingsplannen worden aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis (vaak) ook niet uitgesloten, en is (in de meeste situaties) een omgevingsvergunning niet nodig. In zijn algemeenheid geldt daarom dat wanneer voor het uitoefenen van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, de parkeernormen zoals gepresenteerd in bijlage 2 ook niet van toepassing zijn. In alle andere situaties waarvoor wel een omgevingsvergunning nodig is, zijn de parkeernormen uit bijlage 2 wel van toepassing.

#### Overgangsregeling

De parkeernormen 2015 treden na vaststelling door de gemeenteraad en de bekendmaking daarvan in het gemeenteblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormen nota plaatsvindt, geldt de parkeernormen 2015 als uitgangspunt



bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven, waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

#### 5.4 Toepassen parkeernormensystematiek

In deze paragraaf is de toepassing van de parkeernormen nader uitgelegd. Het toepassen van de parkeernormen volgt de methodiek zoals beschreven in de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning worden de parkeernormen in vijf stappen toegepast:

- stap 1: ruimtelijk initiatief;
- stap 2: parkeerbehoefte;
- stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- stap 4: parkeereis;
- stap 5: parkeersaldo.

##### Ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert;
- hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd;
- de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

##### Parkeerbehoefte (stap 2)

De parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 2. De parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma.

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt. De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een bouwplan.

##### Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

De maatgevende parkeerbehoefte is het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functies (onderdelen) op basis van de aanwezigheidspercentages die vermeld staan in tabel 3 op pagina 30. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers, wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- bewoners parkeerplaatsen;
- bezoekers parkeerplaatsen.

#### Voorlopige parkeereis (stap 4)

De parkeereis wordt (naar boven) afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties is dit anders:

1. bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;
2. bij vervangende nieuwbouw.

De maatgevende parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden wordt met eventueel dubbel gebruik van de parkeerplaatsen.

De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

#### *Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein*

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- parkeereis van de bestaande functie(s);
- aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 2 op pagina 29. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

#### *Salderen bestaande parkeereis*

Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing. Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.

#### *Parkeereis (stap 5)*

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet net als bij de vorige stap rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein.





Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.

Als blijkt dat redelijkerwijs geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in de volgende paragraaf beschreven.

## 5.5 Ontheffingsmogelijkheden

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Alternatieve parkeercapaciteit;
3. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;

Bij kleinschalige ontwikkelingen waar de parkeerbehoefte maximaal 3 parkeerplaatsen bedraagt, kan het College van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om deze (maximaal) 3 parkeerplaatsen niet aan te hoeven leggen.

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- de initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

De indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies zijn als volgt.

- Wonen: 100 meter
- Winkelen: 100 – 500 meter
- Werken: 200 – 500 meter
- Ontspanning: 100 meter
- Gezondheidszorg: 100 meter
- Onderwijs: 100 meter

Wanneer in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te laten voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

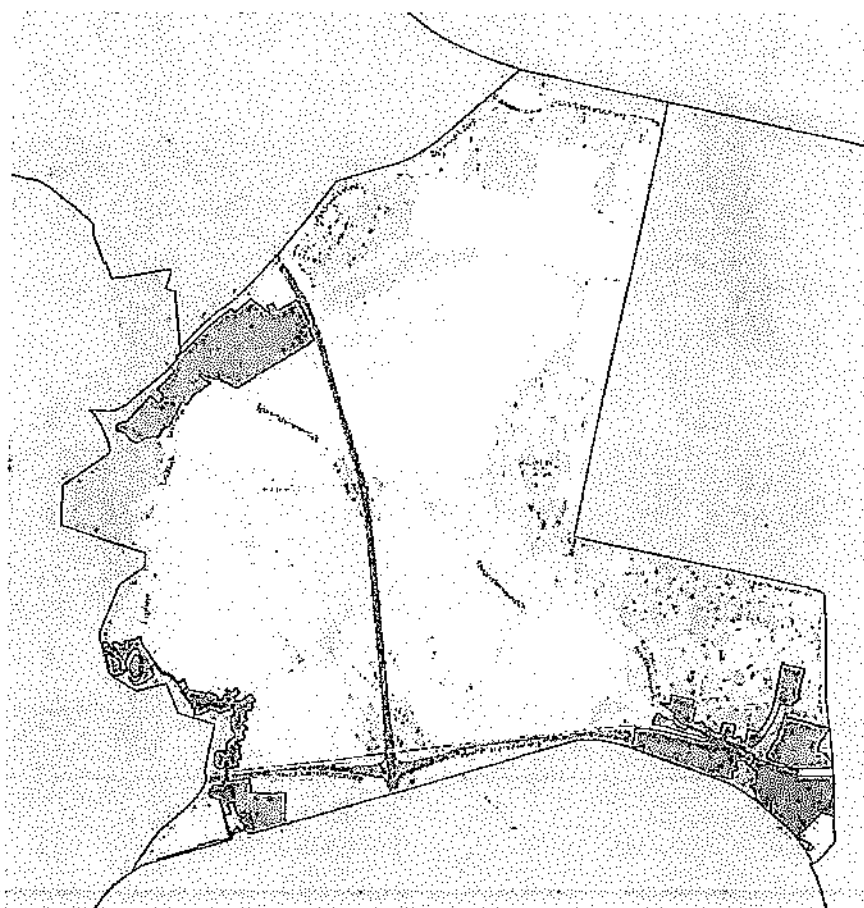
- de parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform voornoemde tabel;
- de parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- de algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- de kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.



Gezien de landelijke ervaring wordt niet overgegaan tot de instelling van een parkeerfonds, dat gevoed wordt uit opbrengsten van ondernemers of projectontwikkelaars die niet aan de parkeernormen kunnen voldoen. De verplichtingen hieruit voor een gemeente, het realiseren binnen een bepaalde termijn van de parkeerplaatsen waarvoor is betaald, blijken vaak niet of moeilijk na te komen. Ook is het niet altijd mogelijk om wel aangelegde parkeerplaatsen toe te delen aan een specifieke ontwikkeling. Daardoor kan een nagekomen aanlegverplichting soms niet goed aangetoond worden.

Als er sprake is van een mogelijke vrijstelling van parkeernormen, moet door het college per geval een principiële keuze gemaakt worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing. Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.



## Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen



-  Grenzen bebouwde kom Halfweg-zuid (bron: TopioNL)
-  Grenzen bebouwde kom overige kernen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (bron: TopioNL). Voor deze kernen dienen nog parkeernormen vastgesteld te worden.

## Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid

In deze bijlage staan de CROW parkeerkcijfers vermeld voor de meest voorkomende voorzieningen. Mocht een bouwplan betrekking hebben op een voorziening die niet is opgenomen in de onderstaande lijst dan wordt doorverwezen naar de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' d.d. oktober 2012.

### WONEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,2
appartement/studio <sup>1</sup>	per appartement/studio	1,8
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,7
seniorenwoning <sup>2</sup>	Per woning	1,5
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6
woonhuis <sup>3</sup>	per woning	2,0
woonhuis met maatschappelijke functie (huis-kamerproject)	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0

### WERKEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,1
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
kantoor (met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,6
showroom	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7

### BOODSCHAPPEN EN WINKELN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
detailhandel <sup>4</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0
bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5
bruin- en witgoedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	8,2
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	5,7
Discountsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	7,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m <sup>2</sup> bvo	6,2
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m <sup>2</sup> bvo	5,6
kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
groen-, tuincentrum <sup>5</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7
weekmarkt	m <sup>1</sup> kraam	0,23
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0

<sup>1</sup> gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type woonhuizen (koop en huur)

<sup>2</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een appartement/studio en een aanleunwoning/serviceflat

<sup>3</sup> gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type appartementen (koop en huur)

<sup>4</sup> voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

<sup>5</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum



## MOECA EN VERBLIJFSRECREATIE

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bed en breakfast	per kamer	1,0
café, bar, cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	7,0
discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	20,9
hotel <sup>6</sup>	per 10 kamers	7,9
restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	15,0

## GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
apotheek	per apotheek	3,4
consultatiebureau <sup>7</sup>	per behandelkamer	2,0
dag verzorging gehandicapten	per opvangplaats	0,3
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,3
hospice <sup>8</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,9
religiegebouw	per zitplaats	0,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,6

## ONDERWIJS

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
avondonderwijs	per 10 studenten	6,8
basisschool <sup>9</sup>	per leslokaal	0,8
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
middelbare school	per 100 leerlingen	4,9

## SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	1,2
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	1,4
bioscoop/theater/filmhuis <sup>10</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	9,6
bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,8
dansstudio	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5
kinderboerderij	per ha netto terrein	8,0
fitnesscentrum/-studio/sportschool <sup>11</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	5,6
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkge- bouw	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0
sauna/hammam	100 m <sup>2</sup> bvo	6,7
sporthal/sportzaal <sup>12</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,9
sportveld	per ha netto terrein	20,0
squash-/tennishaal <sup>13</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6

<sup>6</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een 1\* tot en met 5\* hotel

<sup>7</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen

<sup>8</sup> bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

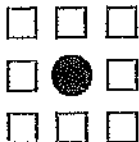
<sup>9</sup> exclusief halen en brengen schoolkinderen

<sup>10</sup> gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

<sup>11</sup> gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

<sup>12</sup> gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

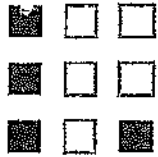
<sup>13</sup> gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennishaal



□□□ **BVA**  
□●□  
□□□ verkeersadviezen  
vormgevers van mobiliteit

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle  
Postbus 40089, 8004 DB Zwolle  
(038) 460 67 47  
www.bvaverkeer.nl | info@bvaverkeer.nl  
KvK 0507 5530

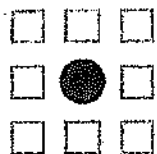
Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)



# Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Visie op parkeren in Halfweg Zuid  
20 januari 2016





## Documentbeschrijving

Titel	Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Ondertitel	visie op parkeren in Halfweg Zuid
Pagina's	39
Publicatienr.	1.463
Verschijningsdatum	20 januari 2016
Auteurs	J. Haveman/M. Ruigrok
Opdrachtgever	Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Contactpersoon	M. Otto

BVA Verkeersadviezen - Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460  
67 47  
*Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligiermoet & Partners) en Leuven (Timenco).*





# Parkeren in Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Visie op parkeren in Halfweg Zuid

20 januari 2016

in opdracht van:  
Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude  
M. Otto



## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
1.1	Vraag naar een integraal parkeerbeleid	- 5 -
1.2	Het proces	- 5 -
1.3	Opbouw parkeerbeleidsplan	- 6 -
2.	Positionering parkeerbeleid	- 7 -
2.1	Het landelijk beleidskader	- 7 -
2.2	Het provinciaal beleidskader	- 7 -
2.3	Het beleidskader omliggende gemeenten	- 7 -
2.4	Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude	- 8 -
3.	Visie op parkeren	- 9 -
3.1	Doelgroepen	- 9 -
3.2	De 3 B's	- 10 -
4.	Parkeerbeleid	- 13 -
4.1	Beleidsregels woongebieden	- 13 -
4.2	Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken	- 19 -
4.3	Beleidsregels specifieke doelgroepen	- 21 -
5.	Parkeren en bouwen	- 26 -
5.1	Aanleiding parkeernormensystematiek	- 26 -
5.2	Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen	- 27 -
5.3	Aanvullende uitgangspunten parkeernormensystematiek	- 29 -
5.4	Toepassen parkeernormensystematiek	- 32 -
5.5	Ontheffingsmogelijkheden	- 34 -
	Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen	- 36 -
	Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid	- 37 -

# 1. Inleiding

---

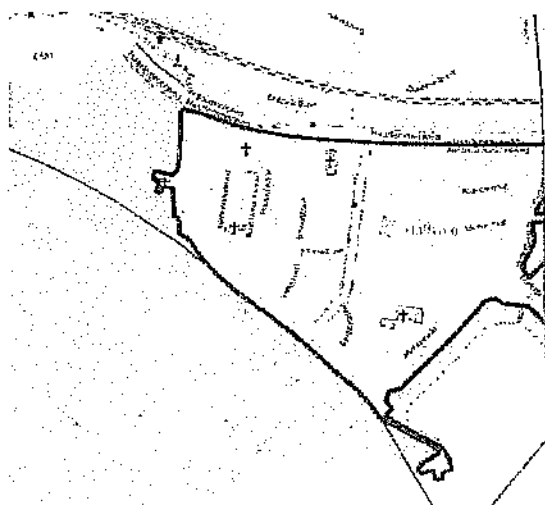
## 1.1 Vraag naar een integraal parkeerbeleid

Binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is op dit moment geen parkeerbeleid geformuleerd. Mede als gevolg van enkele ontwikkelingen, onder andere de realisatie van nieuwbouw en de ombouw van een kerkgebouw naar appartementen binnen de kern Halfweg, neemt de behoefte hieraan wel toe. De gemeente wil helderheid over de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan. Parkeervraagstukken die in hoofdlijnen uiteenvallen in nieuwe ontwikkelingen en in bestaande situaties en dan vooral die bestaande situaties waarin het parkeren een knelpunt is of dreigt te worden.

De gemeente heeft hierbij behoefte aan een praktisch hanteerbare visie waarin de wijze waarop met parkeervraagstukken moet worden omgegaan is aangegeven. Voorliggend parkeerbeleidsplan gaat in op de verschillende keuzes die gemaakt kunnen worden bij het oplossen van de parkeervraagstukken die er spelen in Haarlemmerliede en Spaarnwoude. Welke parkeernormen zijn van toepassing, wanneer is er sprake van een knelpunt en hoe wordt daarmee omgegaan en welke beleidslijn wordt bijvoorbeeld gekozen met betrekking tot vergunninghouders- en betaald parkeren? zijn bijvoorbeeld vragen waarop in dit beleidsplan een antwoord wordt gegeven.

## 1.2 Het proces

Het parkeerbeleid van Haarlemmerliede en Spaarnwoude gaat uit van een relatie tussen problemen, randvoorwaarden, lange termijn visie, beleidsdoelen en de uiteindelijk te hanteren instrumenten. Dit parkeerbeleidsplan geeft op hoofdlijnen aan waar Haarlemmerliede en Spaarnwoude wil staan op het gebied van parkeren. Voorliggend beleidsplan heeft uitsluitend betrekking op het gebied dat wordt aangemerkt als Halfweg-zuid. Dit is het oostelijke gedeelte van Halfweg ten zuiden van de N200 (dus zonder het Sugar City terrein en omgeving). De omvang van dit gebied is in figuur 1 aangegeven.



Figuur 1: Omvang beleidszone Halfweg-zuid

In het vervolg op het parkeerbeleidsplan zal een uitvoeringsplan worden opgesteld waarin de te nemen maatregelen concreet benoemd en geprioriteerd worden. Om het uitvoeringsprogramma te kunnen opstellen, zal er begin 2016 een parkeeronderzoek voor het gehele gebied van Halfweg Zuid worden uitgevoerd. Het parkeeronderzoek geeft in detail waar en in welke mate er parkeerhinder aanwezig is. Met behulp van de uitkomsten van het parkeeronderzoek kan ook onderbouwt worden wat de effecten zullen zijn van verschillende typen maatregelen.

### 1.3 Opbouw parkeerbeleidsplan

Voorliggend parkeerbeleidsplan heeft uitsluitend betrekking op de kern Halfweg-zuid en heeft om deze reden vooral betrekking op de parkeersituatie in woongebieden. In hoofdstuk 2 gaan wij in op de positionering van het parkeerbeleid binnen de kaders van hogere overheden. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het parkeerbeleid aan de orde, waarna in hoofdstuk 4 het parkeerbeleid voor Halfweg-zuid wordt beschreven. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de parkeernormen die voor Halfweg-zuid van toepassing zijn en op de wijze waarop deze moeten worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen.



## **2. Positionering parkeerbeleid**

---

Beleidsmatig is parkeerbeleid een taak van gemeenten. Het parkeerbeleid staat echter niet op zichzelf, maar dient te worden afgestemd met andere beleidsterreinen en bovenliggend beleid. Dit hoofdstuk schetst in het kort het landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader om de positie van het gemeentelijk parkeerbeleid te illustreren en de randvoorwaarden (het kader) te schetsen.

### **2.1 Het landelijk beleidskader**

Mobiliteit hoort bij een moderne samenleving. Het is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie en het geeft mensen de kans om zich te ontwikkelen en te ontspannen. Er wordt uitgegaan van het principe: "decentraal wat kan, centraal wat moet". De uitwerking en uitvoering van het verkeersbeleid wordt grotendeels gedecentraliseerd naar provincies. Structuurplannen van de provincie dienen derhalve optimaal te worden afgestemd met de plannen van de gemeenten om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen. Parkeren is één van de onderwerpen die decentraal (op provinciaal en gemeentelijk niveau) moeten worden uitgewerkt. Afstemming met de omliggende regio is hierbij gewenst.

### **2.2 Het provinciaal beleidskader**

De organisatie van het parkeren is een van de mogelijkheden van gemeenten om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden en daarmee de problematiek van de stadspoorten op te lossen. Het hanteren van dit beïnvloedingsinstrument kan van invloed zijn op de omvang van de problematiek. De stedelijke centra kunnen om hun bereikbaarheid te blijven garanderen niet zonder een parkeerbeleid. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen volgens het PVVP 2007 voor bijvoorbeeld woonwerkverkeer en winkelverkeer impulsen worden gegeven voor een meer afgewogen vervoermiddelkeuze en routekeuze.

De parkeervraag moet binnen het plangebied van werklocaties worden opgelost, zodat omliggende gebieden niet worden geconfronteerd met de gevolgen van parkeerproblemen rond deze locaties. De omvang van de parkeervoorzieningen moet verder zijn gebaseerd op realistische schattingen van de parkeerbehoefte. De invulling van het parkeerbeleid is echter een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Afstemming van parkeerbeleid op stadsregionaal niveau is van wezenlijk belang om regionaal tot een consequente en uniforme inzet van het parkeerinstrument te komen. Het gaat dan vooral om de omvang van de voorzieningen, de parkeertarieven en de parkeergeleiding.

### **2.3 Het beleidskader omliggende gemeenten**

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude kent een aantal buurgemeenten. Voor het parkeerbeleid in Halfweg-zuid is echter alleen de gemeente Haarlemmermeer aangrenzend en van belang. De gemeente Haarlemmermeer heeft het parkeerbeleid verankerd in het Deltaplan Bereikbaarheid (januari 2012). Het parkeerbeleid is in hoofdstuk 8 van genoemd plan opgenomen. Uitgangspunt van de gemeente Haarlemmermeer is dat het parkeren niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het parkeerbeleid heeft als hoofddoelen:

- het bevorderen van de bereikbaarheid van voorzieningen;

- toepassen van geschikte parkeernormen voor de diverse woon- en werkgebieden;
- zorgen voor een acceptabele parkeerdruk (verhouding vraag en aanbod);
- helder informeren over de parkeermogelijkheden (parkeerverwijzing).
- het terugdringen van objectieve parkeeroverlast in woonwijken om de leefbaarheid bevorderen:
  - niet teveel blik op straat (aanzicht);
  - geen ongewenst (illegaal) parkeergedrag.

In het beleidsplan zijn over diverse parkeeraspecten beleidsregels opgenomen. Voor Halfweg-zuid is vooral het beleid in Zwanenburg van belang. In deze kern wordt alleen in het centrumgebied een mild reguleringsbeleid (parkeerschijfzone, maximaal 2 uur met ontheffingen voor bewoners) gevoerd.

Om de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen vaststellen hanteert de gemeente Haarlemmermeer parkeernormen. Deze parkeernormenmethodiek, die oorspronkelijk ook in het deltaplan was opgenomen, is in 2013 na het verschijnen van de nieuwe CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', herzien. De normenmethodiek is nu opgenomen in het Handboek parkeernormen Haarlemmermeer.

#### 2.4 Het beleidskader Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Zoals in de inleiding al is aangegeven beschikt de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude momenteel niet over een beleidsplan inzake het parkeren binnen het gemeentelijke grondgebied. Ook is er geen mobiliteitsplan waarin randvoorwaarden of beleidsuitgangspunten over de parkeersituatie zijn opgenomen. Alleen in de APV van de gemeente zijn enkele voorwaarden beschreven, die dan vooral betrekking hebben op het parkeren van grote en zicht belemmerende voertuigen en op recreatievoertuigen. Voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen betekent dit dat er geen kader is waarop kan worden getoetst, waardoor telkens ad hoc beslissingen moeten worden genomen die ook weer telkens aan discussie onderhevig zijn omdat een kader ontbreekt. In voorliggend parkeerbeleidsplan wordt het kader geschetst voor (vrijwel) alle parkeervraagstukken.



## 3. Visie op parkeren

---

Om een helder beleidsplan te krijgen bestaat de visie uit twee basisonderdelen. Het gaat hierbij om de verschillende typen parkeerders samen te vatten in de groepen: bezoekers, werknemers en bewoners en om de wijze waarop met het organiseren van het parkeren wordt omgegaan. Hierbij hanteren wij in de volgorde van maatregelen de 3B benadering. Benutten, Beprijzen, Bouwen. Feitelijk kan voor deze drie B's nog een vierde worden geplaatst. De B van beïnvloeden, maar hiervoor bestaan binnen Halfweg-zuid, dat overwegend woongebied is, weinig mogelijkheden.

### 3.1 Doelgroepen

Het beleid dat de gemeente wil voeren is erop gericht om de verschillende doelgroepen op de daarvoor meest gewenste locaties te laten parkeren. Dat wil zeggen dat kort parkerende winkelbezoekers op beperkte afstand van hun voorziening moeten kunnen parkeren. Bewoners op acceptabele afstand van hun bestemming (woning) en hetzelfde geldt voor de werknemers (maar dan arbeidsplaats). Omdat iedere doelgroep eigen parkeergedrag en daarmee parkeerwensen kent, zijn de doelgroepen de kern van ieder parkeervraagstuk. Het parkeergedrag is afhankelijk van het parkeermotief en de locatie waar de bestemming ligt.

Iedere doelgroep heeft andere parkeerwensen. Zoals al aangegeven willen bezoekers die de auto gebruiken voor dagelijkse boodschappen en daarmee vaak een korte parkeerduur hebben dicht bij hun bestemming parkeren. Terwijl winkelend publiek en werknemers een andere verblijfsduur hebben en daarmee ook ander parkeergedrag vertonen. Omdat er binnen de hoofdgroepen nog verschillend gedrag is te onderscheiden, hanteren wij in dit beleidsplan de volgende groepsindeling.

#### Bezoekers

- Kortparkerende bezoekers zijn bezoekers die slechts gedurende beperkte tijd (kortere dan 1 a 2 uur) ergens willen parkeren. Dit zijn overwegend de bezoekers die boodschappen doen bij winkels (supermarkten, bakker, slager, drogist et cetera) of anderszins een kort bezoek brengen (pinnen o.i.d.). Vanwege de korte verblijfsduur willen deze bezoekers parkeren in de directe omgeving en eenvoudig een parkeerplaats kunnen vinden.
- Langparkerende bezoekers zijn bezoekers van voorzieningen. Het gaat hierbij meestal om bezoekers van (verschillende) winkels (funshoppen) of bezoekers met zakelijke bezoekmotieven. Voor deze groep parkeerders is de afstand van de parkeerplaats tot de uiteindelijke bestemming minder van belang en spelen andere aspecten een belangrijkere rol. Het goed kunnen bereiken van de parkeervoorziening, het veilig kunnen stallen van het voertuig, goede verbindingen (looproutes of andersoortig transport) en geen gehaast gedrag door (bij betaald parkeren) vooraf te moeten betalen zijn hierbij relevante aspecten.
- Bezoekers van bewoners vertonen min of meer hetzelfde gedrag als de kort- en lang parkerende winkelbezoekers. Over het algemeen zullen deze bezoekers, als er sprake is van een bezoek met beperkte duur, in de directe omgeving willen parkeren, zeker als de bezoekers minder mobiel zijn. Maar daarnaast zijn er ook de bezoekers met een langere verblijfsduur, deze zijn over het alge-

meen wel bereid om hun voertuig op grotere afstand te parkeren en naar hun bestemming te lopen.

#### **Bewoners**

- Bewoners willen graag dicht bij hun woning parkeren. Soms is dat mogelijk op eigen terrein, maar in veel gevallen dient ook op de openbare weg te worden geparkeerd. Bewoners vinden het om meerdere redenen prettig om dicht bij huis te kunnen parkeren. Toezicht op hun voertuigen, beperkte loopafstand en mogelijkheden om eenvoudig te laden en te lossen zijn aspecten die bewoners belangrijk vinden. Over het algemeen parkeren bewoners langdurig, maar in de huidige samenleving is er sprake van veel ritten per dag, waardoor ook bewoners over de dag gezien verschillend parkeergedrag vertonen. Het meest constante gedrag is in de nachtperiode, waarin de meeste bewoners thuis zijn en hun voertuig bij de woning geparkeerd staat. De nachtperiode is voor deze groep parkeerders overwegend maatgevend en op dat moment dient er voldoende parkeercapaciteit ter beschikking te zijn. In het algemeen zijn bewoners niet bereid om te betalen voor een parkeerplaats, maar dit is wel afhankelijk van de locatie waar de woning zich bevindt.

#### **Werknemers/Ondernemers**

- Werknemers hebben belang bij parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand tot hun bestemming, waarvoor bij voorkeur niet betaald hoeft te worden. Vanwege de overwegend langere verblijfs-tijd vormt een wat grotere afstand tot de bestemming geen probleem, vooral niet als er niet betaald hoeft te worden. De werknemers zijn voor het overige vergelijkbaar met de lang parkerende bezoekers. Kwaliteit van parkeren en routes naar de bestemming zijn hierbij belangrijk.
- Ondernemers hebben in tegenstelling tot de werknemers een sterke behoefte om dicht bij hun winkel of bedrijf te parkeren. Enerzijds is dit gemak, anderzijds soms ook nodig voor de bedrijfsvoering, bijvoorbeeld het veelvuldig bezorgen van artikelen. In de gevallen dat dichtbij de bestemming parkeren niet noodzakelijk is, zijn ondernemers ook wel geneigd om een parkeerplaats op grotere afstand te accepteren, zeker wanneer dit een verbetering van de parkeersituatie voor klanten nabij de bestemming met zich meebrengt.

### **3.2 De 3 B's**

In de vorige paragraaf zijn de doelgroepen beschreven. Het laten parkeren van deze doelgroepen op de juiste en meest gewenste locaties wordt georganiseerd aan de hand van de 3B benadering. Benutten, Beprijzen Bouwen. Deze volgorde wordt zowel gehanteerd bij het organiseren van parkeren als het oplossen van knelpunten.

Allereerst wordt er naar gestreefd de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te benutten. Dat kan zijn in plaats en tijd om daarmee dubbelgebruik zo optimaal mogelijk te maken. Als dit niet 'vanzelf' gaat kan het parkeren worden 'beprijsd'. Hiermee wordt niet alleen betaald parkeren bedoeld, maar ook andere vormen van regulering (bijvoorbeeld parkeerschijfzone). De derde B staat voor bouwen of wel het realiseren van extra parkeercapaciteit. Dit wordt uiteraard alleen gedaan indien mogelijk en als het toepassen van de andere B's geen oplossingen hebben geboden.





### **B1. Het benutten van de beschikbare parkeercapaciteit**

De eerste stap is om te proberen de bestaande parkeercapaciteit optimaal te laten benutten. In veel gevallen is hiervan geen sprake. Voertuigen staan nog weleens fout geparkeerd, waardoor een deel van de capaciteit niet kan worden gebruikt. Soms is dit overigens het gevolg van de (te krappe) inrichting van de parkeervakken. Daarnaast kan het zo zijn dat parkeerlocaties niet volledig openbaar zijn, maar horen bij voorzieningen. Ten slotte kan de ligging van de voorziening ten opzichte van de bestemming niet aantrekkelijk genoeg zijn. Vaak als gevolg van de (te grote) afstand tot de bestemming of doordat de kwaliteit van de looproute te wensen over laat.

De inrichting van woonwijken is niet altijd optimaal met betrekking tot het parkeren. Door kleine aanpassingen aan de inrichting te doen kan de parkeercapaciteit soms fors worden uitgebreid. Het gaat dan niet direct om het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen, maar in de vorm van herprofilering. Hiermee kunnen capaciteitsproblemen worden opgelost. Het ligt voor de hand deze maatregelen zoveel als mogelijk te combineren met groot onderhoud of herstructureringen van wijken. Daarnaast blijkt in de praktijk dat parkeervoorzieningen op eigen terrein, (garages, carports en opritten) niet goed worden gebruikt. Het stimuleren van het gebruik van de parkeervoorzieningen op eigen terrein kan ook een bijdrage leveren aan het oplossen van parkeerproblemen.

Dit kan door middel van communicatie en/of regelgeving.

### **B2. Het Beprijzen / reguleren**

Bekend is dat parkeerproblemen zich veelal voordoen in de wat oudere woonwijken. Ten tijde van het realiseren van de infrastructuur binnen deze wijken was het autobezit veel lager. In veel van deze wijken is onvoldoende parkeercapaciteit aanwezig, doordat het autobezit is toegenomen. Meestal kan weinig worden gedaan aan deze problemen, anders dan herinrichting of het bijbouwen van parkeerruimte en eventueel beter benutten van privé-parkeervoorzieningen. Maar als de problemen binnen deze gebieden worden veroorzaakt door parkeerders die geen bestemming hebben in het gebied, dan dient in eerste instantie te worden ingegrepen door beprijzing of regulering (blauwe zone of vergunningensysteem). Het doel hiervan is om wijkvreemd verkeer te dwingen om op een andere locatie te gaan parkeren. We moeten hierbij wel bedenken dat deze maatregelen zullen leiden tot verdrijving. In alle gevallen moet dan ook in ogenschouw worden genomen dat het verdrijvingseffect niet mag leiden tot een verschuiving van het probleem. Positief bijeffect van regulering kan zijn dat bewoners van het gebied meer op eigen terrein gaan parkeren.

### **B3. Bouwen**

Zoals uit de volgorde al blijkt is bouwen de laatste stap in het maatregelenproces. Er wordt alleen parkeercapaciteit bijgebouwd als het beter benutten en regulering niet hebben geleid tot het gewenste parkeergedrag. Het parkeerbeleid moet ertoe leiden dat de bestaande parkeercapaciteit optimaal wordt benut en de doelgroepen op de juiste locaties parkeren. Voor de oudere woonwijken geldt vaak dat bouwen de enige oplossing lijkt. Maar vaak zal de realisering van extra parkeerruimte lastig zijn en/of zeer kostbaar, omdat het parkeren plaats moet vinden in gebouwde voorzieningen. Noodgedwongen wordt daarom vaak gekeken naar de mogelijkheden op maaiveld. Het realiseren van extra parkeercapaciteit binnen deze wijken mag echter niet al te zeer ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.





## 4. Parkeerbeleid

---

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid verder uitgewerkt. De in het vorige hoofdstuk geformuleerde uitgangspunten lopen hierbij als een rode draad door het beleidsplan. Bij het parkeerbeleid zoals dat in dit hoofdstuk verder aan de orde komt, wordt onderscheid gemaakt in verschillende deelgebieden en gebruikersgroepen. Omdat Halfweg-zuid nagenoeg volledig woongebied is, zijn de beleidsregels dan ook vooral gericht op de woonwijken.

### 4.1 Beleidsregels woongebieden

#### ● *Algemeen*

In wijken, buurten en straten waar gewoon wordt, staan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid centraal. De ene bewoner vindt het prettig om de auto dicht bij huis te parkeren, de ander ziet liever meer groen en/of bijvoorbeeld speelvoorzieningen en is dan ook bereid om de auto op enige afstand van de woning te parkeren. Kortom het parkeren in woonwijken is een element waar verschillende meningen over bestaan. Binnen de beleidsregels wordt getracht om een evenwicht te vinden tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In woonwijken is er vaak sprake van verschillende typen parkeervoorzieningen. Er kan bijvoorbeeld op straat (langs het trottoir) geparkeerd worden, maar er kunnen ook aangelegde parkeervoorzieningen aanwezig zijn. Sommige woningen hebben tevens de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein, bijvoorbeeld in de vorm van een garage, carport, oprit of een combinatie van het voorgaande. Een deel van de bewoners parkeert hun voertuig dan ook (vaak) op eigen terrein.

#### **Algemene beleidslijn voor woonwijken (bestaand en nieuw)**

Bewoners moeten hun voertuig op aanvaardbare afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij wordt een afstand van 100 meter tussen woning en parkeervoorziening als acceptabel beschouwd.

Vooral in bestaande woonwijken kan het voorkomen dat het aantal te parkeren voertuigen hoog is ten opzichte van het beschikbare aantal parkeervoorzieningen (hoge bezettingsgraad). Dit is vaak het geval in 'oudere' woonwijken. Ten tijde van de realisatie van deze woonwijken was het autobezit kleiner en was er minder behoefte aan parkeercapaciteit dan in de huidige situatie.

#### **Parkeerverlast bestaande woonwijken**

Bij structurele parkeerverlast (bezettingsgraad > 100% op meerdere momenten per week) zal onderzoek plaatsvinden naar de oorzaak van de parkeerverlast. Afhankelijk van de oorzaak kunnen maatregelen worden getroffen.

Mocht er uit het, in het kader van het uitvoeringsprogramma, nog uit te voeren parkeeronderzoek blijken dat er een structureel te kort aan parkeerplaatsen is, dan zal eerst gekeken worden of een betere benutting van bestaande voorzieningen mogelijk is. Deze betere benutting kan mogelijk

ook afgedwongen worden door regulering (blauwe zones of parkeervergunningen) of als uiterste instrument de inzet van betaald parkeren. Als bovenstaande benuttings- en reguleringsmaatregelen geen uitkomst bieden of geen draagvlak hebben dan komt het realiseren van extra parkeercapaciteit in beeld. Hierbij dienen onder meer de mogelijkheden van centrale parkeervoorzieningen onderzocht te worden. Ook zou afhankelijk van de geconstateerde overlast onderzocht moeten worden of er op inbreidingslocaties ruimte is voor extra parkeergelegenheden. Acceptabele loopafstanden zijn hierbij altijd kaderstellend.

Bij nieuw te ontwikkelen woningen/woonwijken geldt dat de benodigde parkeerruimte onderdeel uitmaakt van de planvorming. In de benodigde parkeerruimte kan worden voorzien door parkeren op eigen terrein en/of in de openbare ruimte. De parkeervraag van de bezoekers dient altijd in het openbare gebied te worden gehonoreerd.

#### • *Bestaande woongebieden*

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen in bestaande woonwijken uit te breiden zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid in de bestaande woonwijken zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven. Onderstaand zijn de beleidslijnen voor de bestaande woongebieden beschreven:

1. Bewoners moeten op redelijke afstand van hun woning kunnen parkeren. Hierbij moet geaccepteerd worden dat geen garantie kan worden gegeven dat een parkeerplaats 'voor de deur' aanwezig is;
  - Een loopafstand van 100 meter wordt als acceptabel beschouwd;
2. Maatregelen ten behoeve van het parkeren zullen pas worden overwogen wanneer de bezettingsgraad in een gebied structureel hoger ligt dan 100%. Met structureel wordt bedoeld dat de bezettingsgraad op meerdere (vier) momenten in de week (zowel in het weekend als doordeweeks) hoger ligt dan 100%;
  - De gemeente voert een actieve monitoring uit op het functioneren van het parkeren in woongebieden. Daartoe zal in 2016 ten behoeve van het uitvoeringsprogramma een parkeeronderzoek voor de gehele kern Halfweg Zuid uitgevoerd worden;
  - Daarna zal dit onderzoek naar verwachting periodiek om de 5 jaar worden herhaald.
3. Parkeren op het trottoir en andere ongewenste plaatsen kan door fysieke maatregelen worden tegengegaan.



#### • *Parkeerproblematiek bestaande woonwijken*

De oorzaak van eventueel aanwezige parkeerproblemen kan drieledig zijn:

- Bewoners maken niet of nauwelijks gebruik van parkeervoorzieningen op eigen terrein. Het kan bijvoorbeeld voorkomen dat alle parkeervoorzieningen op straat bezet zijn, maar dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein beperkt worden benut.
- Er is sprake van onevenwichtig gebruik van de parkeervoorzieningen in de wijk. Dit houdt in dat er bijvoorbeeld sprake is van 'overloop' uit een nabijgelegen gelegen gebied of van een bestemming met een andere functie dan wonen.
- Het aantal parkeervoorzieningen in een woonwijk is te beperkt ten opzichte van het autobezit in de wijk.

De maatregelen voor het verminderen van deze problemen zijn afhankelijk van de problematiek en verschillen om deze reden:

#### *Beperkt gebruik parkeervoorzieningen op eigen terrein*

In situaties waarbij de parkeerdruk in de openbare ruimte structureel hoog is, maar er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de parkeervoorzieningen op eigen terrein, worden in principe geen aanvullende parkeermaatregelen getroffen. Aan de hand van een parkeeronderzoek zal worden bepaald in welke mate de privé-parkeervoorzieningen worden gebruikt. Opgemerkt wordt dat dit voor garages bij woningen en garageboxen vaak moeilijk is vast te stellen. Daarom wordt naast het onderzoek ook een parkeerbalans voor de betreffende buurt/wijk opgesteld. Aan de hand van beide methoden wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate alle beschikbare parkeervoorzieningen worden gebruikt. Als blijkt dat het parkeerprobleem kan worden opgelost door betere benutting van de privé-parkeervoorzieningen zal een informatiebrief in de buurt worden verspreid. In het uiterste geval zal worden overgegaan tot het reguleren van parkeren.

De beschikbaarheid van het aantal parkeervoorzieningen in de openbare ruimte wordt bepaald op basis van het daadwerkelijk beschikbaar aantal parkeervoorzieningen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de mogelijkheden van het parkeren langs de rijbaan.

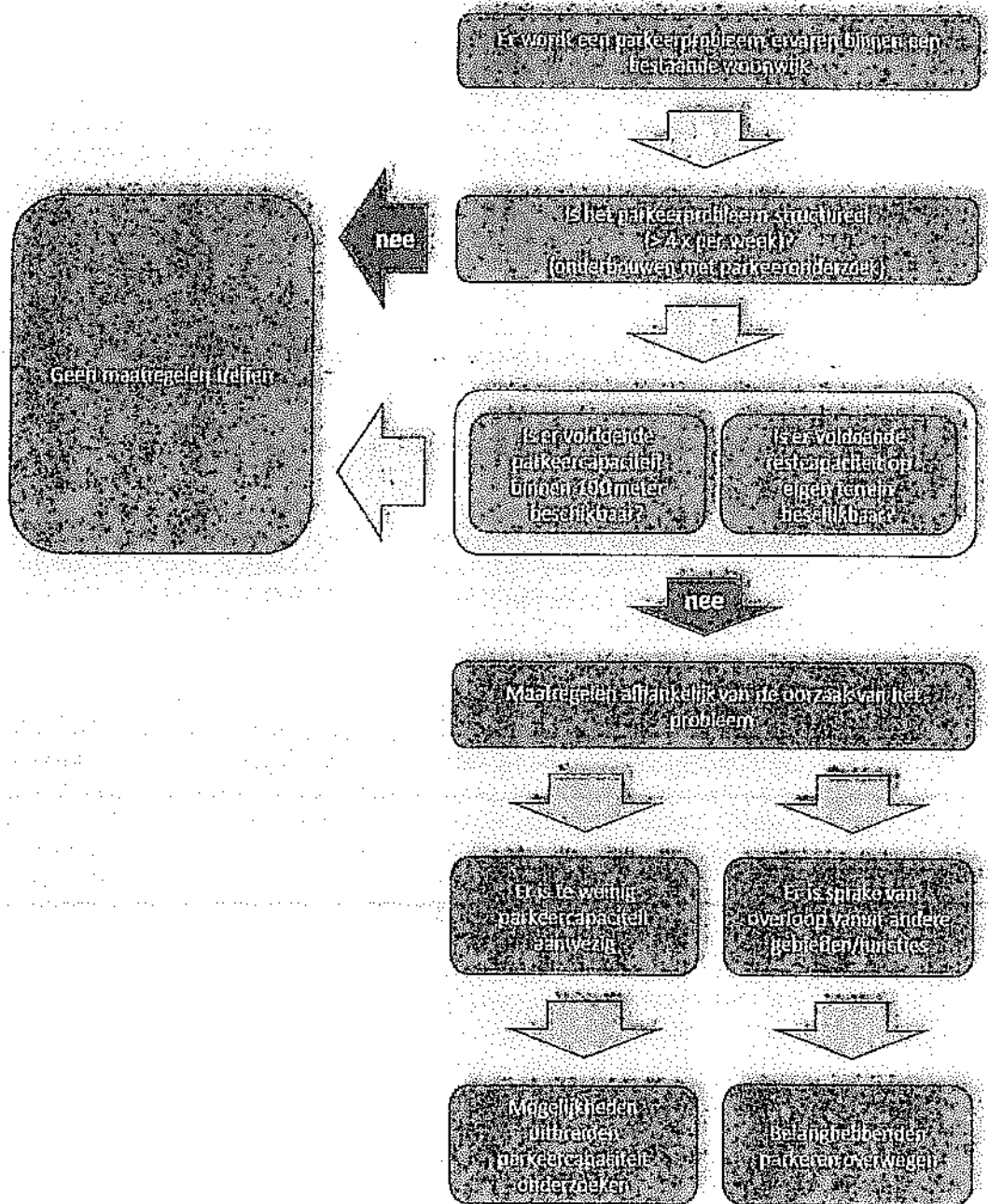
#### *Onevenwichtig gebruik parkeervoorzieningen*

Indien uit onderzoek blijkt dat de parkeervoorzieningen in een bestaande woonwijk onevenwichtig worden gebruikt, kan worden besloten tot het reguleren van parkeren en/of het invoeren van belanghebbenden parkeren. Bij het instellen van belanghebbenden parkeren zal de prioriteit liggen bij het bewonersparkeren en vervolgens zakelijk belanghebbenden, bezoekers en werknemers.



*Te beperkt aantal parkeervoorzieningen (geen onevenwichtig gebruik)*

Wanneer de oorzaak van de parkeerproblematiek in een bestaande woonwijk het tekort aan parkeervoorzieningen betreft, zonder dat deze parkeervoorzieningen onevenwichtig worden gebruikt, zal worden onderzocht of het mogelijk is de parkeercapaciteit uit te breiden. Het uitbreiden van de parkeercapaciteit wordt zoveel mogelijk gecombineerd met herinrichtings-/rioleringswerkzaamheden. Hiermee kunnen de kosten voor het uitbreiden van het aantal parkeervoorzieningen worden beperkt. Indien dit niet mogelijk is, zal worden gekeken of extra parkeervoorzieningen, met geringe financiële middelen, kunnen worden aangelegd. In figuur 2 zijn de beleidsregels in een stroomschema weergegeven.



Figuur 2: Stroomschema parkeerproblemen bestaande woonwijken

Bovengenoemde maatregelen zullen alleen worden overwogen wanneer 'alle' parkeervoorzieningen (inclusief parkeervoorzieningen op eigen terrein) structureel vol staan.

• *Reconstructie/Herstructurering woonwijken*

In het geval van herstructurering of reconstructiewerkzaamheden in woonwijken, wordt, indien blijkt dat het autobezit in de wijk groter is dan het aantal beschikbare parkeervoorzieningen, onderzocht of het aantal parkeervoorzieningen op een acceptabel niveau gebracht kan worden. Getracht wordt het aantal parkeerplaatsen (minimaal) in overeenstemming te brengen met de huidige parkeervraag. De huidige parkeervraag zal worden vastgesteld aan de hand van een parkeeronderzoek op de maatgevende momenten. Ook bij herstructurering geldt dat eerst de parkeervoorzieningen op eigen terrein moeten worden benut en er geen sprake mag zijn van oneigenlijk gebruik. Pas als aan deze beide voorwaarden is voldaan (analoog aan de problematiek in bestaande woonwijken), zal uitbreiding van de parkeercapaciteit worden overwogen. Beperkende factor hierin is de fysieke beschikbare ruimte. Bij reconstructiewerkzaamheden in woonwijken kan vaak met relatief beperkte financiële middelen het parkeerarsenaal worden uitgebreid.

Het parkeren in oudere woonwijken is in het algemeen gebaseerd op de parkeernormering die destijds gold. Gezien het toegenomen autobezit in de afgelopen jaren, zijn deze parkeernormen voor een groot deel achterhaald. Hierom is het wenselijk om bij reconstructiewerkzaamheden in wijken het aantal parkeervoorzieningen te optimaliseren.

Hierbij moet opgemerkt worden dat de structuur van en de beperkte beschikbare ruimte in sommige wijken zodanig is dat het op niveau brengen van de parkeervoorzieningen niet altijd mogelijk is. Ook speelt hierbij een samenspel met de ruimtelijke en 'groene' invulling een rol.

#### • *Tuinparkeren*

Niet alle woningen hebben de beschikking over een parkeervoorziening op eigen terrein. In sommige gevallen is het mogelijk om alsnog een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren in de vorm van bijvoorbeeld een garage/carport en/of oprit: tuinparkeren. Dit kan bijvoorbeeld aan de zijkant van de woning, maar ook in de voortuin. Tuinparkeren kan echter ook het aanzien van een straat verminderen en het aantal beschikbare parkeerplaatsen aan de weg doen afnemen. Daarom zijn de volgende beleidsregels voor het tuinparkeren opgesteld.

Het tuinparkeren wordt toegestaan indien:

- Het bestemmingsplan dit toelaat;
- De APV dit toelaat;
- Dit leidt tot extra parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie.

Het parkeren in de voortuin wordt in individuele gevallen niet toegestaan. Wanneer bij meer dan 50% van het aantal woningen in een rij het parkeren in de voortuin gewenst is vanuit de bewoners, kan dit worden overwogen indien dit het uiterlijk aanzien van de straat niet aantast.





#### • *Te ontwikkelen woonwijken*

In nieuw te ontwikkelen woonwijken is ruimte voor het parkeren vaak 'dure' ruimte. Ruimte voor het parkeren in openbaar gebied kan niet op een andere wijze worden uitgegeven. Daarnaast kan het parkeerbeleid in nieuwe woonwijken ook bijdragen aan de leefbaarheid en veiligheid in woonwijken. De benodigde parkeerruimte in nieuwe woonwijken kan zowel op eigen terrein als in de openbare ruimte worden gerealiseerd. De benodigde parkeerruimte wordt bepaald door het hanteren van de parkeernormen zoals deze in bijlage 2 zijn opgenomen.

Bij de ontwikkeling van nieuwbouwplannen gelden de volgende beleidsregels:

1. Voor wonen worden de parkeercijfers gehanteerd zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. Het parkeren ten behoeve van bewoners kan plaatsvinden op eigen terrein of in de openbare ruimte;
3. Het parkeren van bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte;
4. Waar mogelijk en/of wenselijk wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor verschillende functies toegepast.

## 4.2 **Beleidsregels parkeren bij voorzieningen in woonwijken**

#### • *Algemeen*

Naast voorzieningen op bedrijventerrein liggen ook diverse voorzieningen in woonwijken. Te denken valt aan winkels, kantoren, huisartsenpraktijk en scholen. Deze voorzieningen hebben ook een bepaalde parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte leidt vaak tot een hogere parkeerdruk in de woonwijken. Voor voorzieningen gelegen in woonwijken geldt dat op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte moet worden voorzien.

#### **Algemene beleidslijn**

Bestaande en nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken (zoals winkels, kantoren, scholen) moeten in principe in hun eigen parkeerbehoefte voorzien.

Bij bestaande voorzieningen is het voorzien in de eigen parkeerbehoefte vaak lastig. Deze voorzieningen zijn vaak al geruime tijd aanwezig in de woonwijk en gebruiken (een deel van) de openbare ruimte. In deze paragraaf komen zowel de beleidsregels voor bestaande voorzieningen in woonwijken als voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen in woonwijken aan de orde.

#### • *Bestaande voorzieningen*

De mogelijkheden om parkeervoorzieningen bij voorzieningen uit te breiden in bestaande wijken zijn vaak beperkt. Het parkeerbeleid hieromtrent zal daarom op een pragmatische wijze worden vormgegeven.

1. Bij voorzieningen in woonwijken wordt het parkeren in principe niet gereguleerd;
2. Alleen als er sprake is van overlast voor bewoners, kunnen maatregelen worden overwogen;
3. Andere overlast, zoals een tekort voor bijvoorbeeld werknemers, zal op eigen terrein moeten worden opgelost;
4. Bij uitbreiding, verbouw of het wisselen van functies in woongebieden zullen aanvullende parkeervoorzieningen worden geëist indien de uitbreiding/verbouw (in bruto vloeroppervlak) groter is dan 100 m<sup>2</sup> en de uitbreiding leidt tot een hogere parkeervraag.

Enkele voorzieningen, zoals basisscholen, kennen alleen tijdens bepaalde momenten een grote parkeerbehoefte. Deze grote parkeerbehoefte concentreert zich rond het in- en uitgaan van de school. Het parkeerbeleid ten aanzien van het brengen en halen van kinderen bij basisscholen komt later in deze paragraaf aan bod.

#### • *Nieuw te ontwikkelen voorzieningen*

De algemene beleidslijn bij nieuw te ontwikkelen voorzieningen is dat het parkeren in principe op eigen terrein moet worden gefaciliteerd. Op basis van parkeernormen wordt de benodigde parkeerbehoefte bepaald.

1. Voor nieuw te ontwikkelen voorzieningen gelden de parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in bijlage 2 van dit beleidsplan;
2. De parkeervraag die de voorzieningen oproepen dient op eigen terrein te worden opgelost;
3. Wanneer na verloop van tijd blijkt dat de vraag naar parkeerruimte groter is dan het aanbod, ligt de verantwoordelijkheid om de parkeervoorzieningen uit te breiden bij het betreffende bedrijf/voorziening en/of kan waar mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen worden toegepast.

● **Schoolomgevingen**



Bij veel (basis)scholen leidt het brengen en halen van kinderen tijdens het in- en uitgaan van de school tot chaotische situaties. Veel kinderen worden met de auto gebracht en gehaald, terwijl er vaak maar beperkte parkeerruimte beschikbaar is. In sommige gevallen kan de situatie rond het in- en uitgaan van de school leiden tot klachten van omwonenden. Het is dan ook zaak om de overlast bij bestaande scholen zoveel mogelijk te beperken en bij nieuw te bouwen scholen zoveel mogelijk in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

*Bestaande locaties*

In bestaande situaties kan, zoals vermeld, het brengen en halen van kinderen tot overlast leiden voor bijvoorbeeld bewoners. Maar ook kan bijvoorbeeld de doorstroming of de verkeersveiligheid in het geding komen. Er zijn enkele klachten bekend bij bestaande schoollocaties, het is daarom wenselijk om deze locaties nader te bekijken. Hierbij geldt echter dat de klachten hoofdzakelijk worden veroorzaakt door begeleiders van de schoolgaande kinderen zelf. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude neemt daarom het uitgangspunt in dat problemen tijdens het halen en brengen in eerste instantie een zaak is tussen ouders en schoolleiding. Als er sprake is van objectieve verkeersonveiligheid of een ongevallenc concentratie bij de school, dan zal de gemeente een actieve rol spelen in de oplossing van het verkeersveiligheidsprobleem.

*Nieuwe locaties*

Bij nieuwbouw van een (brede)school zal aan de parkeernorm moeten worden voldaan. Daarbij geldt dat de parkeerbehoefte van zowel de leerkrachten als van de begeleiders van schoolgaande kinderen tijdens het halen en brengen zoveel mogelijk op eigen terrein moet worden opgevangen. Ook hier kan worden ingezet op bijvoorbeeld gedragsverandering, zodat meer kinderen, anders dan met de auto, worden gebracht en gehaald. Spreiding van de schooltijden van dicht bij elkaar gevestigde scholen (o.a. brede school) kan hierin ook een rol spelen.

**4.3 Beleidsregels specifieke doelgroepen**

● *Algemeen*

Diverse groepen en personen zijn sterk afhankelijk van de auto. Dit kan zijn om zakelijke redenen, maar ook om sociale en maatschappelijke redenen. De algemene beleidslijn is om terughoudend om te gaan met de aanleg en/of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen. Het reserveren van parkeerplaatsen houdt in dat de betreffende parkeerplaats nog slechts toegankelijk is voor 'die' specifieke doelgroep/persoon. Hierdoor kan de parkeerdruk op de overige parkeervoorzieningen in de buurt toenemen.

**Algemene beleidslijn**

Met de aanleg van of het reserveren van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen wordt terughoudend omgegaan. Er zijn mogelijkheden om

parkeerplaatsen te reserveren voor onderstaande doelgroepen:

- Zakelijk belanghebbenden;
- Gehandicapten (algemeen);
- Gehandicapten (bij woning);
- Elektrische voertuigen.

#### • *Zakelijk belanghebbenden*

Zakelijke commerciële diensten/instellingen/personen hebben geen recht op een gereserveerde parkeerplaats. Verzoeken hiertoe zullen worden geweigerd. Beroepsgroepen in de medische sector kunnen in bepaalde gevallen wel in aanmerking komen voor een gereserveerde parkeerplaats. Hierbij valt te denken aan huisartsen met een praktijkruimte. In dringende gevallen moet een arts direct de beschikking kunnen hebben over een auto. In onderstaande gevallen kan worden overwogen om een parkeerplaats in de openbare ruimte te reserveren:

1. De parkeerdruk in de directe omgeving van de praktijkruimte is hoger dan 70%;
2. Bij de praktijk is geen mogelijkheid tot het realiseren van een parkeergelegenheid op eigen terrein.

#### • *Gehandicaptenparkeren*

##### *Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij openbare voorzieningen*

Minder validen kunnen vaak een beperkte afstand lopend overbruggen. Hierom is het wenselijk om bij publieksaantrekkende voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen/te reserveren. De richtlijnen van de CROW publicatie 337 Richtlijn toegankelijkheid, worden hierbij als uitgangspunt genomen.

##### *Gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen bij woningen*

Ook in de woonomgeving zijn minder validen gebaat bij een parkeervoorziening dicht bij hun woning. Voor minder validen wordt daarom de mogelijkheid geboden om een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken) aan te vragen. Hier zijn echter wel bepaalde voorwaarden aan verbonden:

De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart B (bestuurders);

1. Er is geen parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig;
2. Er kan niet op redelijke wijze een parkeervoorziening op eigen terrein worden aangelegd;
3. Er is binnen 100 meter vanaf de woning een mogelijkheid om een bestaande parkeerplaats te reserveren;
4. Er zijn, met uitzondering van de te reserveren parkeerplaats voldoende parkeervoorzieningen aanwezig voor algemeen gebruik.



Er wordt bewust voor gekozen om personen met een 'passagiers' gehandicaptenparkeerkaart niet in aanmerking te laten komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Dergelijke personen kunnen in principe bij de woning worden afgezet, waarna de auto door de bestuurder kan worden geparkeerd. In schrijnende gevallen zijn uitzonderingen mogelijk.

● *Parkeren grote voertuigen*

Het parkeren van grote voertuigen in woonwijken staat de laatste jaren onder druk. Het wordt maatschappelijk niet meer geaccepteerd dat deze grote voertuigen worden geparkeerd in straten met overwegend een woonfunctie of nabij publieke voorzieningen zoals scholen.

In de huidige situatie is er binnen de bebouwde kom van Halfweg een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van kracht voor het parkeren van grote en uitzichtbelemmerende voertuigen (artikel 5.8 en 5.9). Als nadere uitwerking van dit artikel wordt in dit beleidsplan gesteld dat het verboden is om grote voertuigen te parkeren binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek daarvoor aangegeven voorzieningen. De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zal deze locaties aangeven. Onderstaand is de algemene beleidslijn voor het parkeren van grote voertuigen beschreven:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van grote voertuigen verboden, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de specifiek aangegeven parkeervoorzieningen.

● *Caravans/campers*

Het parkeren van recreatieve voertuigen zoals caravans en campers in woonwijken, kan verschillende problemen met zich mee brengen. Naast het feit dat het uiterlijk aanzien van het straatbeeld wordt verstoord, nemen deze voertuigen als ze op de openbare weg worden geparkeerd een deel van de "reguliere" parkeercapaciteit in. Om die reden geldt de onderstaande beleidslijn ten aanzien van het parkeren van recreatieve voertuigen:

Algemene beleidslijn

- Binnen de bebouwde kom van Halfweg-zuid is het parkeren van recreatieve voertuigen (caravans, campers et cetera) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen toegestaan op de openbare weg (opgenomen in de APV artikel 5.6).
- Bij klachten over het parkeren van recreatieve voertuigen kan een verbod hierop worden overwogen.

● *Elektrische voertuigen*

Om het elektrisch rijden te stimuleren dienen oplaadpunten aanwezig te zijn binnen de gemeente. Gezien de over het algemeen langere tijd die nodig is voor het opladen van voertuigen, dienen deze oplaadpunten te worden gerealiseerd op locaties waar over het algemeen lang wordt geparkeerd. Als er sprake is van de aanwezigheid van een oplaadpunt is de bijbehorende parkeerplaats uitsluitend bestemd voor elektrische voertuigen die daadwerkelijk worden opgeladen. In een nadere uitwerking moet worden bepaald hoeveel van deze oplaadpunten wenselijk zijn en op welke locaties deze kunnen worden gerealiseerd.

De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude laat de realisering van de laadpalen en het verzoek parkeerplaatsen te reserveren voor elektrische voertuigen over aan de markt. Dergelijke verzoeken kunnen alleen

worden ingediend door aanbieders van laadpalen of andere oplaadinfrastructuur. Voorwaarden voor aanvraag en de procedure hieromtrent zijn opgenomen in de "Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude", welke naar verwachting in het tweede kwartaal van 2016 worden vastgesteld.

#### • *Fietsen*

Een goede bereikbaarheid betekent niet alleen een goede bereikbaarheid op de route naar, maar ook bij de bestemming (parkeren). Dit geldt voor alle modaliteiten, waaronder de fiets. Vanwege de grote bijdrage die de fiets kan leveren aan het realiseren van een duurzame omgeving, dient het gebruik van de fiets bevorderd te worden. Dit kan onder meer door het aanbieden van voldoende kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor de (elektrische) fiets.

Fietsparkeerknelpunten kunnen zijn: te weinig fietsparkeervoorzieningen (een te hoge parkeerdruk), fietsvoorzieningen gelegen op een verkeerde locatie, een slechte kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen of overlast door (fout) geparkeerde fietsen en diefstal van fietsen. Deze aspecten hebben een negatieve invloed op het fietsgebruik en dienen zo veel mogelijk te worden voorkomen. Gedegen fietsparkeerbeleid draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Ten eerst geldt de voorwaarde dat bij de (belangrijk) herkomst en of bestemmingspunten in het fietsnetwerk voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Ten tweede moeten deze fietsparkeervoorzieningen voldoende kwaliteit hebben en op de juiste locatie zijn gelegen. Kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen er ook toe leiden dat de angst voor diefstal of beschadiging van de fiets afneemt en dat mensen meer gaan fietsen.

Het fietsparkeerbeleid is echter niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, ook bedrijven en instellingen kunnen door middel van het voeren van mobiliteitsmanagement een steentje bijdragen. Ten aanzien van het fietsparkeren gelden de volgende beleidsuitgangspunten:

1. Fietsers moeten op acceptabele afstand van hun bestemming kunnen parkeren, welke afhankelijk is van het type voorziening;
2. Een loopafstand van maximaal 50 meter wordt als acceptabel beschouwd;
3. Er dienen altijd voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn, die voldoende kwaliteit hebben. Om dit uitgangspunt te monitoren voert de gemeente regelmatig visuele stallingstellingen uit in de centra van de kernen en bij voorzieningen, zoals bij het station en bij bushaltes. Als wordt geconstateerd dat er een structureel tekort aan fietsparkeervoorzieningen ontstaat, dan wordt onderzocht of aanvullende voorzieningen gerealiseerd kunnen worden.
4. Diefstal van fietsen dient zoveel mogelijk worden tegengegaan. De gemeente speelt hierop in door fietsparkeervoorzieningen aan te bieden waarbij de fietser de mogelijkheid heeft om de fiets op een eenvoudige wijze aan de voorziening op slot te kunnen zetten.

Om het elektrisch fietsen te faciliteren dienen oplaadpunten te worden gerealiseerd. Nader onderzoek in het kader van het uitvoeringsprogramma moet uitwijzen hoeveel oplaadpunten gewenst zijn en welke locaties hiervoor het meest geschikt zijn.



Om de overlast als gevolg van hinderlijk of gevaarlijk gestalde fietsen te voorkomen zal de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude deze fietsen verwijderen. Dit gebeurt uiteraard niet zomaar. Hiervoor zijn op basis van artikel 5.1.12 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) Haarlemmerliede en Spaarnwoude beleidsregels opgesteld. Deze beleidsregels, die zijn verwoord in de "Beleidsregels voor het verwijderen van buiten de stalling geplaatste fietsen", maken integraal onderdeel uit van voorliggend parkeerbeleidsplan.

## 5. Parkeren en bouwen

---

In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze het parkeren wordt georganiseerd bij nieuwbouw. Het gaat hierbij overwegend over de realisering van specifieke voorzieningen. De beleidslijn voor het realiseren van nieuwe wijken is in hoofdstuk 4 opgenomen, maar kent uiteraard enige overlap met de inhoud van dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk wordt aangegeven op welke wijze de parkeernormering is bepaald en hoe hiermee wordt omgegaan.

### 5.1 Aanleiding parkeernormensystematiek

De aanleiding voor het opstellen van de parkeernormensystematiek is driedig:

1. In de huidige situatie heeft de gemeente geen vastgestelde beleidsregels voor het toepassen van parkeernormen;
2. De wetgeving op gebied van de Ruimtelijke Ordening is gewijzigd;
3. Er is behoefte aan eenduidige toepassing van parkeernormen in de gemeente.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet het onderwerp parkeren geregeld worden in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.

Deze wetswijziging heeft de volgende gevolgen voor bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

1. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
2. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn;
3. Op korte termijn is extra aandacht nodig voor ontwerpbestemmingsplannen die nu in procedure zijn of binnenkort in procedure gaan. Wanneer deze namelijk definitief worden vastgesteld, zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening per direct niet meer van toepassing. Dit betekent dat op korte termijn moet worden bekeken of deze ontwerpbestemmingsplannen nog moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld.

Het parkeren in de bestemmingsplannen kan geregeld worden op twee manieren:

1. Door middel van een paraplu-bestemmingsplan;
2. Door in de bestemmingsplan voorschriften op te nemen dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeergelegenheid'.





Bij het bepalen van de hoogte van parkeernormen kan deze nota als uitgangspunt gebruikt worden.

In de huidige situatie wordt bij het gebruik van parkeernormen vaak 1 op 1 doorverwezen naar de CROW richtlijnen voor parkeernormen. De CROW normering is echter op meerdere manieren te interpreteren. Dit zorgt in de praktijk voor onduidelijkheid. Er is behoefte aan een regeling die eenduidig toegepast kan worden.

## 5.2 Visie op parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

### *Algemeen*

- De parkeernormen in dit parkeerbeleidsplan zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 8 oktober 2012);
- De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:
  - a. winkel en boodschappen;
  - b. sport, cultuur en ontspanning;
  - c. horeca en (verblijfs)recreatie;
  - d. gezondheid en (sociale) voorzieningen;
  - e. onderwijs;
  - f. wonen;
  - g. werken.

### *Hoogte parkeernormen*

De hoogte van een parkeernorm is volgens de CROW richtlijn afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

### *Stedelijkheidsgraad*

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk).

De mate van stedelijkheid is in de CROW systematiek enkel gebaseerd op de omgevingadressendichtheid van het CBS. De omgevingadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingadressendichtheid van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude 590 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2014). Wordt specifiek gekeken naar Halfweg-zuid dan bedraagt de omgevingsadressendichtheid 868 adressen per km<sup>2</sup>. De gemeente en de kern Halfweg worden daarmee in eerste instantie getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km<sup>2</sup>). Echter, deze standaard methode houdt geen rekening met het vele groen en water in de gemeente dat de rekenkundige omgevingsadressendichtheid aanzienlijk verlaagt. En ook niet met de bijzondere ligging van Halfweg aan de rand van Amsterdam en eveneens dicht bij Haarlem. Ook de aanwezigheid van een treinstation met directe verbindingen naar Amsterdam en Haarlem

draagt er toe bij dat Halfweg feitelijk kenmerken bevat behorende bij een hogere categorie stedelijkheidsgraad.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor ruimtelijke ontwikkelingen in Halfweg is in het recente verleden dan ook besloten om met een parkeernorm te werken die hoort bij sterk stedelijk gebieden. Door uit te gaan van een ligging van Halfweg-zuid in sterk stedelijk gebied, wordt een stringent parkeerbeleid gevoerd welke rekening houdt met de goede bereikbaarheid van voorzieningen met OV en fiets en daarmee samenhangend een lagere behoefte aan het bezit van een auto. Deze beleidsrichting wordt ook voor dit parkeerbeleidsplan gehanteerd.

#### *Ligging van het gebied*

Ook de ligging van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- centrumgebied;
- schilgebied;
- rest bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

Geconstateerd wordt dat er binnen de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude geen duidelijk afgebakend centrumgebied is aan te wijzen met een duidelijke concentratie van voorzieningen die horen bij een centrumgebied. In geen van de kernen is sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. Verder is in de gemeente daardoor ook geen sprake van een overlooptgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

Bij het vaststellen van parkeernormen voor de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn dan ook slechts twee zones opgenomen:

- (rest) bebouwde kom;
- buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 is een overzichtskaart met daarop de grenzen van de bebouwde kommen in de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude opgenomen.

#### *Keuze hoogte parkeernormen*

De parkeernormen in CROW publicatie 317 bestaan per functie (onderdeel) uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie. Veel gemeenten kiezen er echter voor om uit te gaan van één parkeernorm per functie (onderdeel). De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude is bij eerdere ruimtelijke ontwikkelingen uitgegaan van de minimale parkeernorm. Dit mede gelet op de ligging van Halfweg nabij een veelheid van voorzieningen op korte afstand en de aanwezigheid van een treinstation met directe verbindingen naar Amsterdam en Haarlem. Bij het toepassen van de parkeernormen wordt daarom ook in deze parkeernormennota uitgegaan van enkel de minimumwaarde.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor Halfweg Zuid opgenomen.



### 5.3 Aanvullende uitgangspunten parkeernormen-systematiek

#### *Parkeren op eigen terrein*

Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijk initiatief op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012). Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

#### *Bezoekersparkeren*

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3 parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekers-parkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

### Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij parkeren op eigen terrein is er geen mogelijkheid tot vrije uitwisseling met bijvoorbeeld bezoekers van de burens, laat staan dubbelgebruik van verschillende functies op de betreffende plaatsen. Daarnaast geldt dat parkeervoorzieningen op eigen terrein niet altijd als zodanig worden gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

Parkeervoorzieningen op eigen terrein	Theoretisch aantal parkeerplaatsen	Berekeningsaantal	Resteert in openbare ruimte	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0.8	0.2	Oprit is minimaal 5.0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1.0	1.0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1.7	0.3	Oprit is minimaal 4.5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0.4	0.6	
Garagebox (niet bij woning)	2	0.5	0.5	
Garage met enkele oprit	2	1.0	1.0	Oprit is minimaal 5.0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1.3	1.7	
Garage met dubbele oprit	3	1.8	1.2	Oprit is minimaal 4.5 meter breed

Tabel 1: Correctiefactoren parkeervoorzieningen op eigen terrein (Bron: CROW publicatie 317)

### Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden, is afhankelijk van in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

In de onderstaande tabel zijn per functie aanwezigheidspercentages naar dagdeel/tijdstip vermeld. Hiermee kan de maatgevende gecombineerde parkeervraag van verschillende functies bepaald worden. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.



	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werk- dag nacht	zater- dag mid- dag	zater- dag avond	zondag mid- dag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal-medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg- /verzorgingstehuis/aanleunwoning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW publicatie 317)

#### *Toepassingsbereik parkeernormen*

De parkeernormen dienen als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeerbehoefte in bestemmingsplannen. Daarnaast dienen de parkeernormen als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis. In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die weinig tot geen bezoekers en/of werknemers hebben. De parkeergevolgen zijn daarom meestal verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen.

In bestemmingsplannen worden aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis (vaak ook niet uitgesloten, en is (in de meeste situaties) een omgevingsvergunning niet nodig. In zijn algemeenheid geldt daarom dat wanneer voor het uitoefenen van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, de parkeernormen zoals gepresenteerd in bijlage 2 ook niet van toepassing zijn. In alle andere situaties waarvoor wel een omgevingsvergunning nodig is, zijn de parkeernormen uit bijlage 2 wel van toepassing.

#### *Overgangsregeling*

De parkeernormen 2016 treden na vaststelling door de Gemeenteraad en de bekendmaking daarvan in het Gemeenteblad in werking. Voor de bouwplannen aan de Mientekade met in totaal 72 voorgeschreven (en 84 te realiseren) parkeerplaatsen en aan de Amsterdamsestraatweg met in totaal 26 voorgeschreven (en 29 te realiseren) parkeerplaatsen, heeft reeds (ontwerp)besluitvorming plaats gevonden waarbij de Crow-parkeernormen naar onderscheiden woningtypen zijn toegepast. Voor bei-

de bouwplannen geldt dat ten aanzien van de stedelijkheidsgraad is uitgegaan van sterk stedelijk gebied en derhalve blijven de in de bedoelde (ontwerp)besluiten vastgestelde aantal parkeerplaatsen onverkort van toepassing. Voor alle overige ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt, geldt de parkeernormen 2016 als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven, waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

#### 5.4 Toepassen parkeernormensystematiek

In deze paragraaf is de toepassing van de parkeernormen nader uitgelegd. Het toepassen van de parkeernormen volgt de methodiek zoals beschreven in de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning worden de parkeernormen in vijf stappen toegepast:

- stap 1: ruimtelijk initiatief;
- stap 2: parkeerbehoefte;
- stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- stap 4: parkeereis;
- stap 5: parkeersaldo.

##### Ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- welke parkeerbehoefte de ontwikkeling genereert;
- hoeveel parkeerplaatsen moeten worden aangelegd;
- de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

##### Parkeerbehoefte (stap 2)

De parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 2. De parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op 1 cijfer achter de komma.

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt. De parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een bouwplan.

##### Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

De maatgevende parkeerbehoefte is het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functies (onderdelen) op basis van de aanwezigheidspercentages die vermeld staan in tabel 3 op pagina 30. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers, wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- bewoners parkeerplaatsen;
- bezoekers parkeerplaatsen.

##### Voorlopige parkeereis (stap 4)



De parkeereis wordt (naar boven) afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties is dit anders:

1. bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;
2. bij vervangende nieuwbouw.

De maatgevende parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden wordt met eventueel dubbel gebruik van de parkeerplaatsen.

De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan, waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

#### *Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein*

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- parkeereis van de bestaande functie(s);
- aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 2 op pagina 29. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

#### *Salderen bestaande parkeereis*

Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing. Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.

#### *Parkeereis (stap 5)*

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet net als bij de vorige stap rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein.

Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.

Als blijkt dat redelijkerwijs geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in de volgende paragraaf beschreven.

### 5.5 Ontheffingsmogelijkheden

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Bij kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Alternatieve parkeercapaciteit;
3. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;

Bij kleinschalige ontwikkelingen waar de parkeerbehoefte maximaal 3 parkeerplaatsen bedraagt, kan het College van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om deze (maximaal) 3 parkeerplaatsen niet aan te hoeven leggen.

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- de initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

De indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies zijn als volgt.

- Wonen: 100 meter
- Winkelen: 100 – 500 meter
- Werken: 200 – 500 meter
- Ontspanning: 100 meter
- Gezondheidszorg: 100 meter
- Onderwijs: 100 meter

Wanneer in de openbare ruimte voldoende rest parkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te laten voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- de parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform voornoemde tabel;





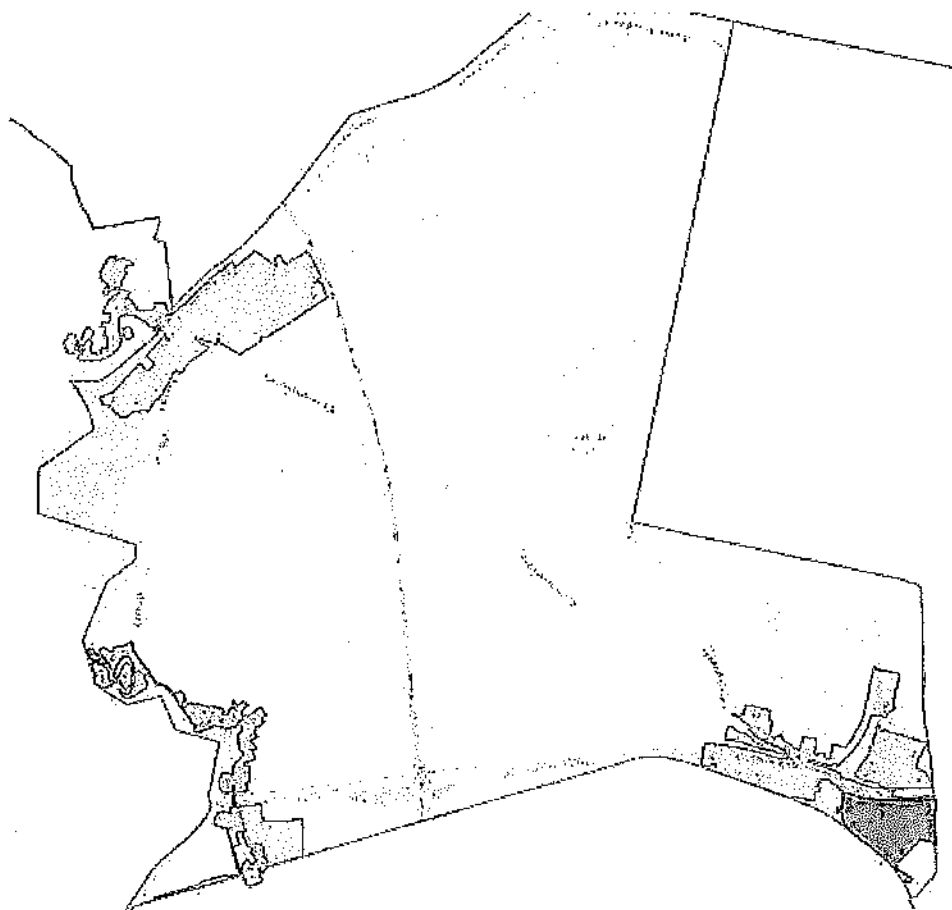
- de parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- de algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- de kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.



Gezien de landelijke ervaring wordt niet overgegaan tot de instelling van een parkeerfonds, dat gevoed wordt uit opbrengsten van ondernemers of projectontwikkelaars die niet aan de parkeernormen kunnen voldoen. De verplichtingen hieruit voor een gemeente, het realiseren binnen een bepaalde termijn van de parkeerplaatsen waarvoor is betaald, blijken vaak niet of moeilijk na te komen. Ook is het niet altijd mogelijk om wel aangelegde parkeerplaatsen toe te delen aan een specifieke ontwikkeling. Daardoor kan een nagekomen aanlegverplichting soms niet goed aangetoond worden.

Als er sprake is van een mogelijke vrijstelling van parkeernormen, moet door het college per geval een principiële keuze gemaakt worden of al dan niet moet worden meegewerkt aan het initiatief tot nieuwbouw of uitbreiding van bestaande bebouwing. Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

# Bijlage 1: Overzichtskaart begrenzing Halfweg-zuid en overige kernen

---



-  Grenzen bebouwde kom Halfweg Zuid (bron: Top10NL)
-  Grenzen bebouwde kom overige kernen gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude (bron: Top10NL). Voor deze kernen dienen nog parkeer-normen vastgesteld te worden.



## Bijlage 2: Parkeernormen Halfweg-zuid

In deze bijlage staan de CROW parkeerkencijfers vermeld voor de meest voorkomende voorzieningen. Mocht een bouwplan betrekking hebben op een voorziening die niet is opgenomen in de onderstaande lijst dan wordt doorverwezen naar de CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' d.d. oktober 2012. Uitgangspunt is hierbij het hanteren van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en het toepassen van de minimumwaarde van de parkeernorm.

### WONEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Koop, vrijstaand	per woning	1,7
Koop, twee-onder-een-kap	per woning	1,6
Koop, tussen/hoek	per woning	1,4
Koop, etage, duur	per woning	1,5
Koop, etage, midden	per woning	1,3
Koop, etage, goedkoop	per woning	1,1
Huurhuis, vrije sector	per woning	1,4
Huurhuis, sociale huur	per woning	1,1
Huur, etage, duur	per woning	1,3
Huur, etage, midden/goedkoop	Per woning	0,9
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,6
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,9

### WERKEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	0,7
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m <sup>2</sup> bvo	1,9
bedrijfsverzamelgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3
kantoor (met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
showroom	100 m <sup>2</sup> bvo	1,2

### BOODSCHAPPEN EN WINKELN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
detailhandel <sup>1</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7
bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
bruin- en witgoedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	6,6
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,4
Discountsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m <sup>2</sup> bvo	4,4
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9
kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
groen-, tuincentrum <sup>2</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,3
weekmarkt	m <sup>1</sup> kraam	0,15
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4

<sup>1</sup> voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

<sup>2</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum

## HORECA EN VERBLIJFSRECREATIE

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bed en breakfast	per kamer	0,8
café, bar, cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0
discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	16,4
hotel <sup>3</sup>	per 10 kamers	5,1
restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	12,0

## GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
apotheek	per apotheek	2,9
consultatiebureau <sup>4</sup>	per behandelkamer	1,7
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,5
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,9
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,7
hospice <sup>5</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6
religiegebouw	per zitplaats	0,1
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,1

## ONDERWIJS

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
avondonderwijs	per 10 studenten	5,0
basisschool <sup>6</sup>	per leslokaal	0,5
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche	100 m <sup>2</sup> bvo	1,1
middelbare school	per 100 leerlingen	3,3

## SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	1,1
bioscoop/theater/filmhuis <sup>7</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	8,4
bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,3
dansstudio	100 m <sup>2</sup> bvo	4,9
kinderboerderij	per gemiddelde boerderij	22,5
fitnesscentrum/-studio/sportschool <sup>8</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	5,0
sauna/hammam	100 m <sup>2</sup> bvo	6,1
sporthal/sportzaal <sup>9</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	2,4
sportveld	per ha netto terrein	13,0
squash-/tennisal <sup>10</sup>	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5

<sup>3</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een 1\* tot en met 5\* hotel

<sup>4</sup> gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen

<sup>5</sup> bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

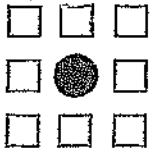
<sup>6</sup> exclusief halen en brengen schoolkinderen

<sup>7</sup> gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

<sup>8</sup> gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

<sup>9</sup> gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

<sup>10</sup> gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennisal



□□□ **BVA**  
□●□ verkeersadviezen  
□□□

vormgevers van mobiliteit

Noordzeelaan 38-A, 8017 JW Zwolle  
Postbus 40089, 8004 DE Zwolle  
(038) 460 67 47  
[www.bvaverkeer.nl](http://www.bvaverkeer.nl) | [info@bvaverkeer.nl](mailto:info@bvaverkeer.nl)  
KvK 0507 5530

Vestigingen in Zwolle (BVA Verkeersadviezen), Rotterdam (Ligtermoet & Partners) en Leuven (Timenco)



# Raad van State

## Uitspraak 201310824/2/R1

Datum van uitspraak: vrijdag 21 februari 2014

Tegen: de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Proceduresoort: Voorlopige voorziening

Rechtsgebied: Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Noord-Holland

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2014:701**

201310824/2/R1.

Datum uitspraak: 21 februari 2014

### AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak van de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op de verzoeken om het treffen van een voorlopige voorziening (artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht) in het geding tussen:

1. [verzoeker sub 1], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
  2. [verzoeker sub 2], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
  3. [verzoeker sub 3], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
  4. [verzoeker sub 4], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
  5. [verzoeker sub 5], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
- verzoekers,

en

1. de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
  2. het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
- verweerders.

#### Procesverloop

Bij besluit van 24 september 2013 heeft de raad het bestemmingsplan "Mientekade" vastgesteld.

Bij besluit van 15 oktober 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verleend op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de bouw van 69 woningen en een gezondheidscentrum aan de Mientekade in Halfweg.

Het besluit van de raad van 24 september 2013 en het besluit van het college van 15 oktober 2013 zijn gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt met toepassing van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening.

Tegen deze besluiten hebben [verzoeker sub 1], [verzoeker sub 2], [verzoeker sub 3], [verzoeker sub 4] en [verzoeker sub 5] beroep ingesteld. Zij hebben de voorzitter eveneens verzocht een voorlopige voorziening te treffen.

De voorzitter heeft de verzoeken ter zitting behandeld op 11 februari 2014, waar [verzoeker sub 1], [verzoeker sub 2], bijgestaan door mr. K. de Wit, werkzaam bij ARAG Rechtsbijstand, [verzoeker sub 3], eveneens bijgestaan door mr. K. de Wit, [verzoeker sub 5], en verweerders, vertegenwoordigd door mr. M.F.A. Dankbaar, en bijgestaan door ing. R.G.A. Mennen, zijn verschenen.

## Overwegingen

1. Het oordeel van de voorzitter heeft een voorlopig karakter en is niet bindend in de bodemprocedure.
2. De bestreden besluiten voorzien in de vervanging van enkele blokken seniorenwoningen door vijf appartementsgebouwen waarbij ook één gezondheidscentrum is voorzien.
3. De verzoeken strekken tot schorsing van het bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunning totdat in de hoofdzaak uitspraak is gedaan. Aan de verzoeken is ten grondslag gelegd dat op grond van de bestreden besluiten kan worden begonnen met de bouw van de voorziene ontwikkeling, waardoor een onomkeerbare situatie kan ontstaan.
4. Verzoekers vrezen onder meer parkeeroverlast als gevolg van de voorziene ontwikkeling. Zij betogen dat de door het gemeentebestuur gehanteerde parkeernorm te laag is. In dit verband is aangevoerd dat ten onrechte alleen is uitgegaan van een parkeernorm voor sociale woningbouw, terwijl de bestreden besluiten ook voorzien in andere woningbouwcategorieën.
5. Uit de plantoelichting volgt dat ten aanzien van parkeren aansluiting is gezocht bij de aanbevelingen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw (hierna: het CROW), zoals vervat in de CROW-publicatie 317: "kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Ten aanzien van het voorziene gezondheidscentrum is een parkeernorm gehanteerd van 1,9 parkeerplaats per behandelkamer. Voor de voorziene woningen is aansluiting gezocht bij de parkeernormen van sociale (huur)woningen, waarbij is uitgegaan van een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning.
6. Ingevolge artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder a, van de planregels in samenhang bezien met de verbeelding, dienen slechts twee van de vijf appartementsgebouwen te voorzien in minimaal 60% sociale huurwoningen. Gelet hierop wordt ook voorzien in andere woningbouwcategorieën dan sociale woningbouw. Vooralsnog is niet inzichtelijk waarom ook in zoverre aansluiting is gezocht bij de parkeernorm voor sociale (huur)woningen. Nu ten aanzien van die andere woningbouwcategorieën in de aanbevelingen van het CROW veelal hogere parkeernormen worden gehanteerd, acht de voorzitter het op voorhand niet uitgesloten dat de voorziene ontwikkeling kan leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast voor de omgeving.
7. Gelet op het vorenstaande ziet de voorzitter aanleiding de hierna te melden voorlopige voorziening te treffen. De overige gronden die verzoekers naar voren hebben gebracht, kunnen, gelet op het voorgaande, buiten bespreking blijven.
8. Verweerders dienen ten aanzien van [verzoeker sub 1], [verzoeker sub 3] en [verzoeker sub 2] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van [verzoeker sub 5] en [verzoeker sub 4] is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

## Beslissing

De voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. schorst bij wijze van voorlopige voorziening het besluit van de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude van 24 september 2013 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Mientekade", en het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude van 15 oktober 2013 waarbij een omgevingsvergunning is verleend voor de bouw van 69 woningen en een gezondheidscentrum aan de Mientekade in Halfweg;
- II. veroordeelt de raad en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tezamen tot vergoeding van in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten ten aanzien van:
  - [verzoeker sub 1] tot een bedrag van € 487,- (zegge: vierhonderdzeventachtig euro);
  - [verzoeker sub 3] tot een bedrag van € 974,- (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro);
  - [verzoeker sub 2] tot een bedrag van € 974,- (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro);



lfl. gelast dat de raad en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude tezamen aan [verzoeker sub 1], [verzoeker sub 2], [verzoeker sub 3], [verzoeker sub 4], en [verzoeker sub 5], ieder van hen het door hen voor de behandeling van hun verzoek betaalde griffierecht ten bedrage van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. M.G.J. Parkins-de Vin, als voorzitter, in tegenwoordigheid van mr. J.J. den Broeder, ambtenaar van staat.

w.g. Parkins-de Vin w.g. Den Broeder  
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 21 februari 2014

187-749.

# Raad van State

## Uitspraak 201310824/1/R3

Datum van uitspraak: woensdag 29 oktober 2014

Tegen: de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Proceduresoort: Eerste aanleg - enkelvoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Noord-Holland

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2014:3838**

201310824/1/R3.

Datum uitspraak: 29 oktober 2014

### AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellante sub 1], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
2. [appellant sub 2], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
3. [appellant sub 3], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
4. [appellant sub 4], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
5. [appellant sub 5], wonend te Halfweg, gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,

en

1. de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
2. het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude, verweerders.

#### Procesverloop

Bij besluit van 24 september 2013, kenmerk RUI 13/011, heeft de raad het bestemmingsplan "Mientekade" vastgesteld.

Bij besluit van 15 oktober 2013, kenmerk 2010-0450, heeft het college van burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verleend op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht voor de bouw van 69 woningen en een gezondheidscentrum aan de Mientekade in Halfweg.

Tegen deze besluiten hebben [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] beroep ingesteld.

De raad en het college hebben een verweerschrift ingediend.

[appellante sub 1] en de raad en het college hebben nadere stukken ingediend.

De zaak is door een meervoudige kamer van de Afdeling verwezen naar een enkelvoudige.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 13 augustus 2014, waar [appellante sub 1], [appellant sub 2], bijgestaan door mr. K. de Wit, [appellant sub 3], bijgestaan door mr. K. de Wit, [appellant sub 5], en de raad en het college, vertegenwoordigd door P.J. Oud en A. Kilic, beiden werkzaam bij de gemeente, bijgestaan door

R.G.A. Mennen en mr. M.F.A. Dankbaar, advocaat te Haarlem, zijn verschenen. Voorts is ter zitting Ymere Ontwikkeling B.V., belanghebbende, vertegenwoordigd door mr. M.A. Grapperhaus, advocaat te Amsterdam, en W. Westerhuis, gehoord.

### Overwegingen

1. Het besluit van de raad van 24 september 2013 en het besluit van het college van 15 oktober 2013 zijn gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt met toepassing van artikel 3.30, eerste lid, aanhef en onder b, en artikel 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro).
2. Met de bestreden besluiten is beoogd enkele blokken met 52 verouderde seniorenwoningen te vervangen door vijf nieuwe appartementsgebouwen met 69 appartementen en een gezondheidscentrum.
3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

### Inspraak

4. [appellant sub 4] betoogt dat ten onrechte geen voorontwerpplan ter inzage is gelegd.

4.1. De Afdeling overweegt dat ingevolge de Wro de procedure inzake de vaststelling van een bestemmingsplan aanvangt met de terinzagelegging van een ontwerpplan. De procedure waar [appellant sub 4] op doelt, maakt hiervan geen deel uit. Mogelijke onregelmatigheden in die procedure kunnen daarom geen gevolgen hebben voor de rechtmatigheid van het bestemmingsplan. Het betoog faalt.

### Bouwmassa

5. [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] kunnen zich niet verenigen met de in het plan voorziene bouwmogelijkheden. [appellant sub 2] en [appellant sub 4] stellen dat de voorziene bebouwing niet passend is, nu deze volgens hen aanzienlijk hoger is dan de bestaande bebouwing in de omgeving van het plangebied. Voorts is de bebouwing volgens [appellante sub 1] en [appellant sub 2] ten onrechte op een kortere afstand van de bestaande woningen voorzien dan de bestaande bebouwing in het plangebied. Dat de bebouwing onderbroken zal zijn, doet volgens [appellant sub 2] hieraan niet af. [appellante sub 1] stelt dat de toegekende maximale bouwhoogten niet noodzakelijk zijn. Zij stelt dat de door de raad beoogde variatie in bouwhoogten ook op een andere wijze dan met verschillende bouwlagen kan worden gerealiseerd. Voorts worden volgens haar, anders dan de raad veronderstelt, met meer bouwlagen geen doorzichten gecreëerd.

5.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de voorziene bebouwing in stedenbouwkundig en architectonisch opzicht aanvaardbaar is in de omgeving. Door ruimten tussen de bebouwing te laten zal de bebouwing volgens de raad minder massief zijn. De vijfde bouwlaag op twee appartementsgebouwen zorgt volgens de raad voor een afwisselend beeld. Voorts komen woongebouwen met vier of vijf bouwlagen meer voor in de kern van Halfweg.

5.2. In het plangebied zijn vijf bouwvlakken opgenomen met een onderlinge afstand variërend tussen 10 m en 20 m. Aan deze bouwvlakken zijn maximale bouwhoogten variërend tussen de 14 m en 16,5 m toegekend. De afstand tussen de bouwvlakken en de bestaande woningen is minimaal 25 m. Naar het oordeel van de Afdeling hebben [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] niet aannemelijk gemaakt dat deze bouwmogelijkheden niet passend zijn in de omgeving. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat het plangebied ligt in een stedelijk gebied en naast de voorziene ontwikkeling ook een appartementsgebouw staat met, zo heeft de raad ter zitting onweersproken toegelicht, een vergelijkbare bouwhoogte. Voorts waren onder het vorige bestemmingsplan ook al blokken met seniorenwoningen met een bouwhoogte van 10 m aanwezig. Met het creëren van ruimten tussen de bebouwing en het opnemen van verschillende bouwhoogten kan een minder massieve bebouwing met doorzichten worden bewerkstelligd. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De betogen falen.

## Geluidoverlast

6. [appellante sub 1], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] vrezen voor geluidoverlast van het extra verkeer op de Osdorperweg dat zal ontstaan ten gevolge van het plan. [appellante sub 1] stelt dat de raad ten onrechte geen onderzoek heeft verricht naar de geluidbelasting ten gevolge van het plan op de bestaande woningen. Volgens [appellante sub 1] en [appellant sub 2] is onvoldoende gewaarborgd dat de extra verkeersbewegingen ten gevolge van het plan niet zullen leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

6.1. De raad stelt zich op het standpunt dat een onderzoek naar de geluidbelasting van de Osdorperweg op de bestaande woningen achterwege kon blijven, omdat geen relevante toename van de geluidbelasting is te verwachten.

6.2. Gelet op hetgeen hierna, onder 12 wordt overwogen, heeft de raad in redelijkheid kunnen uitgaan van 154,6 verkeersbewegingen per etmaal ten gevolge van het plan. Gelet op de omstandigheid dat reeds woonbebouwing met een verkeersaantrekkende werking in het plangebied aanwezig was, welke zal verdwijnen, en gelet op de omvang van de ook overigens reeds bestaande verkeersintensiteiten op de Osdorperweg, is een relevante toename van de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de Osdorperweg op de bestaande woningen niet aannemelijk. Voorts staan de bestaande woningen op een vergelijkbare afstand van de Osdorperweg als de voorziene woningen ter plaatse waarvan aan de voorkeurswaarde voor geluid kan worden voldaan. De raad heeft zich dan ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een onderzoek naar de geluidbelasting van de Osdorperweg op de bestaande woningen achterwege kon blijven.

De betogen falen.

## Groen

7. [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] stellen dat het in het plangebied aanwezige groen ten gevolge van de voorziene ontwikkeling afneemt, hetgeen zij bezwaarlijk vinden. [appellante sub 1] stelt dat niet vaststaat dat het groen dat overblijft kwalitatief beter is dan het thans aanwezige groen. [appellant sub 2] stelt dat door het aantal benodigde parkeerplaatsen geen sprake meer zal zijn van een groene aankleding van het plangebied. [appellant sub 4] stelt dat in de gemeentelijke Structuurvisie 2035 staat dat de leefomgeving groen en kleinschalig moet blijven. Nu in het plan geen duidelijke grenzen zijn opgenomen tussen groenvoorzieningen en parkeerterreinen kan volgens hem het groen verdwijnen.

7.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het plan voorziet in voldoende groenvoorzieningen.

7.2. Binnen het plandeel met de bestemming "Groen" is aan een strook grond van ongeveer 13 m langs het aan het plangebied grenzende water en tussen de drie middelste appartementsgebouwen niet de aanduiding "parkeerterrein" toegekend. Deze delen zijn in de verbeelding begrensd. Niet valt in te zien dat op deze wijze niet voldoende duidelijke grenzen zijn opgenomen tussen groenvoorzieningen en parkeerplaatsen. Voor de vrees dat al het groen verdwijnt ten behoeve van de benodigde parkeerplaatsen bestaat derhalve geen aanleiding.

In paragraaf 3.2.2 van de plantoelichting staat voorts dat het terrein rondom de voorziene bebouwing groen wordt ingericht. Langs het aan het plangebied grenzende water blijft het groene karakter behouden. Ook komen er deels nieuwe plantsoentjes tussen de bestaande woonwijk en de nieuwe woongebouwen. Het plan maakt het mogelijk deze in de plantoelichting beschreven maatregelen te realiseren. [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 4] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de uitvoering van het (bouw)plan tot een onaanvaardbare aantasting van het groen zal leiden. [appellant sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de plannen in strijd met de Structuurvisie 2035 zijn tot stand gekomen. De betogen falen.

## Antennes

8. Gelet op hetgeen ter zitting naar voren is gebracht, richt het beroep van [appellant sub 5] zich tegen artikel 11, aanhef en onder d, sub 1, van de planregels. Hij vreest dat antennes voor mobiele telefonie op de in het plan voorziene bebouwing zullen worden opgericht en stelt dat dit in het plan moet worden uitgesloten.

8.1. De raad wijst erop dat het op grond van het Besluit omgevingsrecht (hierna: het Bor) vergunningvrij mogen oprichten van een antenne-installatie ten behoeve van mobiele telecommunicatie aan het opnemen in de planregels van een verbod tot het oprichten van een antenne op de voorziene bebouwing in de weg staat en dat het plan de oprichting van antennes op de voorziene bebouwing die niet onder het vergunningvrij bouwen vallen, niet mogelijk maakt.

8.2. Antennes waarvoor ingevolge artikel 2.3, tweede lid, van het Bor, gelezen in verbinding met artikel 2, 5 en 8, van de bij het Bor behorende Bijlage II, geen omgevingsvergunning is vereist, zijn toegestaan. Een planregel die ertoe strekt dat het oprichten van deze antennes niet is toegestaan, zou in strijd zijn met het Bor. De raad heeft derhalve terecht afgezien van het opnemen van een dergelijke bepaling. Voor grotere antennes geldt een vergunningplicht. De Afdeling stelt vast dat ingevolge de begripsbepalingen van artikel 1 van de planregels "apparatuur voor telecommunicatie" valt onder het begrip "nutsvoorzieningen" en deze voorzieningen ingevolge artikel 5, lid 5.1, van de planregels binnen de bestemming "Wonen" niet zijn toegestaan. De regeling in artikel 11, aanhef en onder d, sub 1, van de planregels doet hier niet aan af. Het betoog faalt.

#### Financiële uitvoerbaarheid

9. [appellante sub 1] en [appellant sub 4] voeren aan dat het plan financieel niet uitvoerbaar is. [appellante sub 1] stelt dat de initiatiefnemer weliswaar een groot deel van de kosten voor zijn rekening neemt, maar de financiële draagkracht van deze initiatiefnemer staat volgens haar niet vast. Zij wijst op een rapport van het Centraal Fonds Volkshuisvesting (CFV).

9.1. De raad stelt dat het plan financieel uitvoerbaar is.

9.2. Met de initiatiefnemer Ymere B.V. Ontwikkeling is een grondexploitatieovereenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat het gemeentebestuur deels verantwoordelijk is voor het bouw- en woonrijp maken van de gronden in het plangebied. Ymere Ontwikkeling B.V. is verantwoordelijk voor de overige kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van de ontwikkeling. Voor zover [appellante sub 1] en [appellant sub 4] betogen dat Ymere Ontwikkeling B.V. financieel niet in staat is om het plan uit te voeren, wordt overwogen dat in deze procedure niet de financiële positie van een concrete projectontwikkelaar ter beoordeling staat, maar de financiële uitvoerbaarheid van het plan als zodanig. [appellante sub 1] en [appellant sub 4] hebben niet aannemelijk gemaakt dat het plan niet door een andere ontwikkelaar zou kunnen worden uitgevoerd, zodat het plan financieel niet uitvoerbaar zou zijn. Overigens hebben zij evenmin aannemelijk gemaakt dat Ymere Ontwikkeling B.V. de kosten, gemoeid met de uitvoering van het plan, niet kan dragen. Tegen deze achtergrond ziet de Afdeling in hetgeen [appellante sub 1] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd geen aanknopingspunt om te twijfelen aan de financiële uitvoerbaarheid van het plan. De betogen falen.

#### Woon- en leefklimaat

10. [appellante sub 1], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat het plan leidt tot een onaantoonbare aantasting van hun woon- en leefklimaat in de vorm van aantasting van privacy en uitzicht en vermindering van lichtinval. [appellante sub 1] bestrijdt het standpunt van de raad dat uit de bezonningsstudie volgt dat het plan niet leidt tot een onaantoonbare vermindering van lichtinval. Voorts heeft zij geen zicht op de doorzichten tussen de bebouwing.

[appellante sub 1] vreest voorts voor een waardevermindering van haar woning ten gevolge van het plan.

10.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van een aantal bestaande woningen in de omgeving van het plangebied in enige mate wordt aangetast, maar dat hij meer gewicht toekent aan het belang bij het renoveren van de bestaande bebouwing. De raad stelt dat het plan niet leidt tot een onaantoonbare aantasting van de lichtinval ter plaatse van de bestaande woningen, nu in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober aan de TNO-norm van minimaal twee uur zon per dag wordt voldaan.

10.2. Over het betoog van [appellante sub 1] dat het plan leidt tot een onaantoonbare aantasting van de lichtinval in haar woning overweegt de Afdeling als volgt. In het kader van het bestemmingsplan is een bezonningsstudie uitgevoerd. De raad heeft de te verwachten lichtinval aldus inzichtelijk gemaakt. [appellante sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze bezonningsstudie zodanige gebreken of leemten in kennis bevat dat de raad zich hier niet op heeft mogen baseren. Voorts is het standpunt van de raad dat het plan niet leidt tot een onaantoonbare aantasting van de lichtinval ter plaatse van de bestaande woningen, nu in de

periode van 19 februari tot en met 21 oktober aan de TNO-norm van minimaal twee uur zon per dag wordt voldaan, naar het oordeel van de Afdeling niet onredelijk. Weliswaar zal in de winterperiode sprake zijn van minder zonuren per dag, maar gelet op de betrokken belangen bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad dit niet in redelijkheid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

[appellante sub 1], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] wonen op afstanden tussen 25 m en 50 m tot de in het plan voorziene bebouwing. Gelet hierop en op de in het plan toegekende maximale bouwhoogten tussen 14 m en 16,5 m valt niet uit te sluiten dat hun woon- en leefklimaat ten gevolge van het plan in enige mate zal worden aangetast. Gelet op voornoemde afstanden en bouwhoogten ziet de Afdeling in hetgeen [appellante sub 1], [appellant sub 3] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd echter geen aanleiding voor het oordeel dat deze aantasting zodanig zal zijn dat de raad het plan in redelijkheid niet heeft kunnen vaststellen. Daarbij is mede van belang dat er blokken woningen in het plangebied hebben gestaan en dat het hier om stedelijk, bebouwd gebied gaat.

Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellante sub 1] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan.

De betogen falen.

10.3. Voor zover [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betogen dat in het plan ten onrechte niet is gewaarborgd dat seniorenappartementen zullen worden gerealiseerd, overweegt de Afdeling als volgt. De raad stelt een verplichting daartoe niet wenselijk te achten, omdat hij enige flexibiliteit heeft willen betrachten in verband met de wisselende vraag in de woningmarkt. Dit is naar het oordeel van de Afdeling niet onredelijk. De betogen falen.

Parkeer- en verkeersoverlast

11. [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] vrezen ten gevolge van de voorziene ontwikkeling voor een toename van de volgens hen reeds bestaande parkeeroverlast. Zij betogen dat de door de raad gehanteerde parkeernorm te laag is en stellen dat het plan dan ook in te weinig parkeerplaatsen voorziet. [appellant sub 3] wijst erop dat de gebruikte parkeernorm geldt voor sociale huurwoningen, maar dat voor de voorziene woningen een hogere norm geldt. Voorts is het aanwezigheidspercentage volgens [appellante sub 1] niet relevant. [appellante sub 1] en [appellant sub 3] wijzen erop dat er een aantal parkeerplaatsen zal verdwijnen ten gevolge van het plan.

[appellante sub 1] en [appellant sub 4] vrezen voorts voor verkeersoverlast. [appellante sub 1] betoogt dat de raad ten onrechte is uitgegaan van 154,6 extra verkeersbewegingen per etmaal. Dit heeft de raad volgens haar onvoldoende onderbouwd. Alleen ten gevolge van het gezondheidscentrum zijn volgens haar al 100 verkeersbewegingen per etmaal te verwachten. Ook [appellant sub 4] wijst erop dat het in het plan voorziene gezondheidscentrum meer verkeer genereert. Volgens [appellant sub 4] kan de toename van de verkeersdruk ten gevolge van het plan niet worden verwerkt, omdat er onvoldoende ontsluitingsmogelijkheden zijn. Hij vreest dan ook voor verkeersonveilige situaties. Voorts wordt de Houtrijkstraat ter hoogte van zijn woning doorgetrokken, hetgeen volgens hem tot onaanvaardbare verkeersdruk leidt.

11.1. De raad en het college hebben zich voor de berekening van de parkeerbehoefte en de te verwachten verkeersdruk gebaseerd op de aanbevelingen van het CROW in de "CROW-publicatie, ASVV 2012" (hierna: ASVV 2012). Voor het voorziene gezondheidscentrum is een parkeernorm gehanteerd van 1,9 parkeerplaats per behandelkamer. Voor de voorziene woningen is aansluiting gezocht bij de parkeernormen van sociale (huur)woningen, waarbij is uitgegaan van een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per woning.

11.2. In het plangebied zijn vijf plandelen opgenomen met de bestemming "Wonen". Aan deze plandelen zijn maximale aantallen wooneenheden van 7, 12, 14, en twee maal 18 toegekend. Aan drie van de plandelen met de bestemming "Wonen" is de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - sociale huurwoning" toegekend. Aan de overige gronden in het plangebied zijn de bestemming "Groen" en "Verkeer" toegekend.

Ingevolge artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder f, van de planregels zijn de voor "Groen" aangewezen gronden ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein" tevens bestemd voor parkeren met bijbehorende voorzieningen.

Ingevolge artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder a, zijn de voor "Wonen" aangewezen gronden bestemd voor wonen, waarvan minimaal 60% van de woningen voor sociale huurwoningen.

Ingevolge lid 5.2.1, aanhef en onder b, mag het aantal woningen per bouwvlak niet meer bedragen dan is aangegeven ter plaatse van de aanduiding "maximum aantal wooneenheden".

Ingevolge het bepaalde onder c mogen ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - sociale huurwoning" sociale huurwoningen worden gebouwd.

11.3. Gelet op het voorgaande kan 40% van de 69 in het plan voorziene woningen in een andere woningbouwcategorie worden gerealiseerd dan sociale woningbouw. De raad en het college hebben in de bestreden besluiten niet inzichtelijk gemaakt waarom ook voor deze woningen aansluiting is gezocht bij de parkeernorm voor sociale woningen. Nu in het ASVV 2012 voor andere woningbouwcategorieën veelal hogere parkeernormen worden gehanteerd, is naar het oordeel van de Afdeling in de bestreden besluiten onvoldoende inzichtelijk gemaakt dat de voorziene ontwikkeling niet zal leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast voor de omgeving. Gelet hierop moet worden geoordeeld dat de bestreden besluiten in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid zijn voorbereid. De betogen slagen.

11.4. De Afdeling ziet aanleiding om te bezien of met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) de rechtsgevolgen van de bestreden besluiten in stand kunnen worden gelaten, nu de raad en het college in hun nadere stukken alsnog hebben gemotiveerd dat de voorziene ontwikkeling niet zal leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast voor de omgeving.

11.5. De raad en het college hebben in hun nadere stukken het aantal benodigde parkeerplaatsen opnieuw berekend. Daarbij hebben de raad en het college gebruik gemaakt van de cijfers als aanbevolen in het ASVV 2012. Voor sociale huurwoningen is een norm van 0,9 parkeerplaats per woning gehanteerd. Voorts is rekening gehouden met huurwoningen in de vrije sector met een norm van 1,3 parkeerplaatsen per woning en koopwoningen met een norm van 1,5 parkeerplaatsen per woning. Voor het gezondheidscentrum is een parkeernorm van 1,9 per behandelkamer gehanteerd. Volgens de raad en het college moet worden uitgegaan van een parkeerbehoefte van 86,8 parkeerplaatsen. [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] hebben niet betwist dat de raad en het college van de voorgaande uitgangspunten hebben mogen uitgaan. Rekening houdend met de eveneens in het ASVV 2012 genoemde aanwezigheidspercentages is in de drukste periode, de werkdagavond, sprake van een parkeeroverschot van 18 parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Anders dan [appellante sub 1] betoogt, staat het de raad en het college vrij om voor de berekening van de parkeerbehoefte aanwezigheidspercentages toe te passen. In het inrichtingsplan staan 84 parkeerplaatsen ingetekend ter plaatse van de gronden waaraan de aanduiding "parkeerterrein" is toegekend. Gelet hierop voorzien de bestreden besluiten in voldoende ruimte voor de benodigde parkeerplaatsen voor de voorziene ontwikkeling. Wat betreft de 16 bestaande parkeerplaatsen die ten gevolge van de voorziene ontwikkeling komen te vervallen, hebben de raad en het college zich in hun nadere stukken op het standpunt dat deze gelet op het parkeeroverschot van 18 parkeerplaatsen voldoende worden gecompenseerd. Dit standpunt is naar het oordeel van de Afdeling niet onredelijk. Voorts hebben de raad en het college te kennen gegeven dat ruimte bestaat om nog eens 10 extra parkeerplaatsen te realiseren en het plan maakt dit ook mogelijk. Over de gestelde bestaande parkeeroverlast overweegt de Afdeling dat, wat daarvan ook zij, deze gelet op het voorgaande door het plan niet wordt verslechterd.

12. Wat betreft de door [appellante sub 1] en [appellant sub 4] gevreesde verkeersoverlast overweegt de Afdeling als volgt. In de plantoelichting staat dat ook voor de berekening van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van het plan de cijfers in het ASVV 2012 zijn toegepast. Op basis daarvan zijn 154,6 verkeersbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag te verwachten. [appellante sub 1] en [appellant sub 4] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de raad en het college zich niet op het ASVV 2012 hebben mogen baseren of dat dit onjuist is toegepast. Evenmin hebben zij aannemelijk gemaakt dat deze extra verkeersdruk in de omliggende straten niet kan worden verwerkt. Wat betreft het bezwaar van [appellant sub 4] tegen het doortrekken van de Houtrijkstraat overweegt de Afdeling dat hij niet aannemelijk heeft gemaakt dat de verkeersdruk die ter plaatse zal ontstaan zodanig zal zijn dat de raad het plan niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen. Daarbij is van belang dat de raad onweersproken heeft toegelicht dat alleen bestemmingsverkeer van de Houtrijkstraat gebruik zal maken. De betogen falen.

Slotoverwegingen

13. In hetgeen [appellante sub 1], [appellant sub 2], [appellant sub 3], [appellant sub 4] en [appellant sub 5] hebben aangevoerd ziet de Afdeling gelet op overweging 11.3 aanleiding voor het oordeel dat de bestreden besluiten zijn genomen in strijd met artikel 3:2 van de Awb. De beroepen zijn gegrond, zodat de bestreden besluiten dienen te worden vernietigd.

De Afdeling zal gelet op overweging 11.5 evenwel bepalen dat de rechtsgevolgen van de bestreden besluiten met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb geheel in stand blijven.

14. De raad dient ten aanzien van de beroepen van [appellante sub 1], [appellant sub 2] en [appellant sub 3] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van de beroepen van [appellant sub 4] en [appellant sub 5] is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

#### Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart de beroepen tegen het besluit van 24 september 2013, kenmerk RUI13/011, van de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude gegrond;

II. vernietigt het besluit van 24 september 2013, kenmerk RUI13/011, van de raad van de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

III. verklaart de beroepen tegen het besluit van 15 oktober 2013, kenmerk 2010-0450, van het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude gegrond;

IV. vernietigt het besluit van 15 oktober 2013, kenmerk 2010-0450, van het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude;

V. bepaalt dat de rechtsgevolgen van de onder II en IV vernietigde besluiten geheel in stand blijven;

VI. veroordeelt de raad en het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude tezamen tot vergoeding van bij appellanten in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten als volgt:

a. aan [appellante sub 1] een bedrag van € 487,00 (zegge: vierhonderdzeventachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

b. aan [appellant sub 2] een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

c. aan [appellant sub 3] een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VII. gelast dat de raad en het college van burgemeester en wethouders van Haarlemmerliede en Spaarnwoude tezamen aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht vergoeden als volgt:

a. aan [appellante sub 1] een bedrag van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro);

b. aan [appellant sub 2] een bedrag van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro);

c. aan [appellant sub 3] een bedrag van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro);

d. aan [appellant sub 4] een bedrag van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro);

e. aan [appellant sub 5] een bedrag van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro).

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. M.F.N. Pikart-van den Berg, griffier.



4-10-2016

Uitspraak 201310824/1/R3 | Raad van State

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Pikart-van den Berg  
lid van de enkelvoudige kamer griffier

Uitgesproken in het openbaar op 29 oktober 2014

177-653.





