



<b>Aan</b>	Stuurgroep Molenwijk Noord Waddenbuurt
<b>Datum</b>	1 oktober 2025
<b>Onderwerp</b>	Molenwijk Noord Waddenbuurt – Uitgangspunten parkeereisen en gebruikersparkeernorm
<b>Van</b>	Isabelle Koerhuis, Max de Heus, Karin de Visser

### **Aanleiding**

Al langere tijd is er discussie over de wijze van berekenen van de parkeereis voor de planontwikkeling van het project Molenwijk Noord Waddenbuurt. Eenduidige uitgangspunten zijn noodzakelijk om de parkeerberekening op te stellen. Voor planontwikkeling hanteert de gemeente het beleid zoals omschreven in de Nota parkeernormen 2023. Bij deze ontwikkeling is dit beleid niet altijd toereikend en is maatwerk noodzakelijk.

Als bij nieuwbouw niet kan worden voldaan aan de parkeereis op eigen terrein, dan mag conform het beleid voor sociale woningbouw uitgeweken worden naar de openbare ruimte, indien aangetoond kan worden dat daar voldoende capaciteit beschikbaar is. Door de herstructurering en het behoud van woningen binnen het plangebied is dit complex om aan te tonen. In de huidige situatie is een overmaat aan parkeerplaatsen aanwezig, maar deze wordt bij de planontwikkeling ingezet voor verdichting (meer woningen) en het verbeteren van de leefbaarheid en leefkwaliteit (behoud van minimaal het huidig percentage groen, toekomstbestendig maken van de openbare ruimte (klimaatadaptie), minder parkeren in het zicht, etc.).

Deze memo laat zien hoe voor de planontwikkeling Molenwijk Noord Waddenbuurt het stappenplan van de Nota parkeernormen wordt toegepast en welke uitgangspunten worden gehanteerd voor de maatwerk-oplossing. Het doel is een eenduidig overzicht te geven van uitgangspunten voor het project.

### **Leeswijzer**

In de memo wordt aangegeven hoe de toetsing aan het beleid plaatsvindt in aansluiting op de Nota parkeernormen 2023 en de herziening van 2025. Vervolgens worden de uitgangspunten voor de berekening toegelicht inclusief de gebruikersparkeernorm voor de te handhaven woningen. Afgesloten wordt met aandachtspunten en een conclusie.

### **Toetsing aan beleid**

Bij planontwikkeling geldt de Nota parkeernormen 2023 en straks mogelijk de herziening van 2025. De herziening van de Nota parkeernormen wordt in oktober aan de raad ter vaststelling voorgelegd (zie punt 8: [Vergadering commissie Ontwikkeling 09-10-2025 Gemeente Haarlem](#)). In de nota is een stappenplan opgenomen die gevolgd moet worden om te komen tot het resultaat van de parkeereis. Onderstaand de schematische weergave van het stappenplan:



Stappenplan	Resultaten per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
2. Saldering bestaande parkeerbehoefte	- ... parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- ... parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= ... parkeerplaatsen
<hr/>	
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- ... parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen openbaar (sociale woningbouw)	- ... parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik bij stap 6 en 7	Resultaat = parkeereis

Afb. 1 schematische weergave stappenplan berekening parkeereis

#### *Uitgangspunten vanuit de Nota parkeernormen:*

De Nota parkeernormen 2023 (en mogelijk straks de herziening) is van toepassing bij de berekening van de parkeerbehoefte en het aantonen van de parkeerbalans. Enkele belangrijke uitgangspunten voor het project Molenwijk Noord Waddenbuurt:

- In de Nota parkeernormen 2023 is per segment (sociaal, midden en markt) en met een onderverdeling op basis van grenzen (liberalisatiegrens, 1<sup>ste</sup> aftopping, 2<sup>de</sup> aftopping, etc) een norm per woning opgenomen. Dubbelgebruik binnen de enkele functie wonen (niet multifunctioneel programma) tussen bewoners en bezoekers is conform huidige nota parkeernormen 2023 niet toegestaan. De gemeente Haarlem volgt hierin momenteel niet de CROW-richtlijnen (CROW is een kennisinstituut voor o.a. verkeer en vervoer). Dubbelgebruik tussen verschillende functies (wonen, horeca, maatschappelijk) is toegestaan binnen de maximale acceptabele loopafstand van 200 m. Al deze functies moeten meegenomen worden in de parkeerbalans.
- In de herziening van de Nota parkeernormen die aan de raad wordt voorgelegd in oktober, wordt uitgegaan van parkeernormen naar segment en oppervlakte van de woning. Daarnaast wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij enkelvoudige functies bij nieuwe woningbouwontwikkelingen van voldoende omvang (>10) mogelijk gemaakt.
- Conform de Nota parkeernormen 2023 en de herziening wordt voor nieuwbouw het parkeren op eigen terrein opgelost (bewoners en bezoekers wonen, horeca, kinderopvang, maatschappelijk). Alleen voor sociale woningbouw van corporaties geldt als uitzondering dat de toenemende parkeerbehoefte in de openbare ruimte mag worden opgelost, mits de parkeerdruk in de openbare ruimte na ontwikkeling onder de 85% blijft, dit i.v.m. frictie. Frictie is een marge die is opgenomen om te voorkomen dat er zoekverkeer (auto's die zoeken naar een parkeerplek) ontstaat, dit i.v.m. veiligheid en ter voorkoming van foutparkeren. Voor het parkeren op eigen terrein geldt een parkeerdruk van maximaal 100%. Eigen terrein wordt in de Nota omschreven als grond waar de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand 200 m.).

#### *Conclusie beleidstoets*



Voor de nieuwbouw kan niet worden voldaan aan de parkeereis op eigen terrein. Er wordt voor de nieuwe ontwikkeling onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. De afweging is gemaakt om van de binnenhoven ook een kwalitatieve ruimte te maken. Conform het beleid voor sociale woningbouw mag uitgeweken worden naar de openbare ruimte, indien aangetoond kan worden dat daar voldoende capaciteit beschikbaar is.

Om gebruik te kunnen maken van het parkeren in de openbare ruimte is het noodzakelijk om inzicht te krijgen in de aanwezige parkeerplaatsen in de openbare ruimte en om aan te tonen dat in de deelgebieden niet meer dan 85% bezetting van parkeerplaatsen plaatsvindt. Er moet een overmaat aanwezig zijn om het parkeren voor de nieuwbouwontwikkeling op te nemen.

### **Uitgangspunten berekenen parkeercapaciteit in de openbare ruimte tbv sociale woningbouw**

Het aantonen van beschikbaarheid van parkeercapaciteit in de openbare ruimte is in deze specifieke situatie niet zomaar mogelijk. Er is sprake van herstructurering van een groot deel van het plangebied en behoud van woningen met hun parkeerbehoefte. Op basis van tellingen in 2019 en 2022 is de bezettingsgraad van de huidige parkeercapaciteit aangetoond en een parkeerbehoefte voor de te handhaven woningen (gebruikersparkeernorm) bepaald voor het maatgevende moment (hoogste telling). Met deze gegevens kan per deelgebied (overeenkomstig de fasering van de planontwikkeling) de overmaat aan parkeercapaciteit worden berekend. Verder zijn enkele andere uitgangspunten van belang om mee te nemen in de berekening van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

#### *Tellingen*

De tellingen zijn in 2019 en 2022 uitgevoerd in het plangebied en directe omgeving. Daaruit blijkt dat in de huidige situatie de dinsdagnachtsituatie het maatgevende moment is waarop de meeste auto's geparkeerd zijn in de wijk (912 van 1257) (afb. 2). Dit is een bezettingsgraad van 73%.

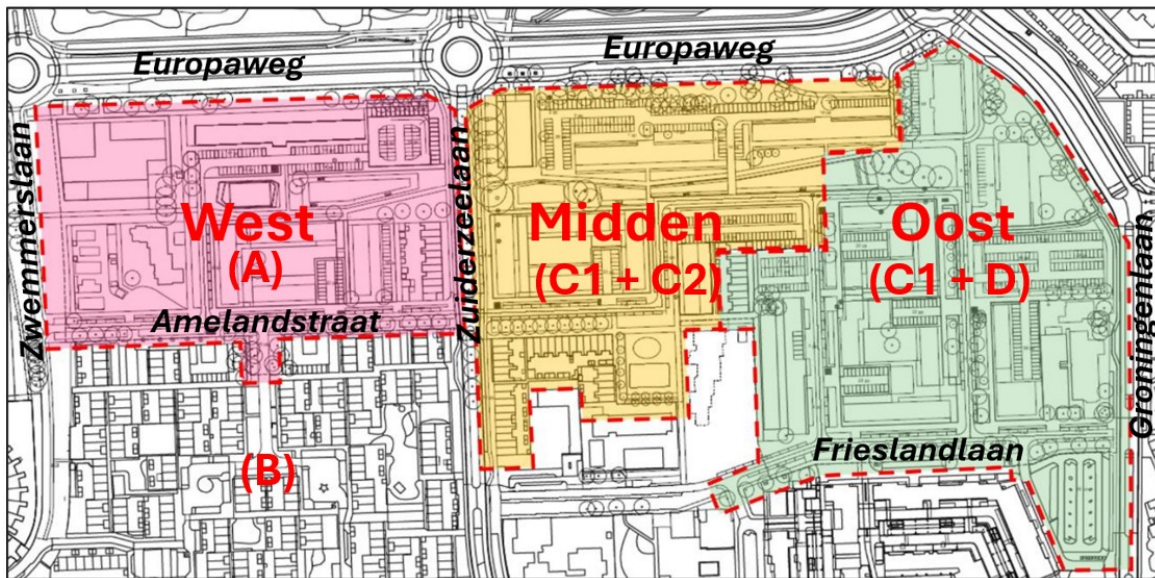
Datum	Do	Do	Do	Do	Za	Za	Za	Za	Di
Meting	15:00	17:00	19:00	21:00	11:00	13:00	15:00	23:00	23:00
Bezetting 2019	602	692	806	839	755	745	748	-	-
Bezetting 2022	613	671	772	815	764	743	696	864	912
Vershil	11	-21	-34	-24	9	-2	-52		

Afb. 2 Tabel uit de rapportage parkeeronderzoek met de bezetting van 2022 vergeleken met 2019

#### *Gebiedsindeling planontwikkeling*

Op basis van de fasering van het planontwikkeling is het plangebied opgedeeld in 3 deelgebieden:

- Gebied west is gelegen tussen Zwemmerslaan en ten westen van de Zuiderzeelaan.
- Gebied midden is gelegen ten oosten van de Zuiderzeelaan en ten westen van de Gaasterlandstraat, inclusief de gebouwen van Ymere aan de Europaweg.
- Gebied oost is gelegen vanaf de Gaasterlandstraat tot de Groningenlaan inclusief een deel van de Frieslandlaan.



Afb. 3 Plangebied met deelgebieden en onderzoeksgebieden

#### Bepalen gebruikersparkeernorm

Uit het rapport van Goudappel uit 2022 nav de tellingen blijkt dat er gemiddeld 0,8 autobezit in de wijk is, gebaseerd op de maatgevende nachttelling, dinsdagnacht. De in de rapportage opgenomen tabel is hieronder overgenomen. De tabel geeft per onderzoeksgebied een overzicht van de tellingen en meetgegevens. Deze zijn vertaald naar een gebruikersparkeernorm per onderzoeksgebied. De gebieden A, C1, C2 en D maken onderdeel uit van de ontwikkeling. Daarbij sluit deelgebied 'west' aan bij onderzoeksgebied 'A' en deelgebieden 'midden' en 'oost' aan bij onderzoeksgebieden 'C1', 'C2' en 'D'.

- In gebieden A, C1 en D zijn voornamelijk appartementen gesitueerd. Uit de exacte doorrekening volgt een gebruikersparkeernorm van 0,76, afgerond 0,8 voor appartementen.
- In het gebied C2 zijn alleen grondgebonden woningen gesitueerd. Uit de exact doorrekening volgt een gebruikersparkeernorm van 0,91, afgerond 0,95 voor grondgebondenwoningen.

Deelgebied	Woningen	Totale capaciteit parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen gebruikt (dinsdagavond)	Percentage parkeerplaatsen in gebruik	Gebruikersparkeernorm
A	178	193	147	76%	0,8
B	185	216	157	73%	0,8
C-1	628	595	463	78%	0,7
C-2	33	37	30	81%	0,9
D	213	141	88	62%	0,4

Afb. 4 Tabel uit de rapportage parkeeronderzoek met capaciteit, bezetting en gebruikersparkeernorm per deelgebied.

#### Toelichting gebruikersparkeernorm

- De gebruikersparkeernorm wordt toegepast voor de bestaande te handhaven woningen in het plangebied. Hiervoor zijn de parkeermogelijkheden van de bestaande woningen in beeld gebracht welke in de toekomstige situatie gehandhaafd blijven. Een onderscheid wordt gemaakt tussen appartementen en grondgebonden woningen voor een normering.



- De gebruikersparkeernorm is gebaseerd op tellingen die zowel het bewoners- en bezoekersparkeren bevatten, dus alle doelgroepen voor de functie wonen samen.
- Aanname is dat bij het maatgevende moment (werkdagnacht) alleen bewoners geparkeerd hebben. Dit sluit aan bij de aanwezigheidspercentages van de Nota parkeernormen 2023 en de kencijfers van het CROW. Als er wel bezoekers zijn, op andere tijden, dan zijn er aanzienlijk minder bewoners, dus heeft dit een lager gebruik.
  - o Conclusie voor berekening: omdat het hier enkel een woonfunctie betreft is het maatgevende moment de nacht. Daarom wordt ook voor de nieuwe bebouwing gerekend met de doordeweekse nachtsituatie indien sprake is van enkel de woonfunctie. Dit betekent dat het bezoekersparkeren niet extra wordt toegevoegd op dit rekenmoment. Door het toevoegen van een andere functie (zoals horeca, maatschappelijke voorziening, etc.) kan het maatgevende moment verschuiven naar een ander dagdeel. Dan wordt wel het bezoekersparkeren meegenomen conform bezettingsgraad CROW.

#### *Uitgangspunten voor de berekening:*

- Voor de bestaande te handhaven woningen wordt een parkeernorm (bewoners en bezoekers) gehanteerd van 0,8 voor appartementen en 0,95 voor grondgebonden woningen.
- Indien andere functies als daghoreca, kinderopvang en maatschappelijk worden toegevoegd, dan moet deze parkeerbehoefte op eigen terrein worden opgelost, binnen 200 m. van de functie. De noodzakelijke parkeerplaatsen moeten meegenomen worden in de berekening. Belangrijk is te controleren of deze toevoeging aan parkeerbehoefte voor overdag lager blijft dan het nu gestelde piekmoment dat zonder dergelijke functies op een doordeweekse nacht is.
- In de deelgebieden midden en oost, met in achtneming van de acceptabele loopafstand van 200m., is parkeren uitwisselbaar. De gebieden zijn fysiek verbonden en er liggen geen barrières tussen de beiden gebieden.
- Parkeren in het deelgebied West is niet uitwisselbaar met de deelgebieden Midden en Oost i.v.m. aanwezigheid Zuiderzeelaan. De Zuiderzeelaan is een barrière. Dit komt doordat het een GOW50 (gebiedsontsluitingsweg waar max. 50 km/uur gereden mag worden) is, waardoor oversteken alleen mogelijk is via daarvoor bestemde oversteekplaatsen. Deze toegewezen plekken zijn kruispunten en zebra-paden, ofwel locaties waar markering is aangebracht waardoor voetgangers goed worden gestuurd en auto's weten dat zij voetgangers kunnen verwachten. Aangezien er maar 1 oversteekplaats is vormt de Zuiderzeelaan een te grote barrière tussen deelgebieden West en Midden. Zoals in de memo 'Standpunten parkeren Waddenbuurt' (verstuurd op 13 juni 2025) ook aangegeven staat: "ook vanwege de relatief grote omrijbeweging die gemaakt zou moeten worden, kan deelgebied West niet dienen als overloopgebied voor deelgebied Midden".

#### *Afwijking beleid*

In afwijking van het huidig vastgestelde beleid wordt voorgesteld om onderstaande uitgangspunten ten aanzien van dubbelgebruik bij enkelvoudige functies te hanteren bij de berekening van de capaciteit van het parkeren in de openbare ruimte:

- Bij de eerder genoemde herziening van de parkeernormen nota is dubbelgebruik voor enkelvoudige functies (wonen) opgenomen. Het rekenen met dubbelgebruik is passend bij de situatie en nodig om niet normatief te hoeven rekenen (alle situaties bewoners en bezoekers meetellen conform norm voor nieuwbouw). Als de raad negatief besluit over de herziening van de Nota parkeernormen, dan wordt het dubbelgebruik binnen de functie wonen niet geregeld. Voorgesteld wordt om in die



situatie een aanvraag in te dienen waarin beargumenteerd wordt aangegeven waarom voor deze ontwikkeling afgeweken moet worden van het beleid. Dit is een bevoegdheid van het college.

- Conclusie voor berekening: in de berekening wordt uitgegaan van het toepassen van dubbelgebruik tussen bewoners- en bezoekersparkeren.

#### *Aanvullende uitgangspunten parkeercapaciteit openbare ruimte*

Bij tellen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte in het ontwerp kan voor de parkeercapaciteit uit worden gegaan van de onderstaande punten:

- Voor het terrein van de Jumbo kan gebruik worden gemaakt van dubbelparkeren. Uit tellingen blijkt dat er 52 parkeerplaatsen in de nachtsituatie op dinsdag beschikbaar zijn. Dit betekent dat met inachtneming van de frictie 43 parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden, met een maximaal acceptabele loopafstand van 200 m.
- Uit de parkeertelling van 2022 is zichtbaar dat in de 2 parkeervelden ten zuiden van de Amelandstraat een overmaat is aan parkeerplaatsen. Deze overmaat mag ingezet worden voor deze planontwikkeling. Hierbij geldt dat dit mag worden verhoogd naar een totaal van max 85% bezetting. In de parkeercoffers kunnen samen nog 15 parkeerplaatsen worden benut.
  - Toelichting: “Op de afbeelding op pagina 1 uit de rapportage van Goudappel van 2022 zie je de parkeerbalans zoals NDC deze destijds heeft opgesteld. Nummers 8 en 20 zijn degene op de kaart waar we dan naar moeten kijken om te zien of pocket 1 en pocket 2 capaciteit hebben. De linker pocket (8) bedraagt 23 parkeerplekken waarbij het drukste moment 8 plekken bezet zijn. Dit betekent dat er gerekend kan worden met 15 parkeerplekken vrij dus er zijn 12,75 parkeerplekken voor de ontwikkeling (85%), afgerond nemen we 12. De rechter pocket (20) bedraagt 18 parkeerplekken waarbij het drukste moment 14 plekken bezet zijn. Hier kunnen we dus rekenen met 4 vrije parkeerplekken dus er zijn 3,4 parkeerplekken voor de ontwikkeling (85%), ofwel 3 parkeerplekken. Er wordt gerekend met 85% om de parkeerdruk optimaal te houden, zoals iedereen weet is een parkeerdruk van 100% hier niet optimaal. Er zijn 18 parkeerplaatsen beschikbaar. Met in achtneming van de frictie kunnen 15 parkeerplekken worden gebruikt om de wijk deels te ontlasten.”
- Voor het bouwveld met Amelandstraat 15 en de woonwagenlocatie wordt uitgegaan van de toekomstige situatie met de toevoeging van 4 woonwagens, 18 appartementen en het totale benodigde parkeren op eigen terrein.
  - Deze ontwikkeling wordt meegenomen in de parkeerbalans maar heeft vanwege het parkeren op eigen terrein van bewoners en bezoekers geen invloed op de berekening van de parkeerbehoefte van de planontwikkeling, bij het doorrekenen voor de benodigde parkeerplaatsen in de openbare ruimte is dit er uitgefilterd.
- Bij de ontwikkeling van Terschellingpad 2 wordt uitgegaan van parkeren voor bewoners en bezoekers op eigen terrein. Deze ontwikkeling wordt als zelfstandig gezien en niet opgenomen in de berekening.

#### **Aandachtspunten**

- De parkeertellingen zijn verouderd (2022). Het is noodzakelijk om nieuwe tellingen te laten uitvoeren. Nieuwe tellingen kunnen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de gebruikersparkeernorm beïnvloeden. De telling zal weer op de verschillende tijden worden uitgevoerd in aansluiting op de telling van 2022.



- De kans bestaat dat in de toekomst gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Bij de planontwikkeling moet onderbouwd worden of bewoners aanspraak kunnen maken op een vergunning voor het parkeren in de openbare ruimte en onder welke voorwaarden.

### **Conclusie**

Indien de herziening van de Nota parkeernormen door de raad worden vastgesteld, dan kunnen deze samen met de uitgangspunten uit deze memo als basis worden gehanteerd bij het uitvoeren van een parkeerberekening voor het opstellen van een parkeerbalans. Tevens kan de haalbaarheid van het plan op basis van deze uitgangspunten gecontroleerd worden.

### **Bijlagen**

1. Memo gemeente Haarlem 250611 memo standpunten parkeren Waddenbuurt (verstuurd 13 juni 2025)
2. Rapportage Goudappel 2022