
ZOMERKADE

Gemeente Huizen

bestemmingsplan

29 juli 2021

RHO ADVISEURS

An aerial photograph of a residential area, likely in Huizen, Netherlands. The image shows a dense cluster of houses with red-tiled roofs, interspersed with green trees. A wide, sandy beach runs along the edge of a large body of water, possibly a river or lake. The sky is dark, suggesting a sunset or sunrise. The overall scene is a mix of urban development and natural landscape.

Zomerkade

Huizen

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0406.BPZOMERKADE-OW01

projectnummer:

040600.20210715

opdrachtleider:

Ing. W.IJ. Groenen

planstatus

datum:

08-07-2021

29-07-2021

status:

concept

ontwerp

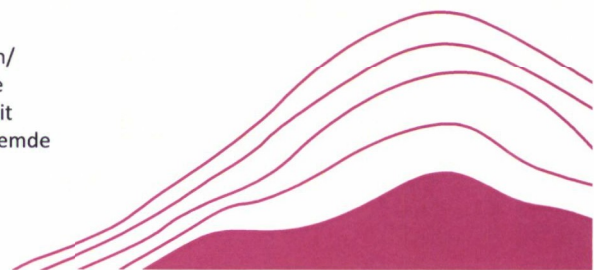
vastgesteld

RHO ADVISEURS

Weena 505
Postbus 150
3000 AD Rotterdam
T: 010-20 18 555
E-mail: info@rho.nl

© RHO ADVISEURS BV

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Plangebied	7
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	9
1.4	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beschrijving herziening	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Gewenste situatie	11
Hoofdstuk 3	Relevant beleid	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Bedrijven en milieuzonering	19
4.3	Verkeer en parkeren	20
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Planregels	21
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	23
6.1	Economische uitvoerbaarheid	23
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23

Bijlage bij de toelichting

Bijlage 1	Rapportage parkeren Zomerkade Huizen
------------------	---

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	31
Artikel 1	Begrippen	31
Artikel 2	Wijze van meten	33
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	35
Artikel 3	Recreatie - Strand	35
Artikel 4	Verkeer - erffunctie	36
Artikel 5	Water	37
Hoofdstuk 3	Algemene regels	39
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel	39
Artikel 7	Algemene afwijkingsregels	40
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	41
Artikel 8	Overgangsrecht	41
Artikel 9	Slotregel	42

Bijlage bij de regels

Bijlage 1	Staat van Horeca-activiteiten
------------------	--------------------------------------

TOELICHTING

RHO ADVISEURS

A decorative graphic consisting of several thin, white, wavy lines that curve upwards from the bottom right corner of the page towards the center.

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van de in december 2019 vastgestelde Integrale Kustvisie Huizen en de in januari 2020 vastgestelde prioritering werkt de gemeente Huizen aan een herinrichting van de Zomerkade (strandzone) en Wedekuיל. Met de herinrichting wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan het gebied.

De herinrichting bestaat onder meer uit aanpassingen in het openbaar gebied, het wijzigen van parkeervoorzieningen, extra ruimte voor terrassen ten behoeve van horeca, het verplaatsen van de bestaande EHBO post en de aanleg van een zwemsteiger. Enkele onderdelen zijn niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Het gaat om de herinrichting van de terrassen, de aanleg van een zwemsteiger en het verplaatsen van de EHBO post, het verplaatsen van een kunstwerk en de uitbreiding daarvan met dag horeca. Om de herinrichting mogelijk te maken, dient het bestemmingsplan te worden herzien. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Plangebied

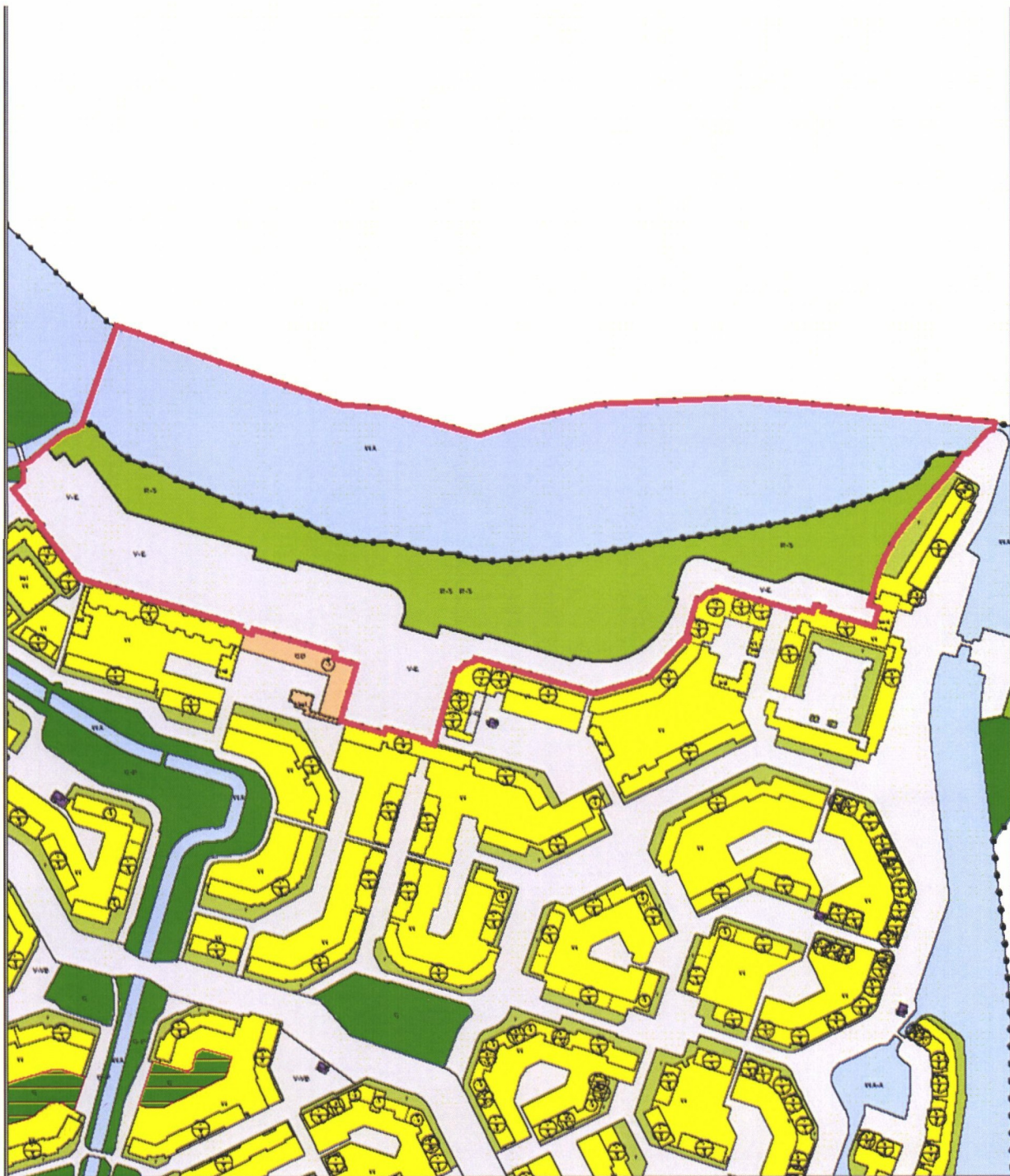
Het plangebied van dit bestemmingsplan bestaat uit het gebied Zomerkade en Wedekuיל te Huizen (Noord-Holland). De exacte ligging van de aanpassingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt is weergegeven op figuur 1.1.



Figuur 1.1 Plangebied (bron: google earth)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het plangebied is het bestemmingsplan Huizermaat Noord Oost. Hierin heeft het plangebied de bestemmingen: 'Recreatie - strand', 'Verkeer - erffunctie' en 'Water'. De uitsnede van het vigerende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied is weergegeven op figuur 1.2. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is rood omkaderd.



Figuur 1.2 uitsnede vigerend bestemmingsplan (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl).

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting bevat de volgende hoofdstukken. Na deze inleiding (hoofdstuk 1) wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

- een beschrijving van de huidige situatie en de uitgangspunten van het bestemmingsplan (hoofdstuk 2);
- het Rijksbeleid, provinciale en gemeentelijke beleid als kader voor dit bestemmingsplan (hoofdstuk 3);
- de randvoorwaarden vanuit de milieu-~~en omgevings~~aspecten (hoofdstuk 4);
- de juridische toelichting (hoofdstuk 5);
- een toelichting op de uitvoerbaarheid van het plan (hoofdstuk 6).

Hoofdstuk 2 Beschrijving herziening

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een recreatiestrand met kustverdedigingswerken en verharding.

2.2 Gewenste situatie

De herinrichting bestaat onder meer uit aanpassingen in het openbaar gebied, het wijzigen van parkeervoorzieningen, extra ruimte voor terrassen ten behoeve van horeca, de aanleg van een zwemsteiger en het verplaatsen van de bestaande EHBO post en de aanleg van een zwemsteiger. De uitbreiding van de terrassen en het verplaatsen van de EHBO post passen niet in het vigerende bestemmingsplan. Hiertoe is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.



Figuur 2.2 Gedeelte van de DO Kustvisie Huizen

EHBO Post met ondergeschikte horeca

Omdat de exacte locatie voor de EHBO post nog niet vastligt, wordt er op dit deel van het strand één post mogelijk gemaakt met een bouwhoogte van 3,5 meter en een oppervlakte van 75 m², met een uitkijkpost van maximaal 7 meter. Naast de functie als EHBO post wordt in het gebouw de verkoop van ijs, koffie/thee en blikjes drinken mogelijk gemaakt. Het gaat hierbij om ondergeschikte horeca, ook zijn er in dit gebouw sanitaire voorzieningen wenselijk. De plattegrond van het bouwwerk is weergegeven op figuur 2.3, op figuur 2.4 is een impressie weergegeven.



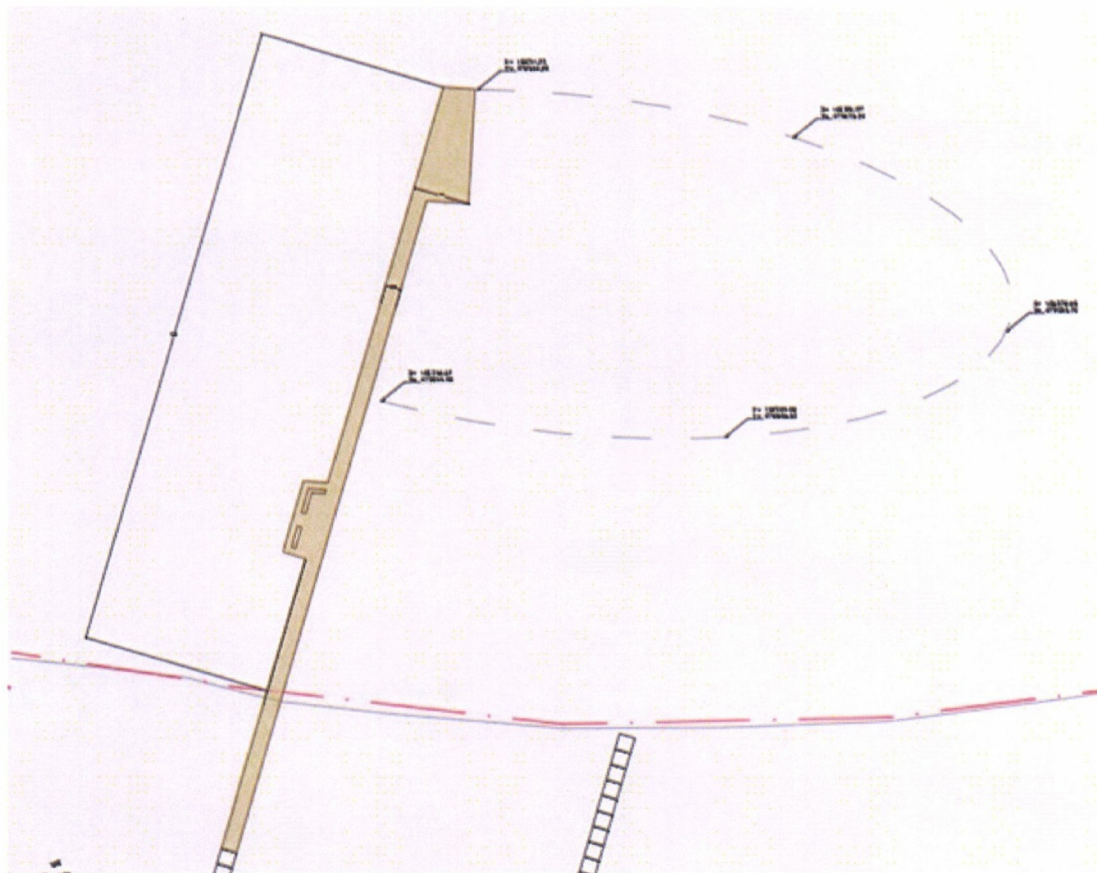
Figuur 2.3 plattegrond EHBO Post met ondergeschikte horeca



Figuur 2.4 impressie EHBO Post met ondergeschikte horeca

Zwemsteiger

Het gaat om 1 zwemsteiger met een lengte van ca. 80 meter in het water, de breedte is 2 tot 7,5 meter. Op figuur 2.5 is het ontwerp van de zwemsteiger weergegeven.



Figuur 2.5 Beoogde zwemsteiger

Terrassen

Ter hoogte van de gemengde voorzieningen aan de Zomerkade is het wenselijk om meer terrassen toe te staan. Om ervoor te zorgen dat het verkeer over de Zomerkade geen overlast ondervindt van deze terrassen, zijn concrete gebieden aangewezen waarbinnen de terrassen mogelijk zijn. Hiervoor gelden de gebruikelijke voorwaarden zoals opgenomen in de Algemene plaatselijke verordening.

Kunstwerk De Elementen

Het kunstwerk 'De Elementen' staat nu op het bastion. Door de herinrichting verdwijnt het bastion en moet het kunstwerk worden verplaatst. In overleg met de maker is een locatie op het strand gevonden. Dit bestemmingsplan maakt het planologisch mogelijk het kunstwerk te verplaatsen naar een locatie op het strand.

Hoofdstuk 3 Relevant beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050

Als alle wensen naast elkaar worden gelegd, ontstaat het volgende beeld. Het kabinet wil een land:

- a. dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- b. met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- c. waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- d. met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- e. waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- f. dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- g. waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- h. dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de mede overheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Barro

Voor de doorwerking van de Rijksbelangen in plannen van lagere overheden, is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. Het Barro omvat alle ruimtelijke Rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van ruimtelijke plannen.

Toetsing beoogde ontwikkeling

De ontwikkelingen die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt hebben geen raakvlakken met de NOVI en zijn niet strijdig met het Barro.

3.1.2 Ladder voor duurzame

In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is voorgeschreven dat indien een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt, in de toelichting een verantwoording daarvan moet plaatsvinden volgens de systematiek van de ladder voor duurzame verstedelijking. In dat geval is een beschrijving van de behoefte noodzakelijk.

Gelet op de beperkte verruiming van reeds bestaande functies is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 - Balans tussen economische groei en leefbaarheid

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond.

In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving.

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is met name punt 3 van belang. De beweging 'Sterke kernen, sterke regio's' beoogt handvatten te geven om de werkgelegenheid, het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid op peil te houden. En om dorpen, steden en regio's de krachtige identiteit die ze zo kenmerkt te laten behouden of te ontwikkelen. In het regionale netwerk zijn de verschillende typen kernen complementair aan elkaar. Daarbij zijn krachtige centrumsteden van cruciale betekenis voor de leefbaarheid van de hele regio vanwege de regionale voorzieningen en de stedelijke woon- en werkmilieus die er te vinden zijn. Zij kunnen jonge mensen en bedrijven aantrekken, wat leidt tot dynamiek en gezonde regio's. Door de centrumsteden te versterken, verbetert het vestigingsklimaat en worden deze steden nog interessanter voor woonconsumenten en bedrijven die zich in een stedelijke omgeving willen vestigen.

Toetsing

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in beperkte ontwikkelingen die bijdragen aan het vergroten van de kwaliteit en leefbaarheid van het kustgebied van Huizen.

3.2.1.1 Omgevingsverordening NH2020

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden.

Toetsing

De provincie stelt geen regels ten aanzien van de beperkte uitbreiding van mogelijkheden die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Integrale Kustvisie Huizen

Naar aanleiding van de in december 2019 vastgestelde Integrale Kustvisie Huizen en de in januari 2020 vastgestelde prioritering is de gemeente bezig met de herinrichting van het gebied Zomerkade en Wedekuil. Met de herinrichting wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan het gebied.

Het voorliggende bestemmingsplan is een concrete(re) vertaling van dit beleidsdocument om de gewenste ontwikkelingen juridisch planologisch mogelijk te maken.

3.3.2 Algemene plaatselijke verordening

De regels ten aanzien van geluid(overlast), sluitingstijden, stand periode e.d. van de terrassen wordt niet geregeld in voorliggend bestemmingsplan. Deze regels maken conform de algemene plaatselijke verordening deel uit van de vergunning. De APV van de gemeente Huizen is te raadplegen via: https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Huizen/34458/34458_4.html.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Inleiding

Gelet op de zeer beperkte gevolgen voor het milieu die door dit bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, wordt in dit bestemmingsplan enkel ingegaan op de milieuaspecten die beïnvloed worden door de ontwikkelingen zoals omschreven in paragraaf 2. De overige milieuaspecten zijn niet relevant voor de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- a. ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd
- b. rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Toetsing

Er zijn geen bedrijfsbestemmingen in en in de directe omgeving van het plangebied.

Binnen de milieuzonering wordt gewerkt met richtafstanden die bepaald zijn in de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Bij een 'gemengd gebied' mag met 1 afstandsstep afgeweken worden van de richtafstanden.

Onderzoek en conclusie

Horeca (terrassen)

De EHBO-post met ondergeschikte horeca krijgt een horecafunctie van categorie D van de Staat van Horeca-activiteiten. De richtafstand voor horeca 1 bedraagt 10 meter voor geluid, de afstand tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt minimaal (afhankelijk van de daadwerkelijke plaatsing) x meter.

Voor de terrassen geldt dat zij behorende bij de inrichting en de daar bij behorende richtafstand.

4.3 Verkeer en parkeren

Zowel de reddingspost met ondergeschikte horeca activiteiten als de terrassen kennen een verkeersgeneratie en een parkeerbehoefte. Echter zullen deze functies niet leiden tot extra bewegingen maar zullen bezoekers ook gebruikmaken van deze functies.

Onderzoek

Uit het verkeer- en parkeeronderzoek van Goudappel, dat in opdracht van de gemeente is uitgevoerd, zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting, die ten behoeve van de kustvisie zijn uitgevoerd, is gebleken dat de parkeerdruk in en om het plangebied voldoende ruimte biedt. Daarnaast worden enkele aanbevelingen gedaan om op drukke dagen de verkeerssituatie te bevorderen.

Conclusie

Bij de huidige parkeercapaciteit voldoet het beschikbare aantal parkeerplaatsen dus net om aan de berekende vraag te voldoen. Het kleine positieve saldo van 19 parkeerplaatsen betekent dat op drukke dagen wel duidelijk moet zijn welke parkeermogelijkheden vol bezet zijn en waar nog vrije parkeerplaatsen zijn.

Naast dit bestemmingsplan loopt nog een traject om binnen de planologische kaders in meer- en beter toegankelijke parkeergelegenheid te voorzien.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan gaat over het mogelijk maken van een extra voorziening bestaande uit een EHBO post met ondergeschikte horecafunctie en het toestaan van terrassen op vastgelegde locaties. Dit is aanvullend op het geldende bestemmingsplan. Er wordt voorzien in enige flexibiliteit, daar waar ruimtelijk verantwoord is. Om de gebruiksmogelijkheden van de gronden niet onnodig te beperken, worden de huidige bestemmingsplanmogelijkheden behouden en een verruiming geboden waar het gaat om de nieuwe beoogde functie.

5.2 Planregels

5.2.1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen die in de planregels worden gebruikt gedefinieerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de betekenis die in dit artikel aan de betreffende begrippen wordt toegekend.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die men bij het bouwen in acht moet nemen, moeten worden gemeten. Ondergeschikte bouwdelen worden daarbij niet meegerekend.

5.2.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Recreatie - Strand

De regels in dit artikel zijn grotendeels afkomstig uit het bestemmingsplan 'Huizermaat Noord Oost', naast de vigerende regeling is het mogelijk gemaakt om één reddingspost met ondergeschikte horeca tot categorie 1a van de Staat van Horeca-activiteiten mogelijk te maken. Het gebouw mag binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd en mag maximaal een oppervlakte van 75 m² met een bouwhoogte van 3,5 meter hebben. Daarnaast is het toegestaan een kunstwerk van maximaal 9 meter hoog te plaatsen.

Artikel 4 Verkeer - erf functie

De regels in dit artikel zijn grotendeels afkomstig uit het bestemmingsplan 'Huizermaat Noord Oost', naast de vigerende regeling is het mogelijk gemaakt om op de gronden met de aanduiding 'terras' terrassen behorende bij de aangrenzende gemengde functies toe te staan.

Artikel 5 Water

De bestemming 'Water' is opgenomen voor het water in het plangebied, hier zijn naast water, ook groen en water gerelateerde functies toegestaan zoals kustbeschermingswerken, bruggen en duikers en kustwerken. In dit bestemmingsplan worden hier tevens een zwemsteiger en water gerelateerde speeltoestellen aan toegevoegd.

5.2.3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

Deze regel dient om te voorkomen dat, indien in het bestemmingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan zijn algemene afwijkingsregels opgenomen. De regeling die hier is opgenomen voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de afwijking.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Artikel 8 Overgangsrecht

Het overgangsrecht voor bouwen is neergelegd in artikel 21 lid 1 Wro. Voor gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet blijven er enkele bouwmogelijkheden in afwijking van de regels bestaan.

Bestaande afwijkingen mogen niet worden vergroot. Uitbreiding is slechts mogelijk met een omgevingsvergunning voor het afwijken.

Lid 2 gaat over de overgangsregels voor het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het gebruik is slechts toegestaan wanneer de afwijking hierdoor niet wordt vergroot.

Artikel 9 Slotregel

Het laatste artikel van de planregels betreft de slotregel van het bestemmingsplan Begraafplaats Landgoed de Limiten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Als er sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, moeten deze kosten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. de ontwikkelaar.

De kosten die worden gemaakt voor het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan worden gefinancierd uit de gemeentelijke middelen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

In het kader van de Integrale Kustvisie is reeds uitvoerig geparticipeerd met alle belanghebbenden in het plangebied. Omdat het voorliggende bestemmingsplan uitvoering geeft aan deze visie wordt het participatietraject in het kader van het voorliggende bestemmingsplan niet overgedaan.

6.2.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het concept-ontwerpbestemmingsplan wordt toegezonden aan de overlegpartners in het kader van het wettelijk overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro.

6.2.3 Zienswijzen

De formele bestemmingsplanprocedure start met het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen binnen deze periode een zienswijze indienen.

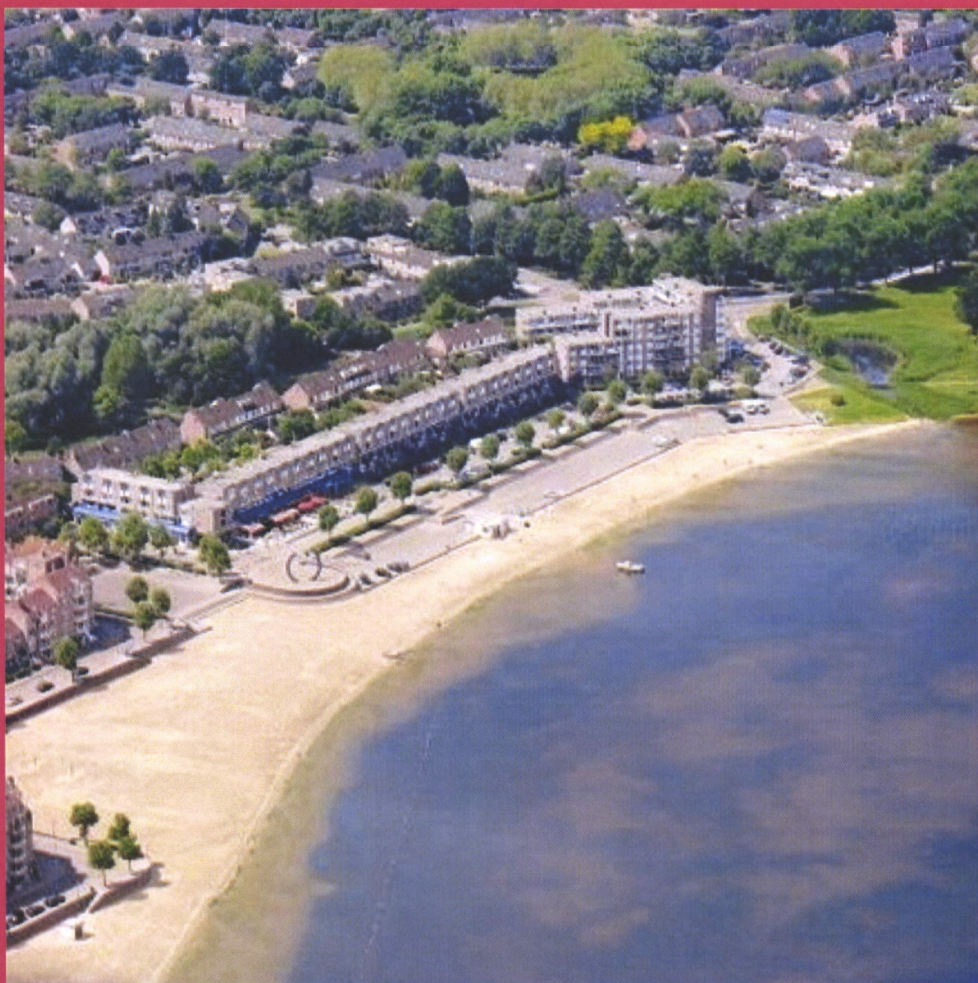
BIJLAGEN BIJ DE TOELICHTING

RHO ADVISEURS



Bijlage 1 Rapportage parkeren Zomerkade Huizen

Verkeer en parkeren Zomerkade Huizen



Opdrachtgever
Titel rapport

Gemeente Huizen
Verkeer en parkeren Zomerkade Huizen

Kenmerk
Datum publicatie

009381.20210520.R1.02
juni 2021

Projectleider Goudappel

Jan-Anne Waagmeester

Status

Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel	4
1.1 Vraagstelling	4
1.2 Opbouw van dit rapport	5
2. Onderzoek huidige parkeerdruk	6
2.1 Uitgevoerd parkeeronderzoek	6
2.2 Resultaten parkeerdrukmetingen	7
3. Parkeerbehoefte strand	9
3.1 Berekening parkeerbehoefte strand (auto en fiets)	9
3.2 Aanvullende parkeerbehoefte horeca (auto en fiets)	12
3.3 Vraag gerelateerd aan aanbod	13
4. Mogelijkheden voor parkeerregulering	16
4.1 Parkeerschijfzone (blauwe zone)	16
4.2 Betaald parkeren	17
4.3 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders	18
4.4 Slotsom	19
4.5 Opties bij verdere uitwerking	20
5. Effect op verkeersstromen	22
5.1 Huidige en verwachte verkeersintensiteiten	22
5.2 Verwachte effecten op verkeersafwikkeling	23
6. Conclusies en aanbevelingen	25
Bijlage A. Resultaten parkeerdrukonderzoek	26

1. Aanleiding en doel

Het strand van Huizen aan het Gooimeer wordt flink opgeknapt. Het aantal bezoekers zal daardoor waarschijnlijk toenemen, terwijl de parkeercapaciteit bij het strand juist wordt beperkt. De vraag is hoe de gemeente ervoor zorgt dat het strand goed bereikbaar blijft en er geen parkeerproblemen in de woonwijk ontstaan.

1.1 Vraagstelling

Gemeente Huizen gaat de Zomerkade een nieuwe en aantrekkelijke uitstraling geven. Naar verwachting zullen er daardoor meer mensen naar het strand aan de Zomerkade komen en wordt daardoor dus ook meer verkeer gegeneerd. In de huidige situatie parkeren bezoekers van het strand de auto direct aan het strand. Op korte termijn worden deze parkeerplaatsen gedeeltelijk verwijderd, op lange termijn worden mogelijk nog meer parkeerplaatsen verwijderd, om zo meer ruimte en kwaliteit te geven voor de bezoekers van het strand.

Goudappel is gevraagd om in beeld te brengen welke parkeerplaatsen wel en welke niet gebruikt worden en dit cijfermatig in beeld te brengen. Op basis daarvan kan vervolgens worden bepaald welke maatregelen nodig zijn. Het kan dan gaan om aanleg van nieuwe parkeerplaatsen elders of om parkeerregulering. De doelstelling is dat bewoners en ondernemers zo min mogelijk te maken krijgen met parkeeroverlast door bezoekers van het strand. Tegelijkertijd moeten ook de bezoekers goed gefaciliteerd worden. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag op welke manier dat het beste kan worden gegarandeerd.

Voor het onderzoek heeft Goudappel een aantal uitgangspunten meegekregen waar we rekening mee moeten houden:

- In het coalitieakkoord is opgenomen dat parkeren in Huizen gratis blijft. De raad heeft het coalitieakkoord bekrachtigd. Indien regulering nodig is, gaat de voorkeur uit naar andere reguleringsvormen.
- Fietsen wordt gestimuleerd. Bij de ramingen en adviezen moet hier rekening mee gehouden worden.
- Het advies moet zowel gericht zijn op de korte als op de langere termijn.

1.2 Opbouw van dit rapport

In hoofdstuk 2 wordt het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek besproken, waarin de huidige bezetting van de parkeergelegenheid wordt weergegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de toekomstige behoefte aan parkeerplaatsen berekend. In hoofdstuk 4 worden de verschillende reguleringsmaatregelen besproken. hoofdstuk 5 geeft het effect van de ontwikkeling op de verkeersstromen weer en tot slot volgen in hoofdstuk 6 conclusies en aanbevelingen.

2. Onderzoek huidige parkeerdruk

Een goed inzicht in de huidige situatie is de basis van het onderzoek. Er zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd om een goed beeld te krijgen hoeveel parkeerplaatsen nu beschikbaar zijn voor de bezoekers van het strand.

2.1 Uitgevoerd parkeeronderzoek

Om vast te stellen in hoeverre in de huidige situatie nog mogelijkheden zijn om extra parkeerbehoefte op te vangen, zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd door NDC Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd op de Zomerkade en het Gooierhoofd, maar ook in de omliggende woonstraten tot aan de Delta. Zo kunnen we ook conclusies trekken over de kans dat 'overloopparkeren' in de woonwijk tot problemen zal leiden.

De parkeerdrukmetingen hebben plaatsgevonden op twee momenten:

- op zaterdag 17 april om 15.00 uur: een moment in het weekend waarop relatief veel bewoners thuis zijn en waarop het strand bij mooi weer ook veel gebruikt zal worden.
- op dinsdag 20 april ná 23.00 uur: een moment laat op de avond, waarop de meeste bewoners thuis zijn (maatgevend moment voor de functie wonen).

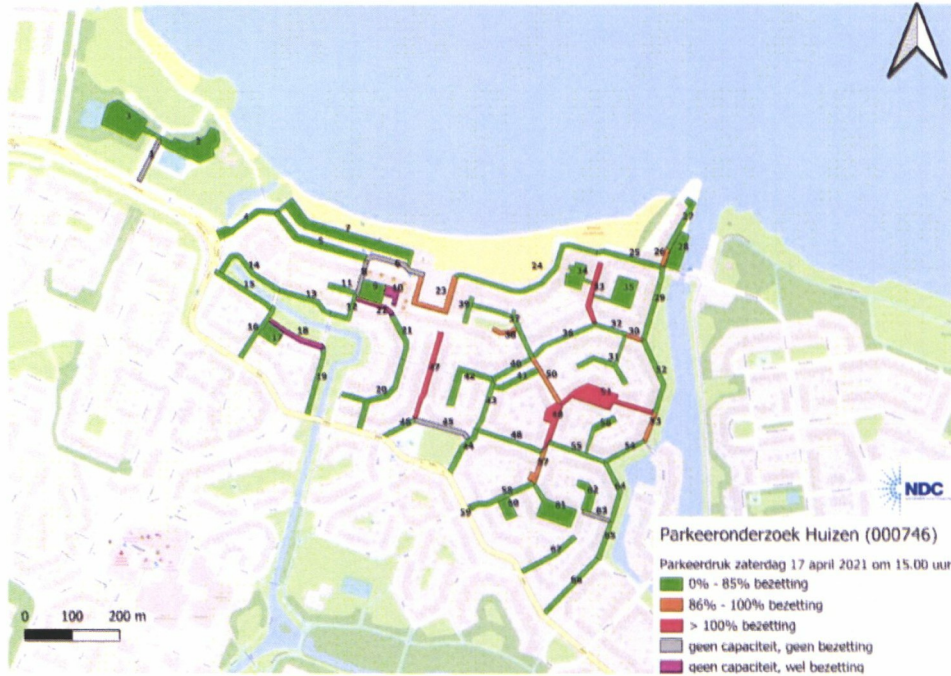
De parkeerdrukmeting is per straat(gedeelte) of terrein uitgevoerd (parkeersecties). Per sectie is de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting weergegeven. Deze zijn in een afzonderlijk Exceldocument beschikbaar. In dit rapport beperken we ons tot de belangrijkste conclusies uit het onderzoek.

2.2 Resultaten parkeerdrukmetingen

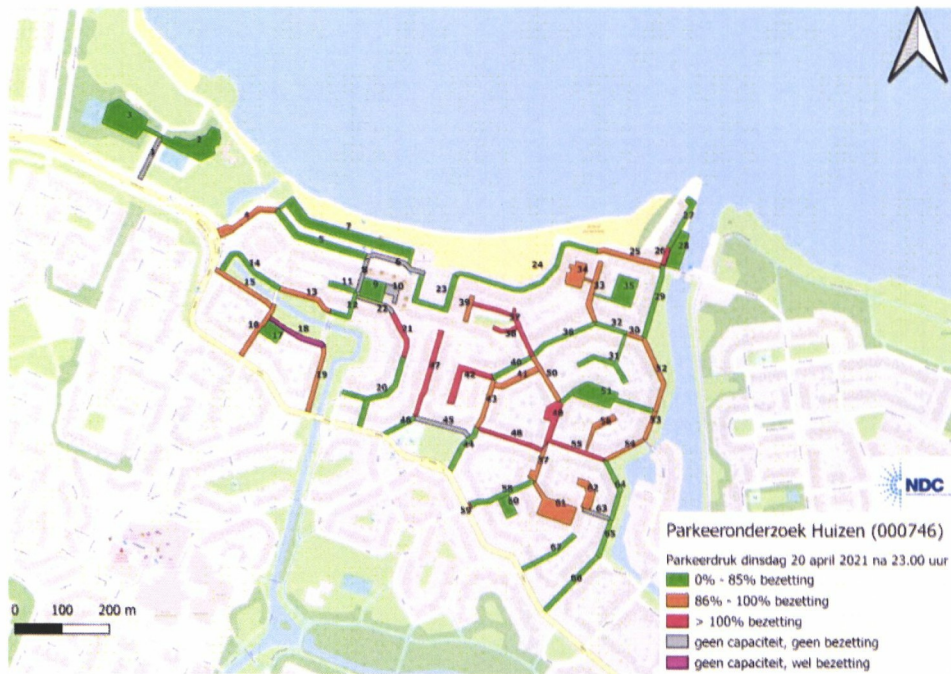
De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn te vinden in bijlage A en in de figuren 2.1 en 2.2 hierna. Op basis van de tellingen zijn de volgende bevindingen gedaan:

- De parkeerplaatsen op Gooierhoofd en langs de kade zijn bestemd voor de bezoekers van het strand. Op deze locaties (secties 1 t/m 7) zijn in totaal 325 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan er op een zaterdagmiddag buiten het strandseizoen slechts 37 bezet zijn.
- 's Avonds wordt langs de straat Zomerkade ook relatief veel door bewoners geparkeerd. Op zaterdagmiddag is te zien dat 23 parkeerplaatsen bezet zijn, terwijl er op dinsdagavond, wanneer het gros van de bewoners thuis is, 94 zijn.
- In de nabij gelegen woonbuurt is er relatief weinig capaciteit om de parkeerbehoefte van het strand op te vangen. Er zijn al enkele rode en oranje gebieden te zien op in de wijk. De groene gebieden in de woonwijk hebben relatief weinig capaciteit, dus zijn er naar verhouding maar weinig beschikbare parkeerplaatsen.

In het volgende hoofdstuk worden de resultaten van het parkeeronderzoek gebruikt om vast te stellen hoeveel van de huidige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van het strand.



Figuur 2.1: Resultaat parkeerdrukmeting zaterdag 17 april 15.00 uur



Figuur 2.2: Resultaat parkeerdrukmeting dinsdag 20 april na 23.00 uur

3. Parkeerbehoefte strand

Uit het parkeeronderzoek is het aanbod aan (vrije) parkeerplaatsen bekend, maar wat is de toekomstige behoefte voor het strand en de horeca? En hoe kunnen we in deze behoefte voorzien?

3.1 Berekening parkeerbehoefte strand (auto en fiets)

Voor het berekenen van de van een bepaalde functie worden normaal gesproken de functiegegevens vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernorm(en) of kencijfer(s). In deze situatie is dit niet van toepassing, omdat er zowel vanuit de gemeente als vanuit het CROW geen parkeernormen of kencijfers bestaan voor de functie 'strand'. Een 'stadsstrand' is een zeer specifieke voorziening, welke sterk afhankelijk is van de locatie en uiteraard van het weer. De sterk fluctuerende bezoekersaantallen zorgen er samen met de nabijheid van andere lokale strandjes voor dat de parkeervraag minder eenvoudig te bepalen is.

We volgen daarom de volgende werkwijze:

1. We bepalen de oppervlakte van het strand en we maken een inschatting van het aantal bezoekers per oppervlakte-eenheid op een zomerse dag. Dit levert het aantal bezoekers op waarmee we rekening houden.
2. Daarna bepalen we de modal split (vervoerwijzekeuze) van de bezoekers en de gemiddelde bezetting van de auto's die naar het strand komen. Op basis hiervan kunnen we het benodigde aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen bepalen.

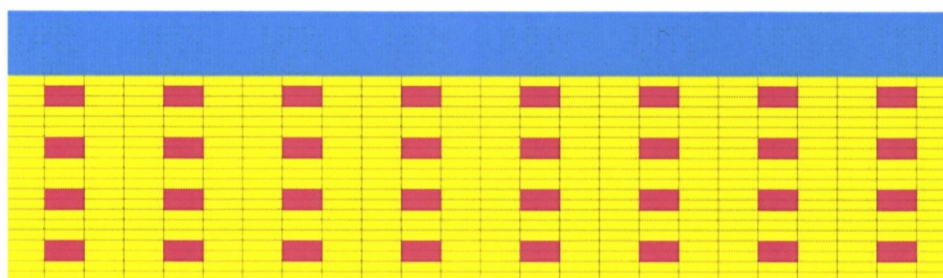
Ad 1: Verwacht aantal bezoekers

Voor de oppervlakte van het strand is uitgegaan van het zandoppervlak dat aan het wat ligt. Behalve het grote strand aan de kade, zijn ook de kleinere, meer westelijk gelegen zandstrandjes in de berekening meegenomen, zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Oppervlakte zandstranden Huizen

De drukte op stadsstranden (aantal mensen per oppervlakte-eenheid) verschilt sterk. De drukte hangt af onder andere af van de grootte van het strand, de nabijheid van andere stranden en de aantrekkingskracht van het strand. Voor het Huizer strand geldt dat de ambitie is om de aantrekkelijkheid van het strand te vergroten, maar het blijft wel vooral een strand voor de inwoners van Huizen zelf en van de directe omgeving van Huizen. Langs de randmeren zijn immers nog diverse andere stranden die in veel gevallen ook sneller bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet. Op basis hiervan verwachten we gemiddeld 1 bezoeker per 15m². Het gaat hier om een gemiddelde voor het gehele strand. In de praktijk zal het dichtbij het water drukker zijn en op wat grotere afstand van het water rustiger. De gemiddelde dichtheid is in figuur 3.2 schematisch in beeld gebracht, waarbij één vakje 2 m² is en de rode vakjes het bezette deel van het strand vormen (ruimte voor handdoek en spullen van één persoon).



Figuur 3.2: Schematische weergave gemiddelde bezetting strand Huizen

Modal Split

Ook de verdeling over de vervoerwijzen van de bezoekers verschilt sterk per strand.

Als voorbeeld:

- Op een strand zoals Strand Nulde aan de A28 is het auto-aandeel zeer hoog, omdat het niet in een kern ligt en wel zeer goed bereikbaar is per auto.
- Maar op het Sloterstrand in Amsterdam is het aandeel bezoekers dat met de auto komt maar 15%¹. Dit is echter een echt stadsstrand en er geldt betaald parkeren tegen een relatief hoog tarief.

Omdat het strand in Huizen vooral voor een lokale functie heeft, zijn de afstanden tot het strand voor de meeste bezoekers prima te fietsen (zeker met mooi weer), maar het strand is ook prima met de auto bereikbaar. We gaan er daarom vanuit dat het aandeel bezoekers dat met de fiets komt ongeveer vergelijkbaar zal zijn als het aantal mensen dat met de auto komt. Daarnaast zal een beperkt aantal bezoekers met een andere vervoerwijze naar het strand komen (bijvoorbeeld lopend of met een bus). We gaan uit van de volgende verdeling:

- 50% van de bezoekers komt met de auto;
- 45% van de bezoekers komt de fiets;
- 5% van de bezoekers komt op een andere manier naar het strand.

De gemiddelde autobezetting voor recreatieve bestemmingen zoals een strand is 2,5 personen per auto². Dit is een vrij constant gegeven dat ook voor andere recreatieve voorzieningen geldt.

Met deze gegevens is in tabel 3.1 de berekening gemaakt voor het verwachte aantal geparkeerde auto's en gestalde fietsen op een zomerse dag.

¹ Parkeeronderzoek Slotterstrand d.d. oktober 2018, Goudappel B.V.

² Verkeerskundig onderzoek ontsluiting stadsstrand Vollenhove d.d. december 2017, BügelHajema

Uitgangspunt	Waarde
oppervlakte strand (m ²)	15.500
m ² per bezoeker	15
aantal bezoekers	1033
aandeel auto	50 %
gemiddelde autobezetting	2,5
aantal parkeerplaatsen auto	207
aandeel fiets	45 %
aantal gestalde fietsen	465

Tabel 3.1: Berekening verwachte parkeerbehoefte strand Zomerdijk

3.2 Aanvullende parkeerbehoefte horeca (auto en fiets)

Naast het strand fungeren de aanliggende parkeerplaatsen ook voor de nabij gelegen horeca. Aangezien de horeca gesloten was tijdens het uitgevoerde parkeeronderzoek (i.v.m. coronamaatregelen), komt de parkeerbehoefte voor de horeca niet tot uiting in de resultaten van dit onderzoek. De parkeerbehoefte van de horeca is daarom berekend op basis van parkeernormen van de gemeente Huizen zelf. Volgens opgave van de gemeente Huizen bedraagt het oppervlak aan horeca aan de Zomerkade 885 m² bvo. De gemeentelijke parkeernorm voor deze horeca is 6,7 per 100 m² bvo. Voor fietsen is geen gemeentelijke norm voor horeca opgesteld. Daarom wordt hiervoor uitgegaan van het CROW-kencijfer van 7 fietsen per 100 m² bvo.

Voor de functie 'horeca' heeft de gemeente Huizen een eigen parkeernorm (zie tabel 3.2).

	Oppervlakte (m ² bvo)	Norm per 100 m ² bvo	Aantal
Autoparkeren	885	6,7	60
Fietsparkeren	885	7	62

Tabel 3.2: Berekening parkeerbehoefte horeca

Als we dit aantal parkeerplaatsen zouden optellen bij de parkeerbehoefte voor het strand, ontstaat (voor de maatgevende zomerse dagen) een dubbel telling. Want de

bezetting van de horeca zal deels van strandbezoekers komen. De parkeerplaatsen voor deze bezoekers is al berekend bij de behoefte voor het strand.

In de eerder gebruikte referentie (zie voetnoot 2) wordt een reductie van 50% op de parkeerbehoefte voor de horeca gehanteerd voor bezoekers van de nabij gelegen camping. Ook in deze situatie hanteren we een gelijke reductie voor de bezoekers van het strand. Voor de horeca wordt dus een reductie van 50% toegepast. Dit leidt tot de volgende totale parkeerbehoefte op een maatgevende zomerdag (tabel 3.3)

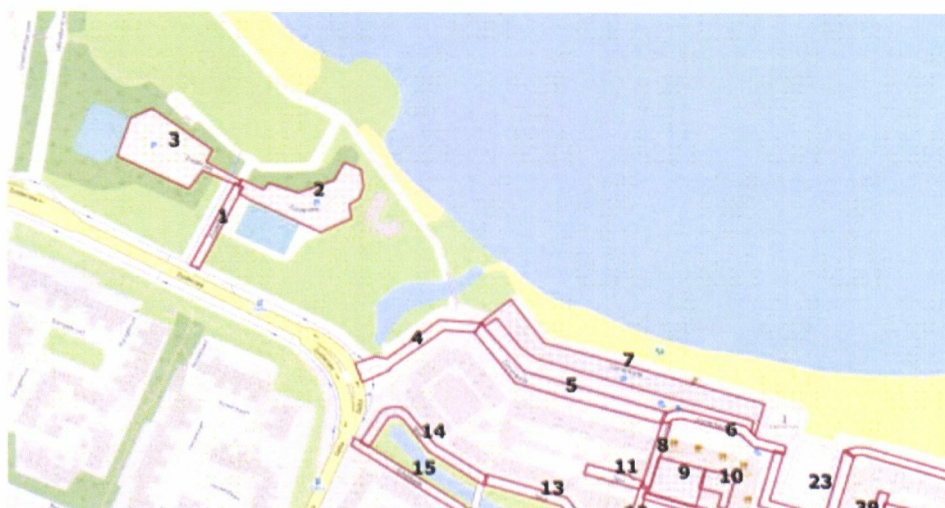
Functie	Geparkeerde auto's	Gestalde fietsen
Strand	207	465
Aanvullend voor horeca	30	31
Totaal	237	496

Tabel 3.3: Berekende parkeerbehoefte auto en fiets

3.3 Vraag gerelateerd aan aanbod

De parkeerbehoefte van het strand en van de horeca wordt in deze paragraaf afgezet tegen het parkeeraanbod. We beschouwen de volgende secties als parkeercapaciteit die geschikt is voor het bezoekersparkeren van het strand:

- de secties 2 en 3 op het Gooierhoofd (sectie 1 heeft geen capaciteit);
- de secties 4, 5 en 7 op de Zomerkade (sectie 6 heeft geen capaciteit).



Figuur 3.3: Ligging parkeersecties ten behoeve van strand (2, 3, 4, 5 en 7)

Voor deze secties is de *beschikbare* parkeercapaciteit berekend als het totaal aantal parkeerplaatsen minus de bezetting op zaterdagmiddag zoals die is gebleken uit het parkeeronderzoek. Alleen voor de secties 4 en 5 (Zomerkade straat) is uitgegaan van een lagere beschikbare parkeercapaciteit. Hier stonden op zaterdagmiddag slechts 23 auto's, maar 's nachts 94 (van de 101 parkeerplaatsen). Dit zijn naar verwachting auto's van bewoners. Meestal is de parkeerdruk van bewoners in het weekend overdag ongeveer 60% van de parkeerdruk in de nacht, daarom wordt ervan uitgegaan dat de straat overdag ook wel eens een hogere bezetting zal hebben dan de bezetting die uit het onderzoek is gebleken (60% van 94 = 56). Uitgaande van 56 parkeerplaatsen voor bewoners, blijven overdag langs de straat Zomerkade 53 parkeerplaatsen over voor strandbezoekers.

Er zijn drie verschillende scenario's als gevolg van de opwaardering van de Zomerkade opgesteld die invloed hebben op het parkeeraanbod:

- Scenario 0: het aantal parkeerplaatsen aan de Zomerkade en Gooierhoofd blijft onveranderd, in deze situatie worden er geen parkeerplaatsen geschrapt.
- Scenario 1: het parkeerterrein aan de Zomerkade (sectie 7) wordt gehalveerd.
- Scenario 2: het parkeerterrein aan de Zomerkade (sectie 7) wordt in zijn geheel geschrapt.

In tabel 3.4 is voor het 0-scenario de parkeerbalans opgesteld.

	Capaciteit	Waarvan beschikbaar voor strand/horeca
Zomerkade terrein (sectie 7)	95	91
Zomerkade straat (sectie 4, 5)	109	53
Gooierhoofd (sectie 2, 3)	121	111
Totaal	325	256 (aanbod)
Berekende behoefte		237 (vraag)
Saldo		+ 18

Tabel 3.6: Parkeerbalans scenario 0

Bij de huidige parkeercapaciteit voldoet het beschikbare aantal parkeerplaatsen dus net om aan de berekende vraag te voldoen. Het kleine positieve saldo van 19 parkeerplaatsen betekent dat op drukke dagen wel duidelijk moet zijn welke parkeermogelijkheden vol bezet zijn en waar nog vrije parkeerplaatsen zijn (bijvoorbeeld met borden of verkeersregelaars).

Als de parkeercapaciteit op het parkeerterrein Zomerkade wordt beperkt, ontstaat een parkeertekort op zomerse dagen. De vraag blijft immers hetzelfde, maar het

parkeeraanbod wordt in scenario 1 en 2 verminderd met respectievelijk 47 en 95 parkeerplaatsen. Dat leidt in deze scenario's tot de volgende parkeertekorten:

- In scenario 1 wordt het saldo -29 parkeerplaatsen (18 minus 47);
- In scenario 2 wordt het saldo -77 parkeerplaatsen (18 minus 95).

Wanneer de parkeerplaatsen aan de kade gedeeltelijk of geheel geschrapt worden ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen. Dit tekort kan opgelost worden door op het Gooierhoofd extra parkeerplaatsen te maken. Ons advies is om eventueel te schrappen parkeerplaatsen op de Zomerkade volledig te compenseren op het Gooierhoofd. Enerzijds vanwege de onzekerheden in de berekeningen, anderzijds om zoekverkeer naar de laatste vrije parkeerplaatsen te beperken.

Het nadeel van de parkeergelegenheid op Gooierhoofd is dat de loopafstand van Gooierhoofd naar het strand aanzienlijk groter is dan de parkeerplaatsen aan de kade (250m i.p.v. 20m). Dit betekent dat bezoekers van het strand sneller in de aangrenzende woonwijken zullen parkeren. Als het gros van de bezoekers op Gooierhoofd moet parkeren, zijn er dus aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat bezoekers op zoek gaan naar plekje dicht bij het strand in de woonwijk. In het volgende hoofdstuk worden deze maatregelen besproken.

4. Mogelijkheden voor parkeerregulering

In het vorige hoofdstuk is geconcludeerd dat aanvullende maatregelen gewenst zijn om te voorkomen dat in de zomerperiode extra parkeerdruk in de woonomgeving ontstaat. In dit hoofdstuk beschrijven we verschillende vormen om het parkeren in de woonomgeving te reguleren.

Parkeerregulering in het woongebied bij de Zomerkade heeft als doel om bezoekers van het strand te bewegen op de daarvoor bedoelde parkeerterreinen te parkeren en bewoners te vrijwaren van parkeeroverlast door bezoekers. Een gemeente kan het parkeren op straat op verschillende manieren reguleren. We beschrijven in dit hoofdstuk de voor- en nadelen van de volgende mogelijkheden:

- Een parkeerschijfzone (blauwe zone) met ontheffing voor bewoners;
- Betaald parkeren met parkeervergunning voor bewoners;
- Parkeren in woongebieden uitsluitend voor vergunninghouders.

Voor alle vormen geldt dat de parkeerregulering bij het strand beperkt kan worden tot de zomerperiode.

4.1 Parkeerschijfzone (blauwe zone)

In een parkeerschijfzone of blauwe zone mag slechts gedurende een beperkte tijd geparkeerd worden op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. De toegestane parkeerduur staat aangegeven op de borden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven. Een blauwe zone wordt meestal toegepast in winkelstraten om op die manier langparkeerders te weren. Maar in een gemengde omgeving, (bijvoorbeeld een winkelstraat met tevens woningen)

kunnen ontheffingen verleend worden aan belanghebbenden. Deze geven het recht om onbeperkt en zonder parkeerschijf van de betreffende parkeerplaatsen gebruik te maken. Voor deze ontheffingen worden leges berekend. Dit zou dus ook voor bewoners van de wijk nabij het strand kunnen gelden.



In het specifieke geval van Huizen zouden de parkeerplaatsen op Gooierhoofd buiten de blauwe zone moeten worden gehouden, zodat mensen die lang naar het strand gaan, gestimuleerd worden om daar te parkeren. Het parkeren bij het strand zelf (op de Zomerkade) zou dan slechts beperkte tijd toegestaan zijn.

Een parkeerschijfzone heeft de volgende voordelen:

- Een parkeerschijfzone is eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren.
- Een parkeerschijfzone is een maatregel die in Huizen ook elders al toegepast wordt. Het is dus een bekende maatregel.
- Parkeren blijft voor iedereen eenvoudig en gratis. Alleen bewoners betalen een klein bedrag voor een ontheffing.

Een parkeerschijfzone heeft echter ook een aantal nadelen:

- Een parkeerschijfzone levert niet of nauwelijks inkomsten op. Met de handhaving (door BOA's) zijn daarentegen wel kosten gemoeid.
- De parkeerduurbepanking kan eenvoudig omzeild worden door na verloop van tijd terug te lopen naar de auto en de parkeerschijf door te draaien.
- Een te lange toegestane parkeerduur is minder effectief, maar een te korte toegestane parkeerduur beperkt ook de duur dat horeca en bewoners bezoekers kunnen ontvangen.

In verband met de handhavingskosten en de beperkingen voor bezoek van bewoners worden parkeerschijfzones vooral toegepast in relatief kleine winkelgebieden. De naleving van de maatregel hangt vooral af van de intensiteit van de handhaving.

4.2 Betaald parkeren

Hoewel in het coalitieakkoord is opgenomen dat parkeren in Huizen gratis blijft, beschrijven we hier toch kort de voor- en nadelen, ter vergelijking. Bij grotere gereguleerde gebieden wordt vaker overgegaan op betaald parkeren in combinatie met vergunningen voor bewoners. Het voordeel hiervan is dat het systeem geheel of grotendeels bekostigd wordt door de gebruikers zelf. Gemeenten zijn vrij in het vaststellen van de hoogte van de parkeertarieven. Veelal gelden bezoekersregeling waarmee bezoek van bewoners voor (sterk) gereduceerd tarief kan parkeren.



Het voordeel van betaald parkeren ten opzichte van een blauwe zone is dat het meer sturingsmogelijkheden biedt. Er is bijvoorbeeld tariefdifferentiatie mogelijk, waarmee effectief op het gewenste parkeergedrag kan worden gestuurd (bijvoorbeeld goedkoper op Gooierhoofd dan op de Zomerkade). Ook kan gewerkt worden met een progressief tarief, wat inhoudt dat het eerste uur (of eerste twee uur) parkeren goedkoper is dan volgende uren. Een bijkomend effect van betaald parkeren is dat het gebruik van andere vervoermiddelen (met name de fiets) extra gestimuleerd wordt.

Ook bij betaald parkeren kan de parkeerduur in beginsel beperkt worden, maar dit kan vrij eenvoudig omzeild worden door na de verstreken parkeertijd een nieuwe parkeertransactie te starten (dat kan zelfs met behulp van een app op een mobiele telefoon, dus terug lopen naar de auto is niet nodig). Het blijft voor bezoekers dus mogelijk om langs in straten te parkeren met betaald parkeren.

Betaald parkeren heeft de volgende voordelen:

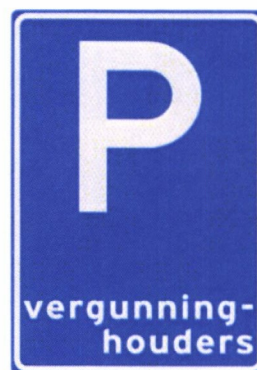
- Administratie en handhaving kunnen worden gedekt uit parkeerinkomsten.
- Meer sturingsmogelijkheden door tariefdifferentiatie.
- Uitzonderingen mogelijk voor bewoners en bezoek van bewoners (bewoners- en bezoekersvergunningen).
- Extra stimulans om de fiets te gebruiken in plaats van de auto.

Nadelen van betaald parkeren zijn:

- De invoering van betaald parkeren vergt veel voorbereiding (o.a. nieuwe verordeningen nodig en administratie van vergunningen).
- Betaald parkeren leidt tot extra kosten voor bezoekers (minder klantvriendelijk).
- Als de kosten geen bezwaar vormen, blijft lang parkeren door strandbezoekers mogelijk (en betaald parkeren vormt in de regel geen groot bezwaar voor recreanten).

4.3 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders

Het is ook mogelijk in een bepaald gebied uitsluitend parkeren door vergunninghouders in te voeren. De parkeerplaatsen aan de zomerkade en het Gooierhoofd moeten dan gratis blijven, zodat daar strandbezoekers kunnen parkeren. In de overige straten in de woonbuurt geldt de parkeerregulering waarbij belanghebbenden een vergunning kunnen krijgen (in de regel tegen betaling ter dekking van een deel van de kosten voor administratie en handhaving). Ook zal een regeling gemaakt moeten



worden voor bezoek van bewoners en bijvoorbeeld artsen en servicebedrijven. Meestal bestaat deze regeling uit een papieren bezoekersvergunning of uit een systeem waarbij bewoners het kenteken van de bezoekende auto kunnen aan- en afmelden op een website of app. De bezoekersregeling is over het algemeen niet gratis en er zijn restricties aan verbonden om onbedoeld gebruik te voorkomen. Per gemeente verschillen de regelingen het staat de gemeente namelijk vrij om zelf criteria te formuleren voor het verstrekken van de vergunningen en voor bezoekersregelingen.

De maatregel is erg geschikt om 'overloop' van bezoekersparkeren naar de woonwijk tegen te gaan, maar vraagt veel voorbereiding omdat uitzonderingen nodig zijn voor bezoek van bewoners. Bij adequate handhaving is dit een efficiënte maatregel, waarmee de bewoners goede parkeervoorzieningen hebben. Doordat alleen vergunninghouders de parkeerplaatsen kunnen gebruiken, is geen sprake van dubbelgebruik. In zones waar parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd, staan op delen van de dag veel parkeerplaatsen leeg, terwijl het op algemene parkeerplaatsen erg druk kan zijn. De maatregel is bovendien in de regel niet kostendekkend: de kosten voor administratie en handhaving worden niet gedekt uit de beperkte inkomsten uit bewonersvergunningen.

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders heeft de volgende voordelen:

- Duidelijke scheiding van parkeerplaatsen voor strandbezoekers/horeca en voor bewoners. Het parkeren van strandbezoekers in de woonwijk wordt effectief geweerd.

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders heeft als nadelen:

- Omdat niemand zonder vergunning mag parkeren (ook niet kort), zijn specifieke regelingen nodig voor bezoek van bewoners, dienstverleners, aannemers, artsen en dergelijke.
- De invoering van de regeling kost daardoor veel voorbereidingstijd.
- Er kan geen onderscheid gemaakt worden tussen regime op Gooierhoofd en Zomerkade, om zo doende parkeren op Gooierhoofd te stimuleren.
- De regeling is voor de gemeente niet kostendekkend.

4.4 Slotsom

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de verschillende vormen van regulering naast duidelijke voordelen ook duidelijke nadelen hebben. Een blauwe zone kan makkelijk omzeild worden door de parkeerschijf te verdraaien en ook betaald parkeren maakt lang parkeren door strandbezoekers in de woonwijk niet onmogelijk.

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders is het meest effectief om 'overloop' van parkeren naar de woonwijk tegen te gaan, maar heeft als belangrijk nadeel dat het geen mogelijkheid biedt om bezoekers te stimuleren gebruik te maken van Gooierhoofd in plaats van de Zomerkade. Tenzij de volledige parkeerbehoefte voor het strand op Gooierhoofd wordt gerealiseerd, blijven de parkeerplaatsen op de Zomerkade ook nodig voor bezoekers van het strand, dus kan op de Zomerkade geen regime 'parkeren uitsluitend voor vergunninghouders' worden gerealiseerd. Dat betekent dat op Gooierhoofd en Zomerkade hetzelfde regime geldt (vrij parkeren). Verder beperkt 'parkeren voor vergunninghouders' ook de mogelijkheden voor bezoek van bewoners. Hiervoor kunnen aanvullende regelingen worden getroffen, maar dit vergt veel extra voorbereidingstijd en administratie.

We bevelen aan om in eerste instantie te kiezen voor een parkeerschijfzone (blauwe zone) op de Zomerkade en in de achterliggende woonbuurt. Hierdoor wordt het voor mensen die langer op het strand willen verblijven, aantrekkelijker om gebruik te maken van het Gooierhoofd. De maatregel kan bovendien relatief eenvoudig ingevoerd worden, mede omdat ook elders in de gemeente al gewerkt wordt met blauwe zones. Mocht de maatregel in de praktijk onvoldoende blijken om parkeeroverlast in de woonbuurt te voorkomen, dan kan later alsnog overgegaan worden tot striktere regelgeving.

De gemeente moet er rekening mee houden dat de invoering van een blauwe zone (of van parkeren uitsluitend voor vergunninghouders) extra kosten voor handhaving met zich mee zal brengen. De opbrengsten uit ontheffingen of vergunningen voor bewoners zijn in de regel niet voldoende om de extra kosten te dragen. Alleen bij invoering van betaald parkeren kan parkeerregulering inclusief handhaving kostendekkend gemaakt worden.

4.5 Opties bij verdere uitwerking

Bij de verdere uitwerking van de parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn nog keuzes te maken omtrent:

1. de tijden waarop de parkeerduurbepering geldt;
2. de toegestane maximale parkeerduur;
3. de precieze begrenzing van de parkeerschijfzone.

We gaan hierna kort op elk van deze drie keuzes in.

Ad 1: tijden waarop de parkeerduurbepering geldt

De parkeerduurbepering is alleen nodig indien er veel bezoekers naar het strand komen. In de inleiding is daarom al aangegeven dat regulering alleen in de zomerperiode nodig is (bijvoorbeeld van mei tot en met september). In de regel is

het in de (vroeg) ochtend nog niet zo druk op het strand. Daarom kan de regulering ingaan vanaf ca. 11.00 uur. Als eindtijd voor de regulering stellen we 18.00 uur voor. Na die tijd komen er weinig mensen meer naar het strand en het betekent dat mensen die 's avonds naar de horeca willen, er geen last van hebben (en 's avonds is de verblijfsduur in de horeca over het algemeen langer dan overdag).

Ad 2: toegestane maximale parkeerduur

Bij het vaststellen van de toegestane maximale parkeerduur moet een afweging gemaakt worden tussen enerzijds het gemak voor bezoek van de horeca en bezoek van bewoners en anderzijds de effectiviteit om mensen die langdurig naar het strand willen te weren (of liever gezegd: te bewegen om op het Gooierhoofd te parkeren). Als men relatief lang mag parkeren, is de kans groter dat strandbezoekers toch op zoek gaan naar een parkeerplaats in de parkeerschijfzone en eventueel een keer de parkeerschijf doordraaien. Maar een relatief korte maximale parkeerduur werkt ook beperkend voor bezoek van horeca en bezoek van bewoners. Rekening houdend met beide belangen, denken we dat een maximale parkeerduur van 1,5 tot 2 uur het meest geschikt is voor deze locatie.

Ad 3: precieze begrenzing van de parkeerschijfzone

Het is de bedoeling dat strandbezoekers die langer op het strand willen verblijven, op het Gooierhoofd parkeren. Mede om zoekverkeer op de Zomerkade te voorkomen, stellen we voor om in ieder geval het Gooierhoofd buiten de parkeerschijfzone te houden en de Zomerkade erbinnen. Ook in achterliggende woonstraten zal een parkeerschijfzone nodig zijn, om te voorkomen dat strandbezoekers in groten getale in de woonbuurt parkeren. Het is echter op voorhand moeilijk in te schatten tot hoe ver sprake zal zijn van parkeeroverloop in de woonwijk. De meest vergaande keuze is om in de hele woonwijk tot aan de Delta het parkeren te reguleren. Dan is parkeren op het Gooierhoofd altijd de meest nabij mogelijkheid om onbeperkt te parkeren. Dit betekent echter dat ook veel bewoners te maken krijgen met de regulering: zij moeten een ontheffing aanvragen en hun bezoek moet de parkeerduur in de gaten houden.

Mede gezien de verkeersstructuur in de woonwijk (er zijn weinig doorgaande verbindingen), is een kleiner gereguleerd gebied waarschijnlijk afdoende. Aangezien het hier gaat om een afweging die vooral invloed heeft op de bewoners zelf, ligt het voor de hand om de precieze begrenzing van de parkeerschijfzone in overleg met hen vast te stellen. Een mogelijkheid is om met een relatief klein gebied te beginnen en vervolgens de effecten ervan te monitoren. Indien nodig kan dan alsnog een uitbreiding van de parkeerschijfzone overwogen worden.

5. Effect op verkeersstromen

Op het moment dat bekend is hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn, kan ook worden vastgesteld welke verkeersstromen het bezoek naar de Zomerkade met zich mee zal brengen. In dit hoofdstuk analyseren we of het verkeersaanbod op de weg goed verwerkt kan worden.

5.1 Huidige en verwachte verkeersintensiteiten

Om een beeld te geven van de huidige verkeersintensiteiten in de omgeving van de Zomerkade, maken we gebruik van gegevens uit het Verkeersmodel Huizen. Dit model is 'geijkt' op tellingen op de belangrijkste wegen, zoals Delta, Zuiderzee en Bestevaer. Op de Zuiderzee ter hoogte van het Gooierhoofd rijden ongeveer 6.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), nabij de rotonde met de Bestevaer is de intensiteit op de Zuiderzee opgelopen naar ongeveer 8.000 mvt/etm en op de Bestevaer zelf is deze ongeveer 11.000 mvt/etm (zie figuur 5.1). De hier genoemde intensiteiten gelden voor een gemiddelde werkdag.



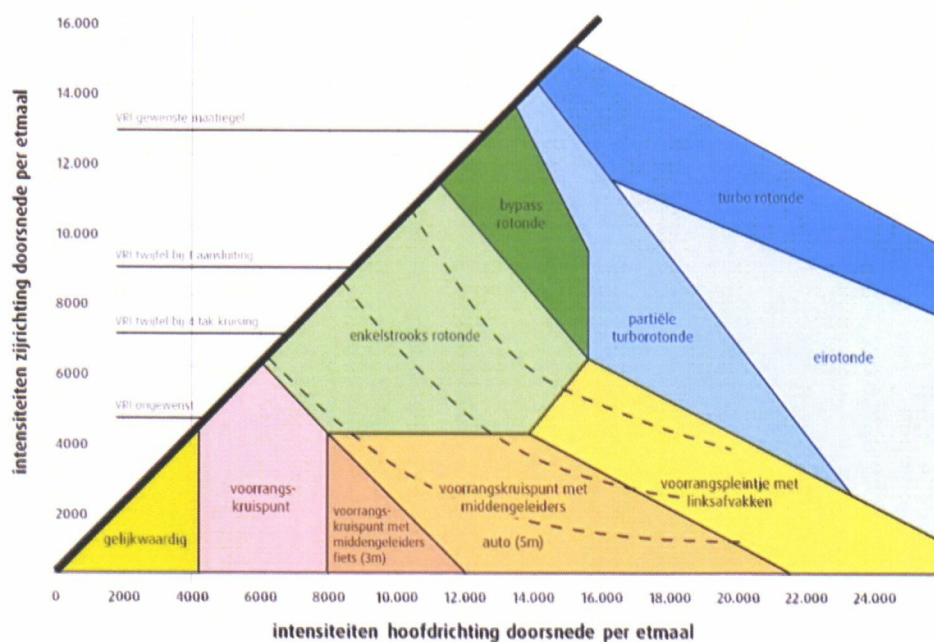
Figuur 5.1: uitsnede uit model Huizen (2018)

De toename van verkeer als gevolg van het strand kan berekend worden op basis van het berekende aantal benodigde parkeerplaatsen voor het strand. Elk gebruik van een parkeerplaats levert twee ritten op (heen- en terugrit). Voor het strand gaan we ervan uit dat elke parkeerplaats (gemiddeld) twee keer per dag gebruikt wordt. De toename van het aantal ritten (op een drukke zomerdag) is dus ongeveer

viermaal de berekende parkeerbehoefte. Afgerond gaat het om maximaal zo'n 1.000 extra ritten per dag op drukke zomerdagen.

5.2 Verwachte effecten op verkeersafwikkeling

Om de vraag te kunnen beantwoorden of de mogelijke toename van (auto)verkeer gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, gebruiken we bijgaand schema (figuur 5.2). Dit is een door Goudappel ontwikkeld schema om te kunnen bepalen welke kruispuntoplossingen het beste passen bij welke verkeersintensiteiten (op de hoofdrichtingen en de zijwegen).



Figuur 5.2: Te verwerken intensiteiten bij verschillende kruispuntvormen

We kijken vervolgens naar twee situaties:

- Een voorrangskruispunt op de Delta of de Zuiderzee.
- De rotonde op het kruispunt Zuiderzee – Bestevaer.

Voorrangskruispunt op Delta of Zuiderzee

Bij de voorrangskruispunten op de Delta of Zuiderzee geldt dat de hoeveelheid verkeer op de zijwegen in alle gevallen beperkt is. Een voorrangskruispunt is dan een goede oplossing tot ongeveer 8.000 mvt/etm. Deze kan zelfs nog hoger worden als voor overstekende fietsers een middensteunpunt wordt gerealiseerd. De verwachte verkeersintensiteiten blijven ook op zomerse dagen onder deze waarde.

Rotonde Zuiderzee - Bestevaer

We zien in figuur 5.2 dat een enkelstrooks rotonde nog een goede kruispuntoplossing is voor wegen met maximaal zo'n 12.000 mvt/etm op de hoofdrichting en 10.000 op de rustigere takken. Bij toevoeging van 1.000 ritten per etmaal van en naar het strand, blijven de intensiteiten hier nog net onder, maar belangrijker is dat het hier gaat om een rotonde met slechts drie takken in plaats van vier. Dat zorgt ervoor dat er gemiddeld per tak meer verkeer verwerkt kan worden. Ook bij deze rotonde verwachten we daarom geen problemen met de verkeersafwikkeling.

De hier uitgevoerde analyse is op basis van vuistregels voor etmaalintensiteiten, maar de feitelijke verkeersafwikkeling hangt af van de piekmomenten op een dag. Op werkdagen zijn dit de ochtend- en avondspits. We verwachten dat de pieken op stranddagen minder hoog zijn, om de volgende redenen:

- Het strand zal het drukst gebruikt worden in het weekend. In het weekend (en vooral op zondag) zijn de auto-intensiteiten wat lager en meer over de dag verdeeld dan op werkdagen.
- De aankomsten bij het strand en de vertrekken van het strand zijn ook wat meer gespreid dan bij woon-werkverkeer (ochtend- en avondspits op werkdagen).

Een uitzondering hierop zal zijn als sprake is van een weersomslag in de middag waardoor vrijwel iedereen tegelijkertijd het strand wil verlaten. Alleen in dat geval zijn kortstondig afwikkelingsproblemen mogelijk. Vooral het verlaten van het parkeerterrein kan dan wat langer duren. Het verkeer uit de woonwijk heeft voorrang en heeft hier dus weinig last van.

6. Conclusies en aanbevelingen

1. De parkeerplaatsen aan de Zomerkade (terrein en straat) en de parkeerplaatsen aan het Gooierhoofd zijn het meest geschikt voor parkeren van strandbezoekers. Verder in de woonwijk is ofwel beperkte capaciteit ofwel op bepaalde tijden al een hoge parkeerbezetting.
2. Bij de aantallen bezoekers die in de toekomst verwacht worden volstaat de huidige capaciteit op de Zomerkade (terrein en straat) en het Gooierhoofd net om aan de berekende parkeerbehoefte te voldoen. Aandachtspunt hierbij is dat de parkeervraag goed verdeeld wordt over de verschillende terreinen (zie ook conclusie 4).
3. Indien in de toekomst de parkeercapaciteit van het parkeerterrein Zomerkade wordt beperkt, moet dit elders worden gecompenseerd om aan de berekende parkeervraag te voldoen. Het ligt het meest voor de hand om dan het parkeerterrein Gooierhoofd uit te breiden.
4. Regulering van parkeren is gewenst om twee redenen. Enerzijds om ervoor te zorgen dat (een deel van de) bezoekers liever op Gooierhoofd parkeert dan op de Zomerkade (ook al ligt de Zomerkade dicht bij het strand). Anderzijds om parkeeroverlast in de woonbuurt tegen te gaan. We bevelen aan om in eerste instantie te kiezen voor een parkeerschijfzone (blauwe zone) op de Zomerkade en in de achterliggende woonbuurt. Hierdoor wordt het voor mensen die langer op het strand willen verblijven, aantrekkelijker om gebruik te maken van het Gooierhoofd. De maatregel kan bovendien relatief eenvoudig ingevoerd worden, mede omdat ook elders in de gemeente al gewerkt wordt met blauwe zones.
5. De verwachte toename van (rijdend) verkeer van en naar het strand zal naar verwachting niet leiden tot congestie. De kruispunten in de omgeving hebben voldoende capaciteit. Alleen als iedereen tegelijkertijd het strand wil verlaten (bijvoorbeeld vanwege een weersomslag), zijn kortstondig afwikkelingsproblemen te verwachten.

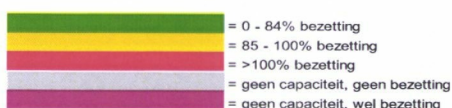
Bijlage A. Resultaten parkeerdrukonderzoek

Op de figuur hieronder zijn de verschillende secties weergegeven die in het parkeeronderzoek zijn onderscheiden (genummerd). In de tabel op de volgende pagina is per sectie de capaciteit en de gemeten parkeerdruk weergegeven voor de zaterdagmiddag en de nacht.



Figuur B1-1: Sectie-indeling parkeeronderzoek Huizen

Parkeerdruk parkeeronderzoek Zomerkade, Huizen
 Zaterdag 17 en dinsdag 20 april 2021
 000746



Sectie nr.	Sectieomschrijving	Capaciteit	Bezetting in aantallen	
			Zaterdag 17 april om 15.00 uur	Dinsdag 20 april na 23.00 uur
1	Zuiderzee	0	0	0
2	Zuiderzee	46	3	0
3	Zuiderzee	75	1	0
4	Zomerkade	29	9	29
5	Zomerkade	80	14	65
6	Zomerkade	0	0	0
7	Parkeerplaats Zomerkade	95	10	12
8	Spui	0	0	0
9	Spui	24	15	14
10	Spui	0	1	0
11	Spui	11	4	7
12	Spui	4	3	3
13	Spui	12	10	12
14	Spui	11	7	7
15	Schipbeek	7	3	7
16	Hunze	4	3	4
17	Parkeerplaats Hunze	23	15	19
18	Schipbeek	0	3	1
19	Spui	8	6	7
20	Spui	28	13	15
21	Spui	19	12	21
22	Spui	0	3	0
23	Wedekuיל	15	15	9
24	Zomerkade	22	17	15
25	Zomerkade	14	6	13
26	Westkade	6	6	7
27	Westkade	9	3	3
28	Toegang boothelling	11	9	8
29	Westkade	21	8	15
30	Eem	4	4	4
31	Eem	30	17	24
32	Eem	10	6	5
33	Gouwe	7	9	6
34	Gouwe	11	8	10
35	Gouwe	41	24	32
36	Eem	11	6	9
37	Grift	19	15	21
38	Grift	15	13	16
39	Grift	6	5	6
40	Eem	14	2	7
41	Eem	16	13	16
42	Eem	18	14	21
43	Eem	17	11	17
44	Eem	10	4	6
45	Mark	0	0	0
46	Mark	4	3	3
47	Kuinder	11	18	26
48	Dinkel	22	14	25
49	Donge	12	13	17
50	Donge	9	9	9
51	Donge	2	6	0
52	Westkade	28	20	26
53	Westkade	7	7	6
54	Westkade	16	11	14
55	Dinkel	8	4	9
56	Dinkel	20	16	18
57	Dieze	7	7	7
58	Dieze	6	3	3
59	Dieze	1	0	2
60	Dieze	19	13	12
61	Dieze	2	1	2
62	Dieze	29	23	28
63	Dieze	0	0	0
64	Westkade	18	9	11
65	Westkade	14	3	4
66	Berkeļ	15	10	12
67	Delta	26	22	20
Totaal		1079	562	747

REGELS

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

het Bestemmingsplan Zomerkade van de gemeente Huizen.

1.2 bestemmingsplan:

het Bestemmingsplan Zomerkade als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0406.BPZOMERKADE-OW01 van de gemeente Huizen.

1.3 aanbouw:

een aan een hoofdgebouw aanwezig gebouw dat niet rechtstreeks vanuit dat gebouw toegankelijk is.

1.4 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.5 bebouwd oppervlak:

een deel van het horizontale vlak van een bouwvlak op maaiveldniveau dat is bebouwd of overbouwd.

1.6 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.7 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen:

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet.

1.8 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.10 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.11 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.12 nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.13 overkapping:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak en van ten hoogste één wand.

1.14 peil:

de hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein.

1.15 reddingspost

een maatschappelijke hulpverlening post op het strand in de vorm van niet permanente bebouwing en die het gehele jaar op het strand mag staan en als zodanig mag worden gebruikt, al dan niet op palen gebouwd, waaronder begrepen EHBO- en politieposten.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 afstand

de afstand tussen bouwwerken onderling alsmede de afstand van bouwwerken tot perceelsgrenzen worden daar gemeten waar deze afstand het kleinst is.

2.2 bouwhoogte van een antenne-installatie

- a. ingeval van een vrijstaande (schotel)antenne-installatie: tussen het peil en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie;
- b. ingeval van een op of aan een bouwwerk gebouwde (schotel)antenne-installatie: tussen de voet van de (schotel)antenne-installatie en het hoogste punt van de (schotel)antenne-installatie.

2.3 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 de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 breedte, lengte en diepte van een bouwwerk

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en het hart van de scheidingsmuren.

2.5 dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.6 goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot/de druiplijn, het boeibord of een ander, daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.7 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.

2.8 oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Recreatie - Strand

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Recreatie - Strand aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sport-, verenigings- en recreatieactiviteiten;
- b. een reddingspost, met daaraan ondergeschikte horeca-activiteiten zoals opgenomen in categorie 1a van de Staat van Horeca-activiteiten zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regels en Sanitaire voorzieningen.

Op en in deze gronden zijn in verband met de bestemmingen toelaatbaar:

- c. gebouwen;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kademuren;
- e. parkeerplaatsen en andere verhardingen;
- f. groen, water en strand;
- g. kunstobjecten;
- h. sportvelden.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen, geldt het volgende:

- a. gebouwen mogen enkel worden gebouwd ten dienste van de in lid 3.1 onder b genoemde omschrijving;
- b. de maximale bouwhoogte van de gebouwen mag maximaal 3,5 m bedragen;
- c. de oppervlakte van de gebouwen mag maximaal 75 m²bedragen;
- d. ten behoeve van een uitkijkpunt voor de reddingspost is een bouwhoogte van 7 m toegestaan.

3.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt het volgende:

- a. de bouwhoogte van kunstwerken, vlaggen- en lichtmasten mag maximaal 9 meter bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1,5 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 3,5 meter bedragen.

Artikel 4 Verkeer - erffunctie

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer - erffunctie aangewezen gronden zijn bestemd voor woonstraten en straten met een beperkte verkeersfunctie, voet- en fietspaden, groen en bijbehorende voorzieningen.

Op en in deze gronden zijn in verband met de bestemming toelaatbaar:

- a. verhardingen, parkeerplaatsen, -stroken en/of -vakken;
- b. groen en speelplaatsen;
- c. ter plaatsen van de functieaanduiding 'terras' zijn tevens terrassen behorende bij de aangrenzende horecafunctie toegestaan;
- d. duikers en bruggen ten behoeve van waterlopen;
- e. erf- en/of terreinafscheidingen;
- f. vlaggenmasten;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die behoren tot het straatmeubilair of kunstobjecten, ten behoeve van nutsdoeleinden of luifels ten behoeve van centrumdoeleinden.

4.2 Bouwregels

- a. de bouwhoogte van erf- en/of terreinafscheidingen mag niet meer dan 1,5 meter bedragen;
- b. luifels zijn toegestaan tot maximaal 2 meter uit de grens met gronden die zijn aangewezen voor 'Gemengd';
- c. Onverminderd het vorige lid mag de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer zijn dan 3,5 meter, met uitzondering van verkeerslichten en licht- of vlaggenmasten en verkeersaanduidingen, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 9 meter mag zijn.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van de bouwregels en het bepaalde onder 4.1 voor het bouwen van kustwerken.

Artikel 5 Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor de waterhuishouding, waterrecreatie en voor de bijbehorende groenvoorzieningen.

Op en in deze gronden zijn in verband met de bestemming toelaatbaar:

- a. water;
- b. groen;
- c. zwemsteigers en speeltoestellen;
- d. oeververbindingen en verhardingen voor zover gelegen onder en nabij bruggen als bescherming van het talud;
- e. beschoeiingen en andere oeverbeschermingen
- f. bruggen, duikers, stuwen, en dergelijke;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder straatmeubilair en kunstobjecten ten behoeve van nutsdoeleinden.

5.2 Bouwregels

Voor het bouwen geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer mag zijn dan 3,5 meter.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 7 Algemene afwijkingsregels

7.1 Geringe afwijkingen

Het bevoegd gezag kan - tenzij op grond van hoofdstuk 2 reeds afwijking mogelijk is - bij een omgevingsvergunning afwijken van dit plan voor:

- a. afwijkingen van maten (waaronder percentages) met ten hoogste 10% indien dit in het belang is van een doelmatiger of esthetisch of technisch beter verantwoorde uitvoering van bouwwerken;
- b. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, voor zover dat van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover dat noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter bedragen en het bouwvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

De bevoegdheid tot afwijken wordt niet gebruikt indien daardoor onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden (volgens de geldende bestemming) van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

7.2 Nutsvoorzieningen

Het bevoegde gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van dit plan voor het bouwen van nutsvoorzieningen met een maximum oppervlakte van 20 m² en waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 meter mag zijn, alsmede voor het bouwen van ondergrondse containers (met de daarbij behorende bovengrondse inworpzuilen) voor de opvang van huishoudelijk- en/of bedrijfsafval.

7.3 Kunstobjecten

Het bevoegde gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van dit plan voor kunstobjecten, reclame- en informatieborden tot een maximale hoogte van 5 meter.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 8 Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;
- c. dit lid onder a 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.

8.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in dit lid onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in dit lid onder a, na het tijdstip van de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. dit lid onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 9 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het Bestemmingsplan Zomerkade'.

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

RHO ADVISEURS



Bijlage 1 Staat van Horeca-activiteiten

Categorie 1 'lichte horeca'

Horecabedrijven die, gelet op hun activiteiten en de aard van de omgeving, overwegend overdag en 's avonds zijn geopend. Dit hoofdzakelijk voor de verstrekking van etenswaren, maaltijden en dranken al dan niet in combinatie met het tegen vergoeding verstrekken van logies. Hierdoor veroorzaken zij slechts beperkte hinder voor omwonenden. Binnen deze categorie worden de volgende subcategorieën onderscheiden:

1a. Aan de detailhandelsfunctie verwante horeca

Horecabedrijven zoals:

- broodjeszaak, crêperie, croissanterie;
- cafetaria, koffiebar, theehuis;
- lunchroom;
- ijssalon;
- snackbar.

1b. Overige lichte horeca

Horecabedrijven zoals:

- bed & breakfast;
- bistro, eetcafé;
- hotel;
- hotel-restaurant;
- kookstudio;
- poffertjeszaak/pannenkoekenhuis;
- pension;
- restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice);
- shoarmazaak/grillroom;
- wijn- of whiskyproeverij.

1c. Bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking

Horeca bedrijven zoals:

- bedrijven genoemd onder 1a en 1b met een vloeroppervlak¹⁾ van meer dan 400 m²;
- restaurant met bezorg- en/of afhaalservice.

Categorie 2 'middelzware horeca'

Bedrijven die, gelet op hun activiteiten en de aard van de omgeving, overwegend ook delen van de nacht zijn geopend. Dit hoofdzakelijk voor de verstrekking van dranken al dan niet in combinatie met het verstrekken van etenswaren en maaltijden. Hierdoor kunnen zij aanzienlijke hinder voor omwonenden veroorzaken:

Horecabedrijven zoals:

- bedrijven uit categorie 1 die gelet op de aard van hun omgeving ook delen van de nacht geopend zijn;
- bar, bierhuis, café, pub;
- biljartcentrum;
- café-restaurant.

1) Zie toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.

Categorie 3 'zware horeca'

Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts geopend zijn. Dit hoofdzakelijk voor de verstrekking van dranken al dan niet in combinatie met etenswaren en maaltijden en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen:

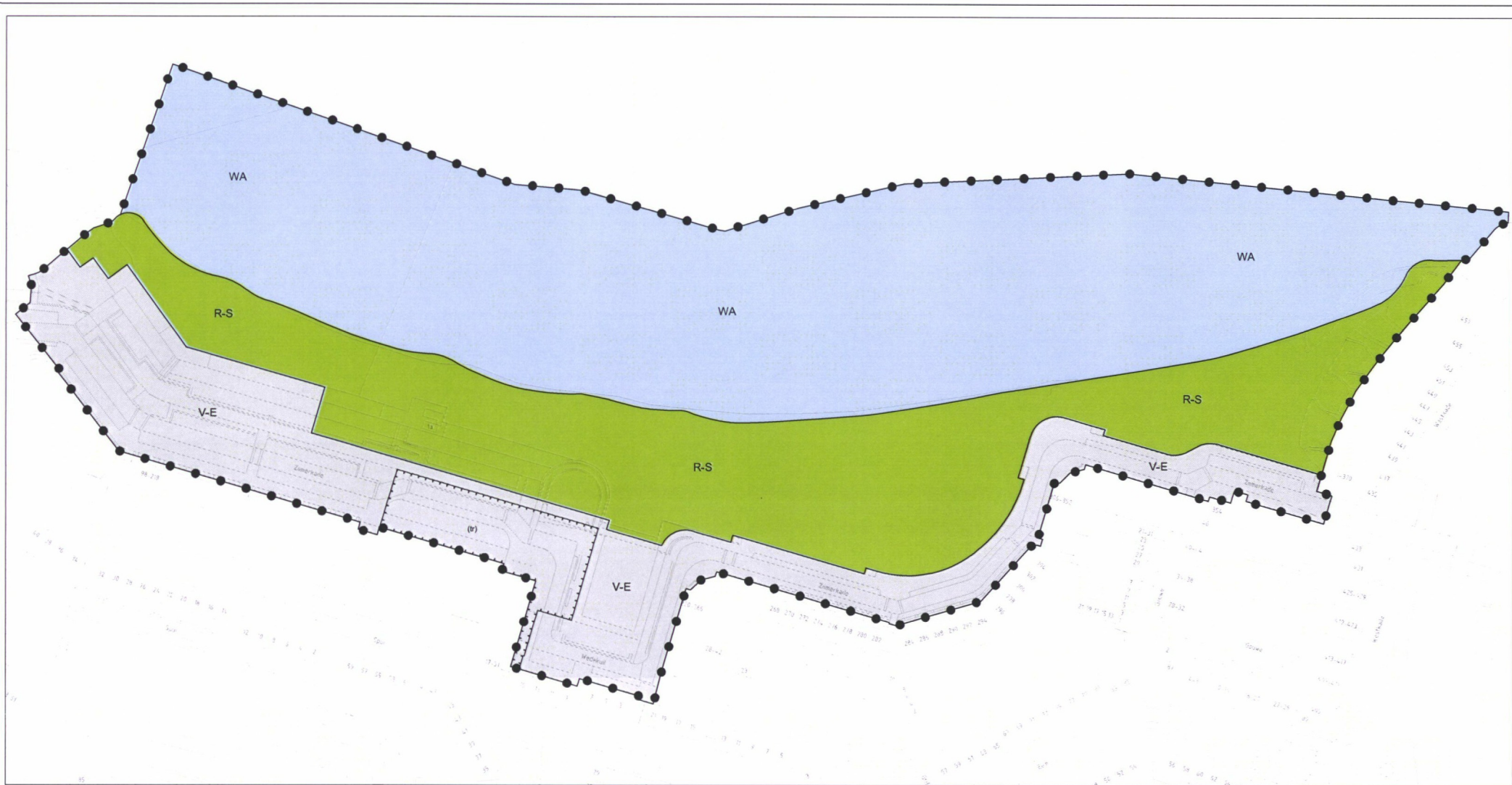
Horecabedrijven zoals:

- bar-dancing;
- dancing;
- discotheek;
- nachtclub;
- zalenverhuur/partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen).

VERBEELDING

RHO ADVISEURS





- Plangebied**
-  Plangrens
- Enkelbestemmingen**
-  R-S Recreatie - Strand
 -  V-E Verkeer - Erfunctie
 -  WA Water
- Functionaanduidingen**
-  (tr) terras

GEMEENTE HUIZEN
Zomerkaade

bestemmingsplan

PROJECT 20210715
 FORMAAT A2
 SCHAAL 1:1000
 KAART 1/1
 GETEKEND P. Fijneman
 IDN NLIMR0.0406.BPZOMERKADE-OW01

Vastgesteld
 Ontwerp 29-07-2021
 Concept 08-07-2021

RHO ADVISEURS

info@rho.nl
 www.rho.nl



