



## Schriftelijke vragen van de raad (aanvullend)

---

Van: A. Heemskerk-Rekké (Bloeiend Hillegom)  
Aan: Het college van de gemeente Hillegom

---

zaaknummer: Z-20-157340  
onderwerp: Vestiging kringloopwinkel aan de Satellietbaan  
ingediend op: 22 december 2020  
wijze van beantwoording: Schriftelijk  
doorgezonden aan college/  
overige raadsleden op: 4 januari 2021

### Inhoud schriftelijke vraag:

---

In aanvulling op onze vragen van 28 oktober 2020 hebben wij de navolgende vragen over vergunning voor het vestigen van een kringloopwinkel Rataplan aan de Satellietbaan:

Als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is ook een verkeersonderzoek gevoegd. In de vergunning wordt aangegeven dat de parkeervraag van de nieuwe situatie 54 parkeerplekken zijn op het maatgevend moment.

Bij een kringloopwinkel is er geen sprake van detailhandel in de enge zin, terwijl de Nota parkeernormen spreekt van 'meest voorkomende winkelfuncties'. Ook uit de media volgt het beeld dat kringloopwinkels een substantieel hoger aantal bezoekers trekt dan de traditionele detailhandel.

Als het gemiddelde genomen wordt van de in de Nota parkeernormen (par. 2.3.3) genoemde normen voor detailhandel (3,7) en full service supermarkt (5,4), wat de bezoekersaantallen beter benadert, dan is de parkeervraag voor de genoemde winkeloppervlakte 56,6 en in totaal (tabel 2.3) 82,9. Rekening houdend met het dubbelgebruik is de parkeervraag dan 64,4.

Los daarvan geeft de Nota Parkeernorm aan (pag. 13) dat een parkeerplaats moet voldoen aan minimale afmetingen. Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd, aldus de Nota. Volgens de ruimtelijke onderbouwing voldoen twee parkeerplaatsen op eigen terrein niet aan de minimale afmetingen van de Nota.

Concreet betekent dit een extra parkeervraag van 20 parkeerplaatsen, waarvan er 8 op eigen terrein kunnen worden opgevangen, een tekort van 12. In totaal moeten dus 39 plekken parkeerplaatsen worden opgevangen in de openbare ruimte.

1. Is daarvoor voldoende plek? Kan men hieraan voldoen, zonder de omgeving hiermee te belasten?

In de ruimtelijke onderbouwing is een aantal verkeersonveilige situaties in beeld gebracht en is een voorstel gedaan voor aanpassingen. De vergunning geeft daaromtrent aan dat er sprake is van bestaande verkeersonveilige situaties en de eigenaren van de kringloopwinkel bereid zijn mee te denken over mogelijke verkeersonveilige oplossingen.

Voor zover er al een verkeersonveilige situatie bestaat, is te voorzien dat die onveiliger wordt door de toeloop door de vestiging van kringloopwinkel

2. Waarom is geen concrete voorwaarde gesteld, en genoeg genomen met 'meedenken'?  
Waarom is de huidige onveilige verkeerssituatie niet opgelost, daar hier ook nog een verhoging van verkeersbewegingen is te verwachten?

In eerste instantie (principeverzoek d.d. 8 oktober 2019) was het de bedoeling om de bestaande bedrijfswoning om te zetten naar een reguliere burgerwoning. Uiteindelijk is een bedrijfswoning vergund.

3. Hoe gaat de gemeente toe zien op het uitsluitend gebruik als bedrijfswoning?  
Waarom is het besluit tot een bedrijfswoning genomen, daar hier in de omgeving, op dit industrieterrein, al meerdere particuliere woningen zijn gevestigd?
- 

datum antwoordbesluit college: 2 februari 2021

**Antwoord college:**

*1. Als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing is ook een verkeersonderzoek gevoegd. In de vergunning wordt aangegeven dat de parkeervraag van de nieuwe situatie 54 parkeerplekken zijn op het maatgevend moment.*

*Bij een kringloopwinkel is er geen sprake van detailhandel in de enge zin, terwijl de Nota parkeernormen spreekt van 'meest voorkomende winkelfuncties'. Ook uit de media volgt het beeld dat kringloopwinkels een substantieel hoger aantal bezoekers trekt dan de traditionele detailhandel.*

*Als het gemiddelde genomen wordt van de in de Nota parkeernormen (par. 2.3.3) genoemde normen voordetailhandel(3,7) en fullservice supermarkt (5,4), wat de bezoekersaantallen beter benadert, dan is de parkeervraag voor de genoemde winkeloppervlakte 56,6 en in totaal (tabel 2.3) 82,9. Rekening houdend met het dubbelgebruik is de parkeervraag dan 64,4.*

*Los daarvan geeft de Nota Parkeernorm aan (pag. 13) dat een parkeerplaats moet voldoen aan minimale afmetingen. Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd, aldus de Nota. Volgens de ruimtelijke onderbouwing voldoen twee parkeerplaatsen op eigen terrein niet aan de minimale afmetingen van de Nota. Concreet betekent dit een extra parkeervraag van 20 parkeerplaatsen, waarvan er 8 op eigen terrein kunnen worden opgevangen, een tekort van 12. In totaal moeten dus 39 plekken parkeerplaatsen worden opgevangen in de openbare ruimte.*

**Vraag 1:** *Is daarvoor voldoende plek? Kan men hieraan voldoen, zonder de omgeving hiermee te belasten?*

**Antwoord 1:** Deze ontwikkeling betreft de realisatie van een kringloopwinkel. Om hiervoor de meest passende parkeer- en verkeerssituatie te berekenen past de gemeente Hillegom de vigerende Nota Parkeernormen (15 april 2016) toe. Dit vigerende beleid geeft de kaders aan waar een ontwikkeling aan dient te voldoen. Hiermee wordt aangesloten bij de landelijke kencijfers van het CROW. Binnen het vigerende parkeerbeleid dient dan ook de meest passende functie en bijbehorende parkeernorm gezocht te worden. Zoals aangegeven in de ruimtelijke onderbouwing- onder bijlage 2 "verkeersonderzoek Satellietbaan Hillegom"- is de functie van een Kringloopwinkel onder de categorie "detailhandel" gehanteerd. In de vigerende parkeernota zijn daarvoor al passende parkeernormen opgesteld die gebiedspecifiek zijn 'vertaald' en gebaseerd zijn op inwoneraantal conform het CROW. Hiervoor zijn dus al de gemiddelde kencijfers gehanteerd.

Bovendien is de functie van een fullservice supermarkt, zoals beschreven in de vraag, niet representatief aan de daadwerkelijke invulling. Conform het CROW (4.4 kencijfers hoofdgroep winkelen en boodschappen) kent een fullservice supermarkt de volgende kenmerken: "Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m<sup>2</sup> wvo."

Deze omschrijving komt niet overeen met een kringloopwinkel en wordt dus niet als representatieve parkeernorm bevonden. De opvolgende berekening is dan ook niet van toepassing en kan niet worden gehanteerd.

Zoals blijkt uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng (d.d. 14 september 2020) is het uitgangspunt op het maatgevende moment 54 parkeerplaatsen (toename van 10 parkeerplaatsen). “Door de realisatie van de 10 extra parkeerplekken op het kavel, is het parkeeraanbod in totaal 27 plekken. Met een parkeervraag van 54 parkeerplekken op het piekmoment is de belasting op de openbare ruimte maximaal 27 plekken. In de huidige situatie is dit ook 27 plekken, waarmee de parkeerdruk in de openbare ruimte met de nieuwe ontwikkeling gelijk blijft.” In hetzelfde rapport wordt daarentegen aangegeven dat de parkeerplaatsen die niet voldoen, wel bruikbaar zijn en de mogelijkheid aanwezig is om deze te verlengen zodat wel voldaan wordt aan de geldende normen. Inmiddels heeft de initiatiefnemer ervoor gezorgd dat ook deze parkeerplekken voldoen aan de geldende normen. Daarnaast heeft de initiatiefnemer aangegeven dat er nog een extra parkeerplaats gerealiseerd is op eigen terrein, waardoor het totaal uitkomt op 28 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Daarnaast verschuift de aanwezigheidspiek van doordeweeks naar het weekend. Aangezien de ontwikkeling plaatsvindt op een bedrijventerrein, waarbij er vanuit wordt gegaan dat in het weekend minder bedrijvigheid is, biedt de openbare ruimte meer mogelijkheid om de 27 plekken in de openbare ruimte op te vangen. Dit zal ten tijde van de piekbelasting dan ook niet zorgen voor een belemmering.

*2. In de ruimtelijke onderbouwing is een aantal verkeersonveilige situaties in beeld gebracht en is een voorstel gedaan voor aanpassingen. De vergunning geeft daaromtrent aan dat er sprake is van bestaande verkeersonveilige situaties en de eigenaren van de kringloopwinkel bereid zijn mee te denken over mogelijke verkeersonveilige oplossingen. Voor zover er al een verkeersonveilige situatie bestaat, is te voorzien dat die onveiliger wordt door de toeloop door de vestiging van kringloopwinkel.*

**Vraag 2:** *Waarom is geen concrete voorwaarde gesteld, en genoeg genomen met ‘meedenken’? Waarom is de huidige onveilige verkeerssituatie niet opgelost, daar hier ook nog een verhoging van verkeersbewegingen is te verwachten?*

**Antwoord 2:** Er wordt geen substantiële toename van het aantal verkeersbewegingen door bezoekers aan de kringloopwinkel verwacht die aanpassing van de huidige weginfrastructuur noodzakelijk maken. De geconstateerde knelpunten zijn reeds bestaand en dienen via een andere weg aangepakt te worden. Bijvoorbeeld via het mobiliteitsplan Hillegom dat op dit moment in ontwikkeling is.

Tot op heden zijn er weinig tot geen meldingen van verkeersonveilige situaties bekend bij de gemeente over deze locatie. Uiteraard nemen wij de bevindingen uit het verkeersonderzoek van het bureau Goudappel Coffeng mee met de totstandkoming van het mobiliteitsplan Hillegom. Er is hier sprake van bestaande verkeersonveilige situaties, die niet worden veroorzaakt door de komst van de kringloopwinkel. Voor het stellen van een concrete voorwaarde in de omgevingsvergunning is geen aanleiding.

*3. In eerste instantie (principeverzoek d.d. 8 oktober 2019) was het de bedoeling om de bestaande bedrijfswoning om te zetten naar een reguliere burgerwoning. Uiteindelijk is een bedrijfswoning vergund.*

**Vraag 3:** *Hoe gaat de gemeente toezien op het uitsluitend gebruik als bedrijfswoning?*

*Waarom is het besluit tot een bedrijfswoning genomen, daar hier in de omgeving, op dit industrieterrein, al meerdere particuliere woningen zijn gevestigd?*

**Antwoord 3:** De bedrijfswoning blijft een bedrijfswoning, de functie hiervan verandert niet. Er is een bedrijf aanwezig en de woning wordt momenteel bewoond. De toekomstige situatie verandert dus niet ten opzichte van de huidige situatie. De bedrijfswoning is toegestaan op grond van het bestemmingsplan. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij team Toezicht en Handhaving.

Binnen de bestemming 'bedrijventerrein' is het niet toegestaan om regulier te wonen in bedrijfspanden. Het verzoek om de bestaande bedrijfswoning om te zetten naar een reguliere woning is strijdig met het bestemmingsplan. Om te beoordelen of het wenselijk is om mee te werken aan de gewenste afwijking van het bestemmingsplan moet blijken of het plan vanuit milieu- en ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is.

Voor het omzetten van de bedrijfswoning naar een burgerwoning zijn belemmeringen, omdat op het bedrijventerrein bedrijven zijn toegestaan tot en met categorie 3.2. Alleen wanneer een burgerwoning hier wel wordt toegestaan dient nader te worden onderbouwd dat de kringloopwinkel op de locatie en overige bedrijven in de omgeving niet worden belemmerd in de bedrijfsvoering en dat er ter plaatse van de woning sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De volgende conclusie stond in het principeakkoord van 10 januari 2020: "Er wordt geen medewerking verleend aan het omzetten van de bedrijfswoning naar een reguliere burgerwoning. Het is gezien de milieukundige beperkingen niet wenselijk om een bedrijfswoning boven een kringloopwinkel om te zetten naar een reguliere burgerwoning."

Op basis van de Omgevingsvisie Hillegom is het mogelijk om een bedrijfswoning om te zetten naar een reguliere burgerwoning in afwijking van de bestemming bedrijventerrein, mits er geen milieukundige- en/of ruimtelijke beperkingen zijn. In casu is er sprake van milieukundige beperkingen, waardoor de omzetting naar een reguliere burgerwoning op deze locatie niet is toegestaan.

---

Afhandeling in vergadering: Raadscommissie 17 februari 2021