



Inventarisatie stoepparkeren Ter Kleefkwartier

Opdrachtgever: Gemeente Haarlem

Referentie: INFR260243

Datum: 14 september 2026

Iv-Infra b.v.

Engineering that Excites



Opdrachtgever: Gemeente Haarlem
Titel document: Inventarisatie stoepparkeren Ter Kleefkwartier

Referentie: INFR260243
Datum: 14 september 2026

Revisie	Status	Datum	Auteur(s)	Gecontroleerd	Goedgekeurd	Omschrijving
0.3	Concept	22-6 -2026	DBL	TST	TST	
0.4	Concept	03-07-2026	DBL	TST	TST	
0.5	Concept	10- 9-2026	DBL	TST	TST	
1.0	Definitief	14-9-2026	DBL	TST	TST	



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Inleiding	4
1.3.	Vervolg	5
2	Aanpak	5
3	Uitgangspunten/ afwegingskader	7
3.1.	Uitgangspunten	7
3.2.	Afwegingskader mogelijke maatregelen	7
3.3.	Bepalen restcapaciteit voor uitzonderingen	9
4	Maatregelen	9
4.1.	Maatwerk secties	9
4.1.1.	Wilgenstraat (sectie 8323)	9
4.1.2.	Dennenstraat (sectie 8422)	9
4.1.3.	Achterweg (secties 8439 en 8440)	10
4.1.4.	Kleverparkweg (secties 1029 en 1030)	10
4.1.5.	Sparenbergstraat (sectie 8396)	10
4.1.6.	Akendamstraat (sectie 8393)	10
4.1.7.	Wouwermanstraat (sectie 1009)	10
4.1.8.	Molenaerstraat (sectie 1129)	11

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Haarlem is voornemens om het gereguleerd parkeren uit te breiden in het Ter Kleefkwartier. Voor een goede invoering van betaald parkeren in de wijk dienen de mogelijkheden voor stoepparkeren in de hele wijk in kaart te worden gebracht. Iv-Infra is door de gemeente Haarlem gevraagd deze inventarisatie uit te voeren.

In deze rapportage wordt de werkwijze beschreven die gehanteerd is voor de inventarisatie. Per wegvak worden de mogelijke maatregelen beargumenteerd en daar waar in uitzonderlijke situaties maatwerk is toegepast wordt dit duidelijk onderbouwd.

1.2. Inleiding

De inventarisatie is uitgevoerd in de gehele wijk Ter Kleefkwartier, bestaande uit acht buurten. In een drietal buurten (Kleverpark-noord, Kleverpark-zuid en Ripperdabuurt) is gereguleerd parkeren al van kracht en wordt de inventarisatie uitgevoerd om optimalisaties te vinden. In afbeelding 1 wordt het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 1: Onderzoeksgebied

Als basis voor de inventarisatie is de pre-scan gehanteerd die is uitgevoerd door de gemeente Haarlem. Hierin is al een eerste inventarisatie gedaan naar de huidige situatie en mogelijke maatregelen. Met deze pre-scan als basis is de inventarisatie verder uitgewerkt tot een parkeeroplossing per wegvak (sectie) en een



maatregelenkaart voor de gehele wijk. De parkeeroplossingen zijn uitgewerkt tot een schematische weergave, waarbij de parkeerplaatsen indicatief zijn ingetekend. Per wegvak wordt ook een indicatie gegeven van de nieuwe parkeercapaciteit na het nemen van de maatregelen. Hoewel het een inventarisatie naar de mogelijkheden van stoepparkeren betreft wordt er ook naar andere vormen van parkeren, zoals parkeren op de rijbaan of parkeren in vakken/havens, gekeken. Waar geen andere mogelijkheden zijn voor parkeren komt stoepparkeren in beeld.

1.3. Vervolg

In een vervolgfase volgen de hand van de inventarisatie van de mogelijke parkeeroplossingen een verdere uitwerking van de gewenste eindoplossing. Allereerst wordt uit de mogelijke maatregelen een voorkeur gekozen na vaststelling door de gemeente. Op basis van de gekozen maatregelen wordt vervolgens een definitieve parkeervakkenindeling gemaakt. Uiteindelijk resulteert dit in een geactualiseerde parkeervakkenkaart op buurtniveau.

2 Aanpak

Tijdens de inventarisatie van de gewenste parkeeroplossingen zijn verschillende stappen doorlopen om tot de optimale maatregelen te komen. In dit hoofdstuk worden alle stappen die zijn doorlopen kort toegelicht.

1. Het opstellen van de te hanteren uitgangspunten en het afwegingskader voor maatregelen. Overleg om de uitgangspunten vast te stellen.

Allereerst zijn de uitgangspunten en het afwegingskader waarmee de mogelijke maatregelen tot stand komen opgesteld. Tijdens de uitwerking van de eerste buurt (Bomenbuurt-West) zijn de uitgangspunten en het afwegingskader in overleg met de gemeente Haarlem gedurende het proces geoptimaliseerd.

2. Controlerende pre-scan om te bepalen of de pre-scan nog actueel is.

Tijdens de controlerende op locatie van de pre-scan is de huidige situatie van het parkeren in beeld gebracht en is bepaald of de voorgestelde maatregelen uit de pre-scan logisch en nog actueel zijn. Per wegvak waar maatregelen zijn voorzien zijn de aandachtspunten voor de uitwerking ervan genoteerd. Tijdens de controle van de pre-scan is gekeken naar: parkeersituatie, groen op trottoir, geveltuinjes, aanwezigheid van straatmeubilair, gebruik van het trottoir en de rijbaan en overige opvallende zaken.

3. Het uitwerken van mogelijke maatregelen (scenario's) op basis van het afwegingskader.

Per wegvak dat in de pre-scan is opgenomen als wegvak waar maatregelen zijn voorzien is het afwegingskader doorlopen om alle relevante informatie in te vullen. Met het doorlopen van het afwegingskader is de huidige situatie vastgelegd en is in beeld gebracht welke maatregelen er mogelijk kunnen worden genomen. Daarnaast is inzicht verkregen in de extra parkeercapaciteit die kan worden gecreëerd met de maatregelen en zijn consequenties van de maatregelen inzichtelijk gemaakt.



Om inzichtelijk te maken welke parkeeroplossingen binnen de beschikbare ruimte kunnen worden ingepast zijn de profielen, met de maatvoering zoals vastgelegd in de uitgangspunten, ingetekend vanaf de BGT-grens. Op basis hiervan is bepaald of een vorm van parkeren past binnen de ruimte, of dat er een parkeeroplossing met minder ruimtegebruik moet worden toegepast.

4. Het opstellen van een maatregelenkaart per wegvak en op buurniveau.

Voor ieder wegvak waar maatregelen voorzien zijn is een kaart gemaakt waarop de parkeeroplossingen zijn ingetekend, hierop wordt ook duidelijk gemaakt wat de nieuwe parkeercapaciteit is. Ook is op deze kaart voor alle overige wegvakken duidelijk gemaakt wat de huidige parkeersituatie is die gehandhaafd wordt. Om ook de samenhang van de verschillende maatregelen inzichtelijk te maken is een maatregelenkaart op buurniveau opgesteld waarmee in een oogopslag duidelijk wordt welke maatregelen waar worden geadviseerd. Ook is in deze stap een indicatie gemaakt van de parkeercapaciteit die ontstaat als gevolg van de maatregelen.

5. Overleg om de resultaten te bespreken.

Alle mogelijke maatregelen zijn in overleg besproken om vast te stellen wat de gewenste maatregelen zijn. Aandachtspunten en discussiepunten zijn in overleg besproken om samen te komen tot de meest gewenste maatregelen.



3 Uitgangspunten/ afwegingskader

Deze paragraaf beschrijft de uitgangspunten en het afwegingskader die zijn gehanteerd voor het bepalen van mogelijke maatregelen ten aanzien van het (stoep)parkeren in het Ter Kleefkwartier in Haarlem.

3.1. Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor de maatvoering en locatie van parkeeroplossingen:

- Breedte vrije doorgang trottoir: Minimaal 1,50 meter, bij uitzondering 1,20 meter, 0,90 meter bij puntvernuuwingen;
- Bij het formuleren van de uitgangspunten (1,50 meter vrij ruimte en 1,20 meter vrije ruimte) is geen rekening gehouden met aanwezige geveltuinjes of door bewoners geplaatste obstakels op het trottoir. Op een ander niveau zal het dilemma besproken worden rond de aanwezige geveltuinjes en de parkeerdruk.
- Breedte rijbaan: eenrichtingsverkeer en tweerichtingsverkeer met een lage ontmoetingskans minimaal 3,00 meter, tweerichtingsverkeer met een hoge ontmoetingskans 4,20 meter. Naast de breedte van de rijbaan wordt ook met een bredere blik gekeken naar de doorgang, bijvoorbeeld door te kijken naar de ruimte op plekken waar geen voertuigen geparkeerd staan en de voertuigintensiteit;
- Breedte parkeerstrook: 2,00 meter;
- Voor doorgang stoep: Gemeten van BGT-grens tot parkeervak;
- Locatie stoepvakken: Vanaf minimaal profiel rijbaan naar de stoep toe;
- Bij stoep parkeren geldt dat het gedeelte van een parkeervak dat op de stoep ligt minimaal 0,45 meter breed is (1 tegel + band), gemeten vanaf de buitenkant van de markering.

3.2. Afwegingskader mogelijke maatregelen

Het afwegingskader, onderstaand uitgewerkt als stroomschema, gold als handvat om alle mogelijke maatregelen per wegvak te onderzoeken. Het schema is niet limitatief, maatwerk is altijd benodigd om te bepalen welke maatregelen mogelijk zijn. Naast het doorlopen van de stappen is bij ieder wegvak een veld met opmerkingen bijgehouden voor andere mogelijke lokale bijzonderheden.

1. Is de parkeerdruk in het wegvak > 90%?

- ☒ Nee → *Geen aanvullende maatregelen nodig* → **einde afwegingskader**
- ☐ Ja → Ga door naar stap 2

2. Is er restcapaciteit in aangrenzende straten?

- ☒ Ja → *Parkeerdruk (gedeeltelijk) verplaatsen naar omliggende straten*
 - Indien mogelijk: Maak inzichtelijk hoe veel parkeercapaciteit wordt gecreëerd. → ga door naar stap 3
- ☒ Nee → Ga door naar stap 3



3. Kan extra ruimte worden gecreëerd (bijv. via eenrichtingsverkeer)?

- ☒ Ja → *Invoeren eenrichtingsverkeer + realiseren extra parkeervakken*
 - Indien mogelijk: Maak inzichtelijk hoe veel parkeercapaciteit wordt gecreëerd. → Ga door naar stap 4
 - Bij de optie eenrichtingsverkeer moet goed duidelijk worden gemaakt wat dit betekent voor de bredere verkeerssituatie in de buurt.
- ☒ Nee → Ga door naar stap 4

4-A. Is stoepparkeren ruimtelijk mogelijk volgens de eisen?

- Uitgaande van een gemarkeerd parkeervak van 2,00 m breed.
- Alleen mogelijk indien doorrijbreedte rijbaan:
 - $\geq 3,00$ m (een- en tweerichtingsverkeer) – bij lage ontmoetingskans (woonstraatjes)
 - $\geq 4,20$ m (tweerichting) – bij hoge ontmoetingskans (wijkontsluitende wegen)
- Trottoir $\geq 1,50$ m (puntvernuwingen tot 0,90 m toegestaan) handhaven mogelijk?

Maatwerk is nodig om te kijken naar gebruik van het trottoir, de lengte van het trottoir en of er aan de andere zijde een trottoir is. Dit wordt vastgelegd in het opmerkingenveld.

- ☒ Ja → Ga door naar stap 4C
- ☒ Nee → Ga door naar stap 4B

4.B. Stoepparkeren bij $<1,50$ m bij uitzondering mogelijk?

Wordt enkel overwogen indien:

- Er sprake is van onvoldoende parkeercapaciteit binnen 150 m om de parkeerdruk op te vangen. Waarbij de voorwaarde is dat de parkeerdruk in omliggende straten lager is dan 95%, uitgaande van de toekomstige capaciteit.
- De voetgangersruimte $\geq 1,20$ m blijft (puntvernuwingen tot 0,90 m toegestaan)

Maatwerk is nodig om te kijken naar gebruik van het trottoir, de lengte van het trottoir en of er aan de andere zijde een trottoir is. Dit wordt vastgelegd in het opmerkingenveld.

- ☒ Ja → Ga door naar stap 4C
- ☒ Nee → Ga door naar stap 5

4-C. Combinaties stoepparkeren

Voor stoepparken kunnen meerdere opties in beeld worden gebracht, bijvoorbeeld eenzijdig stoepparkeren in combinatie met eenzijdig parkeren op rijbaan of bijvoorbeeld tweezijdig stoepparkeren. Dit is afhankelijk van de lokale situatie

- ☒ Ja → Ga door naar stap 5
 - Vastleggen van mogelijke combinaties
 - Consequenties vastleggen (ruimtelijk, verkeerskundig)

5. Kan parkeren in de berm op veilige wijze?

- ☒ Ja → *Faciliteren van bermparkeren als optie op tafel leggen, niet direct invoeren.*
 - Mogelijke consequenties vastleggen
- ☒ Nee → **Einde**



3.3. Bepalen restcapaciteit voor uitzonderingen

In een aantal situaties is het niet mogelijk om aan beide zijden van de weg te parkeren met behoud van de minimale breedte voor trottoir en rijbaan. Een breedte van minder dan de minimale maat wordt enkel in uitzonderingen toegestaan. Een wegvak geldt als uitzondering wanneer binnen 150 meter de parkeerdruk hoger is dan 95% in de nieuwe situatie.

Om te bepalen of een wegvak een uitzondering is, is geanalyseerd of de totale parkeervraag binnen 150 meter loopafstand van het wegvak is op te vangen binnen 95% van de parkeercapaciteit. Indien de verwachte parkeerdruk na het nemen van de geadviseerde maatregelen meer dan 95% is, is tweezijdig parkeren noodzakelijk. In dat geval worden wel stoepparkeerplaatsen gerealiseerd waarbij op de stoep minimaal 1,20 meter ruimte overblijft of waarbij de rijbaan voor tweerichtingsverkeer minder breed is dan 4,20 meter. Voor het bepalen van de parkeerdruk is de verwachte nieuwe parkeercapaciteit, na het nemen van maatregelen, gehanteerd. Als de verwachte parkeerdruk onder de 95% blijft worden de minimale maten aangehouden en kan enkel aan één zijde worden geparkeerd. In het afwegingskader is dit in stap 4B ondergebracht.

4 Maatregelen

De mogelijke maatregelen per wegvak bepaald. In dit hoofdstuk worden de wegvakken toegelicht waarvoor maatwerk is toegepast.

4.1. Maatwerk secties

4.1.1. Wilgenstraat (sectie 8323)

Voor één wegvak van de Wilgenstraat is maatwerk toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om enkel op één zijde van de rijbaan parkeren toe te staan en aan de overzijde het parkeren te verbieden. In overleg is besloten om dit te onderzoeken omdat tweezijdig parkeren zou betekenen dat op de trottoirs slechts 1,20 meter breedte over zou blijven. Deze maat wordt enkel toegepast in uitzonderingen wanneer de parkeerdruk niet binnen een loopafstand van 150 meter op te vangen zou zijn binnen een maximale bezetting van 95%. In dit geval was binnen 150 voldoende restcapaciteit, waardoor is besloten om enkel aan de zuidkant van de rijbaan parkeren toe te staan.

4.1.2. Dennenstraat (sectie 8422)

Voor de Dennenstraat is de analyse van de restcapaciteit binnen 150 meter toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om hier slechts aan één zijde van de weg te parkeren. Wanneer aan twee kanten geparkeerd wordt moet voor zowel de rijbaan als het trottoir worden teruggedaan naar een breedte onder de minimale maat. Uit de analyse is gebleken dat enkel met parkeren aan twee zijden de parkeerdruk binnen 150 meter onder de 95% uitkomt. Hierdoor is gekozen om tweezijdig parkeren op het trottoir te faciliteren, waarbij het trottoir en de rijbaan minder breed worden. Tweezijdig parkeren op de rijbaan was vanwege de beperkte ruimte geen optie. Mindere breedte van het trottoir en de rijbaan is hier acceptabel vanwege de hoge parkeerdruk in de straat en omgeving en omdat de straat geen onderdeel van een



doorgaande route is. Wat betreft de doorgang in relatie tot geveltuinjes en obstakels op het trottoir maakt de gemeente de afweging.

4.1.3. Achterweg (secties 8439 en 8440)

Voor de Achterweg is de analyse van de restcapaciteit binnen 150 meter toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om hier slechts aan één zijde van de weg te parkeren. Wanneer aan twee kanten geparkeerd wordt moet voor zowel de rijbaan als het trottoir worden teruggegaan naar een breedte onder de minimale maat. Uit de analyse is gebleken dat enkel met parkeren aan twee zijden de parkeerdruk binnen 150 meter onder de 95% uitkomt. Hierdoor is gekozen om aan twee zijden parkeren te faciliteren. Op het trottoir aan de zuidzijde kan volledig geparkeerd worden, enkel de deur naar de begraafplaats moet vrij blijven, aan de noordzijde kan dan op de rijbaan geparkeerd worden zodat het trottoir aan de noordzijde vrij toegankelijk blijft. Het trottoir aan de zuidzijde heeft voor voetgangers geen belangrijke functie omdat er geen woningen zitten en het trottoir ook in de bocht eindigt. Het functioneert hier meer als een uitstapstrook. Vanwege de ligging van de Dennenstraat en de Achterweg dichtbij elkaar, beide liggen binnen 150 meter van elkaar, zijn deze wegen in dezelfde analyse meegenomen, de maatregel in de ene straat heeft namelijk invloed op de parkeerdruk binnen 150 meter van de andere straat.

4.1.4. Kleverparkweg (secties 1029 en 1030)

Voor de Kleverparkweg is de analyse van de restcapaciteit binnen 150 meter toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om hier slechts aan één zijde van de weg te parkeren. Dit is gedaan omdat hiermee beide trottoirs langs de weg vrijgehouden kunnen worden. Uit de analyse blijkt dat de parkeervraag is op te vangen binnen 95% van de parkeercapaciteit binnen 150 meter loopafstand. Het advies is hierom aan één zijde van de weg te parkeren op de rijbaan in vakken, aan de huizenkant.

4.1.5. Sparenbergstraat (sectie 8396)

Voor de Sparenbergstraat is de analyse van de restcapaciteit binnen 150 meter toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om parkeren hier te verbieden. Dit is gedaan omdat parkeren niet is in te passen binnen de beschikbare ruimte. De ruimte op het trottoir moet hier worden teruggebracht naar ongeveer 1 meter om parkeren te faciliteren.

Omdat parkeren hier niet is in te passen binnen de beschikbare ruimte is besloten parkeren niet toe te staan in de Sparenbergstraat.

4.1.6. Akendamstraat (sectie 8393)

Voor de Akerendamstraat is de analyse van de restcapaciteit binnen 150 meter toegepast om te bepalen of het gezien de parkeerdruk mogelijk is om parkeren hier te verbieden. Dit is gedaan omdat parkeren niet is in te passen binnen de beschikbare ruimte. De ruimte op het trottoir moet hier worden teruggebracht naar ongeveer 1 meter om parkeren te faciliteren.

Omdat parkeren hier niet is in te passen binnen de beschikbare ruimte is besloten parkeren niet toe te staan in de Akendamstraat.

4.1.7. Wouwermanstraat (sectie 1009)

De Wouwermanstraat wordt op korte termijn heringericht, daarom is besloten om hier geen maatregelen ten aanzien van het eventueel stoepparkeren door te voeren.



4.1.8. Molenaerstraat (sectie 1129)

Op de Molenaerstraat is het op basis van het afwegingskader mogelijk om aan beide zijden van de weg stoepparkeren te faciliteren. In de huidige situatie wordt echter aan de oostzijde op de rijbaan geparkeerd en wordt de stoep vrijgehouden, in mindere mate wordt ook aan de westzijde geparkeerd en dan gedeeltelijk op de stoep. Om het stoepparkeren niet te introduceren op een plaats waar dit nu ook niet plaatsvindt, is er gekozen om geen stoepparkeren aan de oostzijde te introduceren ten gunste van de toegankelijkheid van het trottoir. Aan de westzijde wordt stoepparkeren gefaciliteerd.



Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

www.iv.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement.infra@iv.nl