

Notitie Gemeentelijk parkeerbeleid



Afdeling Beheer Openbare Ruimte
Michael Woerden
Februari 2008

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Belang parkeren	3
1.2	Aanleiding	3
1.3	Inhoud notitie	3
2	Huidig beleid	4
2.1	Beleid in voormalige gemeenten	4
2.2	Parkeren in bouwverordening	4
3	Landelijke trends	5
4	Uitgangspunten	6
4.1	Algemeen	6
4.2	Aanpassingen bij reconstructies	6
4.3	Parkeernormen	7
4.4	Procedurebeschrijving	10
4.5	(Bouw)projecten	11
4.6	Betaald parkeren	12
4.7	Handhaving	12
5	Conclusie	13

1 Inleiding

1.1 Belang parkeren

Het parkeren van personenauto's komt bij diverse onderzoeken over de woonomgeving als het belangrijkste of in ieder geval als één van de belangrijkste aspecten naar voren. Parkeren is de laatste jaren een steeds belangrijker onderwerp geworden op het gebied van verkeer en vervoer. Zo zijn discussies over de te hanteren parkeernormen in de afgelopen jaren ook niet aan de drie voormalige gemeenten voorbijgegaan. Er is in het kader van bijvoorbeeld het Dorpscentrum in Nieuwkoop en het Vosholplein in Ter Aar veelvuldig gediscussieerd over het parkeren. Het algemene beeld is dat er een groot tekort aan parkeerplaatsen is.

1.2 Aanleiding

Er is in de programmabegroting opgenomen dat er in 2007 een beleidsnotitie op het gebied van parkeren zou worden opgesteld. Volgens de programmabegroting moeten hierin de parkeernormen worden vastgesteld en moet hierin worden aangegeven hoe om te gaan met parkeerproblemen.

Het college van burgemeester en wethouders is op 13 november 2007 niet akkoord gegaan met het toen voorgestelde beleid op het gebied van parkeren in de gemeente Nieuwkoop. De wethouders Brouwer en Jonker wilden in een gezamenlijk portefeuillehoudersoverleg de notitie bespreken. Daarbij zouden vanuit de organisatie met name RO betrokken moeten worden. Dit overleg heeft op 26 november 2007 plaatsgevonden. De opmerkingen zijn verwerkt in voorliggende notitie.

1.3 Inhoud notitie

De voorliggende notitie is een beleidsnotitie over het parkeren in de gemeente. De parkeerproblematiek is een omvangrijk onderwerp. Deze notitie pretendeert dan ook niet een oplossing te bieden voor alle parkeerproblematiek binnen de gehele gemeente. Deze notitie behandelt de beleidsmatige uitgangspunten voor het parkeren in de gemeente Nieuwkoop. Er wordt daarbij ingegaan op de manier waarop om te gaan met de huidige parkeerproblematiek en hoe toekomstige problemen te voorkomen. Er worden nu op korte termijn beleidsmatige uitgangspunten geformuleerd hoe met de belangrijkste onderwerpen om te gaan.

2 Huidig beleid

2.1 Beleid in voormalige gemeenten

De voormalige gemeenten hadden ieder hun eigen beleid op het gebied van parkeren. Het beleid was in grote lijnen als volgt:

Liemeer

Er was geen algemeen beleid omtrent het parkeren. Wel is er in de dorpskern van Nieuwveen een blauwe zone van kracht. De parkeernormering is 1,2 algemene parkeerplaatsen per woning. Bij nieuwbouwprojecten is dit 1,7. In de telling worden geen garages of parkeren op eigen terrein meegerekend.

Nieuwkoop

De gemeenteraad heeft in december 2004 de uitgangspunten voor het gemeentelijk parkeerbeleid vastgesteld. Er is onder andere besloten de mogelijkheden tot verbetering van de parkeersituatie in woonwijken te bekijken bij de uitvoering van reconstructies en waar mogelijk de verbetering in de reconstructies mee te nemen. Tevens zijn de parkeernormen voor inbreid- en uitbreidingslocaties vastgesteld, conform een bijlage bij het raadsbesluit.

Ter Aar

De gehanteerde parkeernorm voor bestaande bouw wisselde in de tijd van 1,2 tot 1,5 nu. In de telling bij luxe wijken wordt parkeren op eigen erf meegenomen als 0,8 tot 1. Parkeren op eigen terrein bij bedrijven en bij winkels is nu gebruikelijk, zonder te verwijzen naar bestaand beleid.

Er is in het kader van de harmonisatie geconstateerd dat de parkeernormen verschillen per gemeente. Er is geconcludeerd dat de nieuwe parkeernormen door de nieuwe gemeente moeten worden vastgesteld.

2.2 Parkeren in bouwverordening

In het najaar van 2005 hebben de gemeenteraden van Liemeer, Nieuwkoop en Ter Aar gezamenlijk een nieuwe bouwverordening vastgesteld. Het parkeerbeleid is in artikel 2.5.30 van deze verordening geregeld. De afmetingen van parkeerplaatsen zijn geregeld in het artikel zelf. Er wordt voor de parkeernorm verwezen naar de ASVV 2004. Met andere woorden een aanvraag om bouwvergunning moet voldoen deze voorschriften.

De gemeenteraad heeft in januari 2007 de bouwverordening vastgesteld. Artikel 2.5.30 is hierbij ongewijzigd gebleven. Bij niet voldoen aan deze voorschriften levert dit een weigeringgrond op voor de bouwaanvraag.

3 Landelijke trends

De huidige parkeersituatie in Nieuwkoop moet in een bredere context geplaatst worden. De parkeerbehoefte is op landelijk niveau vanaf de jaren vijftig sterk toegenomen en blijft ook de laatste jaren sterk toenemen. De twee belangrijkste factoren zijn daarbij de toename van het autobezit en de toename van het autogebruik.

Er is bij de aanleg van de diverse wijken in de huidige gemeente Nieuwkoop rekening gehouden met de toen geldende inzichten, ook op het gebied van parkeren. De toen geldende inzichten passen niet meer bij de huidige praktijk. Het autobezit is zodanig toegenomen dat het aantal parkeerplaatsen niet meer lijkt te voldoen. Maar ook de afmetingen van de parkeervakken lijken in de oudere wijken niet meer te passen bij de huidige praktijk met het grote aantal MPV's. Dit laatste punt zal overigens niet behandeld worden in deze notitie.

De parkeerbehoefte blijft - zoals aangegeven - ook de laatste jaren toenemen. Dit kan geïllustreerd worden met een aantal cijfers.

Het totale aantal personenauto's in Nederland is in de periode 1992-2002 toegenomen met maar liefst 28 %. In de periode 2002-2007 is dit aantal nog eens met 7,7 % toegenomen. Het aantal personenauto's per huishouden is logischerwijs ook toegenomen. In 1985 had 9,5 % van de huishoudens twee auto's, in 1991 was dit 12,2 % en in 2002 was dit aantal al gestegen naar 18,9 %.

Deze ontwikkelingen zijn uiteraard van invloed op de parkeerbehoefte en op de eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Het is de vraag of dit soort ontwikkelingen voorzien kunnen worden.

4 Uitgangspunten

4.1 Algemeen

De uitgangspunten voor het parkeerbeleid betreffen twee onderdelen. Er dienen ten eerste uitgangspunten geformuleerd te worden hoe er omgegaan moet worden met de huidige parkeersituatie. Ten tweede dienen er uitgangspunten geformuleerd te worden hoe toekomstige problemen op het gebied van parkeren zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden.

4.2 Aanpassingen bij reconstructies

Er is in het kader van deze notitie geen uitgebreid onderzoek gedaan naar de parkeerproblematiek binnen de gemeente. Er is 2004 in de voormalige gemeente Nieuwkoop wel onderzoek gedaan naar deze problematiek. De gemeente heeft toen geconcludeerd dat er op dat moment op enkele locaties in Nieuwkoop parkeerproblemen waren. Daarnaast is toen de verwachting uitgesproken dat er in de nabije toekomst op een aantal locaties parkeerproblemen zullen ontstaan.

De gemeente heeft toen aangegeven van mening te zijn dat deze parkeerproblemen niet zodanig zijn dat er op korte termijn maatregelen genomen moeten worden. Daarnaast was dit gelet op de financiële consequenties en de fysieke mogelijkheden ongewenst of zelfs onmogelijk. Er is wel aangegeven dat er door middel van handhaving door de politie moest worden voorkomen dat er gevaarlijke situaties optraden. Het gebruik maken van de wegsleepregeling dient pas in tweede instantie toegepast te worden, nadat handhaving door de politie niet tot het gewenste effect geleid heeft.

Er is toen dan ook voorgesteld verbetering in de parkeersituatie in woonwijken aan te brengen, zodra er werkzaamheden in het kader van groot onderhoud gepland zijn. Er zal vervolgens in overleg met de bewoners worden bekeken of het noodzakelijk is extra parkeergelegenheid aan te leggen en zo ja wat de meest wenselijke manier is.

De conclusies en het genomen uitgangspunt lijken ook toepasbaar voor de gemeente Nieuwkoop. De mogelijkheden tot verbetering van de parkeersituatie in woonwijken moeten worden bekeken bij de uitvoering van reconstructies. De verbetering van de parkeersituatie wordt waar mogelijk meegenomen in de reconstructie. Er wordt daarbij rekening gehouden met de wensen en behoeften van bewoners, het aanwezige groen, de verkeerstechnische en civieltechnische mogelijkheden en uiteraard de financiën.

De redenen om de verbetering van de parkeersituatie te combineren met reconstructies zijn:

- de financiële mogelijkheden van de gemeente zijn onvoldoende om alle parkeerproblemen direct aan te pakken; er moet dus een prioritering worden aangebracht;
- bij reconstructies worden de diverse aspecten van de openbare ruimte onderzocht, onder andere door inloopbijeenkomsten; het is dan een goed moment om ook de parkeersituatie te onderzoeken; er wordt door de inwoners van de wijk tijdens de inloopbijeenkomsten draagvlak verkregen voor de inrichting van de openbare ruimte;

- de gelijktijdige uitvoering van onderhoudswerkzaamheden en aanpassingen aan de (parkeer)inrichting brengt lagere kosten met zich mee dan de werkzaamheden los van elkaar uit te voeren.

4.3 Parkeernormen

Het vaststellen van parkeernormen is een goede mogelijkheid om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen. Er is hierbij gebruik gemaakt van de brochure van het CROW, het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. Deze brochure is genaamd *Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering (juni 2003)*. De brochure geeft een overzicht van de parkeerkencijfers voor diverse functies, van woningen tot kantoren.

Er is overigens een verschil tussen parkeerkencijfers en parkeernormen. Parkeerkencijfers geven een indicatie van het benodigde aantal parkeerplaatsen per functie. Deze cijfers zijn een hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde functie. Parkeernormen daarentegen geven het aantal parkeerplaatsen aan; dit mag niet worden onderschreden. Gemeenten kunnen zelf deze normen vaststellen, bijvoorbeeld op basis van de kencijfers en gecorrigeerd naar plaatselijk parkeerbeleid.

Het gebruik van de parkeerkencijfers uit de ASVV 2004, zoals opgenomen in de bouwverordening, waarborgt onvoldoende dat de parkeerproblemen in de toekomst worden voorkomen. Dit zijn namelijk slechts cijfers om een orde van grootte uit te rekenen; niet normen die niet mogen worden onderschreden. Er wordt dan ook voorgesteld om parkeernormen vast te stellen.

Tabel I geeft een overzicht van de parkeernormen. Er is een onderscheid gemaakt op basis van de functie en op basis van de locatie binnen de bebouwde kom. Er is niet één cijfer bepaald voor het aantal parkeerplaatsen per woning. Het aantal parkeerplaatsen per woning is naast de locatie binnen de bebouwde kom afhankelijk van de grootte van de woning. Deze parkeernormen gelden voor zowel inbreid- als uitbreidingslocaties en ze dienen strikt toegepast te worden.

Het CROW gaat uit van een onderscheid in prijsklasse (goedkoop, middelduur en duur). De gemeente gaat echter uit van een onderscheid in woninggrootte. De gemeente is namelijk van mening dat er een sterkere relatie is tussen grootte en parkeernormen dan tussen prijs en parkeernormen. Daarnaast wordt er zo beter rekening gehouden met (grotere) huurwoningen.

Zoals aangegeven is er gebruik gemaakt van de brochure van het CROW, waarbij gebruik is gemaakt van de gemiddelde norm voor 'niet-stedelijk'. Er is hiervan afgeweken voor woningen in het centrumgebied, waarbij is gekozen voor de maximale norm. De gemiddelde norm wordt namelijk als te laag ingeschat. Overigens worden uitsluitend de volgende twee gebieden als centrumgebieden aangeduid: rondom Lindenplein in Ter Aar en Dorpscentrum (1^e, 2^e en 3^e fase) in Nieuwkoop. Er is voor de kernen waar dat van toepassing is in de bijlagen aangegeven of waar er sprake is van een centrum of overloopgebied.

De indeling van parkeernormen in woninggrootte is als volgt:

- Klein: < 350 m3;
- Middel: 350-450 m3;
- Groot: > 450 m3;

Parkeernormen Nieuwkoop					
Functie	Centrum	Overloop-gebied	rest bebouwde kom		eenheid
Woningen groot	1,7	1,85	2,1	per	woning
Woningen middel	1,5	1,7	1,85	per	woning
Woningen klein	1,3	1,4	1,55	per	Woning
Serviceflat/aanleunwoning	0,45	0,45	0,45	per	Woning
Dorpscentra	3,75	3,75	3,75	per	100 m2 bvo1
(commerciële)dienstverlening	2,4	3,05	3,25	per	100 m2 bvo
Kantoren	1,6	1,9	2,1	per	100 m2 bvo
Cafe/bar/cafetaria	6	6	7	per	100 m2 bvo
Restaurant	11	11	15	per	100 m2 bvo
Cultureel/wijkgebouw	3	3	3	per	100 m2 bvo
Loods, opslag, groothandel, transportbedrijf	n.v.t.	n.v.t.	0,85	per	100 m2 bvo
Industrie, garagebedrijf, werkplaats, transport	n.v.t.	n.v.t.	2,65	per	100 m2 bvo
Showroom	n.v.t.	n.v.t.	1,7	per	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	n.v.t.	n.v.t.	1,25	per	100 m2 bvo
Sportthal (binnen)	1,95	2,25	2,75	per	100 m2 bvo
Sportveld (buiten)	n.v.t.	13-27	13-27	per	Ha. Netto terrein
Golfbaan	n.v.t.	n.v.t.	7	per	Hole
Zwembad	9	10	11	per	100 m2 opp. bassin

Tabel I: Parkeerkencijfers Nieuwkoop per functie en locatie, per eenheid (bron: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, CROW (2003)²

¹ Bvo: bruto vloeroppervlakte

² Deze tabel is afgeleid uit de cijfers van de brochure van de CROW. Er is in deze brochure een onderscheid aangebracht in verschillende maten van stedelijkheid. Er is voor Nieuwkoop uitgegaan van niet stedelijk. Er wordt in de brochure een minimaal aantal en een maximaal aantal per eenheid aangegeven. Er is voor Nieuwkoop uitgegaan van het gemiddelde van deze twee aantallen. Er wordt ook een onderscheid gemaakt in de locatie van het gebied binnen de bebouwde kom. De

Er is daarnaast een onderscheid aan te brengen tussen de wijze van parkeren in de mate waarin er werkelijk geparkeerd wordt. Zo blijkt in de praktijk dat garages veelvuldig gebruikt worden voor opslag van goederen en niet voor parkeren van personenauto's. Ook dit is een essentieel onderdeel bij het voorkomen van parkeerproblemen in de toekomst.

Berekeningsaantal parkeervoorziening		
Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8
Lange oprit zonder garage	2	1
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit	1	0,4
Garagebox	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Tabel II: Berekeningsaantal per wijze van parkeren (bron: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, CROW (2003))³

Het is mogelijk bij nieuwbouwwoningen in het koopcontract de verplichting op te nemen om op eigen terrein te parkeren of in ieder geval de parkeerplaats in stand te houden. De controle op deze verplichting is wel noodzakelijk, maar ook een punt van zorg. Er wordt voorgesteld nader onderzoek te doen naar de meest effectieve mogelijkheid om deze verplichting op te leggen.

Er moet in het kader van een bouwvergunning een berekening van het aantal parkeerplaatsen worden aangeleverd. Deze berekening moet voldoen aan het gestelde in tabel I en II. Er dient rekening gehouden te worden met bezettingspercentages bij bepaalde functies; dit kan namelijk tot een lager aantal benodigde parkeerplaatsen leiden. Deze procedure incl. bezettingspercentages komt aan bod in 4.4.

parkeerkencijfers voor het centrum zijn lager dan voor het overloopgebied en deze zijn weer lager dan voor de rest van de bebouwde kom. Het verschil is gebaseerd op de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen. Deze zijn in het centrum beter dan in de rest van de bebouwde kom.

³ Er wordt in deze tabel aangegeven, hoeveel voertuigen er theoretisch geparkeerd kunnen worden in een bepaalde situatie en hoeveel voertuigen er gemiddeld geparkeerd worden in werkelijkheid. Een voorbeeld hiervan is een garagebox. Er kan in principe één personenauto per garagebox geparkeerd worden. Er wordt echter vanuit gegaan dat een garagebox in de helft van de gevallen daadwerkelijk gebruikt wordt voor het parkeren van een personenauto.

4.4 Procedurebeschrijving

Het CROW beschrijft in zijn publicatie over parkeernormering de procedure hoe te bepalen of er sprake is van een overschot of tekort aan parkeerplaatsen in een bepaald gebied. Dit wordt een parkeerbalans genoemd.

Een parkeerbalans is vooral interessant als er sprake is van gecombineerd gebruik; de parkeervraag/behoefte van verschillende functies valt namelijk vaak niet samen in tijd. Het is dan niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel daarvan. Dit gecombineerd gebruik is echter wel afhankelijk van de mate van openbaarheid van de parkeerplaatsen, de locatie van de parkeerplaatsen en de loopafstanden naar de bestemming.

Stap 1: Bepalen parkeerbeleid

Het uitgangspunt voor het opstellen van de parkeerbalans is het gemeentelijk parkeerbeleid. Het betreft onder andere de parkeernormen, parkeerregulering (waaronder betaald parkeren, vergunninghouders, gereserveerde parkeerplaatsen), aanwezigheidspercentages, omvang parkeren op eigen terrein en acceptabele loopafstanden.

Stap 2: Afbakening onderzoeksgebied en deelgebieden

Het onderzoeksgebied is het gebied dat qua parkeren een eenheid vormt. Dit kan gebaseerd zijn op natuurlijke grenzen (watergang, park) en/of op functionele indeling (woongebied, centrumgebied).

Stap 3: Inventarisatie parkeervraag en –aanbod

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als een toekomstige situatie worden berekend. De parkeervraag is afhankelijk van de aanwezige of nog te realiseren functies en het parkeeraanbod uit de aanwezige of geplande parkeerplaatsen. De mate van openbaarheid (o.a. parkeren op eigen terrein) is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Een tabel over de berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen maakt onderdeel uit van het parkeerbeleid.

Stap 4: Berekening benodigde aanwezigheidspercentages

De parkeervraag per periode wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (tabel wordt nog toegevoegd). De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

	Werkdag overdag	middag	avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Soc. Cult.	10	40	100	100	60	90	25
Soc. medisch	100	100	30	15	15	5	5
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel III: Aanwezigheidspercentages bij verschillende functies

Stap 5: Bepalen van (on)balans en vormen van nieuw beleid

De parkeervraag en het parkeeraanbod worden met elkaar vergeleken om te bepalen of het parkeren in het gebied in balans is. Als dit niet het geval is, dan moet er worden gezocht naar oplossingen:

- opvangen van de parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met de loopafstanden en de parkeerbalans in dit aangrenzende gebied;
- opvangen parkeervraag op enige afstand;
- instellen of aanscherpen parkeerregulering;
- creëren van meer parkeeraanbod door het intensiveren van het gecombineerd gebruik;
- creëren van meer parkeeraanbod door de aanleg van extra parkeerplaatsen.

4.5 (Bouw)projecten

Er zijn op dit moment diverse projecten in voorbereiding met een gebouwde parkeervoorziening, zoals een parkeergarage of een halfverdiepte voorziening. De verwachting is dat in het kader van dubbel ruimtegebruik in de toekomst nog meer gebouwde parkeervoorzieningen zullen moeten worden gerealiseerd.

De kosten van deze voorzieningen zijn hoog, mede door het grondwaterpeil en de bodemgesteldheid in de gemeente. De kosten voor het nemen van parkeermaatregelen komen nu volledig ten laste van (bouw)projecten, waardoor deze projecten lastig te realiseren zijn. Daarnaast kan het niet realiseren van dit soort voorzieningen een negatief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit in een dergelijk project. De openbare ruimte wordt dan grotendeels ingenomen door parkeerplaatsen.

Daarentegen moeten ook dit soort projecten in hun eigen parkeerbehoefte voorzien. Het afwijken van de parkeernormen leidt namelijk vroeg of laat tot parkeerproblemen. Er kan wel kritisch worden gekeken naar de plangrens. Het vergroten van het plangebied mag echter niet mogelijke vervolgprojecten bemoeilijken of parkeerproblemen verplaatsen.

Deze notitie biedt de kaders voor het gemeentelijk parkeerbeleid. Het zoeken naar specifieke oplossingen voor de genoemde problematiek bij dit soort projecten is onderdeel van het realiseren van het project en valt buiten de scope van deze notitie.

Dit betekent niet dat de ogen gesloten moeten worden voor deze problematiek. De gemeente moet wel zoeken naar een oplossing. Er kan daarbij worden gedacht aan het oprichten van een parkeerfonds. Zo'n fonds wordt gevoed vanuit bijvoorbeeld de WOZ. Er wordt vanuit het parkeerfonds een financiële bijdrage geleverd aan de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen of de voorfinanciering van dit soort voorzieningen. Gelet op de complexiteit van een dergelijke oplossing wordt er nu voorgesteld een onderzoek op te starten naar de mogelijkheden van een parkeerfonds en een voorstel hoe een dergelijk parkeerfonds vorm te geven.

4.6 Betaald parkeren

De gemeenteraad heeft in het kader van het vergunningenstelsel voor het parkeren van vrachtwagens een parkeerverordening en een parkeerbelastingverordening vastgesteld. De bevoegdheid tot het aanwijzen van gebieden, waar de parkeerverordening en parkeerbelastingverordening van toepassing zijn, ligt bij het college.

Het Dorpscentrum Nieuwkoop en het Centrumgebied van Ter Aar zijn de eerste gebieden die na het vrachtwagenparkeerterrein in aanmerking zouden komen voor betaald parkeren. De invoering van betaald parkeren kan een belangrijk middel zijn om de parkeerdruk te reguleren. Er is echter ook een zeer belangrijk negatief effect, namelijk de verslechtering van de concurrentiepositie van het Nieuwkoopse en het Ter Aarse centrum. Bezoekers zullen eerder kiezen voor een gebied waar geen sprake is van betaald parkeren. Er is in een beperkt aantal omliggende plaatsen sprake van betaald parkeren. De verwachting is dat een groot aantal inwoners van Nieuwkoop en Ter Aar in deze plaatsen zullen gaan winkelen. Dit is gelet op de huidige situatie in de centra en de investeringen een onaanvaardbare situatie. Het instellen van betaald parkeren biedt echter wel mogelijkheden voor de realisatie van extra (gebouwde) parkeervoorzieningen.

Er wordt dan ook voorgesteld om het instellen van betaald parkeren nader te onderzoeken in combinatie met het oprichten van een parkeerfonds. De effecten van het instellen van betaald parkeren zijn een essentieel onderdeel van dit onderzoek.

4.7 Handhaving

Handhaving is een wezenlijk onderdeel van het parkeren. Het gaat daarbij om de handhaving op parkeerschijfzones, maar ook de handhaving op de misbruik van parkeerplaatsen door aanhangers e.d.. Er zal met de politie en de gemeentelijke handhavers een handhavingstraject moeten worden uitgezet.

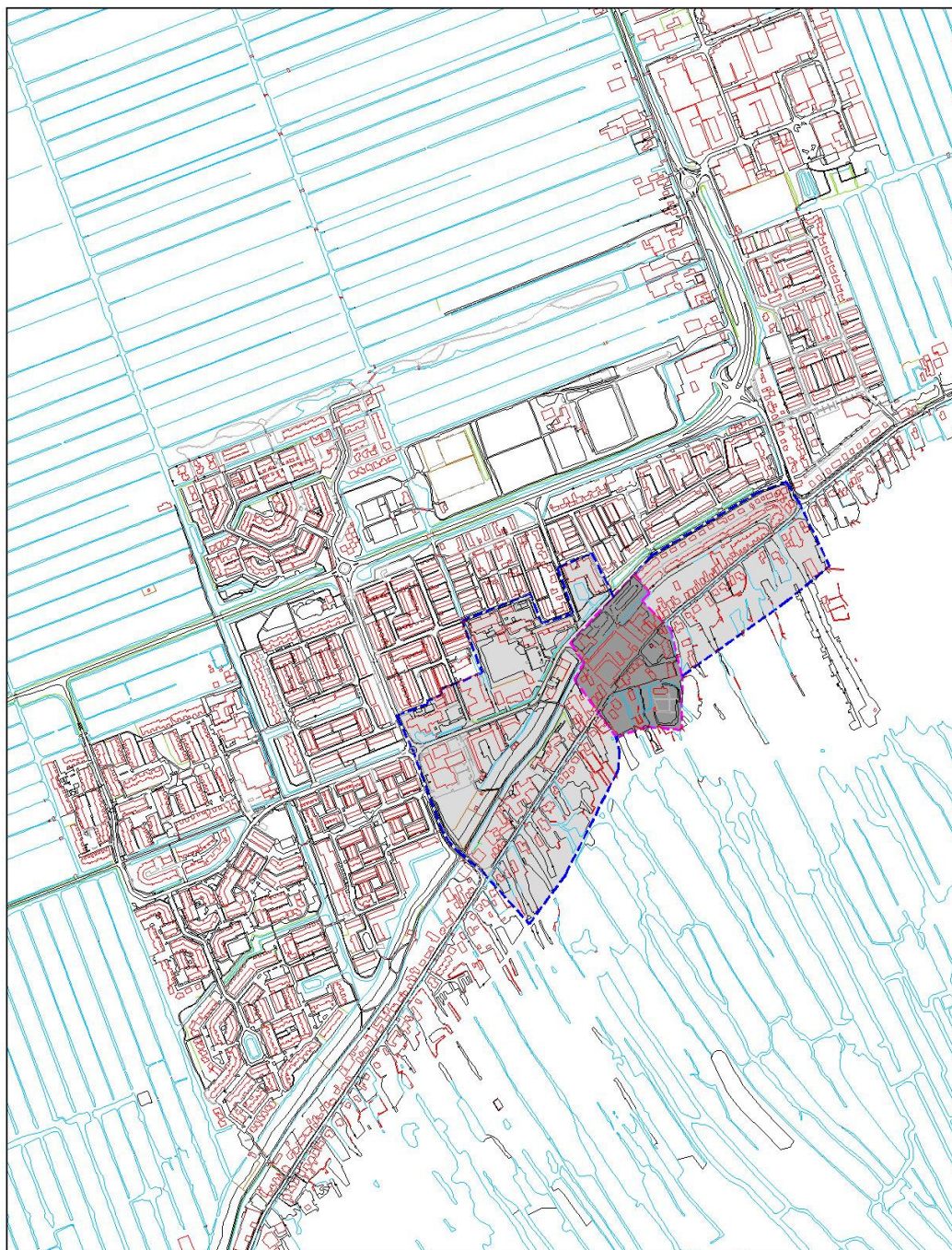
5 Conclusie

De parkeerproblematiek is een omvangrijk onderwerp. Het beleid op het gebied van parkeren in de drie voormalige gemeenten varieerde sterk. Er is voor gekozen om met deze notitie op korte termijn de belangrijkste beleidsmatige uitgangspunten voor het parkeren in de gemeente Nieuwkoop te formuleren. Er is daarbij ingegaan op de manier waarop om te gaan met de huidige parkeerproblematiek en hoe toekomstige problemen te voorkomen.

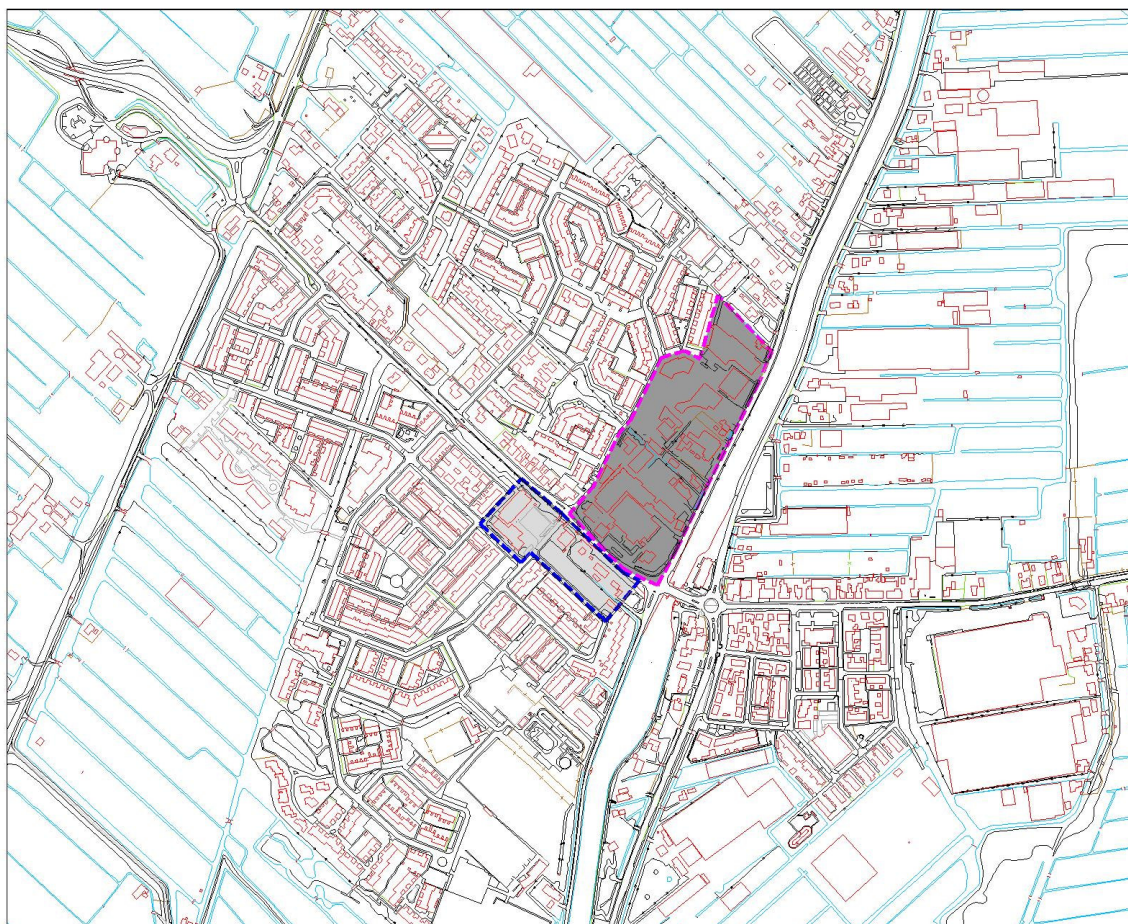
Er wordt voorgesteld de volgende besluiten te nemen:

1. de mogelijkheden tot verbetering van de parkeersituatie in woonwijken te bekijken bij de uitvoering van reconstructies en waar mogelijk de verbetering in de reconstructie mee te nemen;
2. de parkeernormen voor inbreid- en uitbreidingslocaties volgens tabel I vast te stellen en deze normen ook strikt toe te passen; rekening houdend met de bezettingspercentages van tabel II;
3. voor gebieden met gecombineerd gebruik de beschreven procedure vast te stellen om het bepalen of er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen;
4. een nader onderzoek op te starten naar de meest effectieve manier om de verplichting tot het parkeren op eigen terrein vast te leggen;
5. een onderzoek op te starten naar het oprichten van een parkeerfonds voor de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen, waarbij ook de mogelijkheden voor het instellen van betaald parkeren worden onderzocht;
6. de mogelijkheden tot handhaving op het parkeren betrekken bij de nadere uitwerking van de totale gemeentelijke handhaving.

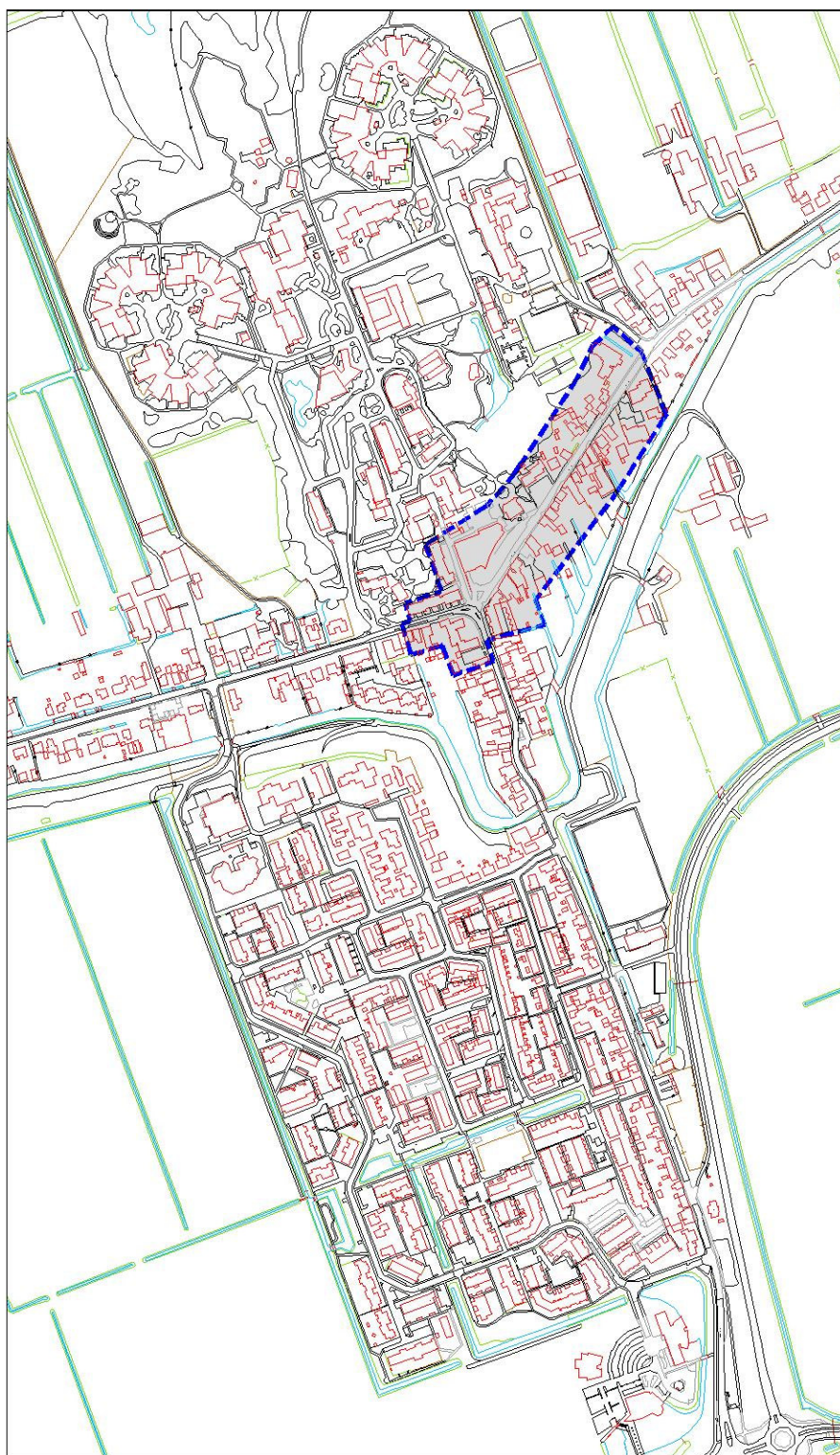
Bijlage: Locatie centrum- en overloopgebieden per kern



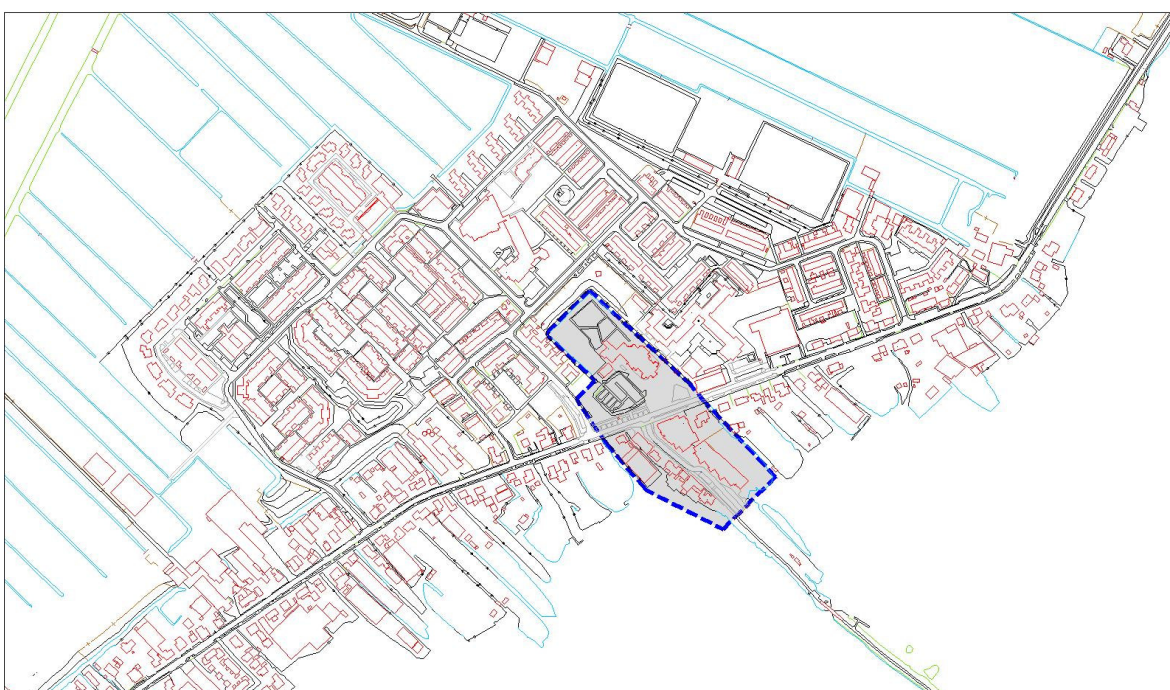
Nieuwkoop



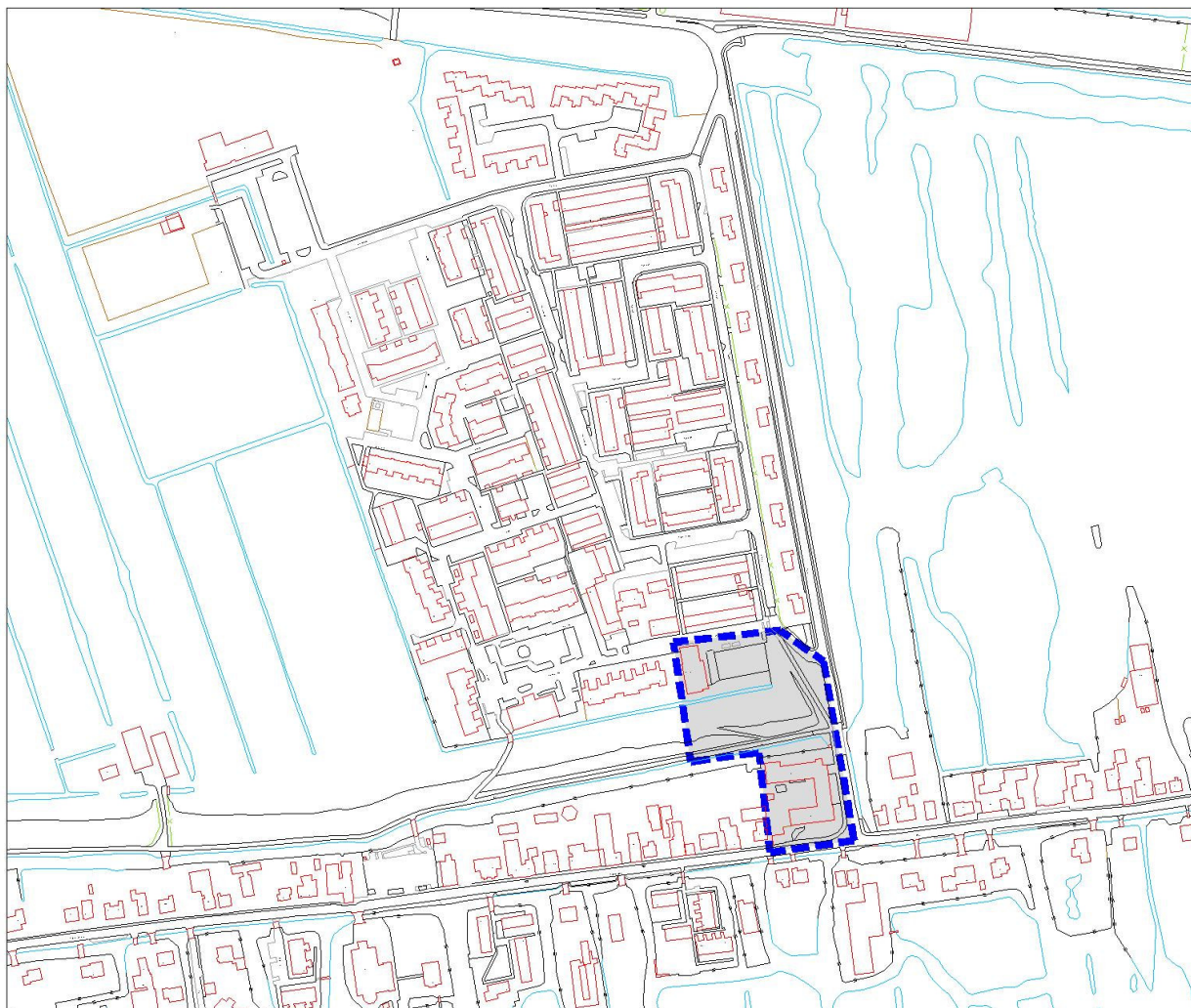
Ter Aar



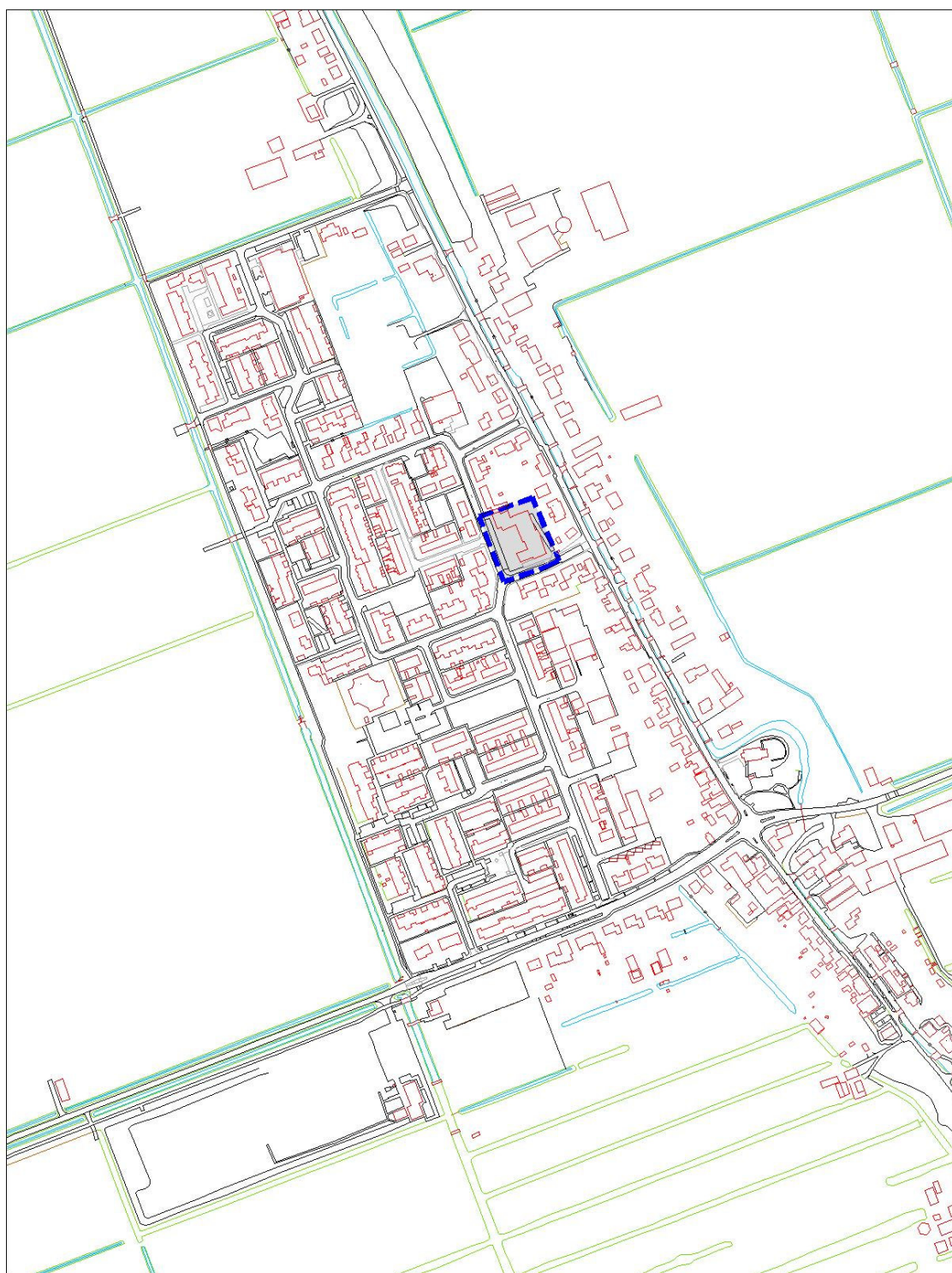
Nieuwveen



Langeraar



Noorden



Zevenhoven