

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Nota Parkeerbeleid 2021

Actualisatie Parkeernota 2005



Versie : Definitief

Datum : 23 februari 2021

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	2
1.1.	Actualisatie parkeerbeleid.....	2
1.2.	Positionering Nota Parkeerbeleid	2
2.	Visie op parkeren.....	4
2.1.	Algemene parkeervisie	4
2.2.	Bijzondere categorieën parkeerders	5
2.3.	Parkeernormen	6
3.	Kader parkeerbeleid	8
3.1.	Parkeerproblematiek.....	8
3.2.	Benutten, reguleren, bouwen.....	10
3.3.	Gebiedsgerichte aanpak.....	11
4.	Regulerende maatregelen per gebiedstype	14
4.1.	Parkeermaatregelen in woongebieden	14
4.2.	Parkeermaatregelen in winkelgebieden.....	15
4.3.	Parkeermaatregelen rond OV-knooppunten.....	16
4.4.	Parkeermaatregelen rondom bedrijventerreinen en sportterreinen	16
5.	Beleidsuitvoering	18
5.1.	Participatie en uitwerking.....	18
5.2.	Handhaving.....	18
5.3.	Digitalisering parkeerontheffingen	18

1. INLEIDING

1.1. Actualisatie parkeerbeleid

De gemeente is verantwoordelijk voor het regelen van het parkeren in de gemeentelijke openbare ruimte. Dit doet de gemeente aan de hand van parkeerbeleid. Een goed parkeerbeleid is belangrijk voor de vitaliteit van de stad en draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Deze nota is een actualisatie van de Parkeernota 2005. De Parkeernota 2005 is de afgelopen jaren op enkele onderdelen al geactualiseerd. De resterende onderdelen ten aanzien van het beleidskader hebben nu een plek gekregen in de Nota Parkeerbeleid 2021. Na vaststelling van de Nota Parkeerbeleid 2021 kan de Parkeernota 2005 in zijn geheel komen te vervallen. Aangezien de beleidslijn in essentie niet wijzigt, is de Nota Parkeerbeleid 2021 te zien als een actualisatie en is het geen volledig nieuw parkeerbeleid.

In deze Nota Parkeerbeleid 2021 is de visie op parkeren in de gemeente Leidschendam-Voorburg vastgelegd en staan de kaders voor verdere uitwerking van het parkeerbeleid. De gemeente wil een duidelijk en eenduidig parkeerbeleid voeren, waarbij parkeerbeleid ook kan betekenen dat er juist geen parkeermaatregelen worden getroffen. In deze nota is uitgewerkt wanneer er sprake is van een parkeerprobleem, welke maatregelen bij welk type probleem getroffen kunnen worden en wie in welk type gebied prioriteit krijgt.

Deze nota is tot stand gekomen op basis van een interactief proces met een klankbordgroep bestaande uit bewoners en ondernemers, twee gemeente-brede enquêtes over parkeren en objectieve parkeermetingen.

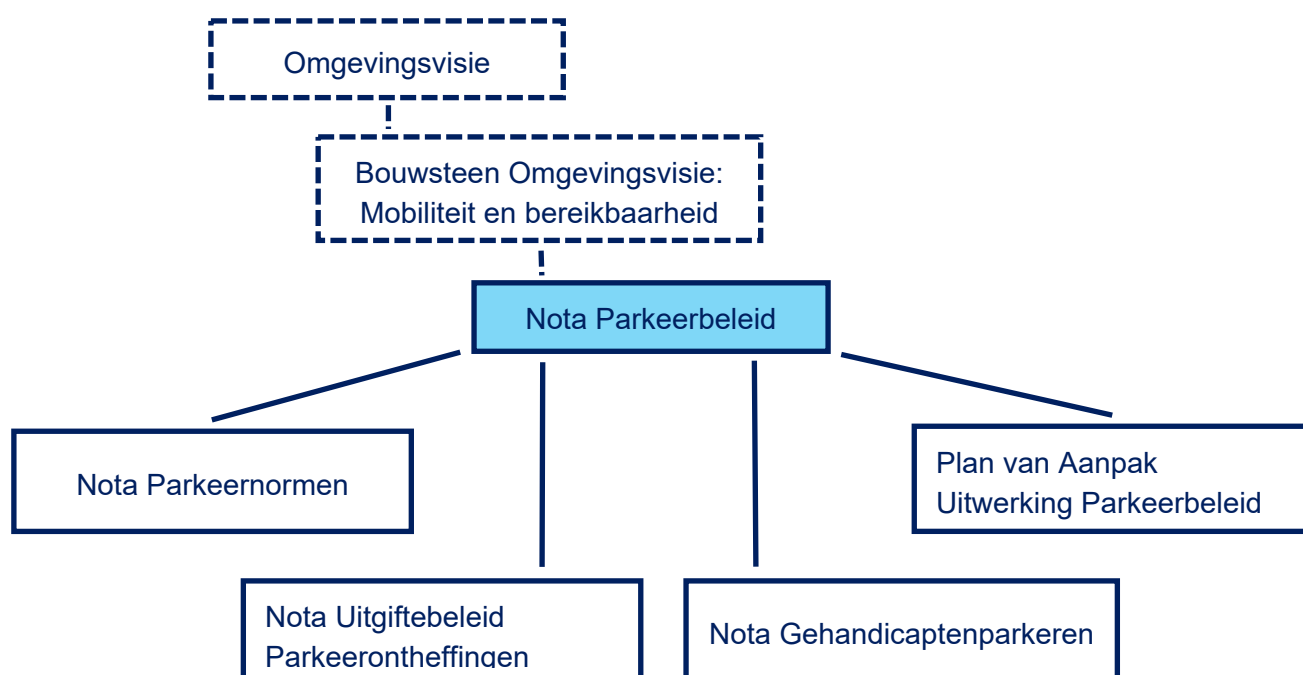
1.2. Positionering Nota Parkeerbeleid

In de Nota Parkeerbeleid 2021 zijn de visies en ambities uit de Structuurvisie 2040 (Herijking 2012), het Verkeers- en vervoerplan 2014, het coalitieakkoord 2018-2022 en het Kompas van de Leefomgeving 2018 verwerkt tot één beleidslijn. De komende periode wordt gewerkt aan de Omgevingsvisie, voorafgegaan door de Bouwsteen Omgevingsvisie: Mobiliteit en bereikbaarheid. Nieuwe ambities die in deze documenten opgesteld worden, vragen mogelijk om een wijziging van het parkeerbeleid. Op dat moment zal tegen het licht gehouden worden of de beleidslijn in de Nota Parkeerbeleid 2021 nog aansluit bij de toekomstvisie van de gemeente. Indien nodig wordt het beleid daarop aangepast.

Het parkeerbeleid van de gemeente Leidschendam-Voorburg is de verantwoordelijkheid van de gemeente zelf. Deze autonomie houdt in dat regionale samenwerkingsverbanden zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en hogere overheden zoals de provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid geen directe invloed kunnen uitoefenen op de beleidskeuzes die de gemeente maakt. Wel moet het parkeerbeleid in de context van landelijk, provinciaal en regionaal beleid worden gezien. Met name aan de gemeentegrenzen dient rekening gehouden te worden met het effect van het parkeerbeleid van en op buurgemeenten.

Naast het kader van het parkeerbeleid in deze nota is of wordt aanvullend beleid opgesteld voor enkele specifieke onderdelen. Dit betreft de volgende nota's:

- *Nota Parkeernormen*: Parkeernormen zijn nodig bij de toetsing van (ver)bouwplannen. De parkeernormen zelf en de rekenmethodiek zijn vastgelegd in de Nota Parkeernormen. De vigerende nota is de Nota Parkeernormen Leidschendam-Voorburg 2012. Actualisatie is voorzien in 2021/2022.
- *Nota Uitgiftebeleid Parkeerontheffingen*: Het uitgeven van parkeerontheffingen voor de blauwe zones is aan regels gebonden. Deze regels zijn opgenomen in de Nota Uitgiftebeleid Parkeerontheffingen. Enkele regelingen die ten behoeve van een bouwplan apart zijn vastgesteld door het college worden hierin meegenomen. De vigerende nota is de Nota Uitgiftebeleid Parkeerontheffingen Leidschendam-Voorburg 2017. Actualisatie is voorzien in 2021/2022.
- *Nota Gehandicaptenparkeren*: Aan het uitgeven van de verschillende typen gehandicaptenparkeerkaarten en het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn regels verbonden. Het beleid is nu nog verspreid over verschillende nota's en regelingen. Deze regels worden verzameld en vastgelegd in de Nota Gehandicaptenparkeren. Opstellen van de nota is voorzien voor 2022.
- *Plan van Aanpak Uitwerking Parkeerbeleid*: De kaders uit de Nota Parkeerbeleid dienen vertaald te worden naar concrete parkeermaatregelen op straat. In het Plan van Aanpak Uitwerking Parkeerbeleid is uitgewerkt hoe bewoners, ondernemers en andere stakeholders bij dit proces betrokken worden en in welke volgorde de verschillende wijken of deelgebieden opgepakt gaan worden. Opstellen van het Plan van Aanpak Uitwerking Parkeerbeleid is voorzien voor 2021.



Figuur 1.1: Positionering Nota Parkeerbeleid 2021 en onderliggende nota's

2. VISIE OP PARKEREN

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens aan bod: de algemene parkeervisie, de visies op bijzondere categorieën parkeerders en de visie op parkeernormen bij nieuwbouw of functiewijziging die niet binnen het bestemmingsplan passen.

2.1. Algemene parkeervisie

Parkeerbeleid is nodig om, op plaatsen waar het tot problemen leidt, de schaarse parkeerruimte te verdelen onder de verschillende doelgroepen. Ondanks het stijgende autobezit en de toenemende druk op parkeren vanuit buurgemeenten, heeft de gemeente altijd vastgehouden aan een zo vriendelijk en faciliterend mogelijk parkeerbeleid. Op diverse plekken in de gemeente is dit beleid echter niet meer toereikend om de parkeerdruk op te vangen. Waar mogelijk wordt vastgehouden aan de bestaande beleidslijn, maar waar nodig zullen meer sturende parkeermaatregelen getroffen moeten worden om parkeeroverlast tegen te gaan. De gemeente wil haar burgers echter niet inperken in haar mobiliteitsbehoefte. De mobiliteitstransitie speelt hierbij dan ook een belangrijke rol. Met de inzet mede op openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit en andere innovatieve vervoerswijzen en ketenoplossingen (combinaties van verschillende vervoerswijzen) zal de behoefte aan individueel autogebruik afnemen. Dit maakt sturend parkeerbeleid mogelijk, zonder dat de mobiliteitsmogelijkheden afnemen. De beleidslijn verschuift daarmee dus van het faciliteren van de parkeerbehoefte naar het faciliteren van de mobiliteitsbehoefte.

Op basis van de visies en ambities zoals verwoord in de Structuurvisie 2040 (Herijking 2012), het Verkeers- en vervoerplan 2014, het coalitieakkoord 2018-2022 en het Kompas van de Leefomgeving 2018 is de volgende visie op parkeren van gemeente Leidschendam-Voorburg opgesteld:

Visie parkeren gemeente Leidschendam-Voorburg

Parkeerbeleid staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van de integrale ruimtelijke opgave en actuele ontwikkelingen in de gemeente en de maatschappij. De gemeente streeft daarom naar een parkeerbeleid dat onderdeel is van deze opgave en meebeweegt met deze ontwikkelingen. Op de korte termijn is de inzet van de gemeente om parkeren te *faciliteren* voor een goede bereikbaarheid en een prettige woonomgeving. Ter verbetering van de duurzaamheid en leefbaarheid zet de gemeente in op een *transitie naar andere vormen van mobiliteit*. Zodra de alternatieve vormen van vervoer voldoende op orde zijn, zal het parkeerbeleid mede gericht worden op het stimuleren van deze alternatieven ten behoeve van een bewuster autogebruik, een lagere parkeerdruk en een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

In bovenstaande visie wordt onder *faciliteren* verstaan dat gestreefd wordt naar het voldoen aan de parkeerbehoefte. In principe door het zoveel mogelijk benutten van de bestaande parkeercapaciteit, waarbij pas tot parkeerregulering wordt overgegaan indien er sprake is van een parkeerprobleem. Indien benutting en regulering geen oplossing bieden, wordt bekeken of de aanleg van extra parkeerplaatsen mogelijk is, rekening houdend met financiën, ruimtelijke kwaliteit en de doelen ten aanzien van klimaatadaptatie (minder verharding). Deze aanpak is in het volgende hoofdstuk nader uitgewerkt.

Bij de *transitie naar andere vormen van mobiliteit* moet onder andere gedacht worden aan deelmobiliteit als alternatief voor eigen autobezit, in combinatie met een goed en comfortabel netwerk van fietsvoorzieningen en openbaar vervoer.

2.2. Bijzondere categorieën parkeerders

Binnen het algemene parkeerbeleid dient aandacht besteed te worden aan parkeerplaatsen voor enkele specifieke categorieën. Dit betreft parkeerplaatsen voor gehandicapten, elektrische auto's, deelauto's, vrachtauto's en speciale beroepsgroepen. Op deze categorieën wordt hieronder ingegaan.

Gehandicapten parkeren

Voor bezoekende gehandicapten zet de gemeente Leidschendam-Voorburg zich in voor voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij belangrijke bestemmingslocaties, zoals winkelgebieden en openbare voorzieningen. De richtlijn bedraagt dat minimaal 2% van de parkeerplaatsen bij belangrijke bestemmingen gereserveerd wordt voor gehandicapten (conform de richtlijn van het CROW – het kennisplatform voor mobiliteit). De gemeente probeert daaraan te voldoen, maar houdt daarnaast ook rekening met het type bestemming en de parkeerdruk in de omgeving, waardoor het aantal hoger of soms lager kan uitvallen.

Op gehandicaptenparkeerplaatsen in blauwe zones is de parkeerduurbeperking niet van kracht, zodat zij zich niet hoeven te haasten om op tijd bij de auto terug te zijn.

Gehandicapte inwoners komen onder voorwaarden in aanmerking voor een gehandicapten parkeerplaats op kenteken in de directe nabijheid van de woning. De regeling hiervoor is te vinden in de (nog op te stellen) Nota Gehandicaptenparkeren.

Elektrische auto's

De komende jaren wordt het netwerk met openbare oplaadpunten voor elektrische auto's (volledig elektrisch en hybride) in de gemeente Leidschendam-Voorburg verder uitgebreid. De gemeente vindt het stimuleren van elektrisch rijden belangrijk. Uitbreiding van het laadnetwerk weegt daarom zwaarder dan een lichte stijging van de parkeerdruk ten gevolge van het exclusief reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische auto's. Bij de locatiebepaling van nieuwe oplaadpunten wordt daarom geen rekening gehouden met de aanwezige parkeerdruk in een buurt.

Voor de uitbreiding van het laadnetwerk neemt de gemeente samen met 30 Zuid-Hollandse gemeenten deel aan een regionale concessie voor het plaatsen van laadpalen. De overige plaatsingsvoorwaarden zijn te vinden in de concessievoorwaarden.

Het Rijk streeft ernaar dat nieuwe auto's vanaf 2030 100% emissieloos zijn. Hoewel dit ook andere vormen van schoon rijden kunnen zijn, is de verwachting dat met name de groei van elektrisch rijden zich verder zal doorzetten. Conform het huidige gemeentelijke beleid zal hiermee ook het aantal laadpalen in de openbare ruimte en het aantal gereserveerde parkeerplaatsen toenemen. Om te voorkomen dat het aantal gereserveerde plekken bij de laadpalen een te groot aandeel van het parkeerareaal gaan beslaan, wil de gemeente inzetten op de aanleg van laadstraten en laadpleinen, waarbij het niet meer nodig is om parkeervakken te reserveren.

Deelauto's

De gemeente stimuleert en faciliteert het gebruik van deelauto's. Deelauto's kunnen een positief effect hebben op de parkeerdruk indien gebruikers besluiten om de privé auto weg te doen. Bij zogenoemde 'station based' deelauto-systemen is het nodig om parkeervakken te reserveren voor de deelauto's. Bij

de locatiebepaling van gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's wordt geen rekening gehouden met de actuele parkeerdruk, aangezien ervan uit wordt gegaan dat de parkeerdruk (uiteindelijk) daalt bij het toepassen van deelauto's.

Vrachtwagenparkeren

Het parkeren van vrachtwagens en andere grote voertuigen binnen de bebouwde kom is doorgaans ongewenst. Parkeervakken zijn hier veelal niet op ingericht en het parkeren van grote voertuigen leidt vaak tot aantasting van de verkeersveiligheid, het straatbeeld of het woongenot. In de gemeente geldt daarom binnen de bebouwde kom 's nachts een algemeen vrachtwagenparkeerverbod, tenzij het college een locatie heeft aangewezen waar vrachtwagenparkeren al dan niet tijdelijk en/of bij uitzondering wél is toegestaan.

Aanvullende regelgeving om overlast van geparkeerde grote voertuigen, vrachtwagens, recreatievoertuigen en aanhangers tegen te gaan is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening Leidschendam-Voorburg (APV).

Speciale beroepsgroepen

De gemeente faciliteert enkele specifieke beroepsgroepen, indien dat noodzakelijk is voor een goede uitoefening van hun beroep. Onder deze beroepsgroepen vallen onder andere artsen, verloskundigen en diplomaten. Dit gebeurt door waar nodig openbare parkeerplaatsen te reserveren voor een specifieke voertuigcategorie. Een onderbord met 'arts', 'verloskundige' of 'CD-kentekens' houdt het betreffende parkeervak vrij voor die groep. De voertuigen dienen daartoe wel als zodanig herkenbaar te zijn.

2.3. Parkeernormen

Parkeernormen worden toegepast bij nieuwbouw of functiewijzigingen die niet binnen het bestemmingsplan passen. In die gevallen dient voorkomen te worden dat door het bouwplan een extra parkeerdruk op de openbare ruimte ontstaat. De gemeente heeft parkeernormen opgesteld waaraan een bouwplan dient te voldoen en deze vastgelegd in een aparte Nota Parkeernormen.

Uitgangspunt van de parkeernormen is dat een ontwikkelaar voldoende parkeerplaatsen voor de parkeerbehoefte realiseert, zodat er geen extra parkeerdruk in de omgeving van het bouwplan wordt veroorzaakt. Indien er een bestaand parkeerprobleem is, wordt niet van de ontwikkelaar gevraagd om dit op te lossen. Alle benodigde extra parkeervakken ten opzichte van de oude situatie dienen in principe op eigen terrein gerealiseerd te worden. In de Nota Parkeernormen is naast de parkeernorm ook de rekenmethodiek vastgelegd. De parkeernormen hebben een bandbreedte. In principe wordt uitgegaan van het gemiddelde, tenzij er moverende redenen zijn om daarvan af te wijken.

Indien niet aan de norm voldaan kan worden, beschrijft de nota Parkeernormen in welke gevallen afgeweken kan worden van de parkeernormen. De gemeente hanteert een stappenplan waarmee, in overleg met de ontwikkelaar, de mogelijke oplossingen bekeken worden.

Steeds vaker voeren ontwikkelaars de inzet van deelauto's bij een bouwplan op als onderbouwing voor het toepassen van een lagere parkeernorm. In de Nota Parkeernormen 2012 is de inzet van deelauto's niet expliciet opgenomen. Om binnen de bandbreedte een lagere parkeernorm te kunnen hanteren, dient daarom bij elk bouwplan een solide onderbouwing geleverd te worden hoe dat in die

specifieke situatie verantwoord is. In de volgende herziening van de nota Parkeernormen wordt nader uitgewerkt onder welke voorwaarden toepassing van deelauto's kan leiden tot een reductie van de parkeernormen. Hierbij wordt rekening gehouden met de locatie, de doelgroep en het aanbod van aanvullende faciliteiten (zoals bijvoorbeeld excellente fietsenstallingen, aanbod van deelbakfietsen of deelscooters). Qua locatie is vooral van belang of er sprake is van een stationsomgeving en of er parkeerregulering in de omgeving is.

Een reductie van de parkeernorm tot onder de bandbreedte is in principe niet mogelijk, tenzij de ontwikkelaar kan garanderen dat het plan in de toekomst geen parkeerprobleem zal veroorzaken. Als het effect van de deelauto's uiteindelijk toch minder positief uitvalt dan verwacht, dient er fysieke ruimte beschikbaar te zijn om het tekort alsnog op te vangen, of dient de ontwikkelaar op een andere wijze te garanderen dat het bouwplan geen parkeeroverlast zal veroorzaken. In dat geval investeert de ontwikkelaar in deelmobiliteit en zo nodig ook in andere duurzame mobiliteitsvoorzieningen om het lagere autobezit te stimuleren. Met de gemeente dienen vervolgens afspraken gemaakt te worden om de werking van het systeem ook in de toekomst te borgen. In een overeenkomst kunnen bijvoorbeeld afspraken worden vastgelegd over een verlaging van de abonnementskosten van deelauto's indien het gebruik achterblijft bij de verwachting. De opzet van deze afspraken wordt verder uitgewerkt in de volgende herziening van de Nota Parkeernormen.¹

¹ Hiermee wordt invulling gegeven aan motie 521 (dd. 18-11-2020) waarin de raad vraagt een visie op te stellen hoe projectontwikkelaars toch kunnen bijdragen aan de mobiliteit indien afgeweken wordt van de parkeernorm en deze visie te verwerken in de Nota Parkeernormen.

3. KADER PARKEERBELEID

In de algemene parkeervisie (paragraaf 2.1) is te lezen dat de gemeente het parkeren wil faciliteren door het zoveel mogelijk benutten van de bestaande parkeercapaciteit, waarbij pas tot parkeerregulering wordt overgegaan indien er sprake is van een parkeerprobleem. In dit hoofdstuk is uitgewerkt wanneer er dan sprake is van een parkeerprobleem en welke maatregelen vervolgens getroffen kunnen worden om het probleem (deels) op te lossen. Dit vormt het kader van het parkeerbeleid. Op basis van dit kader wordt nader uitvoeringsbeleid op buurt- en straatniveau opgesteld.

3.1. Parkeerproblematiek

De twee belangrijkste factoren die bepalen of er sprake is van een parkeerprobleem zijn de parkeerdruk en de beleving van de parkeersituatie door gebruikers. Hieronder wordt eerst ingegaan op de parkeerdruk, vervolgens op de beleving.

Parkeerdruk

Onder parkeerdruk wordt verstaan het percentage (gemarkeerde en ongemarkeerde) openbare parkeerplaatsen dat bezet is ten opzichte van het totale aantal openbare parkeerplaatsen in een gebied.

Of een hoge parkeerdruk als probleem wordt beschouwd hangt mede af van:

- De grootte van het gebied (is er op acceptabele loopafstand een straat of gebied met een lagere parkeerdruk);
- De tijdsduur van de hoge parkeerdruk (hoe vaker de periodes met een hoge parkeerdruk voorkomen en hoe langer deze duren, hoe meer het als een probleem wordt gezien);

Parkeerdruk wordt in de regel bepaald op reguliere dagen op buurniveau of binnen de acceptabele geachte loopafstanden (zie tabel 3.1). Piekmomenten en drukke periodes (zoals rond Sinterklaas en Kerst) zijn niet maatgevend. Om de parkeerdruk te meten voert de gemeente een representatief onderzoek uit dat een beeld geeft van de parkeerdruk op verschillende meetmomenten (dagdelen). Elke 4 jaar wordt de gehele gemeente gemeten en tussentijds kunnen indien nodig aanvullende onderzoeken gedaan worden in deelgebieden.

Bij een parkeerdruk van 90% of hoger is in de regel sprake van een parkeerprobleem omdat de kans dan groot is dat automobilisten lang moeten zoeken naar een beschikbare parkeerplaats en de loopafstand toeneemt. De grens van 90% parkeerdruk wordt gehanteerd als grenswaarde voor het mogelijk toepassen van parkeermaatregelen.

In de Nota Parkeernormen is een grenswaarde van 85% voor de parkeerdruk opgenomen. Die grens geeft aan tot waar het mogelijk is om bij nieuwbouw gebruik te maken van de openbare ruimte, wanneer de parkeerbehoefte niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Deze grens ligt lager dan 90%, zodat nieuwe ontwikkelingen niet tot gevolg hebben dat een gebied direct op de grens van een parkeerprobleem terecht komt.

Beleving

De beleving van de parkeersituatie is van groot belang bij de inschaling van de parkeerproblematiek. Parkeerders kunnen de parkeerproblemen als zwaarder of minder zwaar beleven dan uit de cijfers blijkt.

Bij een parkeerdruk van meer dan 90% wordt dan ook niet automatisch overgegaan tot maatregelen. Eerst wordt bij de belanghebbenden getoetst of de parkeerdruk ook daadwerkelijk als een probleem wordt ervaren en welke maatregelen men omarmt om de problemen tegen te gaan. Een probleem dient namelijk ook altijd afgewogen te worden tegen de mogelijke oplossingen.

Een belangrijke indicator van de beleving van de parkeersituatie is de gemiddelde loopafstand tussen parkeerplek en bestemming. In de regel geldt dat de loopafstand toeneemt bij een hogere parkeerdruk, maar de mate waarin verschilt per situatie. Wel kan gesteld worden dat hoe meer parkeerders er zijn die verder moeten lopen van/naar een parkeerplaats dan ze acceptabel vinden, hoe groter het parkeerprobleem is.

Welke loopafstand acceptabel is, verschilt echter per persoon en is afhankelijk van onder andere het parkeermotief, de verblijfsduur en de kwaliteit van de looproute. Op basis van kencijfers van de CROW hanteert Leidschendam-Voorburg de volgende richtlijn:

Parkeermotief	Acceptabele loopafstanden
Wonen (bewoners en bezoekers)	150 meter / centrumgebieden*: 200 meter
Bezoek detailhandel	300 meter / korte bezoeken: 100 meter
Sport en ontspanning	150 meter
Gezondheidszorg	150 meter
Bezoek overige voorzieningen	400 meter
Werken (werknemers)	750 meter

Tabel 3.1: Richtlijn acceptabele loopafstand per parkeermotief

* Onder centrumgebieden worden Damcentrum en Huijgenskwartier verstaan

Leidschendam-Voorburg streeft ernaar dat zoveel mogelijk parkeerders binnen de acceptabele loopafstand kunnen parkeren. De gemiddelde loopafstand is in de praktijk echter lastig objectief meetbaar. Ook met een subjectieve meting, bijvoorbeeld door enquêtes, is het moeilijk om een voldoende betrouwbaar resultaat te verkrijgen. De loopafstand wordt daarom niet als harde eis meegenomen, maar als factor bij het bepalen van de beleving van de parkeersituatie.

Parkeerprobleem

Op basis van het bovenstaande kan de volgende stelregel opgesteld worden:

Parkeerdruk $\geq$ 90% + Beleving als probleem = Parkeerprobleem

Het meten van de parkeerdruk gebeurt met behulp van parkeermetingen op straat. Het meten van de beleving is lastiger. Hiertoe kan door middel van enquêtes of wijkbijeenkomsten gepeild worden hoe men de parkeersituatie ervaart en hoe men dat afweegt tegen mogelijke maatregelen.

Uiteindelijk is het aan de gemeente om een zorgvuldige belangenafweging te maken en te bepalen of er op basis van de uitkomst wel of geen maatregelen ingevoerd worden. Ook kunnen er andere belangen meespelen, zoals het effect op omliggende buurten of toekomstige ontwikkelingen. Invoering van maatregelen blijft dan ook maatwerk.

3.2. Benutten, reguleren, bouwen

Indien sprake is van een parkeerprobleem zoals verwoord in de vorige paragraaf, hanteert de gemeente Leidschendam-Voorburg de volgende methodiek voor het oplossen of verminderen van de knelpunten:

Eerst benutten, dan reguleren, dan pas bouwen.

Parkeerbeleid blijft maatwerk. Dit kan er soms toe leiden dat gemotiveerd van de methodiek kan worden afgeweken. Hieronder worden de drie onderdelen van het parkeerbeleid toegelicht.

Eerst benutten...

Eerst wordt de mogelijkheid bestudeerd om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten, onder de voorwaarde dat dit niet leidt tot onveilige situaties en/of veel zoekverkeer.

Het komt met regelmaat voor dat voertuigen zodanig geparkeerd staan dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. Of dat bepaalde parkeerlocaties niet worden benut, omdat ze niet aantrekkelijk genoeg gevonden worden (veiligheid, afstand tot bestemming), niet goed vindbaar zijn, of omdat ze bij een bepaalde functie horen. In dat geval kan gekeken worden naar mogelijkheden om de aantrekkelijkheid te verbeteren (veilige looproutes), vindbaarheid te vergroten (parkeerverwijssysteem) of het dubbelgebruik van parkeercapaciteit van bijvoorbeeld kantoorgebouwen te realiseren door parkeercapaciteit in de daluren te laten gebruiken door andere doelgroepen. In woonwijken is het soms mogelijk om de openbare ruimte beter te benutten door een slimmere inrichting of om bewoners te stimuleren om meer op eigen terrein te parkeren.

Dan reguleren...

Indien met beter benutten onvoldoende effect wordt bereikt, kan het nodig blijken om het gebruik van parkeerplaatsen te reguleren. Parkeerregulering wordt ingezet om te sturen in het parkeergedrag van verschillende doelgroepen. Er zijn diverse mogelijkheden waarop parkeren gereguleerd kan worden: vergunning parkeren, betaald parkeren, een blauwe zone of een combinatie van deze systemen.

Vergunning parkeren heeft als kenmerk dat alle parkeerders worden uitgesloten, behalve de vergunninghouder. Dit is daardoor met name geschikt voor gebieden met één vaste groep parkeerders, waar geen andere parkeerders gewenst zijn. Indien dit wordt toegepast in woonwijken, betekent het dat er geen enkele bezoeker meer kan parkeren, tenzij deze gebruik maakt van een bezoekersregeling. Het is dan ook een minder vriendelijke parkeermaatregel, omdat alle parkeerders

die niet van de bezoekersregeling gebruik kunnen maken, niet mogen parkeren. Vergunning parkeren wordt daarom alleen overwogen op (zeer) kleine schaal (straatniveau).

Betaald parkeren biedt de mogelijkheid om door middel van prijs te sturen in het gebruik van parkeerplaatsen. Voor de winkelgebieden geldt dat het invoeren van betaald parkeren invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied en daarmee de concurrentiepositie. Voor grote, sterke centrumgebieden (zoals Den Haag centrum) heeft betaald parkeren geen grote invloed op het aantal bezoekers. Voor kleinere centra kan dit echter wel een negatief effect hebben op de concurrentiepositie. Om die reden kiest de gemeente niet voor betaald parkeren in winkelgebieden. Ook bij Westfield Mall of the Netherlands is het uitgangspunt dat het parkeren gratis is. In de Anterieuere Overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar is vastgelegd dat in de eerste twee jaar na de “grande opening” van het centrum (voorzien 18 maart 2021) geen betaald parkeren kan worden ingevoerd. Daarna kan dat onder voorwaarden wel, waarbij in alle gevallen sprake zal zijn van een minimale periode van vrij parkeren van twee uur. Belangrijke voorwaarden voor het kunnen invoeren zijn een goede onderbouwing waarom dat noodzakelijk is en dat een zogenaamde wensen en bedenkingenprocedure voor de raad moet worden doorlopen.

Voor woonwijken geldt dat betaald parkeren ingezet kan worden om wijkvreemde parkeerders te weren. Dit vergt echter een grote investering voor het plaatsen van betaalautomaten, waarbij de inkomsten laag zullen zijn. Ook voor woonwijken kiest de gemeente niet voor betaald parkeren. In andere gemeenten wordt bij stations soms betaald parkeren toegepast om ruimte te creëren voor de reizigers. Bij de stations in Leidschendam-Voorburg is in principe voldoende ruimte beschikbaar voor inwoners om te parkeren. Indien er te veel plekken bezet worden door niet-reizigers, wordt gezocht naar een maatwerk oplossing zonder betaald parkeren.

Met blauwe zones is het mogelijk om langparkeerders uit winkelgebieden te weren, maar ook om niet gebiedsgebonden langparkeerders uit woonwijken te weren. Tegelijkertijd blijft het voor iedereen mogelijk om zonder vergunning of betaalverplichting overal te parkeren. Alleen bij het langer parkeren dan de opgegeven tijdsduur van de blauwe zone dient men een ontheffing te hebben of buiten de blauwe zone te parkeren. Het is voor de parkeerder daardoor een vriendelijk systeem.

De gemeente kiest er daarom voor om waar nodig in eerste instantie te reguleren met behulp van een blauwe zone.

...Dan pas bouwen

Met bouwen wordt de aanleg van parkeerplaatsen in het algemeen bedoeld, dus ook op straat. Dat doet de gemeente alleen als het eenvoudig te realiseren is. Extra parkeerplaatsen met grote ruimtelijke impact of hoge kosten worden alleen aangelegd als het echt nodig is en niet anders kan.

3.3. Gebiedsgerichte aanpak

Om parkeeroverlast tegen te gaan, is soms de in de vorige paragraaf genoemde parkeerregulering noodzakelijk. De gemeente doet dit aan de hand van blauwe zones. Om te kunnen bepalen hoe een blauwe zone ingezet wordt, is van belang om te weten om wat voor type gebied het gaat en welke doelgroepen daar prioriteit moet hebben. Hiertoe worden vier gebiedstypes onderscheiden: woongebieden, winkelgebieden, ov-knooppunten en bedrijventerreinen. De blauwe zone, inclusief het uitgiftebeleid voor ontheffingen van de blauwe zone, dient zodanig ingericht te worden dat de

doelgroep met de hoogste prioriteit de meeste kans heeft op een parkeerplek binnen de acceptabele loopafstand. Hieronder worden de vier gebiedstypen toegelicht.

Woongebieden

In woongebieden wordt zoveel mogelijk de parkeervraag van de bewoners gevolgd en vervolgens ook die van hun bezoekers en andere gebiedsgebonden parkeerders. Dat betekent dat bij een te hoge parkeerdruk in eerste instantie getracht wordt om andere doelgroepen te weren (zoals forensen, werknemers en winkelend publiek).

Winkelgebieden

In winkelgebieden wordt zoveel mogelijk de parkeervraag van het winkelend publiek gevolgd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kort- en langparkeerders. Voor de kortparkeerders is het van belang om een parkeerplek op korte loopafstand van de winkel te kunnen vinden. Langparkeerders kunnen ook wel op iets grotere afstand van de winkel parkeren. In de winkelgebieden waar ook gewoond wordt, wordt ernaar gestreefd dat ook bewoners op acceptabele afstand kunnen parkeren. Deze afstand is echter iets groter dan in een reguliere woonwijk. Bij een hoge parkeerdruk dienen ondernemers en werknemers op grotere afstand te parkeren.

Incidentele parkeerdruk (bijvoorbeeld bij evenementen) hoort bij een winkelgebied en past binnen een faciliterend parkeerbeleid.

OV-knooppunten

Onder OV-knooppunten wordt verstaan de NS en RandstadRail stations en hun directe omgeving. Bij deze OV-knooppunten dienen de aanwezige parkeerterreinen gebruikt te kunnen worden door OV-reizigers. Het aantal parkeerplaatsen is begrensd door de bestaande situatie. Indien de parkeervraag groter is dan het beschikbare aantal parkeerplaatsen bij een station, kan uitwijkgedrag optreden naar de omgeving. De directe omgeving is in de meeste gevallen woongebied. Daar geldt dat de bewoners de hoogste prioriteit hebben. In sommige gevallen geldt dat er sprake is van een ander type aangrenzend gebied en/of dient de parkeervoorziening voor zowel de treinreizigers als een andere aangrenzende functie (zoals bijvoorbeeld een bedrijventerrein of winkelgebied) benut te worden. Daar dient maatwerk toegepast te worden door bijvoorbeeld de beschikbare parkeercapaciteit te verdelen tussen de betreffende functies.

Bedrijventerreinen/sportterreinen

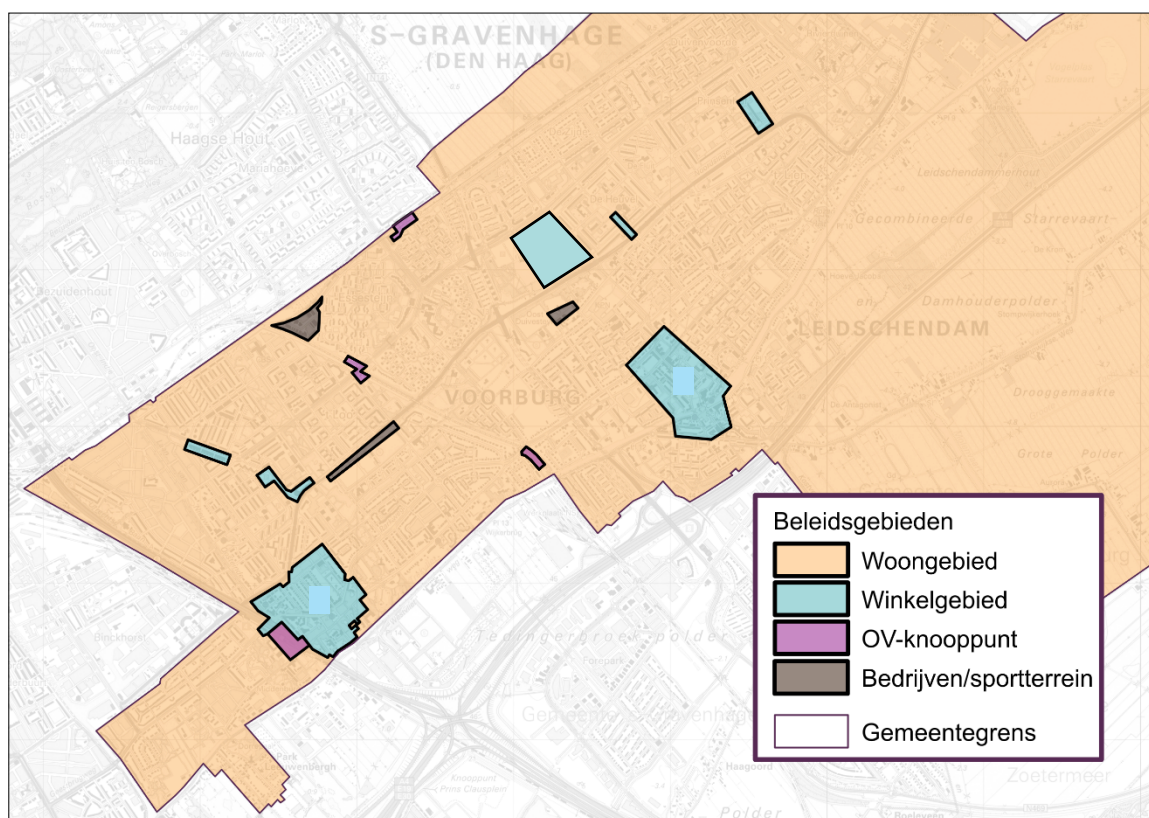
Bedrijventerreinen en sportterreinen zijn over het algemeen monofunctionele gebieden waar parkeerders van de betreffende functie de hoogste prioriteit hebben. Hierbij gaan bezoekers boven de werknemers.

Op diverse plekken in de gemeente zijn de gebiedstypen dermate nauw met elkaar verweven dat het lastig is om strikt onderscheid te maken. In die gevallen dient maatwerk toegepast te worden.

In tabel 3.2 is de prioritering per gebiedstype weergegeven. In figuur 3.1 zijn de verschillende gebiedstypen geprojecteerd op de kaart van Leidschendam-Voorburg.

Woongebied	Winkelgebied (centrumfunctie, winkelen, horeca)	OV-knooppunt	Bedrijven/sportterrein
Prioritering doelgroepen:			
1. Bewoners 2. Visite van bewoners 3. Overige bezoekers 4. Overig	1. Bezoekers kort 2. Bezoekers lang 3. Bewoners 4. Ondernemers 5. Werknemers 6. Overig	1. OV-reizigers 2. Bezoekers functies in de omgeving 3. Bewoners 4. Overig	1. Bezoekers bedrijven/sportclub 2. Ondernemers 3. Werknemers 4. Overig
Wenselijke maximale parkeerdruk:			
90%	90%	90%	90%
Wenselijke maximale loopafstand:			
Wonen: 150 m	Wonen: 200 m	OV-knoop: 400 m	Werknemers: 750 m
	Bezoek kort: 100 m		Sport/ontspanning: 150 m
	Bezoek lang: 300 m		
	Werknemers: 750 m		

Tabel 3.2: Prioritering doelgroepen en gewenste maximale parkeerdruk en loopafstand per gebiedstype



Figuur 3.1: Overzicht van de verschillende gebiedstypen

4. REGULERENDE MAATREGELEN PER GEBIEDSTYPE

In het vorige hoofdstuk is de methodiek bepaald die standaard toegepast wordt indien sprake is van een parkeerprobleem: Eerst benutten, dan reguleren, dan pas bouwen.

In dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die specifiek genomen kunnen worden om via 'reguleren' de verschillende type parkeerproblemen op te lossen. Hierbij wordt de gebiedsindeling en prioritering van paragraaf 3.3 gevolgd.

4.1. Parkeermaatregelen in woongebieden

In woongebieden ligt de prioriteit bij bewoners, maar omdat in principe faciliterend te werk wordt gegaan, is de resterende parkeerruimte ook beschikbaar voor andere doelgroepen zo lang dit niet tot parkeerproblemen leidt.

In woongebieden komen in het algemeen twee typen parkeerproblemen voor:

- 1) Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners en andere niet-wijkgebonden parkeerders;
- 2) Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners en hun bezoekers.

Deze twee typen parkeerproblemen vragen om een verschillende aanpak. Indien de parkeerproblemen ontstaan door niet-wijkgebonden parkeerders zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Blauwe zone overdag voor het weren van forensen, kantoorpersoneel, lang winkelend publiek en andere langparkeerders;
- Blauwe zone overdag en avond voor het weren van bewoners uit andere wijken (of buurgemeenten).

Bewoners komen in deze gevallen in aanmerking voor ontheffingen voor de blauwe zone. Indien er voor de bewoners zelf voldoende plekken zijn, is het niet nodig daar restricties aan te verbinden.

Indien de problemen ontstaan door een tekort aan parkeerplaatsen voor de auto's van de bewoners zelf, biedt een blauwe zone met onbeperkte ontheffingen geen oplossing, aangezien de parkeerbehoefte daarmee niet afneemt. Voor dit probleem is de volgende maatregel mogelijk:

- Blauwe zone met restricties op de ontheffing-uitgifte

Restrictie van ontheffingen is mogelijk op basis van *aantal* (bijvoorbeeld een quotum per wijk of een maximaal aantal ontheffingen per adres) of op *gebruiksmogelijkheid* (bijvoorbeeld tweede ontheffing alleen op een parkeerterrein op afstand geldig). Een maximaal aantal ontheffingen per adres kan gekoppeld worden aan het wel/niet hebben van een parkeerplaats op eigen terrein, om zo het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein te bevorderen.

Een onbalans tussen het aantal auto's van bewoners en het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een woonwijk leidt in de praktijk vaak tot het parkeren op hoeken, half op de stoep en in straten die eigenlijk te smal zijn. Dit kan in sommige situaties de bereikbaarheid voor onder andere hulpdiensten en vuilophaaldiensten bemoeilijken. Streng handhaving hierop leidt tot sociale onvrede, omdat

bewoners geen alternatief hebben binnen een acceptabele loopafstand. Het streven van de gemeente is om voldoende alternatieven te bieden voor het autobezit door middel van alternatieve vervoerswijzen en waar mogelijk extra parkeerruimte (op afstand) toe te voegen. Vervolgens kan de ontheffinguitgifte ingeperkt worden en dient tegelijkertijd de parkeersituatie verduidelijkt te worden, zodat goede handhaving op foutparkeren mogelijk is en de bereikbaarheid van de wijk verbeterd kan worden.

In bestaande wijken moet terughoudend gebruik gemaakt worden van het instellen van restricties op de ontheffing-uitgifte, aangezien dit grote impact kan hebben op de mobiliteit van de inwoners. Toepassing kan alleen indien er voldoende geschikte alternatieven zijn om te kunnen voldoen aan de verplaatsingsbehoefte. Bij nieuwbouwprojecten is het makkelijker om restricties toe te passen, aangezien dit voorafgaand aan de koop van een huis kan worden vastgelegd. Soms is dit ook noodzakelijk om de uitgangspunten van de opgestelde parkeerbalans te kunnen borgen, met name het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein.

Het instellen van een parkeerregime met restricties kan voor sommige bewoners een ingrijpende maatregel zijn. Dit dient dan ook goed afgewogen te worden tegen de andere opties.

Indien de parkeerproblemen zich voordoen aan de rand van een bestaande blauwe zone zijn er twee mogelijke maatregelen:

- Vergroten van de blauwe zone
- Vergroten van de grens van ontheffinguitgifte

Het vergroten van de blauwe zone lost meestal het probleem aan de grens op, maar creëert vaak weer een nieuw probleem bij de nieuwe grens. Een andere mogelijkheid is het oprekken van de grens voor de uitgifte van ontheffingen voor de blauwe zone. Vaak is in de blauwe zone voldoende ruimte, maar kunnen bewoners die daar net buiten wonen er niet parkeren, omdat ze niet in aanmerking komen voor een ontheffing. Door bewoners die net buiten de blauwe zone wonen ook de mogelijkheid voor een parkeeronthefing aan te bieden, kan de ruimte binnen de blauwe zone beter benut worden en ontstaat er verlichting aan de grens buiten de blauwe zone.

4.2. Parkeermaatregelen in winkelgebieden

In veel winkelgebieden is het nodig om de plekken dicht bij de winkels vrij te houden voor het kort parkeren van winkelbezoekers. Dit kan met behulp van de volgende maatregel:

- Een blauwe zone met een korte maximum parkeerduur zonder ontheffingen.

De overige parkeerplaatsen in en rond de winkelgebieden dienen verdeeld te worden tussen langparkerende winkelbezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers. Wanneer de parkeerdruk te hoog is, kan hier de volgende aanvullende maatregel worden ingezet:

- Uitbreiding van de blauwe zone tot een zodanige omvang dat er geen parkeerprobleem ontstaat aan de rand;
- Beperkte uitgifte van ontheffingen aan de doelgroepen, op volgorde van prioriteit (tabel 3.2).

De grootte van het reguleringsgebied moet worden afgestemd op de benodigde parkeervoorzieningen voor het winkel- en horecabezoek. Parkeerders die langer willen parkeren, zullen een plek moeten zoeken buiten dit reguleringsgebied. De parkeerdruk in het gebied direct grenzend aan het reguleringsgebied kan daardoor toenemen. Pas als dit tot ongewenst hoge parkeerdruk of onacceptabele loopafstanden leidt, wordt het reguleringsgebied vergroot.

De mogelijke beperking van ontheffingen bestaat hier uit een beperking van het aantal ontheffingen per huishouden en/of per bedrijf.

4.3. Parkeermaatregelen rond OV-knooppunten

Rondom OV-knooppunten parkeren P+R-reizigers, die hun reis vervolgen met het openbaar vervoer. Indien de parkeervraag bij een station groter is dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen, dan kan dat leiden tot een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Met name bewoners in de omgeving kunnen daar overlast van ondervinden. Streven is om bij alle stations wél een bepaald aantal parkeerplaatsen voor reizigers vrij beschikbaar te hebben, maar de overlast voor bewoners in de omgeving te voorkomen. Indien in de omgeving sprake is van een parkeerprobleem en toepassing van 'benutten' niet tot een oplossing leidt, kan de volgende maatregel worden ingezet:

- Zo veel mogelijk vrij parkeren bij de stations, maar een blauwe zone toepassen in de omgeving.

Het gebruik van OV dient niet ontmoedigt te worden door een tekort aan parkeerplaatsen. Indien blijkt dat te weinig in de parkeerbehoefte van de eigen inwoners voldaan kan worden op de bij het station behorende parkeerplaatsen, kan bekeken worden of het mogelijk is om parkeervoorzieningen uit te breiden.

Indien er andere doelgroepen parkeren op de parkeerterreinen bij de OV-stations kan het nodig zijn om parkeerregulering in te zetten om voldoende parkeerplaatsen voor de reizigers beschikbaar te houden. Een blauwe zone kan hier echter niet goed toegepast worden. In de wet is geen limiet voor de maximale parkeerduur vastgelegd. Echter, doordat een parkeerschijf uit 12 uren bestaat is een maximum parkeerduur van 12 uur of langer niet handhaafbaar. Een duur van 10 uur is het maximum dat in de praktijk nog te handhaven is. Voor een deel van de reizigers zal deze tijdsduur echter te kort zijn, waardoor deze maatregel het reisgedrag te veel beperkt.

Omdat elk van de stations specifieke kenmerken en gebruikers heeft en het beleid in samenhang gezien moet worden met het beleid in de omgeving, zal bij de uitwerking van het parkeerbeleid, in samenspraak met alle belanghebbenden, gezocht worden naar de meest geschikte parkeermaatregel.

4.4. Parkeermaatregelen rondom bedrijventerreinen en sportterreinen

Voor de bedrijventerreinen en sportterreinen in Leidschendam-Voorburg geldt dat wanneer hier parkeerproblemen ontstaan, de gemeente sturend kan optreden door het invoeren van parkeerregulering. Hiermee kunnen de niet gewenste doelgroepen geweerd worden en de private parkeerplaatsen zo goed mogelijk benut worden. Een mogelijke maatregel is:

- Invoeren van een blauwe zone met ontheffingen voor de gewenste doelgroepen.

In de praktijk is echter vaker sprake van parkeeroverlast door de bedrijven en sportverenigingen in de omgeving. Indien dit leidt tot een parkeerprobleem kunnen in de omgeving de volgende maatregelen worden getroffen:

- Bedrijven kunnen worden aangespoord om door middel van vervoermanagement het aantal werknemers dat met de auto komt terug te dringen en ook sportverenigingen kunnen hun leden aansporen om meer met de fiets te komen;
- Bij onvoldoende effect kan een blauwe zone worden ingesteld in de omgeving rond een bedrijventerrein of sportterrein om overlast van werknemers en/of bezoekers tegen te gaan. De grootte en tijden van de blauwe zone dienen te worden afgestemd op de omvang en momenten van de overlast.

5. BELEIDSUITVOERING

5.1. Participatie en uitwerking

Deze nota biedt de visie en de kaders voor het parkeerbeleid. De vervolgstap is om deze kaders te vertalen naar concrete maatregelen op wijk-, buurt- en straatniveau. De manier waarop dit proces wordt vormgegeven, wordt vastgelegd in een *Plan van Aanpak Uitwerking Parkeerbeleid*. In dit plan van aanpak wordt beschreven hoe per wijk of deelgebied invulling wordt gegeven aan het proces om de beleving van een eventueel parkeerprobleem te bepalen en het proces om de parkeermaatregelen op te stellen of te actualiseren. Uitgangspunt bij het opstellen van maatregelen is om dit samen met de belanghebbenden te doen.

Het draagvlak om een parkeerprobleem op te lossen, hangt nauw samen met het type maatregel dat genomen kan worden om het probleem te verminderen. Soms leidt de oplossing tot meer ongemak dan het probleem zelf. Omdat meningen en belangen per doelgroep, maar ook binnen een doelgroep kunnen verschillen, is een heldere participatie nodig. In het Plan van Aanpak Uitwerking Parkeerbeleid wordt daarom uitgewerkt hoe de participatie wordt opgezet.

Naast de vertaling naar parkeermaatregelen op straat, worden aansluitend ook de onderliggende beleidsnota's geactualiseerd of opgesteld. Dit betreft de *Nota Parkeernormen* (actualisatie), de *Nota Uitgiftebeleid Parkeerontheffingen* (actualisatie) en de *Nota Gehandicaptenparkeren* (nieuw). (zie Hoofdstuk 1)

5.2. Handhaving

Effectief parkeerbeleid dient gepaard te gaan met voldoende handhaving. Er moet een bepaalde pakkans bestaan, zodat mensen zich ook daadwerkelijk aan de parkeermaatregelen houden. Dat betekent ook dat wanneer blauwe zones worden uitgebreid of toegevoegd er extra handhaving capaciteit nodig is om de pakkans voldoende hoog te houden.

5.3. Digitalisering parkeerontheffingen

De gemeente heeft de ambitie om het online aanvraagproces van ontheffingen voor de blauwe zone te versnellen en vergemakkelijken door dit verder te automatiseren. Daarnaast is ook de ambitie om de papieren ontheffingen achter de voorruit te vervangen door een digitale database met ontheffingen op kenteken. Handhaving kan dan plaatsvinden door het kenteken te scannen in plaats van het papieren bewijs achter de voorruit te controleren. Voor bezoekers wordt dan de bezoekerskaart vervangen door een bezoekersregeling, waarbij kentekens van bezoekers aangemeld kunnen worden. Hierdoor wordt oneigenlijk gebruik van bezoekerskaarten tegengegaan en wordt het mogelijk gemaakt om meerdere bezoekers tegelijkertijd te ontvangen.

Na inventarisatie van de technische en organisatorische randvoorwaarden is de verwachting dit in 2021 geïmplementeerd te hebben.