

## **Nota parkeren Lansingerland**

*Definitieve versie*

*projectnummer* 268300000  
*opdrachtgever* Gemeente Lansingerland  
*contactpersoon* Ron van Noortwijk  
*projectleiding* Peter Veenbrink  
*corsa nr* I14.17628

SOAB Breda, februari 2014



## Inhoud

Hoofdstuk 1	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
	1.1 Aanleiding	5
	1.2 Beleidskader en ontwikkelingen	5
Hoofdstuk 2	<b>Visie en uitgangspunten</b>	<b>8</b>
	2.1 De juiste balans	8
	2.2 Faciliteren	8
	2.3 Extreme scenario's in parkeerbeleid	9
	2.4 Algemene uitgangspunten	10
	2.5 Transparante aanpak	10
Hoofdstuk 3	<b>Parkeerbeleid 2013 - 2020</b>	<b>11</b>
	3.1 Beleidsthema's	11
	3.2 Woongebieden	11
	3.2.1 Nieuwe woongebieden	11
	3.2.2 Bestaande woongebieden	12
	3.3 Werkgebieden	13
	3.3.1 Nieuwe werkgebieden	13
	3.3.2 Bestaande werkgebieden	13
	3.4 Centra	14
	3.4.1 Fietsparkeren	15
	3.4.2 Autoparkeren	15
	3.5 Overstappunten openbaar vervoer	16
	3.5.1 Metrohaltes Rodenrijs en Westpolder	16
	3.5.2 Bushaltes	17
	3.6 Haal- en brengproblematiek scholen	17
	3.7 Vrachtautoparkeren	18
	3.8 Parkeren recreatie	18
	3.9 Bijzondere parkeerplaatsen	19
	3.10 Kwaliteit autoparkeren meer dan aantal plaatsen	20
	3.11 Fietsparkeren	20
	3.12 Handhaving	21
	Bijlage 1: Notitie 'Ontwerp parkeren in nieuwbouwwijken'	23
	Bijlage 2: Parkeerdruktoets	32
	Bijlage 3: Fietsparkeertoets	34
	Bijlage 4: Uitvoeringsprogramma parkeerbeleid	35



## Hoofdstuk 1 **Inleiding**

### **1.1 Aanleiding**

De gemeente Lansingerland is in 2007 tot stand gekomen door de fusie van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk en beschikte voor het verschijnen van deze nota niet over vigerend parkeerbeleid voor haar drie kernen.

In deze nota zijn de hoofdlijnen voor het auto- en fietsparkeerbeleid voor de periode 2013 – 2020 vastgelegd. In een separate nota zijn de auto- en fietsparkeernormen vastgelegd.

### **1.2 Beleidskader en ontwikkelingen**

Landelijk gezien zijn er belangrijke ontwikkelingen te constateren die impact hebben op het parkeren. Algemeen geldt dat de huidige crisis tot ‘stagnatie’ van de mobiliteit leidt. Het totaal aantal personenauto’s, bromfietsen en motorfietsen in Nederland groeit nog wel, maar minder snel. In 2008 en 2009 steeg het aantal motorvoertuigen nog jaarlijks met bijna 3 procent. Daarna nam de groei langzaam af, naar minder dan 1 procent van 2012 naar 2013. Groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoons-huishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit richting 2040 naar verwachting blijft groeien.

Opvallend is verder dat de ‘norm-auto’ qua afmetingen de afgelopen decennia groter is geworden. Maar tegelijkertijd worden er steeds meer auto’s uit het compacte segment verkocht.

#### Nationaal

‘Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig’, dat is waar de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte naar streeft. De bereikbaarheid moet op orde zijn, want een slechte bereikbaarheid zorgt voor negatieve ervaringen en nadelige economische effecten. Centraal daarbij staan het beter benutten van de bestaande infrastructuur, de inzet van mobiliteitsmanagement en ketenmobiliteit.

Belangrijke constatering hierbij is dat parkeren geen doel op zich is. Auto en fietsparkeren vormen een belangrijk onderdeel van de vervoersketen en daarmee de bereikbaarheid. Parkeren is een middel dat impact heeft op de leefbaarheid van een woonbuurt, de economische duurzaamheid van een winkelcentrum, het vestigingsklimaat voor bedrijven et cetera.

Auto en fietsparkeren is ook duurzaamheid. Het niet goed organiseren van parkeren kan er voor zorgen dat de overstap naar duurzame vervoerswijzen zoals

het openbaar vervoer (OV) niet wordt gemaakt. Een goed lokaal parkeerbeleid is daarom onmisbaar.

#### Provinciaal en regionaal

Provinciaal en regionaal staat het stimuleren van goed openbaar vervoer en ketenvervoer centraal. Inzet daarbij is gratis P&R-voorzieningen bij stations en belangrijke OV-haltes om mensen te verleiden met het OV te reizen. De provincie maakt zich ook sterk voor mobiliteitsmanagement.

Het lokale parkeerbeleid wordt gezien als gemeentelijke verantwoordelijkheid. De stadsregio vervult alleen een coördinerende rol als het gaat om de P&R-plaatsen. Voor wat betreft het fietsparkeren wordt gewerkt aan goede fietsenstallingen bij haltes voor het openbaar vervoer. Het fietsgebruik wordt tevens bevorderd met promotionele acties en door de aanleg van snelfietsroutes.

#### Lansingerland

Het “Visiedocument verkeer en vervoer 2009-2020” gaat voor duurzame bereikbaarheid en zet in op milieuvriendelijke vervoerwijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Het opstellen van deze parkeernota is vastgelegd in het visiedocument. Uniformering van de parkeernormen voor de kernen van Lansingerland en het behoedzaam uitbreiden van parkeergelegenheid i.v.m. openbaar groen en buitenspeelruimte is de ambitie. Over fietsparkeren staat alleen dat er bij bestemmingen goede diefstalveilige voorzieningen moeten zijn en dat fietskluizen beschikbaar gesteld worden op de Randstadrailstations en bij Bleizo.

Lansingerland heeft inmiddels meer dan 10 jaar ervaring met parkeeroplossingen bij woningnieuwbouwlocaties. De bouwproductie is wel gestagneerd maar gaat wel door, ook in de centra en op de bedrijventerreinen. Ook zijn er met regelmaat nieuwe plannen voor geprojecteerde gebieden (herontwikkelingen) waarbij een nieuw stedenbouwkundig plan wordt gemaakt dat gevolgen heeft voor de parkeersituatie. Daarnaast kent Lansingerland ook in de bestaande gebieden parkeervraagstukken die aandacht verdienen. Dit blijkt uit de nulsituatie die in 2012 is opgetekend en waarbij de volgende zaken in beeld zijn gebracht: de autoparkeercapaciteit, de autoparkeerdruk/-parkeeroverlast, de belangrijkste parkeerknelpunten/parkeerklachten en de (fiets)parkeersituatie.

### **Samenvatting belangrijke resultaten situatie 2012/2013**

- Zowel uit de subjectieve inventarisatie (klachten/opmerkingen/gesprekken) als uit de objectieve inventarisatie (tellingen) komen in alle drie de kernen locaties naar voren met parkeerproblemen. Zo zijn er verspreid over de drie kernen diverse straten met een te hoge parkeerdruk, worden parkeerplaatsen op eigen terrein maar deels gebruikt en wordt er met regelmaat foutgeparkeerd.
- In de bestaande woonwijken zijn getalsmatig nauwelijks grote parkeerproblemen, wel zijn er verspreid over de wijken straten met een hoge parkeerdruk en andere vormen van overlast. Opvallend is dat een groot deel van de gehandicaptenplaatsen in de woonwijken 's nachts ongebruikt zijn, terwijl deze juist van bewoners zijn.
- In de centra liggen blauwe zones, uitbreiding hiervan is op basis van de nog in uitvoering zijn ontwikkelingen en de tellingen niet noodzakelijk. De maatvoering van de parkeerplaatsen is krap. Voor wat betreft fietsparkeren valt op dat de kwaliteit van de bestaande voorzieningen matig is, dat ze niet logisch gesitueerd zijn en dat er veel buiten de voorzieningen gestald wordt. Dit heeft op sommige locaties overlast tot gevolg.
- Er zijn zowel auto- als fietsparkeerproblemen rond de P&R-locaties. Hier wordt ook veel over geklaagd.
- Op de bedrijventerreinen zijn niet overal vrachtautoparkeerplaatsen aanwezig.
- Bij het voortgezet onderwijs zijn voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen waargenomen, wel vormt de kwaliteit van de fietsklemmen een punt van aandacht.
- Rondom enkele basisscholen in Berkel en Rodenrijs zijn klachten over de verkeers- en parkeersituatie ontvangen.
- Rondom de recreatielocaties zijn geen parkeerproblemen gesignaleerd.
- De meestgenoemde onderwerpen uit de enquête in de Heraut over parkeren betreffen:
  - metrohalte Westpolder
  - metrohalte Rodenrijs
  - winkelcentrum Berkel (m.n. westzijde)

## Hoofdstuk 2

### Visie en uitgangspunten

#### 2.1 De juiste balans

Bij auto- en fietsparkeren moet telkens gezocht worden naar de juiste balans tussen: bereikbaarheid, leefbaarheid en economie.

- *Bereikbaarheid:* auto- en fietsparkeren vormen zowel bij de woning, als bij OV-overstappunten en bij de eindbestemming een cruciale schakel in de bereikbaarheid.
- *Leefbaarheid:* parkeren heeft hier grote invloed op. Objectief wordt de leefbaarheid vooral beïnvloed door de ruimtelijke inrichting en de parkeerdruk en subjectief vooral door parkeergedrag/-overlast.
- *Economie:* voor het economisch goed functioneren van centra en voorzieningen is een goede auto- en fietsbereikbaarheid één van de invloedsfactoren.

In het kader van het gemeentelijke duurzame mobiliteitsbeleid wordt ingezet op milieuvriendelijke vervoerwijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Automobilitéit mag, maar binnen grenzen van schaarste aan ruimte, milieu, veiligheid en geld. Er moeten keuzes gemaakt worden, waarbij het belang van een betere bereikbaarheid en het economisch functioneren afgewogen wordt tegen het belang van leefbaarheid. Ook de burger moet keuzes maken.

Om een zo'n optimaal mogelijk resultaat te bereiken zet het parkeerbeleid nadrukkelijk in op:

- Infrastructuur;
- Ruimtelijke ordening en inrichting;
- Gedrag, mobiliteit en handhaving;
- Educatie, communicatie en voorlichting.

#### 2.2 Faciliteren

Landelijk geldt dat automobilitéit bij onze samenleving hoort en dus mag. Maar het is wel wenselijk om de verkeersdeelnemer te verleiden om ook gebruik te maken van andere vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer om de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen. Dat is de kern van faciliterend parkeerbeleid. Ook in de bespreking met de klankbordgroep en de leden van de commissie Ruimte kwam deze keuze naar voren. Waar mogelijk ruimte bieden voor de auto, maar tegelijkertijd het fietsgebruik stimuleren door goede parkeervoorzieningen in de centra en bij het OV.



Faciliterend parkeerbeleid betekent nadrukkelijk niet dat er vraagvolgend moet worden opgetreden en volledig voldaan moet worden aan de autoparkeerbehoefte. Bij het faciliteren moet ook gekeken worden of de parkeerdruk verlaagd kan worden door de aantrekkelijkheid van fiets en OV te vergroten.

Er zijn twee gebiedstypen/locaties waar het faciliterende parkeerbeleid wel richting een vraagvolgend parkeerbeleid neigt: woonbuurten en recreatieve locaties. Voor alle overige binnen dit beleid onderscheiden gebiedstypen/locaties geldt een puur faciliterend beleid waarbij keer op keer de vraag gesteld moet worden of de parkeerdruk ook te verlagen is door het stimuleren en mogelijk verbeteren van de vervoersalternatieven.

### 2.3 Extreme scenario's in parkeerbeleid

Parkeren (van auto's) is in belangrijke mate een vraagstuk van vraag en aanbod. Een antwoord daarop kan heel aanbodgericht zijn, waarbij steeds (meer dan) voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Aan de andere kant kan ook worden ingezet op beïnvloeding van de vraag naar parkeerplaatsen.

*Schematisch:*



In hun zuivere vorm kunnen deze scenario's als volgt beschreven worden:

1. Veel nieuwe parkeerplaatsen aanleggen.

In theorie kan voldaan worden aan de vraag naar parkeerplaatsen door realisatie van veel nieuwe parkeerplaatsen. De kosten hiervan zijn echter hoog en de gemeente heeft maar zeer beperkt budget. Ter toelichting: een openbare parkeergelegenheid op straat kost al gauw € 5.000,- en in een gebouw € 15.000,- tot € 30.000,-.

De realisatie van veel parkeerplaatsen levert tevens een spanningsveld op met het gebruik van de openbare ruimte voor groen, spelen en recreatie.

2. Grootschalige inzet van parkeerregulering in de openbare ruimte.

Wanneer het beperkte aanbod van openbare parkeerplaatsen als een gegeven wordt beschouwd, kan ook worden gekozen voor een evenredige verdeling van de parkeerruimte. Er kunnen op grote schaal parkeervergunningen worden verstrekt. Dit vraagt echter veel inzet, zowel bij de uitgifte van bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen, als ook in een grootschalige handhaving. De kosten hiervan zullen aan inwoners en bedrijven in rekening moeten worden gebracht. Vooral op die plaatsen waar momenteel geen acute parkeerproblemen zijn, zal het draagvlak voor deze aanpak ontbreken.

## **2.4 Algemene uitgangspunten**

Gebrek aan middelen voor de aanleg van veel parkeerplaatsen en gebrek aan draagvlak voor een grootschalige regulering maken beide oplossingen niet passend voor Lansingerland. Ze tonen wel de uitersten van de mogelijkheden die er zijn om tot oplossingen te komen.

Vanuit het bestaande gemeentelijk beleid zijn drie uitgangspunten gedestilleerd voor deze nota:

### 1. Kosteneffectiviteit

De gemeentelijke middelen zijn zeer beperkt. De in deze nota aangedragen instrumenten maken parkeren in aanleg en in beheer op een efficiënte wijze mogelijk. Bij de kosten van beheer gaat het niet alleen om fysiek beheer, maar ook om de kosten van handhaving.

### 2. Duurzaamheid

Onder duurzaam parkeerbeleid wordt verstaan:

- Economische duurzaamheid, waarbij parkeren op lange termijn voorziet in de behoefte van winkels en bedrijven om hun klanten te ontvangen;
- Ecologische duurzaamheid waarbij gestreefd wordt naar een milieuvriendelijke wijze van mobiliteit, zoals het stimuleren van het gebruik van het OV en de fiets

### 3. Positieve aanpak

De gemeente Lansingerland streeft naar beperking van gemeentelijke regels en de bijbehorende handhaving. De gebruiker moet daarom ‘verleid’ worden tot het gewenste gedrag.

## **2.5 Transparante aanpak**

De volgende hoofdstukken bevatten de hoofdlijnen van het parkeerbeleid, gebaseerd op de uitgangspunten kosteneffectiviteit, duurzaamheid en een positieve aanpak.

Belangrijk uitgangspunt is dat het beleid, maar ook de implementatie daarvan toetsbaar, volgbaar, planbaar en uitlegbaar is. Daartoe wordt binnen het parkeerbeleid voor 2013 – 2020 gewerkt met heldere (toetsings)procedures, locaties/gebieden en parkeernormen.

Volledigheidshalve: in deze nota staat alleen het beleid beschreven. De te hantieren auto- en fietsparkeernormen zijn in een separate ‘Nota parkeernormen’ vervat.

## Hoofdstuk 3 **Parkeerbeleid 2013 - 2020**

### **3.1 Beleidsthema's**

Het parkeerbeleid maakt onderscheid naar:

- woongebieden;
- werkgebieden;
- centra;
- overstappunten openbaar vervoer;
- vrachtautoparkeren;
- handhaving.

### **3.2 Woongebieden**

#### **3.2.1 Nieuwe woongebieden**

Het parkeerbeleid voor nieuwe wijken kenmerkt zich door een integrale aanpak met als motto: "Maatwerk per woongebied, waarbij zowel naar de kwantiteit als de kwaliteit wordt gekeken". De recent uitgevoerde tellingen laten namelijk zien dat de parkeeroverlast anno 2013 voor een deel ligt in de toegepaste parkeernormen maar ook zeker in de kwalitatieve kant van het parkeren:

- kwantiteit: het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen;
- kwaliteit: het ontwerp van de parkeerplaatsen.

#### Kwantitatief: nota parkeernormen

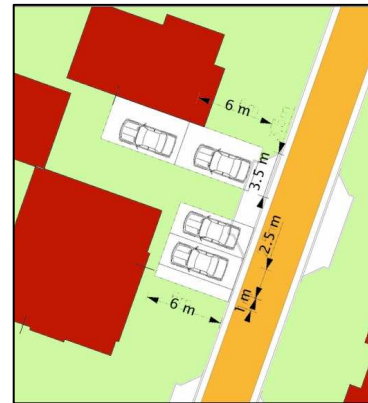
Op basis van tellingen van gemeenten in heel Nederland heeft het CROW<sup>1</sup> nieuwe kentallen opgesteld. Na toetsing aan lokale telgegevens zijn deze als nieuwe parkeernormen voor Lansingerland opgenomen. In algemene zin leidt dit tot een lichte verhoging van de benodigde parkeerruimte, met name in de nieuwbouwwijken van Berkel en Rodenrijs. Binnen de projecten zal gezocht moeten worden naar mogelijkheden om in de parkeerbehoefte te voorzien. Daarbij gaat het niet alleen om het aantal parkeerplaatsen, maar ook om het gebruik ervan: de kwaliteit.

---

<sup>1</sup> Dat is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

### Kwalitatief: ontwerpnotitie parkeeroplossingen

Om effectief met parkeerruimte om te gaan is het van belang dat deze oplossingen daadwerkelijk bij het ontwerpen gebruikt worden. De bestaande nieuwbouw kent namelijk succesvolle en minder succesvolle voorbeelden. In bijlage 1 is de notitie opgenomen die richting geeft aan het ontwerp van parkeren in nieuwbouwwijken. Deze ontwerpnotitie maakt integraal onderdeel uit van deze nota.



*Gewenste maatvoering parkeren op eigen terrein  
twee auto's naast elkaar en twee auto's achter elkaar*

### Ondersteuning: communicatie en handhaving

Ter ondersteuning van dit beleid wordt ingezet op goede communicatie vooraf over de gekozen parkeeroplossing. In de oriëntatiefase zal dit vooral plaats moeten vinden via de makelaars, tijdens de bouw kan gebruik gemaakt worden van de wijkberichten.

Een terugkomend vraagstuk is de handhaving van parkeerplaatsen op eigen terrein. De gemeente heeft in dit kader slechts (zeer) beperkte middelen: handhaving van het feitelijk gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein is in elk geval niet mogelijk! De mogelijkheid van handhaving heeft alleen betrekking op het in standhouden van parkeerruimte.

Publiekrechtelijke handhaving is vanwege het verschijnsel van dubbelbestemmingen niet mogelijk. Privaatrechtelijke handhaving zou eventueel plaats kunnen vinden als de beschikbaarheid van parkeerruimte met een kettingbeding is opgenomen en er duidelijke sancties zijn opgenomen in het contract tussen gemeente en ontwikkelaar. Daarbij is onzeker hoe de rechter zal oordelen over de keuze voor het privaatrechtelijke instrument.

Wanneer er sprake is van een parkeerterrein dat in bezit is van een vereniging van eigenaren (VVE), dan kunnen leden van die VVE overigens ook zelf actie ondernemen.



*VVE-terrein afgesloten voor derden*

### **3.2.2 Bestaande woongebieden**

Zeker in een bestaande situatie is de toevoeging van parkeerplaatsen vaak duur en daarmee strijdig met het uitgangspunt van kosteneffectiviteit. Daarnaast gaat uitbreiding van parkeerruimte vaak ten koste van het groen. Daarom wordt een werkwijze gevolgd die in eerste instantie gericht is op benutting van de aanwezige parkeerruimte. Hierbij wordt gewerkt volgens een vast proces, zijnde 'de parkeerdruktoets'. Daarin wordt bepaald of de parkeersituatie echt een probleem is en of het treffen van maatregelen noodzakelijk is. Hierdoor worden alle par-

keerdrukvragestukken op uniforme wijze beoordeeld. De parkeerdruktoets is opgenomen in bijlage 2.

De parkeerdruktoets is conform de beleidsuitgangspunten gebaseerd op de volgende prioriteitstelling van mogelijke maatregelen:

1. optimale benutting van aanwezige parkeerruimte (communicatie);
2. realisatie van extra parkeervoorzieningen;
3. invoering van parkeerregulering.

De realisatie van extra parkeervoorzieningen kan niet los worden gezien van de kwaliteit van de woonomgeving. Vaak lopen de wensen daarover sterk uiteen. Daarom worden extra parkeerplaatsen in principe alleen gerealiseerd in combinatie met een integrale herinrichting van een straat of buurt.

### **3.3 Werkgebieden**

#### **3.3.1 Nieuwe werkgebieden**

Lansingerland kent een aantal nieuwe bedrijventerreinen waar het parkeren vooral op eigen terrein plaats moet vinden. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen is in het verleden vaak rekening gehouden met de specifieke parkeerbehoefte van het bedrijf dat zich daar vestigt. De ervaring leert dat er op termijn toch parkeerproblemen ontstaan. Daarvoor zijn twee oorzaken aan te wijzen:

- de groei van het bedrijf;
- de vestiging van een ander bedrijf in hetzelfde pand.

Om zulke parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen zal in principe een ruimere parkeernorm worden toegepast, uitgaand van arbeidsintensief gebruik, met name op die locaties waar in de toekomst geen ruimte is voor uitbreiding van parkeervoorzieningen.

Dit laat onverlet dat hiervan kan worden afgeweken wanneer meerdere bedrijven wel vormen van mobiliteitsmanagement en /of samengebruik willen en kunnen realiseren. Uiteraard op basis van een goede onderbouwing.

#### **3.3.2 Bestaande werkgebieden**

Op de bestaande (oudere) bedrijventerreinen vindt het parkeren deels op openbaar terrein plaats. Op deze bedrijventerreinen is sprake van parkeeroverlast door onder andere bedrijfswisselingen waarbij het nieuwe bedrijf een grotere parkeerbehoefte heeft. Tegelijkertijd is de ruimte om parkeerplaatsen toe te voegen beperkt of soms zelfs niet aanwezig.

Wanneer er in een bestaand werkgebied sprake is van parkeerproblemen wordt evenals in de bestaande woongebieden de uniforme parkeerdruktoets toegepast. De toets (zie bijlage 2) bevat de volgende prioriteitstelling bij de aanpak van parkeerproblemen:

- 1a Optimaal benutten van de aanwezige parkeervoorzieningen (inclusief de onderlinge verhuur van beschikbare particuliere parkeerplaatsen).
- 1b Uitvoering van mobiliteitsmanagement (kan tegelijkertijd met 1a).
- 2 Realisatie van extra parkeerruimte door de private sector.
- 3 Realisatie van extra parkeervoorzieningen door de gemeente (i.c.m. herinrichting of groot onderhoud).
- 4 Invoering van parkeerregulering.

#### *Juridische instrumenten*

Vestiging van nieuwe bedrijven en ingrijpende verbouwingen van bedrijfspanden kunnen ook tot een grotere parkeerbehoefte leiden. In zulke situaties bieden juridische instrumenten ondersteuning in het voorkomen van parkeerproblemen: om grote parkeerexcessen te voorkomen wordt in de bestemmingsplantoets opgenomen dat als de functiewijziging van het pand tot een onacceptabele parkeersituatie leidt, er geen goedkeuring aan dit verzoek verleend wordt.

Wanneer de verandering leidt tot een beperkte groei van de parkeerdruk kan goedkeuring worden verleend indien de parkeerdruk kan worden opgelost met de maatregelen van de parkeerdruktoets. Ook dit wordt in de bestemmingsplantoets opgenomen.

### **3.4 Centra**

Bij de uitbreidings- en herinrichtingsprojecten in de drie kernen is de afgelopen jaren steeds gekozen voor het faciliteren van de parkeerbehoefte, het concentreren van parkeerruimte en een minimale inzet van regulering middels een parkeerschijfzone.

Vooraf de parkeersituatie in Berkel centrum leidt tot klachten. Veel daarvan zijn te herleiden tot de huidige (tijdelijke) situatie en geven geen aanleiding om ander parkeerbeleid te formuleren.

Het uitgangspunt van duurzaamheid vraagt wel om meer aandacht voor de fiets, zeker ook gezien de rol die de fiets in het mobiliteitsplan heeft gekregen: het primaire vervoermiddel binnen de kernen.

Voornoemde leidt tot de volgende aanpak:

### 3.4.1 Fietsparkeren

Bij herinrichtingen in de centra staat fietsparkeren centraal: “voldoende fietsparkeervoorzieningen verspreid over de centra op logische locaties ten opzichte van de fietsaanrijdroutes en die voldoen aan het keurmerk Fietsparkeur”, dat is het motto. Daarmee wordt het gebruik van de fiets aantrekkelijker gemaakt en worden mensen verleid vaker op de fiets naar het centrum te komen. Voldoende en goede fietsenklemmen op de juiste plek voorkomen tevens overlast van verkeerd gestalde fietsen. Ludieke acties stimuleren fietsers om de fietsparkeervoorzieningen te gebruiken.

Onderzoek van de Fietsersbond heeft inzichtelijk gemaakt dat er geen behoefte bestaat aan een bewaakte fietsenstalling.

Het Fietsparkeur stelt eisen op de volgende punten:

- gemak bij het plaatsen van een fiets
- gemak bij het vastzetten van een fiets
- kans op letsel bij de gebruiker of de passant
- kans op schade aan de fiets
- kraakbestendigheid
- vandalismebestendigheid
- duurzaamheid
- informatie over het systeem



### 3.4.2 Autoparkeren

Het streven naar concentratie van het bezoekersparkeren in de centra wordt gecontinueerd. De beschikbare parkeeronderzoeken geven geen noodzaak tot uitbreiding van de blauwe zones. De politiek heeft, evenals diverse belangengroeperingen en burgers in het kader van de hoofdlijnennotitie (die als voorloper van deze nota is opgesteld,) te kennen gegeven geen betaald parkeren te willen in de centra. Ook vanuit het mobiliteitsbeleid bestaat daar anno 2013 geen noodzaak toe. Een eventuele uitbreiding van de blauwe zone op termijn zou, indien het gebied te groot wordt, tot de noodzaak van de invoering van betaald parkeren kunnen leiden. Maar er bestaat nu geen aanleiding voor uitbreiding van de blauwe zone.

*Berkel centrum eindbeeld huidige ontwikkelingen*

Ook het centrum van Berkel krijgt geconcentreerde parkeervoorzieningen, zowel aan de oost als aan de westzijde. Voor een optimaal gebruik hiervan worden zij onder het regime van de blauwe zone gebracht. Andere parkeerruimte krijgt daarbij vooral een functie



voor het werknemersparkeren (lang parkeren). Door de geconcentreerde parkeervoorzieningen in combinatie met de vaste blauwe parkeerverwijzingen daar naar toe, is dynamische bewegwijzering niet noodzakelijk.

Voor de beoogde centrumontwikkelingen moet getracht worden volledig te voorzien in de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de parkeerbalans. Daarmee is voor de korte termijn geen noodzaak om een mobiliteitsfonds in te stellen. Mocht over enkele jaren worden besloten om meer functies in het centrum mogelijk te maken, dan kan alsnog overwogen worden om zo'n fonds in te stellen. De lopende uitbreidingsplannen bieden vooralsnog voldoende ruimte voor autoparkeren.

#### *Instellen mobiliteitsfonds*

Zeker in centrumgebied van Berkel doen zich situaties voor waarin nieuwe ontwikkelingen niet of onvoldoende kunnen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Voor de nu voorziene uitbreiding van winkels, woningen en horeca wordt daarin voorzien door de bouw van een parkeergarage. Een verdere uitbreiding van de parkeercapaciteit zal relatief duur zijn. Het instellen van een mobiliteitsfonds waarin ontwikkelaars hun parkeerbehoefte kunnen afkopen, biedt mogelijkheden om te investeren in extra (fiets)parkeercapaciteit, alternatieve vervoerswijzen en/of parkeerhandhaving waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het centrum wordt verbeterd. Het is van belang om nut / noodzaak hiervan over enkele jaren weer te onderzoeken.

#### *Berkel centrum fasering*

De meeste klachten hebben betrekking op de kwaliteit en de locatie van het parkeren in de tijd totdat de nieuwe parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. De eindsituatie is pas over enkele jaren een feit. Rekening houdend met de tijdelijkheid zal daarom binnen het centrumplan nagegaan moeten worden hoe de kwaliteit van de aanwezige parkeervoorzieningen afgestemd kan worden op de wensen van de bezoekers.

### **3.5 Overstappunten openbaar vervoer**

#### **3.5.1 Metrohaltes Rodenrijs en Westpolder**

In het landelijke en regionale (parkeer)beleid staat 'faciliteren' van de autoparkeerbehoefte centraal. Dit betekent inspelen op de autoparkeerbehoefte bij P&R maar waarbij de vervoersalternatieven bus en fiets wel gestimuleerd worden. Doel daarvan is dat een deel van de automobilisten gebruik gaat maken van fiets of bus. Ook voor Lansingerland geldt dat de auto binnen de financiële en stedenbouwkundige kaders wordt gefaciliteerd. Daarbij worden de alternatieven



OV en fiets gestimuleerd. Onder andere door de snelle realisatie van voldoende hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Bij Westpolder zetten we in op de realisatie van een gebouwde P&R in 2015 met maximaal 200 plaatsen. Verder vindt er in 2013 en 2014 versnelde realisatie plaats van 40 tot 60 fietskluizen en zo'n 500 overdekte fietsklemmen die voldoen aan het Fietsparkeur. Er loopt momenteel een proces gericht op de realisatie van een blauwe zone in de woonomgeving om parkeeroverlast aldaar te beperken.

Bij de halte Rodenrijs wordt in 2014 een beperkt aantal extra fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Optioneel kunnen nog zo'n 40 autoparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Daarnaast verleent de gemeente ondersteuning aan de RET bij communicatie over de verbeterde mogelijkheden voor de fiets en bus als voor- en natransport. Grote gedeelten van Berkel, Bergschenhoek en Bleiswijk hebben sinds december 2012 via de ZoRo-lijn een uitstekende verbinding per bus met de halte Rodenrijs. Verder worden automobilisten ook gewezen op de mogelijkheden van de regionale P+R-locatie Meijersplein.

Monitoring blijft belangrijk. Mochten voornoemde uitbreidingen en de communicatie over de alternatieven onvoldoende uitkomst bieden, dan is verkenning van uitbreiding van de P+R en/of betaald parkeren noodzakelijk.

### **3.5.2 Bushaltes**

Passend bij de uitgangspunten en bij de behoefte van veel reizigers worden de fietsparkeervoorzieningen bij de ZoRo-bushaltes in 2013-2014 naar behoefte uitgebreid. Om ook een toekomstige groei op te kunnen vangen wordt daarbij tot 130% van het huidige gebruik van fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd. Monitoring maakt inzichtelijk of er verdere uitbreiding in de toekomst noodzakelijk is. Er worden geen autoparkeerplaatsen bij bushaltes aangelegd.

### **3.6 Haal- en brengproblematiek scholen**

Bij enkele scholen zijn parkeerproblemen (vooral) tijdens de breng- en haalmomenten. Deze problematiek, die zich gedurende een korte tijdsperiode per dag voordoet, vergt een integrale aanpak op maat. Bij klachten wordt getoetst of daadwerkelijk sprake is van parkeerproblemen waar ingrijpen vanuit de gemeente noodzakelijk is. Dit geschiedt door de school klassikaal een modal split-onderzoek uit te laten voeren. Daarbij worden kinderen gevraagd op welke manier ze naar school komen. Vanuit de gemeente wordt een schouw/parkeertelling op een haalmoment uitgevoerd. Daarmee wordt bepaald

of in de directe schoolomgeving voldoende parkeergelegenheid is voor het wachtende haalverkeer. Indien daadwerkelijk parkeerproblemen geconstateerd worden tijdens de haal- en/of brengmomenten wordt in nauwe samenspraak met de school, ouders en de politie vastgesteld welk samenhangend pakket van integrale maatregelen getroffen kan worden. Ook hier hebben de ouders en school een eigen verantwoordelijkheid. Prioriteit ligt bij benutting van bestaande parkeercapaciteit en verleiden om te voet, per fiets of openbaar vervoer te komen. In uitzonderlijk geval kan invoering van een blauwe zone soelaas bieden. In de 'Nota parkeernormen' zijn normen opgenomen voor nieuwbouw-/uitbreidingslocaties.

### **3.7 Vrachtautoparkeren**

Lansingerland kent anno 2013 een aantal locaties waar vrachtauto's geparkeerd kunnen worden. In Bleiswijk en Bergschenhoek zijn voldoende voorzieningen. Toch is er sprake van overlast door fout geparkeerde vrachtwagens, met name in Berkel en Rodenrijs op Oudeland. Het ontbreken van voldoende parkeeralternatieven bemoeilijkt de handhaving. Uitbreiding is daarom gewenst.

Op Berkel en Rodenrijs (Oudeland) is nog geen vrachtautoparkeervoorziening. De gemeente doet in de eerste helft van 2014 onderzoek naar geschikte locaties en mogelijke partijen die zo'n voorziening kunnen exploiteren.

Uitbreiding op andere locaties is nog niet noodzakelijk maar wordt periodiek gemonitord.

### **3.8 Parkeren recreatie**

Het recreatieschap overweegt in het kader van bezuinigingen om enkele (meendeels ongebruikte) parkeervoorzieningen te sluiten of af te stoten. Recreatiebedrijven die nabij dergelijke parkeerterreinen gevestigd zijn, hebben een aanzienlijk belang bij de instandhouding van deze parkeerplaatsen. Onderzocht wordt of zij het beheer daarvan kunnen overnemen, waarbij ook een bijdrage van de gebruikers tot de mogelijkheden behoort. Vanuit de gemeente is het relevant deze ontwikkeling op de voet te volgen en te stimuleren dat de parkeervoorzieningen die wel gebruikt worden ook open blijven voor de gebruikers om zodoende overlast, als gevolg van foutparkeren, in de omgeving te voorkomen.

### 3.9 Bijzondere parkeerplaatsen

#### *Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen*

Voor de houders van een gehandicaptenparkeerkaart dienen nabij het centrum en andere voor deze doelgroep belangrijke voorzieningen/locaties voldoende algemene gehandicapten parkeerplaatsen aanwezig te zijn. In de 'Nota parkeernormen' zijn hiertoe normen opgenomen.



#### *Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken*

Houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen bij de gemeente een aanvraag indienen voor een 'eigen' gehandicapten parkeerplaats. Tijdens de nulmeting in 2012 is gebleken dat tijdens de nachttellingen een belangrijk deel van deze plaatsen leeg stond. Dat doet vermoeden dat een deel niet meer wordt gebruikt. Een heractualisatie en het daarna bijhouden van mutaties staat centraal.

#### *Motorparkeerplaatsen*

Op het trottoir parkeren is formeel niet toegestaan, maar indien het geen hinder oplevert dan wordt het wel gedoogd. Een extra beleidsargument hiervoor is dat het parkeren op een autoparkeerplaats zeker in centra ten koste gaat van een autoparkeerplaats. In de blauwe zone wordt het ook gedoogd omdat de parkeerschijf niet te monteren is. Parkeeroverlast als gevolg van motorfietsen is ook niet naar voren gekomen in de nulmeting. Er worden geen motorfietsparkeerplaatsen toegepast binnen de gemeente.

#### *Overige bijzondere parkeerplaatsen*

Met de realisatie van andere vormen van bijzondere parkeerplaatsen wordt terughoudend omgegaan omdat dit soort plaatsen niet meer dubbel te gebruiken zijn door andere doelgroepen.

#### *Parkeerplaatsen voor E-auto's*

Tegelijk met de besluitvorming over deze nota vindt er onderzoek plaats naar de wijze waarop voorzien kan worden in E-laadpalen. Het stimuleren en/of mogelijk maken van E-laadpalen draagt bij aan het gemeentelijke streven om mobiliteit duurzamer te maken. Bij het opstellen van dit beleid wordt onder andere rekening gehouden met de parkeerdruk.



### **3.10 Kwaliteit autoparkeren meer dan aantal plaatsen**

Bij autoparkeren gaat het niet alleen om het aantal parkeerplaatsen, de vindbaarheid en bereikbaarheid daarvan en de wijze van parkeerregulering. Ook de looproutes van de parkeervoorzieningen naar de bestemming en de maatvoering en aantrekkelijkheid van de inrichting van parkeervoorzieningen moet bij het stimuleren van het gebruik en de realisatie van parkeervoorzieningen altijd in ogenschouw genomen worden.

Looproutes dienen zo direct mogelijk verbindingen te zijn die goed zijn ingericht en weinig obstakels (zoals hinderlijk gestalde fietsen en winkeluitstalling) te bevatten.

In met name de centra van de kernen en zeker in Berkel en Rodenrijs wordt veel geklaagd over de kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Veelal heeft dit betrekking op de krappe maatvoering van de parkeerplaatsen afgezet tegen in de loop van jaren steeds groter geworden auto's. Bij herbestrating, bijvoorbeeld vanwege rioleringswerkzaamheden wordt de maatvoering aangepast aan de huidige CROW-maatstaven.

Ook bij de aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen wordt kwaliteit geboden door zorg te gedragen dat deze voldoen aan de CROW-maatvoeringen en inrichtingsprincipes.

### **3.11 Fietsparkeren**

De kwaliteit van de huidige fietsvoorzieningen in Lansingerland en, zoals eerder gesteld specifiek die in de drie centra, kan verbeterd worden. Vanaf 2013 worden in Lansingerland daarom alleen fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd die voldoen aan het kwaliteitskeurmerk 'Fietsparkeur'.

Het situeren van fietsparkeervoorzieningen luistert nauw. Liggen zij niet goed ten opzichte van de fietsaanrijdroute of te ver van de ingang van de bestemming dan worden ze in de regel niet snel gebruikt. Een aanpak op maat, waarbij telkens de juiste plek wordt bepaald, staat daarom centraal. Het stallen van de (brom)fiets op de juiste plek is ook van belang om de kwaliteit van de buitenruimte te bewaken: buiten het feit dat her en der gestalde fietsen een onrustig beeld van de buitenruimte oplevert, levert het vaak ook hinder op voor bijvoorbeeld voetgangers en gehandicapten maar ook voor veegwagens e.d.

Fietsparkeervraagstukken worden vanaf 2013 middels een fietsparkeertoets (zie bijlage 3) op uniforme wijze beoordeeld. Zo kan eerst worden bepaald of de

parkeersituatie echt een probleem is en of het treffen van maatregelen noodzakelijk is.

Zie voor de fietsinsteek rondom de centra en de overstappunten van het openbaar vervoer de paragrafen 3.4 en 3.5. Onder wordt nader ingegaan op fietsparkeren voor bewoners, werknemers en bij scholen.

#### *Bewoners*

Fietsparkeren bij de woning is in regel geregeld door bergingen en garages dicht bij de woning. Dit vormt geen actiepoint binnen het gemeentelijk beleid. Wel moet gestimuleerd worden dat de fiets thuis eenvoudig te pakken is. Is dat namelijk niet het geval dan is de verleiding om in de auto te stappen groter.

#### *Werknemersparkeren*

Bij nieuwbouw dient dit op eigen terrein of in het eigen pand plaats te vinden. In reeds bestaande gebieden zoals het centrum kunnen, indien dit niet door het bedrijf of de instelling op eigen terrein is op te lossen, fietsparkeervoorzieningen die voldoen aan het Fietsparkeur en in de openbare gesitueerd zijn uitkomst bieden.

#### *Scholen*

Tijdens de nulmeting is geconstateerd dat er bij het voortgezet onderwijs overal voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn voor zowel de fiets als de bromfiets. Probleem is echter de gebruiksonvriendelijkheid van de fietsparkeersystemen (fiets moet aan stuur opgehangen worden). In de toekomst moet gestimuleerd worden dat er alleen nog Fietsparkeur-voorzieningen gerealiseerd worden.

Tijdens de nulmeting is niet specifiek aandacht besteed aan de fietsparkeersituatie bij basisscholen. Bij haal- en brengklachten van grotere omvang is het belangrijk dat de gemeente schoollocaties integraal analyseert (zoals beschreven in 3.6) en ook specifieke aandacht besteed aan de fietsparkeersituatie. Fietsen naar de basisschool is belangrijk voor de (motorische) ontwikkeling van kinderen en moet gestimuleerd worden.

In 'Nota parkeernormen' staan de fietsparkeernormen voor 2013 – 2020. Deze zijn evenals de autoparkeernormen gebaseerd op kencijfers van het CROW.

### **3.12 Handhaving**

Bij alle inzet op parkeeroplossingen die automobilisten en fietsers verleiden tot het gewenste gedrag blijft handhaving onmisbaar. Om ook dit onderdeel op een efficiënte wijze te benaderen moet vooral gewerkt worden met gerichte prikacties. Daarbij ligt het accent eerst op communicatie (voorlichten en waarschu-

wen) en pas daarna op thema- of gebiedsgerichte handhaving. Net als in de huidige situatie wordt handhaving gericht op de blauwe zones en daarbuiten thema- en gebiedsgericht gebaseerd op het klachtenbeeld en de overlastmeldingen. Handhaving geschiedt (vooral) door de inzet van de de 3,5 fte BOA's die zich inzetten voor het bestrijden en voorkomen van overlast en vergroten van de veiligheid. Het handhaven op fout parkeren is daar een (beperkt) onderdeel van.

Om parkeerexcessen te voorkomen zijn in de Algemene Plaatselijke Verordening de volgende zaken geregeld:

- Het parkeren van grote voertuigen (waaronder vrachtauto's);
- parkeren van voertuigen van autobedrijven e.d.;
- te koop aanbieden van voertuigen;
- defecte voertuigen en voertuigwrakken;
- kampeermiddelen;
- parkeren van reclame voertuigen;
- parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen;
- parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen;
- aantasting groenvoorzieningen door voertuigen.

**Bijlage 1: Notitie ‘Ontwerp van parkeren in nieuwbouwwijken’**

## 1. Algemeen

Bij het ontwikkelen van woningen en bedrijven moet er ook een oplossing worden gekozen voor het parkeren van auto's. Bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid gaat het niet alleen om het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt, maar ook om de kwaliteit van parkeervoorzieningen. Die is (mede-) bepalend voor het gebruik. Deze notitie geeft handreikingen voor het realiseren van succesvolle parkeeroplossingen.

Bij de opzet van de Vinex-wijken in Lansingerland is ervoor gekozen om niet alle parkeerplaatsen in het openbaar gebied te situeren. In veel nieuwbouwplannen is de eis gesteld dat er minimaal een parkeerplaats op eigen terrein gelegen moet zijn. Argumenten voor deze keuze zijn; minder auto's op straat waardoor meer ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld openbaar groen, meer uitgeefbare grond, minder kosten voor de gemeente aan aanleg en onderhoud, en een korte loopafstand tot geparkeerde auto.

Mogelijke locaties voor het parkeren van de auto op eigen terrein zijn in de voortuin of achtertuin of op gezamenlijke parkeerterreinen in eigendom van bijvoorbeeld een vereniging van eigenaren (mandelige terreinen).

Ervaringen van deze keuze zijn:

- Parkeerplaatsen in achtertuin worden niet altijd als parkeerplaats gebruikt. Nieuwe wetgeving maakt instandhouding parkeerplaats ontzettend moeilijk en daadwerkelijk gebruik kan niet gehandhaafd worden. Het niet gebruiken van de eigen parkeerplaats leidt tot parkeeroverlast en veel gemeentelijke inzet. In de toelichting op deze notitie is een overzicht opgenomen van de ervaringen met parkeren in achtertuinen in Lansingerland.
- Bij woningen met 1 geplande parkeerplaats en een hoge parkeerdruk in de straat kiezen mensen er soms voor om een tweede parkeerplaats in de tuin te maken. Gevolg hiervan kan zijn dat de straat gedomineerd wordt door een aaneenschakeling van auto's.
- Uit landelijk onderzoek blijkt dat bewoners in eerste instantie willen dat er dicht bij hun woning voldoende gratis parkeerplaatsen zijn.

Voor het parkeren langs de openbare weg moet onderscheid worden gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km zones). In het kader van een duurzaam veilige inrichting van wegen is het niet gewenst om langs 50km wegen parkeerplaatsen te realiseren, of om inritten van woningen direct aan te sluiten op deze wegen (te groot snelheidsverschil tussen in- en uitparkeren en doorstroming van verkeer). Deze notitie geeft de succesvolle par-



keeroplossingen weer voor erftoegangswegen, inclusief hun stedenbouwkundige inpassing.

## 2. Oplossingen van parkeren

### 2.1 Op eigen terrein

Parkeren op eigen terrein voldoet aan de behoefte van dichtbij parkeren. Het is echter niet mogelijk om al het parkeren ten behoeve van woningen op eigen terrein te situeren. Voor bezoekers en eventuele groei van het autobezit op te vangen is het gewenst om minimaal 0,3 pp per woning op de openbare weg te realiseren.

#### *Parkeren in voortuin*

De parkeerplaatsen aan de voorzijde van de woning in de voortuin of oprit worden over het algemeen goed gebruikt. Bewoners hebben zelfs de neiging om ook voor de 2<sup>e</sup> auto een parkeerplek te maken, ook als dat op voorhand niet is aangelegd. Garages worden daarentegen vaak omgebouwd tot schuur of woonruimte en niet of nauwelijks gebruikt voor het stallen van de auto.

De consequentie is dat groene voortuinen verhard worden ten behoeve van parkeren



#### *Mogelijke oplossingen voor parkeren op woonperceel*

Als auto's naast elkaar kunnen parkeren is het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein hoger dan wanneer auto's achter elkaar moeten staan. Men kan dan onafhankelijk van elkaar komen en gaan.

Als auto's achter elkaar moeten parkeren is het effectieve gebruik van de parkeerplaatsen lager. De moeite die men moet nemen om als achterste auto eerder te vertrekken door eerst de voorste auto te verplaatsen levert een beperking op in het gebruik van beide parkeerplaatsen.



In het geval van parkeren naast de woning is het aan te bevelen dat de ruimte voor een auto 3,5m x 6m bedraagt. Men kan dan op een comfortabele wijze met de fiets of lopend langs de auto naar de daarachter gelegen schuur, voordeur of tuin komen. Wanneer sprake is van een daarachter



gelegen garagedeur of schuurdeur moet ook rekening gehouden worden met de benodigde ruimte voor het openen van de deuren.

In de situatie dat twee auto's naast elkaar kunnen staan komt het vaak voor dat daarachter ook de toegang tot de woning is gelegen. Het is aan te bevelen dat de ook in die situatie er voldoende ruimte is om de toegankelijkheid van de woning te waarborgen.

Een parkeervak van elk 2,5m x 6m plus een doorgang van 1m is daarbij gewenst. Een goede maatvoering en zorgvuldig ontwerp bevordert het gebruik van de parkeerplaats op eigen terrein en voorkomt oneigenlijk gebruik (foutparkeren) op straat. Foutparkeren op de openbare weg levert vaak ook beperkingen op voor grote voertuigen zoals voor vuilniswagen en brandweer.



Een gevolg van parkeren in de voortuin is een verstening van de voorzijde van de woningen. Bij het ontwerp van het stedenbouwkundige plan moet dus een duidelijke keuze worden gemaakt.

In het kader van vergunningsvrij bouwen mogen woningen aan de zijkant of achterzijde met 2,5m worden uitgebouwd. Dit kan ten koste gaan van aanwezige parkeerplaatsen.



*Gewenste maatvoering parkeren op eigen terrein  
twee auto's naast elkaar en twee auto's achter elkaar*

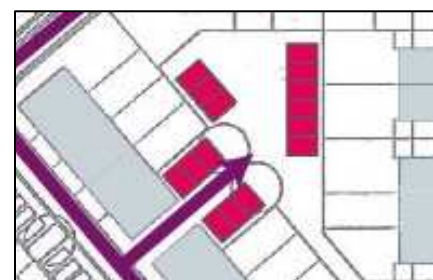
### *Parkeren in mandelig gebied*

Een mandelig gebied is een terrein dat wordt uitgegeven aan vereniging van eigenaren als parkeerterrein en wel of niet afgesloten met een slagboom voor overige gebruikers. Voor een optimaal gebruik van de parkeerplaatsen is het wel van belang dat dan niet elke parkeerplaats op kenteken wordt uitgegeven. Als een parkeerplaats op kenteken wordt uitgegeven is uitwisseling in gebruik niet mogelijk en betekent dat een zwaardere parkeerdruk.

Een beperking met deze oplossing treedt op als een eigenaar van een woning niet wil betalen voor een parkeerplaats en vervolgens de auto niet op eigen terrein plaatst. De parkeerdruk in het openbare gebied neemt daardoor toe terwijl op eigen terrein de parkeerplaatsen leeg blijven.

Naast de noodzakelijke parkeerplaatsen voor bewoners is er ook parkeergelegenheid nodig voor bezoekers en voor de opvang van een mogelijke groei van de parkeerbehoefte. Dit is niet mogelijk / erg lastig om dat op eigen terrein te realiseren in het geval dat deze terreinen op kenteken worden verkocht of met een slagboom worden afgesloten. Voor bezoekers is de loopafstand van woning tot parkeerplaats van minder belang dan voor bewoners zelf. Het concentreren van parkeerplaatsen voor bezoekers op kleine terreintjes op enige afstand is een goede oplossing voor het opvangen van parkeren voor bezoekers en groei van het aantal auto's.

Op de openbare weg is het volgens de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) verboden om aanhangwagens en caravans langer dan drie dagen te stallen. Deze regel geldt niet voor parkeerplaatsen op eigen terrein. Als dit in de praktijk optreedt, gaat dat dus ten koste van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor auto's.



## 2.2 In openbaar gebied

### *Langs de straat*

In onderstaande beschrijving wordt uitgegaan van parkeren in erftoegangsgebieden. Parkeerplaatsen langs de openbare weg zijn of in langsrichting of haaks op de weg-as gelegen.

Het voordeel van langsparkerplaatsen is dat er bij het in- en uitrijden van de spiegels gebruik gemaakt kan worden om te beoordelen of er verkeer aankomt. Vooral in smalle straten geeft dit een rustig symmetrisch profiel.

Bij haaksparkeren is een breder profiel noodzakelijk om het in- en uitrijden mogelijk te maken. Bij het uitrijden kan een dichte auto die in het naast gelegen parkeervak staat het uitzicht op de openbare weg belemmeren. Men moet dan eerst half op de rijbaan staan om voldoende overzicht te hebben. Spelende kinderen die tussen de auto's door lopen zijn ook langer uit beeld voor de overige weggebruikers. Haaksparkeren geeft een onrustig straatbeeld, vraagt om voldoende profiel, is minder verkeersveilig maar is wel efficiënt in ruimtegebruik.



### *Parkeerkoffers tussen woonblokken*

Een alternatief is om parkeerplaatsen te realiseren op kleine parkeerterreintjes die tussen de woonblokken zijn gelegen. Het voordeel daarbij is dat er zeker in combinatie met parkeren op eigen terrein een rustiger straatbeeld ontstaat.

Door het verspringend situeren van de parkeerkoffers ontstaat er toezicht vanuit aanliggende woningen op het terreintje aan de overkant hetgeen de sociale veiligheid bevordert. Voor de ruimtelijke kwaliteit is een groene aankleding van belang.



*Situatietekening parkeerkoffer*

*Parkeerterreinen*

Grotere parkeerterreinen maken het makkelijk om snel een parkeerplaats te vinden. Dat zorgt voor een optimale uitwisselbaarheid van deze parkeerplekken. Daarmee is het ook een heldere oplossing voor de opvang van het bezoekersparkeren.

Aan de andere kant leidt dit tot een grotere loopafstand tussen parkeerplaats en woning. Een zorgvuldige inpassing met groen en speelplekjes is hierbij van belang.

Speelplekjes voor kleine kinderen moeten daarbij vooral aan de zijde van woningen gelegen zijn en niet tussen geparkeerde auto's (zoveel mogelijk beperken van onnodige oversteken).

De foto's hiermaast tonen de standaardinrichting van zo'n parkeerterrein dat gedomineerd wordt door de auto's. Door toevoeging van ruimte voor een groene inrichting, kan het terrein een wezenlijke rol spelen in de groene beleving van de wijk. Het biedt zo afwisseling in de inrichting van de wijk.



*Situatietekening openbaar parkeerterrein.*

### 3. Aanbevelingen

In deze notitie is inzicht gegeven in verschillende aspecten met betrekking tot parkeren van auto's bij woningen op erftoegangswegen (30 km-zones). Veel bewoners hebben behoefte aan een rustige en groene woonomgeving met voldoende parkeergelegenheid op korte loopafstand van de woning.

Een menging van parkeren op eigen terrein en op de openbare weg biedt optimale mogelijkheden voor het situeren en het gebruik van parkeerplaatsen. Hierbij wordt voorkomen dat in het openbare gebied de geparkeerde auto een te grote dominante positie inneemt. Het situeren van parkeerplaatsen op kleine parkeerkoffers tussen woonblokken draagt extra bij aan een rustig straatbeeld.



Op eigen terrein is een goed vormgegeven parkeerplaats aan de voorzijde van de woning of een parkeerplaats op een groter mandelig terrein te verkiezen boven een parkeerplaats in de achtertuin. Een parkeerplaats in de achtertuin wordt minder vaak gebruikt en de gemeente heeft geen middelen om dat op een adequate wijze te handhaven.

Bij het ontwerp van (grotere) parkeerterreinen kan meerwaarde gerealiseerd worden door aandacht en ruimte voor een groene inrichting.

Een goede maatvoering en zorgvuldig ontwerp van parkeerplaatsen bevordert het gebruik ervan en beperkt het foutparkeren op straat. Fout geparkeerde auto's belemmeren vaak de goede doorgang voor onder andere brandweer en vuilniswagens.

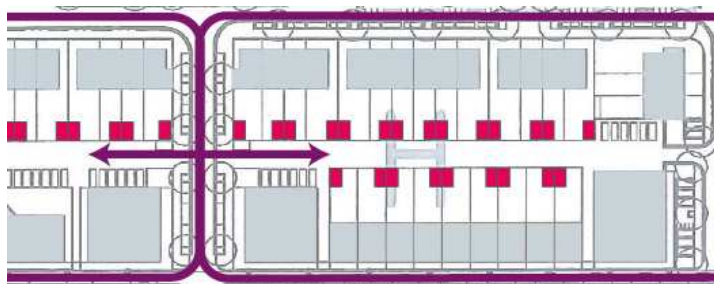
Het niet gebruiken van de parkeerplaats op eigen terrein levert een grotere parkeerdruk op de openbare weg.

### Toelichting: Parkeren in achtertuin

In de praktijk worden parkeerplaatsen die bedacht zijn in de achtertuin minder goed gebruikt. Deze parkeerplaatsen worden vaak via een breed achterpad (muze) ontsloten en zijn gelegen naast de berging van de woning. Zeker als de achtertuin een beperkte maat heeft en er in het openbare gebied parkeerruimte beschikbaar is heeft men al snel de neiging om de eigen parkeerplaats op te offeren ten gunste van meer privacy en een grotere achtertuin.

In grondtransacties bij aankoop van woningen wordt daarbij bepaald dat de parkeerplaats in stand moet worden gehouden. Over het gebruik van de parkeerplaats op eigen terrein kan echter niets worden vastgelegd. Het stallen van bijvoorbeeld een aanhangwagen is op de openbare weg voor langere tijd verboden. Op eigen terrein zijn daar geen belemmeringen voor. Evenals het gebruik van de parkeerplaats voor andere doeleinden dan parkeren.

Vanuit regelgeving is het bijvoorbeeld toegestaan dat de woning 2,5m vergunningsvrij uitgebouwd mag worden naar zijkant of achterzijde van de woning. Als daarbij de tuin kleiner wordt, is de verleiding groot om de parkeerplaats in te richten als tuin. Tegen het vervallen van de parkeergelegenheid valt dan als gemeente weinig te ondernemen.



*Situatietekening parkeren achtertuin.*

## Bijlage 2: Parkeerdruktoets auto

Standaard werkwijze om alle parkeerdrukvragestukken op uniforme wijze te kunnen beoordelen:

1. Check of recente telgegevens beschikbaar zijn.
2. Indien recente telgegevens ontbreken: parkeerdrukonderzoek van zowel de openbare parkeervoorzieningen als de parkeervoorzieningen op eigen terrein uitvoeren op een maatgevend moment.
3. Check of de openbare parkeerdruk binnen de acceptabele loopafstand boven de kritieke 90%-bezettingsgrens ligt. Conform landelijke richtlijnen van het CROW moeten er boven de 90% maatregelen getroffen worden.
4. Als de parkeerdruk onder de kritieke grens ligt dan hierover communiceren, eventueel een afspraak maken over bijvoorbeeld jaarlijkse monitoring van de parkeerdruk als deze naar de kritieke grens neigt te gaan, maar voorts geen maatregelen treffen.
5. Als de openbare parkeerdruk boven de kritieke grens ligt dan moet er bepaald worden welke maatregel(en) getroffen moet worden. Daarvoor wordt onderstaande maatregelenvolgorde aangehouden:
  - a. Stimuleren dat de parkeercapaciteit op eigen terrein en de beschikbare openbare parkeercapaciteit binnen de acceptabele loopafstand, die 100 meter voor woongebieden / 500 meter voor werkgebieden is, beter benut gaat worden. In werkgebieden ook stimuleren dat bedrijven de nog vrije parkeercapaciteit op hun eigen terrein verhuren of beschikbaar stellen aan naastgelegen bedrijven.
  - b. Indien maatregel a. niet mogelijk is dan inzetten op het creëren van dubbelgebruik van bestaande parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand (dit is het door uiteenlopende partijen laten gebruiken van dezelfde parkeervoorzieningen waarbij de ene partij er bijvoorbeeld overdag parkeert en de andere partij er 's avonds en 's nachts gebruik van maakt).
  - c. In werkgebieden: parkeerdruk verlagen door stimuleren en mogelijk verbeteren van vervoersalternatieven zoals mobiliteitsmanagement, verbetering van ketenvoorzieningen en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid.

*Mobiliteitsmanagement* is een aanpak van het bedrijfsleven gericht op het beperken van reizen door thuis werken en /of het maken van een reis op een slimme manier bijvoorbeeld door een combinatie van auto en OV of OV en de (OV-) fiets. Het biedt alle betrokken partijen voordeel: bedrijven kunnen besparen op kosten van mobiliteit, werknemers kunnen werk & privé beter afstemmen en de overheid kan besparen op kosten voor infrastructuur.



- d. Indien voorgaande maatregelen niet mogelijk zijn dan parkeercapaciteit uitbreiden. Dit geschiedt in beginsel alleen als dit mee kan liften met groot onderhoud (bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden) of kan worden uitgevoerd in het kader van de nog te ontwikkelen wijkvisies.
- e. Indien maatregel d. niet mogelijk is dan, als laatste optie, de invoering of uitbreiding van parkeerregulering overwegen.

\* Bij vermelde acceptabele loopafstanden is gekeken naar de CROW-richtlijnen en de bestaande situatie in Lansingerland.

### **Bijlage 3: Fietsparkeertoets**

1. Check of er recente telgegevens en een inventarisatie van de aanwezige fietsparkeervoorzieningen (aantal, kwaliteit, ligging) beschikbaar zijn.
2. Indien gegevens ontbreken, moet er een fietsparkeertelling en/of inventarisatie van de bestaande fietsparkeersituatie (o.a. gericht op type en aantallen klemmen en locaties daarvan versus aanrijdroutes) uitgevoerd worden.
3. De gegevens uit stap 1 en/of 2 moeten in relatie tot het Fietsparkeur, de geldende fietsparkeernormen én de fietsaanrijdroutes en bestemming(en) van de fietsparkeerders geanalyseerd worden.
4. Tot slot moet er een gebiedsgericht of bestemmingsgericht fietsparkeerplan worden opgesteld met daarin aandacht voor: type fietsparkeervoorzieningen, benodigde aantal en de ligging daarvan.

#### **Bijlage 4: Uitvoeringsprogramma parkeerbeleid**

<b>Jaar</b>	<b>Activiteit</b>	<b>Budget</b>
2014	Uitbreiding fietsparkeren bushaltes	Subsidie stadsregio
2014 /2015	Uitbreiding fietsparkeren metrohalte Westpolder	Subsidie stadsregio
2014	Onderzoek / aanbesteding vrachtwagen- parkeerterrein Rodenrijs / Oudeland	Privaat / gemeentelijke bijdrage onbekend
jaarlijks	Nachttellingen actualiseren irt klachten en komend groot onderhoud	Tellingen reguliere for- matie Uitvoering tlv budget herinrichting