

Parkeernota 2021 Gemeente Oegstgeest

De gemeenteraad van Oegstgeest;

het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 juli 2021;

De wens om actueel parkeerbeleid te voeren;

De Parkeernota 2021 vast te stellen en daarmee de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen voor Oegstgeest komen overeen met het gemiddelde van de CROW-richtlijnen;
2. Aanvullen van het laadpalenbeleid: naast laadpalen in woonstraten waarbij bewoners binnen een straal van 200 meter een laadpaal vinden, zetten we ons in om, samen met onder meer de netbeheerder, geschikte locaties te zoeken voor geconcentreerde (snel)laadvoorzieningen;
3. Deze visie op laadinfrastructuur wordt opgenomen in de Regionale Energie Strategie (RES);
4. Onderzoeken of de bestaande openbare parkeerterreinen voor vrachtwagens aan de Apollolaan en Almondeweg opgeheven kunnen worden of dat daarvoor een alternatieve locatie kan worden gevonden;
5. Bij herbestrating onderzoeken of het verhard oppervlak kan worden gereduceerd, of dat de waterdoorlatendheid kan worden vergroot, ten gunste van groen en klimaatbestendigheid;
6. Aan het verstrekken van een mindervalidenparkeerplaats op kenteken worden duidelijke voorwaarden gesteld en aspecten zoals de parkeerdruk worden meegewogen in het besluit;
7. Terughoudendheid bij het verlenen van inritvergunningen voor bestaande panden waar het parkeren in de openbare ruimte is opgelost;
8. Parkeerplaatsen worden vormgegeven conform de meest recente ontwerpvoorschriften en NEN2443;
9. Beantwoording van de zienswijze zoals weergegeven in bijgevoegde zienswijzerapportage.

SAMENVATTING

Voorliggende parkeernota borduurt voort op de vigerende nota uit 2004. De belangrijkste redenen om deze te actualiseren, zijn:

- 1) Fietsparkeren was nog niet geregeld;
- 2) Het laadpalenbeleid uit 2015 was toe aan actualisatie;
- 3) De wens om inzicht te krijgen in de huidige parkeersituatie en relevante ontwikkelingen.

Om een goed beeld van de huidige parkeersituatie te krijgen, zijn zowel de bewoners als belangenorganisaties tijdens inloopbijeenkomsten gevraagd om knelpunten met de gemeente te delen. Verder is het beleid afgestemd met de verschillende disciplines binnen de gemeente die te maken hebben met het onderwerp parkeren. Daarnaast is een parkeeronderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de parkeerdruk. Deze meting laat zien dat er verspreid over Oegstgeest veel straten zijn waar 's nachts de parkeerdruk hoog is. Deze worden echter afgewisseld met straten met een veel lagere parkeerdruk. Over het algemeen zal men dus een parkeerplaats kunnen vinden binnen een acceptabele loopafstand. Als in de toekomst de parkeerdruk in de buurten die grenzen aan gereguleerd gebied in Leiden te hoog wordt, dan moet worden onderzocht of parkeerregulering met vergunningen een oplossing biedt.

De belangrijkste veranderingen die nu worden voorgesteld, zijn:

- 1) Volledig actualiseren en bieden van een totaaloverzicht van de parkeernormen;
- 2) De nieuwe parkeernormen voor Oegstgeest komen overeen met het gemiddelde van de actuele CROW-richtlijnen;
- 3) Toevoegen van parkeerbeleid en parkeernormen voor fietsen, afwijkende fietsmodellen (bakfietsen, mandfietsen) en scooters;
- 4) Aanvullen van het laadpalenbeleid: naast laadpalen in woonstraten binnen een straal van 200 meter, zetten we ons in om, samen met onder meer de netbeheerder, geschikte locaties te zoeken voor geconcentreerde (snel)laadvoorzieningen;
- 5) Onderzoeken of de bestaande openbare parkeerterreinen voor vrachtwagens aan de Apollolaan en Almondeweg opgeheven kunnen worden of dat daarvoor een alternatieve locatie kan worden gevonden;
- 6) Bij herbestrating onderzoeken of het verhard oppervlak kan worden gereduceerd, of dat de waterdoorlatendheid kan worden vergroot, ten gunste van groen en klimaatbestendigheid;

- 7) Bij een bezettingsgraad onder 65% kan overwogen worden om parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van het vergroenen;
- 8) In principe wordt geen openbaar groen opgeofferd voor extra parkeerplaatsen;
- 9) Het beleid voor het eventueel aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is duidelijker verwoord en ook afhankelijk van de parkeerdruk;
- 10) Er komen duidelijke parkeerverwijzingen naar locaties waar de gemeente wil dat bezoekers parkeren;
- 11) Parkeerplaatsen worden vormgegeven conform de meest recente ontwerprichtlijnen en NEN2443;
- 12) Langs 50 km/u wegen worden geen nieuwe parkeerplaatsen direct langs de rijbaan aangelegd.

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De vigerende parkeernota uit 2004 is gedateerd. In 2010 is een nieuwe parkeernota opgesteld, maar die is niet vastgesteld omdat eerst een integraal mobiliteitsplan gewenst was. Dit Mobiliteitsplan is in 2017 vastgesteld en hierin is parkeren benoemd als belangrijk aandachtspunt. In het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsplan is vervolgens opgenomen dat het parkeerbeleid wordt geactualiseerd.

Het vigerende beleid heeft een paar nadelen en manco's, zoals:

- Fietsparkeren en het parkeren van scooters is niet geregeld, wat kan leiden tot overlast en in elk geval niet bijdraagt aan het bevorderen van het fietsgebruik;
- Onze parkeernormen zijn verouderd en gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte uit de literatuur;
- Weinig aandacht voor maatwerkoplossingen;
- Ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische auto, de daarmee samenhangende laadinfrastructuur, elektrische fiets en bijzondere fietsmodellen zoals de bakfiets waren destijds nog niet aan de orde, maar zijn nu actueel.

Het voorgaande heeft geleid tot de wens van het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad om de bestaande parkeernota te herijken. De voorliggende *Parkeernota Oegstgeest 2021* beschrijft het parkeerbeleid dat we de komende jaren willen voeren en vervangt de Parkeernota Oegstgeest vastgesteld 22 april 2002, gewijzigd 28 oktober 2004.

1.2 DOELSTELLING VAN PARKEERNOTA 2021

Op hoofdlijnen dient de nieuwe parkeernota te zorgen voor een betere afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.

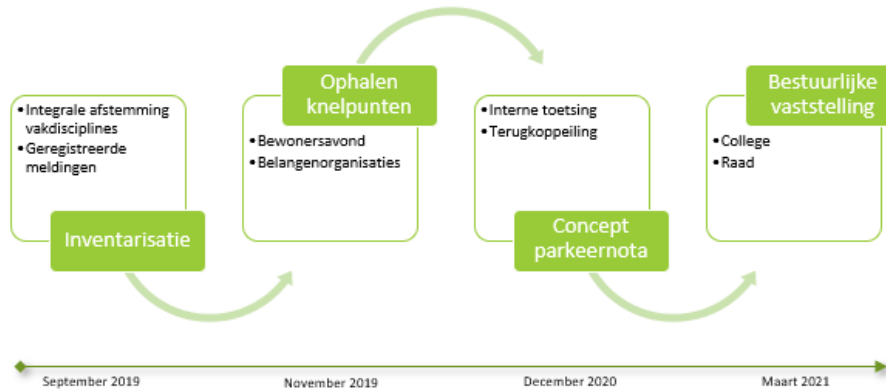
Met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021 is het van belang om richting te geven aan het parkeerbeleid. Het beleidsterrein parkeren maakt nu nog onderdeel uit van 'de goede ruimtelijke ordening'. Onder de Omgevingswet zal het parkeerdomein moeten bijdragen aan een 'goede fysieke leefomgeving'.

Samenvattend heeft de parkeernota de volgende doelen:

- 1) Formuleren van beleid en parkeernormen om het parkeren van fietsen en scooters te regelen;
- 2) Actualiseren van het laadpalenbeleid uit 2015;
- 3) Inzicht geven in de huidige parkeersituatie en relevante ontwikkelingen.

1.3 PROCES TOTSTANDKOMING PARKEERNOTA

De basis voor de nieuwe parkeernota was een niet vastgestelde parkeernota uit 2010. Om te komen tot gedragen parkeerbeleid, is tijdens het opstellen van de nieuwe parkeernota gesproken en afgestemd met verschillende stakeholders zoals inwoners, ondernemers en stakeholders binnen de gemeente.



Figuur 1: Processchema totstandkoming parkeernota

Tijdens twee informatieavonden zijn de bestaande knelpunten opgehaald bij belangenorganisaties en bewoners: op 12 november 2019 voor belangenorganisaties zoals de winkeliersverenigingen, VVN en hulpdiensten, op 19 november 2019 voor inwoners. De verslagen zijn terug te vinden in bijlage 5. In bijlage 6 is een samenvatting van de opgehaalde knelpunten per thema opgenomen.

Om tot integraal beleid te komen zijn intern vakdisciplines geraadpleegd die te maken hebben met parkeren of directe raakvlakken hebben met de uitwerking van deze nota. Daartoe zijn in oktober/november 2019 onder andere beleidsadviseurs voor ruimtelijke ordening, handhaving, openbaar groen, de wegbeheerder en economie benaderd.

1.4 LEESWIJZER

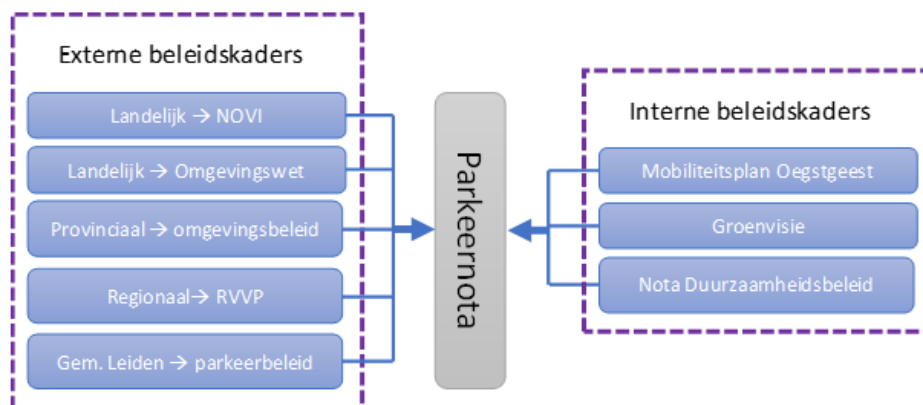
Deze nota is opgedeeld in twee delen. Deel 1 gaat in op de bestaande situatie en relevante ontwikkelingen, deel 2 gaat in op het beleid.

Hoofdstuk 2 gaat in op relevante beleidsplannen. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie. In hoofdstuk 4 beschrijft relevante trends en ontwikkelingen. Hoofdstuk 5 gaat in op monitoring. Hoofdstuk 6 gaat in op parkeernormen, hoofdstuk 7 op algemeen parkeerbeleid en hoofdstuk 8 op parkeren voor specifieke doelgroepen.

Deel 1 Informatie om tot een nieuw beleid te komen, Relevante beleidsnota's, huidige parkeersituatie en relevante trends en ontwikkelingen

2 RELEVANTE BELEIDSKADERS

Om tot actueel parkeerbeleid te komen, is gekeken naar relevante beleidsnota's, zowel intern als van andere overheden; gemeente Leiden, de provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid. Ook is afgestemd met andere ruimtelijke beleidsterreinen zoals wonen en groen om tot integraal beleid te komen. In het onderstaande schema is de samenhang met andere sectorale beleidsplannen weergegeven.



Figuur 2: overzicht externe en interne beleidskaders

2.1 EXTERNE BELEIDSKADERS

In deze paragraaf is een beknopte toelichting opgenomen van de beleidsplannen van andere overheden die samenhangen met deze parkeernota.

Landelijk beleid: NOVI – SVIR: De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat wenst dat de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050 en geeft prioriteit aan:

1. Ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Daarnaast zijn er drie afwegingsprincipes die beschreven worden:

1. Combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Het Oegstgeester beleid moet aansluiten bij deze prioriteiten en de afwegingsprincipes.

Provinciaal beleid: Omgevingsbeleid van Zuid-Holland: Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het programma beschrijft de doelen en concrete maatregelen. Voor mobiliteit heeft de provincie de volgende drie strategische doelen:

1. Op orde brengen van het mobiliteitsnetwerk, zodat mensen en goederen doelmatig de juiste plaats kunnen bereiken;
2. Verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan ruimtelijke kwaliteit;
3. Beter aansluiten van het aanbod van openbaar vervoer bij de maatschappelijke vraag.

Deze doelen hebben invloed op het parkeerbeleid van Oegstgeest.

Omgevingswet: De verwachting is dat de Omgevingswet in 2022 in werking treedt. Onder de Omgevingswet zal het parkeerdomein moeten bijdragen aan een 'goede fysieke leefomgeving'. Uiteindelijk vormt de parkeernota 2020 één van de 'lagen' die deel uitmaakt van de Omgevingsvisie die in 2021 dient te worden vastgesteld. De voor u liggende parkeernota is zodanig opgesteld dat deze past binnen de omgevingswet.

Regionaal beleid: RVVP: Oegstgeest maakt onderdeel uit van het regionale samenwerkingsverband Holland Rijnland, dat een Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) heeft opgesteld. Hierin zijn drie doelen geformuleerd:

- *Bereikbaarheid:* 'Door te werken aan een kwalitatief hoogwaardig netwerk van infrastructuur voor openbaar vervoer, fiets, auto's en vrachtverkeer moet de bereikbaarheid van werk- en woongebieden verbeteren.'
- *Ruimtelijke ordening:* 'Vervoerstromen moeten zoveel mogelijk worden gebundeld door ruimtelijke ontwikkelingen en vervoersnetwerken op elkaar aan te laten sluiten.'
- *Leefbaarheid en veiligheid:* 'Terugdringen van het aantal verkeersongevallen, reductie van de uitstoot van schadelijke gassen en aanpak van geluidsoverlast.'

Deze doelen hebben invloed op het parkeerbeleid. Onder meer doordat de meest duurzame vervoerwijze, zoals fiets en openbaar vervoer, extra worden gestimuleerd. De fiets is een goed alternatief voor de auto op korte afstand. Zowel geparkeerd als rijdend neemt de fiets minder ruimte in beslag. Hiermee ontstaan minder bereikbaarheids- en parkeerproblemen. Op dit moment is de regio bezig om een regionale strategie Mobiliteit op te stellen.

Parkeervisie 2020 – 2030 Gemeente Leiden:

In delen van Leiden die grenzen aan Oegstgeest, namelijk Leiden Bio Science Park (LBSP) en in de Vogelwijk, geldt parkeerregulering waardoor in Oegstgeest overlast ontstaat als gevolg van uitwijkgedrag door parkerende bezoekers. Gemeente Leiden heeft onlangs de parkeervisie 2020 -2030 vastgesteld. De essentie daarvan is dat het parkeerbeleid strenger wordt: tarieven voor betaald parkeren gaan omhoog en het aantal vergunningen wordt gelimiteerd. Voor Oegstgeest betekent dit concreet dat in aangrenzende gebieden de parkeerdruk mogelijk toeneemt. Voor het gebied Nieuw-Rhijnegeest Zuid en het gebied rond de Warmonderweg moet daarom worden nagedacht over het parkeerregime. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het onderwerp parkeerregulering.

2.2 INTERNE BELEIDSKADERS

In deze paragraaf is een beknopte toelichting opgenomen van de interne beleidsplannen die samenhangen met deze parkeernota.

Mobiliteitsplan Oegstgeest 2017-2027: Hoofddoelen daarin:

1. Verkeersveilig: 'niet alleen objectief, maar vooral subjectief; het gevoel dat Oegstgeest een verkeersveilige omgeving is. Dit bereiken we door het principe 'Duurzaam Veilig' te hanteren voor het categoriseren van wegen en een bijpassende vormgeving van het wegennet te realiseren.'
2. Bereikbaar: 'woon-, werk- en winkellocaties dienen voor (vracht)auto en fiets snel en betrouwbaar zijn te bereiken. De hoofdstructuren voor fiets, auto en bus zijn goed bereikbaar, aantrekkelijk en stromen goed door. Omdat we duurzame mobiliteit belangrijk vinden, is het OV goed toegerust.'
3. Leefbaar: 'de fiets en andere duurzame vervoerwijzen moeten we stimuleren en faciliteren.'

Het toevoegen van fietsparkeren in deze parkeernota draagt bij aan het stimuleren van fietsen en het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Groenvisie 2011-2015

De Groenvisie heeft als uitgangspunt het in stand houden en uitbreiden van de groenstructuur. De aanwezigheid van groen in een woonstraat verhoogt de belevingswaarde. Daarnaast zijn groen en bomen van belang bij het klimaatadaptief inrichten van woonstraten. Bij het herinrichten van een straat moet dus rekening worden gehouden met de aanwezigheid en uitbreiding van groen.

Nota duurzaamheidsbeleid 2013-2017

Duurzaamheid is als rode draad stevig verankerd in de Toekomstvisie 2020. Doelstellingen:

- Duurzaamheid integraal in het gemeentelijk beleid verankeren;
- Creëren van een duurzame werkomgeving, bedrijfsvoering en organisatie en daarin duurzaam gedrag mogelijk maken en stimuleren;
- Gemeentelijke taken duurzaam uitvoeren;
- Het verduurzamen van dagelijkse zaken, door duurzame initiatieven van en met externe partners te stimuleren.

Duurzaamheid komt in deze parkeernota bijvoorbeeld terug door de aandacht voor fietsparkeren en laadpalen.

3 HUIDIGE PARKEERSITUATIE EN KNELPUNTEN

In de loop der jaren is het autobezit in Nederland steeds verder toegenomen, hoewel die toename lijkt af te vlakken. Hierdoor, en door inbreiding- en uitbreidingsplannen, is de parkeerdruk op veel plaatsen toegenomen. Dit blijkt ook uit de tellingen die de gemeente Oegstgeest de afgelopen jaren heeft laten uitvoeren. Het gevolg is dat het voor sommige inwoners soms lastig is om dicht bij de woning/bestemming een vrije parkeerplaats te vinden. Dit geldt overigens niet specifiek voor Oegstgeest, maar voor de meeste gemeenten. In dit hoofdstuk gaan we in op de huidige parkeersituatie en op de knelpunten die zijn aangedragen tijdens de informatieavonden.

3.1 PARKEERDRUKONDERZOEK 2019

In oktober 2019 is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Het onderzoek toont aan dat er verspreid over Oegstgeest veel straten zijn met een hoge parkeerdruk, maar ook dat deze worden afgewisseld met aangrenzende straten met een veel lagere parkeerdruk. Over het algemeen kan dus binnen een redelijke loopafstand een vrije parkeerplaats worden gevonden. In bijlage 7 staat een uitgebreide toelichting over de wijze waarop het parkeeronderzoek is uitgevoerd en staan ook de resultaten. In het Mobiliteitsplan is vastgelegd wat als een redelijke loopafstand wordt gezien, gebaseerd op landelijke richtlijnen:

- Bij een parkeerdruk tot 95% een afstand van 100 m. van de parkeerplek tot de woning;
- Bij een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% een afstand van 150 m.

In Oegstgeest wordt op de meeste locaties aan deze voorwaarden voldaan. Op een aantal locaties zoals rondom de Kerckwervelaan en Frederik Hendriklaan kan aan deze uitgangspunten niet altijd worden voldaan. Hiermee kan op verschillende wijzen worden omgegaan:

- **Accepteren dat de loopafstand soms groter is dan gewenst.**
Dit is praktisch, maar leidt mogelijk tot (meer) foutparkeren;
- **Vergroten van de parkeercapaciteit.**
Hierbij moet worden getoetst of dit ten koste gaat van ruimte voor groen of spelen en moet een integrale afweging plaatsvinden;
- **Invoeren van parkeerregulering.**
Dit kan op verschillende manieren, zoals met een blauwe zone of het invoeren van een vergunningstelsel. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op mogelijkheden voor parkeerregulering.

3.2 KNELPUNTEN AANGEDRAGEN DOOR BEWONERS EN STAKEHOLDERS

Om een goed beeld te krijgen hoe de inwoners van Oegstgeest en stakeholders zoals de fietsersbond en ondernemersverenigingen de huidige parkeersituatie ervaren en welke verbeteringen zij hierin zien, is een informatieavond georganiseerd. Daarbij is gevraagd om met de gemeente mee te denken over de verschillende parkeeraspecten. De belangrijkste knelpunten, wensen en suggesties zijn hier samengevat. In bijlage 3 is het volledige verslag opgenomen.

1. **Parkeerdruk.** De grootste zorg is de parkeerdruk en de moeite die het kost om (in de buurt van de woning) een vrije parkeerplaats te vinden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties onder andere door foutparkeren.
2. **Laadpalen.** De meningen zijn verdeeld over hoe om te gaan met de toename van elektrische auto's en de openbare oplaadplaatsen. Sommigen willen een limiet in aantal oplaadparkeerplaatsen omdat de parkeerdruk al hoog is en een gereserveerde parkeerplaats voor elektrische voertuigen dit verhoogt. Anderen vinden dat het elektrische vervoer moet worden gestimuleerd en gefaciliteerd door voldoende oplaadlocaties aan te bieden.
3. **Fietsparkeren.** Het aantal plaatsen waar fietsen gestald kunnen worden, met name in het centrum, wordt als onvoldoende ervaren. Meer parkeerplaatsen voor fietsen betekent ook dat mensen sneller de fiets zullen nemen.
4. **Vrachtwagenparkeren en bevoorrading.** Tot slot is ook het vrachtwagenparkeren in het dorp een veel genoemd knelpunt. Het parkeren wordt liever gezien buiten het dorp. Voor de logistieke bevoorrading ziet men graag dat wordt overgegaan op een logistieke hub met bevoorrading via kleinere en schonere voertuigen.

3.3 KNELPUNTEN VANUIT ANDERE GEMEENTELIJKE DISCIPLINES

De vigerende parkeernota wordt intern door meerdere disciplines gebruikt. Daarbij is gebleken dat de oude nota onvolledig is of niet op de juiste manier kan worden toegepast.

Parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen: In bestemmingplannen legt de gemeente vast hoe we de beschikbare ruimte willen gebruiken. In alle bestemmingplannen is vastgelegd welke ruimte beschikbaar is voor verkeer en hieronder valt ook parkeren. Daarvoor zijn parkeernormen opgenomen, maar niet voor alle typen woningen en functies. Dat leidt soms tot onduidelijkheid. Dit is opgelost door de parkeernormen voor alle functies in deze nota op te nemen.

Handhaving door BOA's: Handhaving op parkeren is noodzakelijk om overlast en verkeersonveiligheid te voorkomen. Hierbij is het plaatsen van begrijpelijke, zichtbare bebording en markering een belangrijke voorwaarde. Parkeerovertredingen komen regelmatig voor en leiden vaak tot irritatie en overlast bij andere weggebruikers en omwonenden. Zowel de politie als de BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaar) kunnen hierop handhaven, maar feitelijk is deze taak overgedragen aan de BOA's.

Groen bij herinrichting: Bij de herinrichting van bestaande situaties ontstaan vaak dilemma's tussen groen en parkeren. Vaak is sprake van een hoge parkeerdruk en wil de omgeving groen inruilen voor parkeren. In het groenbeleidsplan wordt echter gestreefd naar meer groen. Ook om de ruimtelijke omgeving meer klimaatadaptief in te richten, is de komst van meer parkeerplaatsen niet wenselijk. Verderop in deze nota is aangegeven hoe we hier mee omgaan.

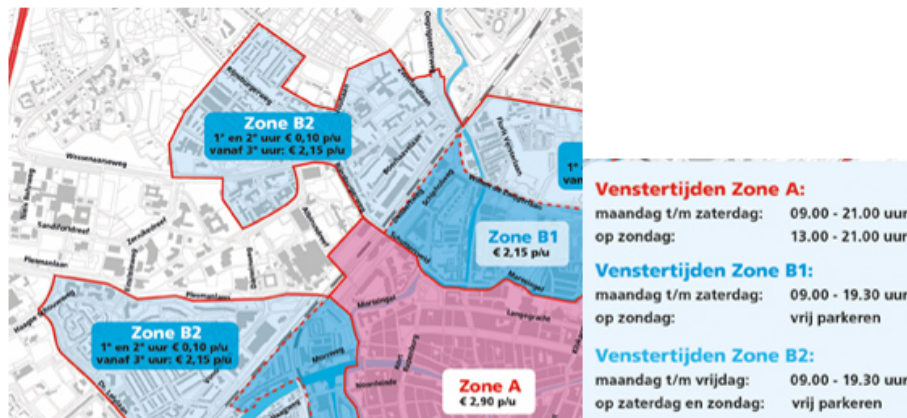
3.4 PARKEERREGULERING

In het Mobiliteitsplan 2017-2027 staat benoemd dat Oegstgeest een gastvrije gemeente wil zijn voor inwoners en bezoekers. Het onbetaald parkeren in geheel Oegstgeest is daar een voorbeeld van. Als de parkeerdruk op bepaalde plaatsen onacceptabel hoog wordt en het niet mogelijk of onwenselijk is om voldoende extra parkeerplaatsen te realiseren, dan is parkeerregulering een optie. Dit is op drie plaatsen gedaan met blauwe zones en ontheffingen voor de bewoners. Deze zones liggen op de Kempenerstraat/Terweeplein/Geversstraat, Lange Voort en bij het gemeentehuis. De eerste twee gelden van maandag tot en met zaterdag, die bij het gemeentehuis van maandag tot en met vrijdag.

Door het strengere parkeerbeleid in Leiden, waar wel sprake is van betaald parkeren, neemt mogelijk in de aangrenzende gebieden in Oegstgeest de parkeerdruk toe. Figuur 5 toont de betaalde zones van Leiden op dit moment. Het betaald parkeren lijkt te zorgen voor een 'waterbedeffect'. Wij ontvangen geluiden dat bezoekers gratis parkeren in Oegstgeest om vervolgens elders naar toe te fietsen. Dit speelt momenteel rondom LBSP en de Warmonderweg. Als de parkeerproblemen hier verder toenemen, dan kan overwogen worden om een vorm van, al dan niet betaald, gereguleerd parkeren in te voeren voor deze specifieke gebieden.

Gemeente Leiden heeft begin 2020 een nieuwe Parkeervisie vastgesteld. De essentie daarvan is dat het parkeerbeleid in Leiden strenger wordt. De kans dat hierdoor de parkeerdruk in Oegstgeest toeneemt, is reëel.

Overigens is er binnen onze gemeentegrenzen wel degelijk betaald parkeren, maar dat is op eigen terrein en dus niet op de openbare weg, namelijk bij Corpus. Ook is de universiteit Leiden voornemens om op het Oegstgeester deel van LBSP een vorm van betaald parkeren te hanteren voor bezoekers, in de centrale parkeergarage die daar moet komen, ook hier op eigen terrein.



Figuur 5 Betaald parkeren in Leiden nabij gemeente Oegstgeest (bron: gemeente Leiden)

Voor- en nadelen van parkeerregulering

Niet alleen de wens om de parkeerdruk te verlagen kan een reden zijn om verdergaande parkeerregulering met vergunninghoudersparkeren te overwegen. Andere redenen kunnen zijn:

- 1) De wens om sturend parkeerbeleid te voeren;
- 2) De wens om flexibeler met parkeernormen om te gaan en nieuwe woningen zonder of met een gering aantal parkeerplaatsen mogelijk te maken.

Vergunninghoudersparkeren is hiervoor een voorwaarde. Woningen zonder parkeerplaatsen realiseren klinkt wellicht vreemd, maar er komen steeds meer voorbeelden van bouwplannen in en rond stadscentra waar weinig of geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd en de bewoners ook niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Het grote voordeel is dat het bepaalde bouwplannen fysiek inpasbaar of financieel haalbaar maakt. Ook maakt het meer programma en sterkere stedelijke verdichting mogelijk.

Aan vergunninghoudersparkeren zitten echter ook grote nadelen, die deels al genoemd zijn:

- 1) Het kan voor parkeeroverlast zorgen in de aangrenzende gebieden waar geen vergunninghoudersparkeren geldt, het eerder genoemde waterbedeffer;
 - 2) Het vraagt veel ambtelijke inzet voor administratie, handhaving en bezwaarafhandeling, naar schatting 1 fte.

Overigens hoeven er voor de burger geen kosten aan verbonden te zijn. Het staat de gemeente vrij om de tarieven te bepalen. Bijvoorbeeld per huishouden de eerste vergunning gratis, de tweede tegen kostprijs en een derde tegen een hogere prijs.

3.5 HANDHAVING

Handhaving is nodig voor de naleving van de regels en zodoende het tegengaan van onveilige situaties en overlast. Hierbij is het van belang dat de (parkeer)bebording duidelijk aangeeft wat de bedoeling is. Dit voorkomt discussies over een overtreding. Daarnaast worden overtredingen vaak bewust gemaakt omdat men niet bereid is om wat verder te lopen. Overlast door foutparkeren is dan ook meerdere keren genoemd tijdens de informatieavond. Het fysiek onmogelijk maken van foutparkeren, door bijvoorbeeld paaltjes en hekjes te plaatsen, heeft niet de voorkeur. Dit wordt daarom alleen toegepast als het echt dringend is gewenst vanwege veiligheid of verkeershinder.

In verband met prioritering van de inzetbare uren, wordt er regelmatig gehandhaafd in de blauwe zone, maar in de woonwijken slechts naar aanleiding van een melding op een specifieke locatie. Het handhaven van parkeerovertredingen vergt veel tijd en andere handhavingstaken leiden hieronder. Als het wenselijk is om in de toekomst in de hele gemeente structureel te handhaven op parkeerovertredingen, dan zal daarvoor de personele capaciteit moeten worden uitgebreid met naar schatting 2 fte.

4 ONTWIKKELINGEN EN TRENDS

De volgende trends en ontwikkelingen zijn van invloed op het parkeerbeleid.

Toenemend voertuigbezit

Het gemiddelde autobezit per huishouden is in Oegstgeest tussen 2000 en 2019 toegenomen van 0,93 naar 0,98. Op straat vertaalt zich dat in een toename van de parkeerdruk. Ook is het scooterbezit en gebruik van bakfietsen sterk toegenomen.

	Oegstgeest				
	Inwoners	Huishoudens	Personenauto's	Personenauto's / inwoners	Personenauto's / huishouden
2000	20.785	8.609	8.042	0,387	0,934
2010	22.597	9.753	9.479	0,419	0,972
2019	24.426	10.657	10.494	0,430	0,985

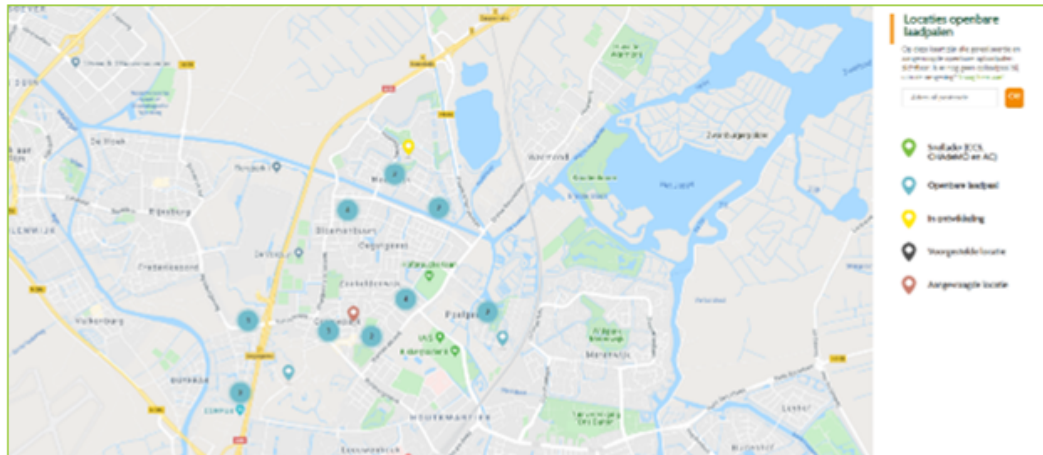
Tabel 1 Toename inwoners en het aantal personenauto's in Oegstgeest

Toename elektrische auto's

De rijksoverheid heeft met een enorme financiële impuls de afgelopen jaren de aanschaf en het gebruik van elektrische auto's bevorderd. Dit leidde landelijk tot een toename van 40 duizend volledig elektrische auto's eind 2018 tot 110 duizend eind 2019. De groei is overigens tijdelijk sterk afgenomen door soberder subsidies vanaf 1 januari 2020. Het aantal elektrische auto's in Oegstgeest is niet bekend, dat wordt nog niet bijgehouden door het CBS. Om het elektrisch rijden te faciliteren, zijn oplaadvoorzieningen nodig. Wie dat kan, laadt op eigen terrein want dat is praktisch en goedkoop.

Voor wie dat niet kan, lag en ligt er een rol bij de overheid. Door de beperkte actieradius en laadsnelheid van de eerste elektrische auto's, en door het beperkte aantal laadpalen in Nederland, was een laadpaal op loopafstand van de woning noodzakelijk. Daarom hebben wij als gemeente gezorgd voor openbare oplaadplekken, die zijn gereserveerd voor elektrische voertuigen. De verwachting is dat dit een tijdelijke situatie is, omdat elektrische auto's geleidelijk een groter bereik krijgen en steeds sneller kunnen opladen en over enkele jaren gewoon bij de 'pomp' kunnen gaan 'tanken'. Ook ontstaat er een steeds groter netwerk van (snel)laadvoorzieningen van commerciële partijen zoals Shell, McDonalds, Fastned en Van der Valk. Om concurrentievervalsing te voorkomen, moeten de openbare oplaadplaatsen die wij tot nu toe gratis ter beschikking stelden, wellicht worden beprijsd. Wie niet op eigen terrein kan opladen en nog geen laadpaal heeft binnen een afstand van hemelsbreed 200 meter van de woning of werkplek, kan een laadpaal aanvragen.

Er zijn nu 27 openbare laadpalen in Oegstgeest, met elk twee aansluitingen. Als een laadpaal veel gebruikt wordt, dan kan een tweede parkeerplaats worden gereserveerd voor opladen. Op enkele locaties in Oegstgeest zijn meer dan twee parkeerplaatsen gereserveerd doordat een tweede laadpaal is gerealiseerd, bijvoorbeeld langs de Lijtweg en de Jac. P. Thijssestraat. Dit heeft tot gevolg dat in woonstraten steeds meer parkeerplaatsen gereserveerd worden voor het opladen van elektrische voertuigen, waardoor andere voertuigen hier niet kunnen parkeren. Dit heeft tot gevolg dat de parkeerdruk in woonstraten, en de weerstand tegen laadpalen, toeneemt. Daarnaast zorgt vraagvolgend laadpalenbeleid in woonstraten voor een verrommeling van de openbare ruimte. Deze nadelen zullen worden meegenomen in het beleid voor laadinfrastructuur, dat momenteel separaat wordt uitgewerkt. Uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) volgt dat iedere gemeente wordt geacht voor einde 2020 een integrale visie op laadinfrastructuur te ontwikkelen waarin onder meer snellaad-locaties worden aangewezen. De 'uitrol' van deze laadinfrastructuur dient te worden geborgd in de Regionale Energiestrategie (RES).



Figuur 3 Oplaadpunten gemeente Oegstgeest 2021 (bron: openbaarladen.nl)

Toename fietsen

Ruim een kwart van alle verplaatsingen in Nederland gaat per fiets. Sinds 2005 zijn de afgelegde fietskilometers in Nederland met ongeveer 12% toegenomen. Dit komt door de groei van het aantal mensen dat fietst en door de toegenomen mobiliteit per persoon.¹ Het fietsgebruik in Oegstgeest is hoog: 45 procent pakt voor een afstand kleiner dan 7,5 km de fiets.² Het ligt in de verwachting dat dit nog sterk toeneemt; gemeente Leiden gaat uit van een toename van het aantal fietsers met 40 procent tot 2030. In deze cijfers is nog geen rekening gehouden met de effecten van Corona voor het fietsgebruik!

Daarnaast is het gebruik van de elektrisch fiets steeds populairder voor woon-werkverkeer. Hierdoor kan steeds gemakkelijker een grotere afstand met de fiets worden afgelegd. Een aandachtspunt daarbij is dat die door hun gewicht en het vaak grote stuur, niet altijd boven in een dubbellaags fietsrek passen.

Door de groei van het gebruik van allerlei typen fietsen en scooters neemt de fietsparkeerdruk bij voorzieningen en winkelgebieden toe. Wanneer fietsparkeerplaatsen niet te realiseren zijn binnen de beschikbare ruimte, kan worden overwogen om hiervoor een autoparkeerplaats te gebruiken.

Klimaatbestendige inrichting

Het aantal fikse buien neemt steeds meer toe in Nederland. De riolering moet dan gedurende een korte periode veel water afvoeren. Bij overbelasting blijft water op straat staan. Om deze piekmomenten zo goed mogelijk op te vangen, worden verschillende maatregelen genomen zoals tijdelijke waterberging of verharding vervangen door groen.

Juist deze laatste maatregel is moeilijk realiseerbaar op plekken waar sprake is van een hoge parkeerdruk. Daarvoor zullen keuzes moeten worden gemaakt. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toepassen van minder verharding op hetzelfde oppervlak.

1) Fietsfeiten – KiM 2018

2) Zorgatlas, <https://www.volksgezondheidenzorg.info/sport/sportopdekaart/bewegnormen-en-wekelijkse-sporters#node-fietsgebruik-gemeente>



Figuur 4 voorbeelden van klimaatbestendig inrichten

Autodelen

Het fenomeen van autodelen is volop in ontwikkeling. Ongeveer 20 jaar geleden kwam het op via commerciële aanbieders, waarvan Greenwheels de bekendste is. Inmiddels bestaat er ook het semi-privaat autodelen, waarbij een particulier een auto te huur aanbiedt via platforms zoals SnappCar. In Oegstgeest neemt dit nog geen hoge vlucht, maar er moet zeker nog worden gekeken naar de praktische en juridische haken en ogen die er aan zitten.

De commerciële aanbieders wijzen overigens steevast op de vermeende voordelen van deelauto's – minder autobezit en minder autogebruik – maar de realiteit is dat zelfs in Amsterdam, dat hierin enorm voorop loopt en grootschalig inzet op autodelen, niets concreets bekend is over deze effecten. Als een bouwplan voorziet in deelauto's is dat dus nog niet automatisch een reden om af te wijken van de parkeereis.

Op dit moment zijn er in Oegstgeest vijf locaties waar een deelauto van Greenwheels geparkeerd staat: Mauritslaan, Marelaan, Papaverlaan (winkelcentrum Lange Voort), Jac. P. Thijsselaan en de Morsebellaan. Deze parkeerplaatsen zijn voorzien van een bord E04 inclusief onderbord met de tekst: *Autodate*.

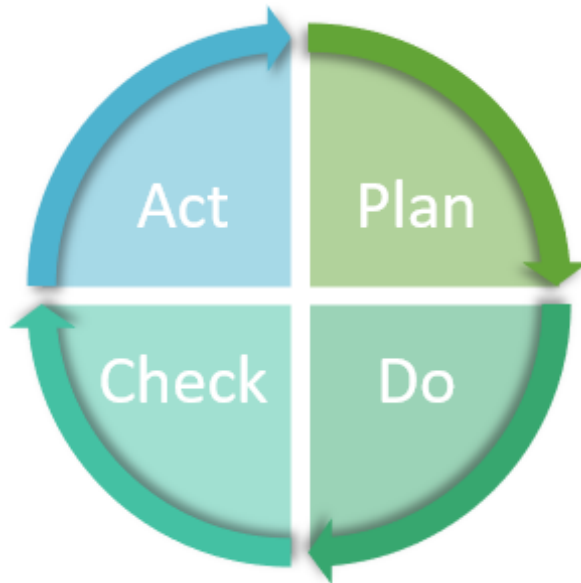


Op steeds meer plaatsen in Nederland werken deelauto-aanbieders met 'freefloating', waarbij de auto's overal binnen een bepaalde buurt geparkeerd mogen worden. Ze kunnen tegenwoordig immers eenvoudig worden gevonden met een App.

Het beleid voor autodelen moet, los van deze parkeernota, worden geëvalueerd en mogelijk worden bijgesteld.

5 MONITORING

Om de doelmatigheid van het gevoerde beleid te toetsen en waar nodig te kunnen bijstellen, moet af en toe de parkeersituatie worden gemonitord. Hiermee volgen we een proces van continue kwaliteitsverbetering (zie figuur 6).



Figuur 6 Deming cirkel van kwaliteitsverbetering

Actuele en betrouwbare gegevens zijn onmisbaar bij het nemen van (beleids)beslissingen op het gebied van parkeren. Het parkeeronderzoek van 2019 geeft een objectief beeld van de parkeersituatie in Oegstgeest. Daarnaast is de input vanuit de bewoners en andere stakeholders meegenomen bij het opstellen van de beleidspunten in deel 2. In de komende periode zal moeten blijken welke effecten die met zich meebrengt. Ook actuele zaken zoals de gevolgen van de uitbraak van het COVID-19 virus zijn niet te voorspellen maar hebben wel invloed op ons verplaatsingsgedrag. Door komende jaren parkeeronderzoeken te doen, trends en ontwikkelingen rondom parkeren te blijven volgen en de ervaring van de inwoners op te halen, kan worden bepaald in hoeverre het gevoerde parkeerbeleid het beoogde effect oplevert. Daarnaast is het voor specifieke gebieden en bouwplannen zinvol om kleinere aanvullende parkeeronderzoeken uit te voeren.

Deel 2 Parkeerbeleid, parkeernormen en eisen aan parkeervoorzieningen

Om de wijzigingen in het beleid duidelijk te maken, hanteren we naast de toelichting onderstaande tabel.

Parkeernota 2004: Bestaand beleid zoals vastgesteld in de parkeernota 2004.
Reden wijziging:
Nieuw parkeerbeleid: Nieuwe parkeerbeleid. Een verandering of toevoeging.

6 PARKEERBELEID EN PARKEERNORMEN

Het belangrijkste aspect van parkeerbeleid is parkeren bij nieuwbouw omdat daar een wettelijke taak voor de gemeente ligt. Nieuwe ontwikkelingen moeten op eigen terrein zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, volgens de door de gemeente vastgestelde parkeernormen. Vervolgens moet de gemeente bouwplannen daarop toetsen. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe deze normen worden toegepast.

Parkeernota 2004: <ul style="list-style-type: none"> In ruimtelijke plannen (nieuwbouw/verbouw/herontwikkeling) op verschillende schaalniveaus het parkeren goed op elkaar afstemmen.
Reden wijziging: Beleid is te ruim genomen/vaag
Nieuw parkeerbeleid: <ul style="list-style-type: none"> Voor nieuwbouw/verbouw/herontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen en de benodigde berekening zoals nader toegelicht in dit hoofdstuk en in de bijlagen 1 tot en met 4.

6.1 HOOGTE PARKEERNORMEN AUTO'S

De resultaten van de parkeerdrukmeting in bijlage 7 laten zien dat de parkeernormen die in het verleden zijn gehanteerd, heden ten dage te laag zijn. Dit uit zich in een hoge bezettingsgraad. In de loop der tijd zijn de toe te passen parkeernormen volgens de richtlijnen van de CROW behoorlijk opgehoogd. Wel is er behoefte om per functie of type woning en voor meer typen woningen een aparte norm te hanteren. Dat was tot nu toe onvoldoende uitgewerkt, waardoor voor bijvoorbeeld een appartement soms dezelfde parkeernorm geldt als voor een vrijstaande woning terwijl in de praktijk blijkt dat voor een vrijstaande woning een hogere norm moet worden gehanteerd.

De wijze waarop we de parkeernormen voor Oegstgeest bepalen, blijft hetzelfde: we hanteren het **gemiddelde** van de range die de actuele CROW-publicatie (CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' van december 2018) aangeeft en beschouwen geheel Oegstgeest als '**rest van de bebouwde kom**'. Als stedelijkheidstype, geldt op basis van de adrestdichtheid '**sterk stedelijk**'.

Een (te) hoge parkeernorm beperkt door het ruimtegebruik het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden en kan het lastig maken om sociale en middeldure woningen te kunnen realiseren. In het recente verleden is voor sociale woningen in Oegstgeest aan de Rijn daarom de parkeernorm verlaagd, wat voornamelijk niet tot problemen leidt.

<p>Parkeernota 2004: De parkeernorm is het gemiddelde van de bandbreedte volgens richtlijnen CROW, bij stedelijkheidstype matig stedelijk.</p>
<p>Reden wijziging: Normen zijn soms te ruim en te vaag</p>
<p>Nieuw parkeerbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De parkeernorm is het gemiddelde van de bandbreedte volgens richtlijnen CROW, bij stedelijkheidstype sterk stedelijk;

6.2 REDUCTIE PARKEERNORMEN

Diverse omstandigheden kunnen er voor zorgen dat de parkeerbehoefte bij een nieuwe ontwikkeling lager uitpakt. Redenen om een reductie op de parkeereis toe te passen, zijn:

1. Er is sprake van functiemenging (wonen/werken) met gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen;
2. Er worden goede fiets(parkeer)voorzieningen aangeboden, te bepalen met de kwaliteitseisen in §6.4.

Reductie parkeereis door gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen

Daar waar binnen een redelijke loopafstand van openbare parkeervoorzieningen diverse functies in een gebied aanwezig zijn – bijvoorbeeld kantoren en woningen – bestaat de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Op verschillende momenten van de dag wordt een parkeervoorziening door meerdere functies gebruikt. Door dit dubbelgebruik kan een reductie op de parkeereis worden toegepast. Die reductie kan aanzienlijk zijn bij een gunstige mix van functies. De reductie, of beter gezegd het optimale benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt bepaald met aanwezigheidspercentages, die zijn opgenomen in bijlage 5.

Centrale parkeervoorzieningen waarbij is geregeld dat diverse bouwplannen/functies naar rato van de overeengekomen parkeereis daarvan gebruikmaken, hebben voordelen ten opzichte van de situatie dat elk bouwplan in zijn eigen (in pandige) parkeervoorziening voorziet en zijn essentieel voor het bereiken van stedelijke verdichting met een kwalitatief hoogwaardige en aantrekkelijke leefomgeving. Voordelen:

- Per saldo zijn minder plaatsen nodig;
- Optimale benutting van de parkeervoorzieningen;
- Parkeren op enige afstand ontmoedigt het autogebruik en bevordert zo indirect het lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer;
- Slechts 1 entree naar een centrale parkeervoorziening, in plaats van elk bouwplan zijn eigen garage of parkeerterrein met entree. Dit draagt bij aan de leefkwaliteit van het gebied en met name de kwaliteit van de plint van de bebouwing;
- Een centrale parkeergarage kan eenvoudiger, goedkoper en toekomstbestendiger worden uitgevoerd dan een in pandige garage als onderdeel van een gebouw, vooral als voor een modulaire constructie wordt gekozen;

- In een centrale parkeervoorziening is het efficiënter om gedeelde voorzieningen zoals deelauto's, deelfietsen en oplaadvoorzieningen aan te bieden en om ruimte te bieden voor het parkeren van scooters, fietsen en motoren.

Een voorwaarde is wel dat er eisen worden gesteld aan de parkeervoorziening om tot een aantrekkelijke oplossing te komen met de gewenste kwaliteit en uitstraling en eventuele voorzieningen zoals het aanbieden van deelfietsen.

Overigens is er momenteel, buiten Leiden Bio Science Park, geen zicht op (her)ontwikkelingen waar sprake is van een gezamenlijke parkeervoorziening. Gezien de voordelen ervan kan het als aandachtspunt worden meegenomen bij de actualisatie van bestemmingsplannen.

6.3 PARKEERNORMEN FIETS EN SCOOTERS

Het doel van het introduceren van deze normen is meerledig:

- Het bevorderen van fietsgebruik en de concurrentiepositie van de fiets;
- Nieuwbouw en transformatieprojecten voorzien van voldoende en goede parkeervoorzieningen voor fiets en scooter;
- Bijdragen aan een aantrekkelijk straatbeeld en goede toegankelijkheid ;
- Het verminderen van het risico op diefstal, vandalisme en beschadigen van fietsen en scooters.

De normen hebben betrekking op nieuwbouw en herontwikkeling. Dat neemt niet weg dat ook in bestaande situaties het parkeren van fietsen, scooters en bakfietsen beter moet worden geregeld. Dat geldt bijvoorbeeld voor de winkelgebieden en bij bushaltes. De parkeernormen voor fietsen bij niet-woonfuncties zijn bindend/afdwingbaar in tegenstelling tot die voor scooters of fietsen bij woonfuncties. Voor de laatste twee zijn daarom richtlijnen opgesteld. De mate waarin een ontwikkeling aan die richtlijnen voldoet, kan worden meegewogen als reductiefactor bij de uiteindelijke parkeereis of eventuele vrijstelling daarvan. Ook kan dit worden meegewogen als een ontwikkeling niet past binnen de bestaande bestemming.

Beleid

Om bouwplannen te kunnen toetsen aan de fietsparkeernormen of -richtlijnen, verwijzen we in bestemmingsplannen naar voorliggende nota.

1. Fietsparkeernormen (eis) voor niet-woonfuncties

Niet-woonfuncties zijn bijvoorbeeld horeca, kantoren en bedrijven of sportcentra. De van toepassing zijnde normen, zoals weergegeven in bijlage 2, zijn overgenomen uit CROW-publicatie 291 'Leidraad fietsparkeren'.

Parkeernota 2004: -
Nieuw parkeerbeleid: <ul style="list-style-type: none"> • De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn bindend en bepalen het minimale aantal fietsparkeerplekken voor niet-woonfuncties; • Initiatiefnemers/projectontwikkelaars zijn verplicht het vereiste aantal fietsparkeerplekken in principe op eigen terrein te realiseren.

Het Bouwbesluit staat niet toe dat gemeenten extra eisen stellen aan stallingsruimte voor niet-woonfuncties en woningen. We hanteren daarom niet-bindende aanbevelingen voor een goede kwaliteit van de stallingen om te zorgen voor goede toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

2. Richtlijnen fietsparkeren bij woonfuncties

Het Bouwbesluit 2012 schrijft een individuele (fietsen-)berging bij nieuwbouw van woningen voor van minimaal 5 m². Het Bouwbesluit biedt gemeenten de mogelijkheid voor gelijkwaardige oplossingen, maar staat niet toe deze af te dwingen.

Parkeernota 2004: -
Nieuw parkeerbeleid: <ul style="list-style-type: none"> • De gemeente Oegstgeest heeft, in elk geval voor appartementen, voorkeur voor het realiseren van een gezamenlijke stalling in plaats van individuele (fietsen) bergingen;

- De parkeerbehoefte wordt bepaald met de tabel, op basis van het aantal vierkante meters gebruiksoppervlak;
- Aanvullend is voor bezoekers van woningen minimaal 0,25 fietsparkeerplek per woning nodig. Bij studentenwoningen is dat 1,0. De bezoekersparkeerplaatsen worden doorgaans buiten nabij de ingang gerealiseerd;
- Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar er moeten per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn. Daarnaast is goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging en stelt het Bouwbesluit eisen aan het beheer van de stalling;
- Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Aantal fietsen per woning bij gezamenlijke stalling

Woonoppervlakte	Aantal fietsen	Oppervlakte m ²
< 50 m2	2	4,1 (haaks)
50 – 75 m2	3	5,8 (haaks)
75 – 100 m2	4	7,3 (45°)
100 – 125 m2	5	8,4 (45°)
> 125 m2	6	9,5 (45°)

3. Richtlijnen scooterparkeren voor alle functies

Het gebruik van de scooter (snorfietsen en bromfietsen) is sterk toegenomen. In Oegstgeest groeide het scooterbezit van 635 in 2007 naar 1435 in 2019, ruim 0,13 per huishouden (Bron: CBS). Met die groei is ook de behoefte aan parkeerplekken voor scooters sterk toegenomen, zowel bij woningen als andere functies. De impact van geparkeerde scooters is soms groot en goed zichtbaar.

Om bij nieuwbouw, herontwikkeling en herinrichting van de openbare ruimte te zorgen voor voldoende parkeerruimte, zijn ook voor de scooter parkeernormen ontwikkeld. Op basis daarvan bepalen we de parkeerbehoefte voor scooters. Deze passen we op dezelfde wijze toe als de normen voor fietsparkeren. De normen voor scooterparkeren zijn niet bindend. We geven deze normen mee als advies in de vorm van richtlijnen.

Voor het parkeren van scooters zijn geen CROW-kencijfers. De kencijfers zijn afgeleid van de kencijfers die gemeente Amsterdam in haar Fietsnota 2018 heeft opgenomen. De parkeernorm bij woningen is gebaseerd op het gemiddelde scooterbezit per woning in Oegstgeest. Aan de bestemmingskant bepalen we de parkeernorm op basis van de verhouding tussen fiets- en scootergebruik in de 'modal split' (de verdeling tussen vervoerwijzen: auto, fiets, snor/bromfiets, lopen, openbaar vervoer).

Parkeernota 2004: -
Nieuw parkeerbeleid: <ul style="list-style-type: none"> • De richtlijnen voor scooterparkeren zijn niet-bindend; • De parkeerbehoefte bij woningen is gebaseerd op het gemiddelde scooterbezit per woning in Oegstgeest, 0,13; • De parkeerbehoefte voor overige functies wordt bepaald op basis van de kencijfers in bijlage 3; • De parkeervoorzieningen komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij een andere oplossing wordt overeengekomen; • Bij appartementen heeft een gezamenlijke stalling de voorkeur; • Stallingen voldoen, naast de wettelijke minimumeisen, aan de in §5 beschreven kwaliteitseisen; • In de openbare ruimte worden met markering aangewezen parkeerplaatsen voor scooters en bakfietsen gerealiseerd, zo mogelijk met een (lage) beugel als vastbindmogelijkheid.

4. Parkeren bijzondere fietsmodellen en elektrische fietsen

Het aantal bijzondere fietsen, zoals bakfietsen, mandfietsen en driewielers groeit snel. Hetzelfde geldt voor elektrische fietsen. Tot op heden wordt in het algemeen weinig of geen rekening gehouden met

deze bijzondere fietsen als het gaat om parkeren. Daarom de volgende aanbevelingen en uitgangspunten bij aanleg of aanpassing van fietsparkeervoorzieningen:

- Bij de realisatie van fietsenstallingen moet, indien gebruik wordt gemaakt van (dubbellaags) rekken, rekening worden gehouden met het feit dat elektrische fietsen vaak niet passen in de onderste laag en (te) zwaar zijn om in de bovenste laag te zetten. Oplossingen:
 - o Elektrische fietsen worden los geparkeerd;
 - o De fietsenrekken, of een deel daarvan, zijn geschikt voor zware fietsen/hoge sturen.
- Bij parkeren op maaiveld worden meestal uitsluitend fietsparkeervoorzieningen toegepast die slechts geschikt zijn voor 'gewone' fietsen. Bakfietsen en scooters staan daar vaak zodanig tussen, dat ze twee plaatsen in beslag nemen. Oplossing:
 - o Naast de fietsparkeervoorziening voor reguliere fietsen, een ruimte markeren voor het parkeren van afwijkende fietsen en scooters;
 - o Haaks daarop een beugel aanbrengen, als vastbindmogelijkheid.

5. Kwaliteitseisen stallingen

De aanwezigheid van een fietsenstalling op zich is geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Het succes van een stalling hangt sterk af van de aantrekkelijkheid ervan, die wordt bepaald door kwaliteit, de toegankelijkheid en het comfort ervan.

Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid per fiets vaak een rol: bijvoorbeeld een moeizaam openende toegangsdeur, te steile hellingbaan of te steile trap met fietsgoot of lastig te nemen bochten. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de parkeerplekken beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen en hoe stabiel gebruikers hun fiets kunnen parkeren in de voorziening

De Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6) gaat uitgebreid in op de kwaliteitseisen voor fietsenstallingen. Hieronder staan de belangrijkste kwaliteitseisen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar ('s avonds en 's nachts goed verlicht) en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming;
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, bakfietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22% ; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm;
- Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden (zie verder de 'Leidraad Fietsparkeren') (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, p. 77);
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een makkelijk te bedienen drukknop of chipkaartlezer;
- Voor bestemmingen voor kinderen gelden andere of extra eisen, waarin rekening gehouden wordt met het feit dat ze kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap;
- Om een goede toegankelijkheid voor mensen met een beperking te bevorderen wordt aanbevolen de richtlijnen van het Handboek Toegankelijkheid (Handboek voor toegankelijkheid, over de ergonomie van buitenruimten, gebouwen en woningen, M. Wijk, 2013) te gebruiken.

Inrichting en bruikbaarheid

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- De route in en vanuit de stalling naar de bestemming is logisch, snel en eenvoudig. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera) toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.

- Stallingssystemen voldoen aan de eisen van 'Fietsparkeur' (zie www.fietsparkeur.nl voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm;
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplekken bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgangpad is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten;
- Minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
- Minimaal 15% van de plekken is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm) (Percentages ontleend aan 'Buitenmodel fietsen in station stallingen', p. 8 (CROW Fietsberaad, juni 2016);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gesteld;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers;
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 75 cm breed x 180 cm lang;
- Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van rookgassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloei- en stofdichtheid).

6.4 JURIDISCHE VERANKERING

Eisen en wensen over parkeren moeten worden vastgelegd in het bestemmingsplan, of het bestemmingsplan moet naar voorliggende parkeernota verwijzen. Het is wenselijk dat het nieuwe parkeerbeleid direct voor alle bestemmingsplannen geldt. Dat wordt geregeld met een nieuw paraplu-bestemmingsplan dat parallel met deze parkeernota wordt opgesteld.

Zowel door initiatiefnemers als door de gemeente kunnen met inachtneming van het voorgaande nieuwe ontwikkelingen worden getoetst op het aantal benodigde parkeerplaatsen. De parkeernormen zijn verder uitgewerkt en opgenomen in bijlage 5. De werkwijze is dan globaal als volgt:

- 1) Voor een nieuwe ontwikkeling wordt per functie de parkeerbehoefte berekend. De initiatiefnemer moet daartoe de nodige informatie, zoals type woningen, doorgeven;
- 2) Als dubbelgebruik mogelijk is, bijvoorbeeld als een parkeerplaats overdag wordt gebruikt voor winkelbezoek en 's avonds door bewoners, dan wordt de berekende parkeerbehoefte hierop aangepast door het toepassen van een reductiefactor op basis van aanwezigheidspercentages. Niet-openbare parkeervoorzieningen blijven daarbij buiten beschouwing. De gemaakte keuzes worden gemotiveerd;
- 3) Indien van toepassing, moet juridisch zijn geregeld dat een parkeerplaats is gekoppeld aan een woning en dat ook in de toekomst blijft.

7 ALGEMEEN PARKEERBELEID

7.1 PARKEREN VERSUS OPENBAAR GROEN EN KLIMAATBESTENDIGHEID

De verwachting is nu dat door klimaatverandering het aantal piekbuien fors zal toenemen. De huidige riolering is hier niet op berekend, waardoor de kans op overstromingen in de stedelijke gebieden groter wordt. Dit houdt in dat het toevoegen van verhard oppervlak niet wenselijk is, omdat het riool daardoor nog meer wordt belast. Door de parkeervakken klimaatadaptief in te richten kan dit deels worden voorkomen. Bij herbestrating moet de wens om het verhard oppervlak te beperken, worden meegenomen. De uitkomsten van de klimaatstresstest worden hierin meegewogen.

Door bewoners wordt soms voorgesteld bestaand groen om te bouwen tot parkeervak. Gezien de gewenste verduurzaming van de openbare ruimte en de nadrukkelijk wens om deze klimaatadaptief in te richten, is dit niet wenselijk. Bij groen dat geen onderdeel uitmaakt van de ecologische verbindingzone, zal per situatie moeten worden bekeken of het realiseren van parkeervakken ten koste van dit groen acceptabel is. Afwegingsfactoren hierbij zijn de hoogte van de parkeerdruk, de (belevings)waarde van

het groen conform de groenkaart, andere oplossingsmogelijkheden, mogelijkheden voor het elders compenseren van groen en ruimtelijke argumenten.

Bij verkoop van snippergroen aan particulieren zal ook gekeken moeten worden naar de potentiële parkeermogelijkheden op dat desbetreffende groenstrookje. In situaties waar sprake is van een hoge parkeerdruk hanteert de gemeente het uitgangspunt dat snippergroen niet verkocht wordt. Zo kan dit snippergroen in de toekomst aangewend worden voor het realiseren van extra parkeerplaatsen. Dit beleid is opgenomen in het vastgestelde beleid voor snippergroen. Wel is het praktisch om te definiëren wat onder een hoge parkeerdruk wordt verstaan: een parkeerdruk van 85% of hoger.

Parkeernota 2004:

In situaties met een hoge parkeerdruk: snippergroen niet verkopen als de ruimte aangewend kan worden voor het realiseren van parkeerplaatsen.

Reden wijziging:

De huidige omschrijving is onvoldoende gericht op het klimaatadaptief inrichten van de openbare ruimte.

Nieuw parkeerbeleid:

- Bij herbestrating wordt onderzocht of het verhard oppervlak kan worden gereduceerd, of de waterdoorlatendheid kan worden vergroot, ten gunste van groen en klimaatbestendigheid;
- Snippergroen wordt niet verkocht als de ruimte gebruikt kan worden voor het realiseren van parkeerplaatsen en de parkeerdruk hoger is dan 85%;
- Groen dat onderdeel uitmaakt van een ecologisch verbindingzone wordt niet gebruikt om de parkeerdruk te verlichten;
- Het overige groen alleen als laatste redmiddel gebruikt kan worden ten behoeve van parkeren onder voorwaarde dat er vanuit ruimtelijk perspectief geen belemmeringen zijn en dat alle parkeervakken in de gehele straat dan dienen te worden voorzien van een klimaatadaptieve bestrating;
- Daarnaast dient het ten behoeve van parkeren gebruikte groenoppervlak te worden gecompenseerd in de omgeving van de locatie;

7.2 PARKEERBEHOEFTE BIJ BESTAANDE VOORZIENINGEN

7.2.1 Parkeerdruk bij herinrichting

Het verhogen van het aantal parkeerplaatsen in een bestaande omgeving is vaak niet gewenst. De beschikbare ruimte moet worden verdeeld tussen groen, parkeren, speelgelegenheid en water. Om die reden dient naast het verhogen van het aantal parkeerplaatsen altijd ook gekeken worden naar alternatieve oplossingen zoals het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen. Het realiseren van extra parkeergelegenheid is vaak moeilijk. Om die reden wordt dan ook geen parkeernorm voor bestaande situaties gehanteerd; per locatie zal moeten worden bekeken hoe al deze functies zo optimaal mogelijk in de openbare ruimte kunnen worden ingepast. Vaak wordt als gevolg van een herinrichting door groot onderhoud of rioolvervanging de parkeersituatie bekeken en bekeken of deze kan worden geoptimaliseerd.

Bij bestaande bouw wordt geredeneerd vanuit de bezettingsgraad. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% is het wenselijk te verkennen welke maatregelen mogelijk zijn waardoor de parkeerdruk afneemt. Dit kan door extra parkeerplekken te realiseren, te voorzien in betere fietsvoorzieningen of over te gaan tot parkeerregulering. Omdat ruimte niet overal beschikbaar is, is afweging met ander vakdisciplines over hoe de beschikbare openbare ruimte in te delen noodzakelijk en moeten keuzes worden gemaakt. Bij strijdige belangen wordt de uiteindelijke keuze inclusief onderbouwing voorgelegd aan het college van B&W.

Bij een lage parkeerdruk (onder de 65%) is mogelijk een deel van de parkeerplaatsen overbodig. Vanuit het oogpunt van verduurzaming kan op deze locaties overwogen worden om parkeerplaatsen op te heffen en zo te vergroenen. Het aantal vakken dat opgeheven kan worden wordt bepaald door het aantal vakken waarbij de parkeerdruk op 85% uitkomt. Een aantal van de parkeerplaatsen kan ook beschikbaar worden gesteld voor fietsparkeerplaatsen. Het aantal parkeervakken mag echter niet lager uitkomen dan de parkeernorm.

Parkeernota 2004:

- Afweging met ander vakdisciplines over hoe de beschikbare openbare ruimte in te delen. Bij strijdigheid beslist het college van B&W.
- Geen parkeernorm toepassen bij herinrichting van de openbare ruimte.

<p>Reden wijziging: Beschrijving is te vrijblijvend</p>
<p>Nieuw parkeerbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij bezettingsgraad onder 65% kan overwogen worden om parkeerplaatsen op te heffen voor het vergroenen; • Bij een bezettingsgraad tussen de 65% en 85% blijft het aantal parkeerplaatsen ongewijzigd; • Boven de 85% wordt onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om de parkeerdruk te verlagen. Dit doen we in een integrale afweging met andere vakdisciplines. Bij conflicten beslist B&W.

7.2.2 Loopafstand naar woning vanaf de parkeerlocatie

Uit onderzoek blijkt dat de loopafstand van de parkeerlocatie naar de uiteindelijke eindbestemming vaak als belangrijkste factor wordt aangegeven als het gaat om de keuze van de parkeerlocatie. Vrijwel iedereen wil de loopafstand tussen de parkeerlocatie en de eindbestemming minimaliseren. Afhankelijk van wat men gaat doen en hoeveel tijd dit kost, is men bereid om een grotere afstand te overbruggen.

In het mobiliteitsplan 2017-2027 zijn uitgangspunten opgenomen dat een loopafstand van 100 meter in bestaande woonbuurten met een parkeerdruk tot 95% wordt geaccepteerd. Bij een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95% wordt een loopafstand van 150 meter geaccepteerd.

<p>Parkeernota 2004: Geen beleid hiervoor opgenomen in parkeernota 2004</p>
<p>Reden wijziging: In het mobiliteitsplan zijn loopafstanden opgenomen en benoemd. Om vast te kunnen stellen of sprake is van een parkeerknelpunt is het noodzakelijk te weten welke loopafstanden zijn vastgesteld.</p>
<p>Nieuw parkeerbeleid: Conform het mobiliteitsplan zijn de volgende loopafstanden vanaf de woning tot aan de beschikbare parkeerplaatsen als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximaal 100 meter in bestaande woonbuurten met een parkeerdruk tot 95%. • Maximaal 150 meter in bestaande woonbuurten met een parkeerdruk gelijk aan of hoger dan 95%. <p>Als niet kan worden voldaan aan de bovenstaande loopafstanden dient nagedacht te worden over aanvullende maatregelen. In paragraaf 3.2 staat beschreven maatregelen dan mogelijk zijn.</p>

7.2.3 Parkeren op eigen terrein, inritten

De meest voorkomende vormen zijn een garage, carport en een opstelplaats nabij een gebouw. Om deze te kunnen bereiken is een aansluiting op de openbare weg nodig: een inrit. Hiervoor is een "omgevingsvergunning voor een inrit" van de gemeente nodig. Na ontvangst van de vergunningaanvraag wordt allereerst onderzocht of het bestemmingsplan parkeergelegenheid toestaat en of de afmeting van de parkeergelegenheid voldoende is voor het parkeren van een voertuig. Daarnaast zijn in de Algemene Plaatselijke Verordening (artikel 2.1.5.3) onderstaande weigeringsgronden opgenomen:

<p><i>Een vergunning kan worden geweigerd indien door het realiseren ervan:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Gevaar of hinder ontstaat of dreigt te ontstaan voor het wegverkeer ter plaatse;</i> <i>Het gebruik van een bestaande openbare parkeerplaats onmogelijk wordt gemaakt of dreigt te worden gemaakt;</i> <i>De groenvoorziening in de gemeente wordt geschaad of dreigt te worden geschaad;</i> <i>Het uiterlijk aanzien van de omgeving wordt geschaad of dreigt te worden geschaad;</i> <p><i>De cultuurhistorische waarden van een beschermd monument of beschermd dorpsgezicht onherroepelijk en/of onaanvaardbaar worden aangetast.</i></p>
--

Een aangevraagde inritvergunning bij een beschermd monument, in een beschermd dorpsgezicht of als cultuurhistorische waarden aantast worden, wordt niet getoetst door de monumentencommissie. Extra terughoudendheid met het verlenen van een uitritvergunning is dan geboden.

Aanvraag voor inrit in relatie tot parkeerdruk en wens om te vergroenen

De aanleg van een inrit kan ten koste gaan van één of meer openbare parkeerplaatsen. In die situatie leidt de aanleg van de inrit tot hogere parkeerdruk, wat onwenselijk is als de parkeerdruk hoog is (hoger dan 85%). De parkeerdruk wordt daarom meegewogen in de afweging. Verder is het onwenselijk dat

het verhard oppervlak toeneemt door het verlenen van een inritvergunning, dus ook dit aspect wordt meegewogen bij een aanvraag.

In stand houden van parkeergelegenheid op eigen terrein

Soms is het niet meer mogelijk is om van een parkeerplaats op eigen terrein gebruik te maken, bijvoorbeeld doordat een garage is omgebouwd tot woongedeelte. Als er sprake is van een instandhoudingsverplichting, dan kan de eigenaar worden aangeschreven met de mogelijkheid om binnen een bepaalde termijn weer een parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Als hij dit niet doet, kan de vergunning worden ingetrokken en de inrit verwijderd. Aangezien het lastig zal zijn om de kosten van het verwijderen van de inrit bij de eigenaar te verhalen, is het logisch dit alleen te doen bij een herinrichting of wanneer de parkeerdruk ter plaatse erg hoog is.

Parkeren voor een inrit

Parkeren voor een inrit is verboden. Aan individuele personen kan een ontheffing worden verleend om voor de eigen inrit te parkeren. Dit levert in theorie extra parkeergelegenheid op, omdat het dan mogelijk is om één voertuig op de inrit en één voor de inrit te parkeren. Het kan echter niet worden verplicht om ook daadwerkelijk gebruik te maken van deze ontheffing. De bewoner mag zijn voertuig ook elders in de straat parkeren waardoor de theoretische winst niet altijd in de praktijk wordt behaald. Dit kan worden ondervangen door bij het verlenen van de ontheffing de voorwaarde op te nemen dat er alleen voor de inrit geparkeerd mag worden als er een voertuig op de inrit geparkeerd staat. Dit zal dan gelden voor alle nieuwe verleende ontheffingen.

<p>Parkeernota 2004:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beleid op basis van de APV 2020
<p>Reden wijziging:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In de praktijk blijkt dat het algemeen belang (de parkeerdruk in de straat) onvoldoende wordt meegewogen. Ook blijkt een inrit vaak ten koste te gaan van een groene tuin en te leiden tot extra verhard oppervlak.
<p>Nieuw parkeerbeleid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terughoudendheid bij het beoordelen en verlenen van inritvergunningen voor bestaande panden. Dus: nee tenzij.

7.3 ONTWERPEISEN PARKEERPLAATSEN

Een parkeerplaats moet aanvaardbaar en aantrekkelijk genoeg zijn om er gebruik van te maken. De aantrekkelijkheid van een parkeerplaats hangt af van verschillende factoren: Bereikbaarheid, locatie, vormgeving en de (sociale) veiligheid. Om de aantrekkelijkheid van de parkeerplaatsen te vergroten zijn diverse ontwerpeisen uitgewerkt met betrekking tot deze factoren.

Vormgeving en kwaliteit parkeerplaatsen

We hanteren de nieuwste richtlijnen en inzichten. Om het voertuig gemakkelijk te kunnen parkeren en voldoende ruimte te hebben is een bepaalde maatvoering noodzakelijk. De minimale eisen staan beschreven in de CROW-publicaties ASVV 2012, publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' en NEN2443.

<p>Parkeernota 2004:</p> <p>Geen beleid voor vastgesteld.</p>
<p>Nieuw parkeerbeleid:</p> <p>Conform CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren, ASVV 2012 en NEN2443. Als de normen van de CROW wijzigen, dan wel een nieuwe publicatie verschijnt, worden deze gevolgd.</p>

Bereikbaarheid parkeerlocatie bij openbare voorzieningen

In Oegstgeest speelt een slechte bereikbaarheid van parkeerlocaties bij openbare voorzieningen in de huidige situatie nog niet. In verband met de toenemende parkeerdruk en de ambitie om de bereikbaarheid te vergroten is het wenselijk om het zoekverkeer naar de verschillende parkeerterreinen te voorkomen. Dit is mogelijk door een parkeerverwijssystemen toe te passen.

<p>Parkeernota 2004:</p> <p>Geen parkeerregels opgenomen in parkeernota 2004</p>
<p>Reden wijziging:</p>

Geen beleid om bereikbaarheid parkeerlocaties te bevorderen, zoekverkeer naar parkeerplaatsen zoveel mogelijk beperken/vermindere

Nieuw parkeerbeleid:

Parkeerverwijzing toepassen naar de openbare voorzieningen in Oegstgeest en openbare parkeerplaatsen voor zover nog niet gerealiseerd, waarbij verrommeling van de buitenruimte moet worden voorkomen.

(Sociale) veiligheid

Veiligheid kan worden onderverdeeld in verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Vanwege de verkeersveiligheid worden op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur of hoger, bij voorkeur geen parkeerplaatsen direct langs de rijbaan aangelegd. Als parkeergelegenheid toch noodzakelijk is in verband met de hoge parkeerdruk, dan worden geen haakse of schuine parkeervakken aangelegd, maar langsparkeervakken. De langsparkeervakken moeten dan ruimer worden vormgegeven (minimaal 2,6 meter breed) in verband met passerende fietsers en het veilig in- en uitstappen van het voertuig. Ook moeten ze zo lang zijn, dat men vooruit kan inparkeren. In verband met de sociale veiligheid is voldoende zicht op de parkeerlocatie gewenst. Bijvoorbeeld door voldoende verlichting en geen zichtbelemmerende objecten, zoals muren en hoge beplanting.

Parkeernota 2004:

Langs wegen waar de maximumsnelheid lager dan 50 km/u is, zijn langsparkeren, schuine parkeervakken en haakse parkeervakken toegestaan.

Reden wijziging:

Bevorderen van de verkeersveiligheid: De combinatie van snelheid, verkeersintensiteit, parkeermanoeuvre en het (beperkte) zicht bij het in- en uitparkeren, leidt tot verkeersonveilige situaties wanneer parkeerplaatsen aanwezig zijn langs wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of hoger.

Nieuw parkeerbeleid:

- Bij voorkeur geen parkeerplaatsen direct langs gebiedsontsluitingswegen (50 km/u of hoger)

Parkeren op trottoir

In de verkeerswetgeving is opgenomen dat parkeren op het trottoir verboden is. In uitzonderlijke gevallen kan hiervan worden afgeweken. Het beleid van de gemeente Oegstgeest is erop gericht dat alle trottoirs vrij toegankelijk zijn voor voetgangers. In het bijzonder voor voetgangers met kinderwagens, rolstoelen en rollators. Bij nieuwbouw of herinrichting van de weg wordt parkeren met twee wielen op de stoep niet toegestaan.

Parkeernota 2004:

- Parkeren met twee wielen op de stoep slechts toestaan in straten waar de parkeerdruk erg hoog is en er voldoende trottoirbreedte beschikbaar blijft voor voetgangers. Parkeren op de stoep is dus niet toegestaan bij nieuwbouw, herbouw of herontwikkeling

Reden wijziging:

D

Nieuw parkeerbeleid:

- Alle trottoirs zijn vrij toegankelijk voor voetgangers en in het bijzonder voor voetgangers met kinderwagens, rolstoelen en rollators.
- Parkeren met twee wielen op de stoep wordt slechts in uitzonderlijke situaties toegestaan

8 SPECIFIEK PARKEERBELEID VOOR DOELGROEPEN

Zoals opgenomen in het mobiliteitsplan wordt een specifiek parkeerbeleid opgesteld voor doelgroepen binnen Oegstgeest en dat wordt in dit hoofdstuk uitgewerkt. Het gaat om mindervaliden, bewoners, bezoekers, werkgerelateerde parkeerplaatsen.

8.1 MINDERVALIDEN

Sommigen mindervaliden kunnen vanwege de aard van hun handicap geen lange afstanden overbruggen. Zij moeten daarom zo dicht mogelijk bij bijvoorbeeld werk of winkel kunnen parkeren op een voor hen toegewezen parkeerplaats. In het BABW (Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer) is vastgelegd onder welke voorwaarden een mindervalide voor een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking komt. De gemeenteraad is bevoegd een dergelijke kaart te verstrekken aan personen die

zijn ingeschreven in de basisadministratie. Deze bevoegdheid wordt in Oegstgeest uitgevoerd door het college van Burgemeester en Wethouders. Er zijn twee soorten mindervalidenparkeerplaatsen.

1. Algemene mindervalidenparkeerplaatsen; iedereen die in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart mag hier parkeren.
2. Mindervalidenparkeerplaatsen op kenteken; hier mag alleen het voertuig met het aangegeven kenteken parkeren.

8.1.1 Algemene mindervalidenparkeerplaatsen

Om mindervaliden een grotere kans te geven om dicht bij de entree van voorzieningen te kunnen parkeren, worden algemene mindervalidenparkeerplaatsen aangewezen. Op deze plaatsen mag alleen worden geparkeerd met een mindervalidenparkeerkaart. Voorbeelden van dergelijke voorzieningen zijn winkelcentra, openbare gebouwen, huisarts, culturele uitgangscentra, kerken, en sportcentra.

In Oegstgeest zijn op diverse locaties algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig. Zover bekend volstaat het huidige aantal. Op verzoek kan worden onderzocht of het wenselijk is om het aantal plaatsen uit te breiden op specifieke locaties.

Parkeernota 2004:

De algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ruimer vormgegeven en wordt voorzien van een gehandicaptenbord en bij voorkeur ook van markering op de wegdekverharding.

Reden wijziging:

Geen duidelijke richtlijnen over aantal mindervalidenparkeerplaatsen binnen een bepaalde straal.

Nieuw parkeerbeleid:

- Op verzoek wordt onderzocht of extra algemene mindervalidenparkeerplaatsen nodig zijn
- De afmetingen van een mindervalidenparkeerplaats worden conform de maatvoering in de meest recente uitgave van de ASVV gerealiseerd.
- Afwijken van deze richtlijn is alleen mogelijk indien hier op basis van praktijkgegevens noodzaak toe is.

8.1.2 Individuele mindervalidenparkeerplaats (kentekengebonden)

Voor inwoners van Oegstgeest die een loopbeperking hebben en niet over parkeergelegenheid op eigen terrein beschikken of deze kunnen creëren, kan een mindervalidenparkeerplaats op kenteken nabij de woning worden toegewezen. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient men in het bezit te zijn van een mindervalidenparkeerkaart voor een bestuurder. Zorginstellingen waar bewoners met een handicap wonen, kunnen ook een mindervalidenparkeerkaart aanvragen. Deze instellingen dienen parkeerruimte op eigen terrein te realiseren voor hun voertuig.

Indien het recht op een mindervalidenparkeerkaart vervalt, vervalt ook het recht op een mindervalidenparkeerplaats op kenteken. Zodra de kaart komt te vervallen, kan het verkeersbesluit voor het instellen van de mindervalidenparkeerplaats op kenteken worden ingetrokken. Na verloop van de beroep- en bezwaartermijn kan het besluit worden geëffectueerd.

Daarnaast is gebleken dat er op dit moment niet automatisch een signaal wordt afgegeven wanneer iemand een verhuizing doorgeeft of komt te overlijden. Hierdoor komt het voor dat een mindervalidenparkeerplaats ten onrechte ongebruikt blijft liggen.

Parkeernota 2004:

Een individuele mindervalidenparkeerplaats wordt zo dicht mogelijk bij de ingang van de woning of de werkplek aangelegd indien er geen parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn. Bij het toekennen van de gehandicaptenparkeerplaats wordt kritisch naar de parkeerdruk gekeken en zo nodig een extra parkeerplaats gerealiseerd. Nieuw was toen dat voortaan ook een aanvraag kon worden gedaan op basis van een gehandicaptenparkeerkaart voor een passagier.

Reden wijziging:

- In de praktijk (b)lijkt er geen toets plaats te vinden op de parkeerdruk. Tegelijk is de parkeerdruk behoorlijk toegenomen sinds 2004 en uitbreiden van de parkeercapaciteit is, zoals elders in deze nota aangegeven, ongewenst omwille van groen en klimaat. Dit rechtvaardigt een terughoudender beleid, dat rekening houdt met de parkeerdruk.
- Geen beleid wanneer de toegewezen individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt opgeheven, bijvoorbeeld bij verhuizing of overlijden. Een plaats kan ten onrechte of ongebruikt blijven liggen.

- Onduidelijk wanneer iemand recht heeft op een gehandicaptenparkeerplaats. Het is geen recht!

Nieuw beleid:

- Een mindervalidenparkeerplaats, gereserveerd op kenteken, kan worden toegekend aan iemand die:
 1. In het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart voor de duur van vijf jaar;
 2. Geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein;
 3. Als bestuurder gebruik maakt van het betreffende voertuig.
- Aan personen in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers wordt geen mindervalidenparkeerplaats, gereserveerd op kenteken, toegekend;
- Bij de beoordeling van de aanvraag wordt de parkeerdruk meegewogen en een hoge parkeerdruk kan een reden zijn voor afwijzing;
- Andere aspecten, zoals ligging in een blauwe zone, afmeting voertuig en de mogelijkheid om een geschikt (formaat) parkeervak te maken, worden eveneens meegewogen;
- Mindervalidenparkeerplaatsen op kenteken die niet langer als zodanig gebruikt worden, komen te vervallen.

8.1.3 Scootmobielen

Inwoners die op grond van een WVG-indicatie beschikken over een scootmobiel, moeten deze veilig bij hun woning kunnen stallen. In principe gebeurt dat op eigen terrein. Wanneer het niet mogelijk is om deze binnen te zetten of in een schuur, garage of achtertuin, kan desnoods een scootsafe in de voortuin worden gerealiseerd. Wanneer ook dat niet mogelijk is, is het niet ondenkbaar dat er op de openbare weg, bijvoorbeeld het trottoir, een scootsafe wordt gerealiseerd.

8.2 BEWONERS

8.2.1 Parkeren recreatievoertuigen en aanhangers

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is vastgelegd dat voertuigen die bestemd zijn voor recreatie (bijvoorbeeld caravans, campers, aanhangers) niet langer dan 3 achtereenvolgende dagen op de openbare weg mogen staan. Dit is om te voorkomen dat het uiterlijk aanzien van de gemeente wordt aangetast. Recreatievoertuigen dienen in een stalling te worden opgeslagen als zij niet worden gebruikt. Vaak ontvangt de gemeente in het voorjaar en in de zomer klachten hierover en vindt naar aanleiding daarvan handhaving plaats.

Huidig beleid:

Recreatievoertuigen en aanhangers mogen maximaal drie aaneengesloten dagen op de weg worden geplaatst. N.a.v. klachten handhaven dat deze termijn niet wordt overschreden.

Reden wijziging:

-

Nieuw beleid:

Ongewijzigd

8.2.2 Bestelbussen/ bedrijfsauto's

Sommige bewoners parkeren in de straat niet alleen hun privéauto, maar ook een bedrijfswagen. Dit kan een gewone stationwagen zijn of een bestelbus. Dit mag, mits het voertuig niet hoger is dan 2,4 m of langer dan 6 meter, zoals bepaald in de APV.

Daarnaast is steeds meer sprake van bezorging aan huis door zowel specifieke bedrijven als postbedrijven. Met name het stil staan op de rijbaan om pakketten te bezorgen zorgt voor een korte overlast voor het overig verkeer. Het aantal klachten hierover is beperkt.

Tijdens de uitgevoerde inventarisatie is niet een groot aantal geparkeerde bedrijfswagens waargenomen. De conclusie is dan ook dat het niet zinvol is om het parkeren van bedrijfswagens cq bestelbussen in de woonstraten te verbieden.

Huidig beleid:

Bestelbussen en bedrijfsauto's die niet tot de grote voertuigen behoren, mogen overal parkeren.

Reden wijziging:

-

Nieuw beleid:
Ongewijzigd

8.2.3 Elektrische auto's

Het beleid voor laadpalen is vastgelegd in beleidsregels. Het beleid is dat burgers een laadpaal kunnen aanvragen.

Op aanvraag wordt bij een bestaande parkeerplaats op de openbare weg een (extra) laadpaal geplaatst mits:

- Er nog geen oplaadpaal is binnen 200 meter of
- indien er wel een oplaadpaal binnen 200 meter is, maar de reeds bestaande oplaadfaciliteit, op basis van gegevens van de oplaadpalenexploitant, veel gebruikt wordt;
- De aanvrager niet op eigen terrein kan laden;
- De capaciteit van het elektriciteitsnet voldoende is.

Naast het dekkende netwerk, zetten we in op laadpleinen en snellaadvoorzieningen.

Hoewel het beleid voldoet, geldt dat niet voor de "Beleidsregels publieke oplaadlocaties elektrische voertuigen", vastgesteld in 2015. Een beleidsregel is een zelf opgelegde regel, bedoeld om burgers rechtszekerheid te bieden. Het instrument beleidsregel is echter niet nodig. Bovendien is de betreffende tekst onduidelijk en juridisch onvoldoende.

Huidig beleid:

Op dit moment gelden de Beleidsregels over elektrisch laden 2015.

Reden wijziging:

In de parkeernota dient het parkeren van elektrische voertuigen te worden benoemd.

Nieuw beleid:

- Op aanvraag wordt een laadpaal geplaatst, mits er nog geen is binnen een straal van ongeveer 200 meter en de aanvrager niet op eigen terrein kan laden
- Onderzoeken mogelijkheid voor laadpleinen en snellaadvoorzieningen op strategische locaties

8.3 BEZOEKERS

8.3.1 Parkeerschijfzone (blauwe zone)

Als voor kortparkeerders moeilijk parkeer ruimte te vinden is doordat langparkeerders de parkeerplaatsen bezetten, dan kan het parkeren worden gereguleerd. Deze situatie doet zich voor bij winkelcentrum De Kempenaerstraat, winkelcentrum de Lange Voort en het gemeentehuis. Hier zijn parkeerschijfzones ingesteld. Indien de parkeerdruk er aanleiding toe geeft, kunnen de tijdsduur, venstertijden en het gebied waarin de zone van kracht is, worden gewijzigd.

Bewoners in de blauwe zone in Oegstgeest hebben de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen. Verleende ontheffingen doen de kracht van de blauwe zone deels teniet. Belangrijk is om het aantal ontheffingen zoveel als mogelijk te beperken. Per blauwe zone is in de volgende paragrafen per gebied beschreven of ontheffing wel/niet mogelijk is. Aan bewoners die beschikken over een eigen parkeervoorziening wordt geen ontheffing verstrekt. Ontheffinghouders moeten als eigenaar én gebruiker of als huurder én gebruiker zijn geregistreerd op het genoemde adres en ingeschreven zijn in de gemeentelijke basisadministratie.

Huidig beleid:

- In de blauwe zone De Kempenaerstraat/Terweeplein wordt aan bewoners die zich na 2003 hebben gevestigd, maximaal 1 ontheffing per woonadres afgegeven, tenzij ze beschikken over eigen parkeergelegenheid. Voor bewoners van voor 2003 is het aantal ontheffingen onbeperkt.
- Er worden geen ontheffingen van de blauwe zone aan de Lange Voort verstrekt.
- Bewoners die beschikken over een eigen parkeervoorziening in een blauwe zone geen ontheffing verstrekken.

Reden wijziging:

Aanvullen om het mogelijk te maken om blauwe zones als variabel instrument te gebruiken om de parkeerdruk te beïnvloeden.

Nieuw beleid:

- Vigerend beleid, aangevuld met de volgende punten
- Er worden geen ontheffingen van de blauwe zone bij het gemeentehuis verstrekt.
- Indien de parkeerdruk er aanleiding toe geeft; de tijdsduur, de venstertijden en het gebied waarin de zone van kracht is, wijzigen..

8.3.2 Scholen

Kinderen zijn kwetsbare verkeersdeelnemers; de veiligheid rondom de school en op de route tussen de woning en de school dient daarom zo groot mogelijk te zijn. Op de tijden dat de scholen beginnen en eindigen, vinden in een korte periode veel verkeersbewegingen van en naar de school plaats. Dit resulteert soms in chaotische situaties die als verkeersonveilig kunnen worden ervaren. In tegenstelling tot dit subjectieve gevoel blijken er objectief weinig ongevallen plaats te vinden.

Kinderen worden lopend, fietsend of met de auto naar school gebracht. Het halen en brengen van de kinderen gebeurt op twee verschillende manieren.

Eenzijds zijn er mensen die hun kind(eren) uit of in laten stappen en dan weer verder rijden. De zogenaamde "kiss & ride" voorzieningen daarvoor zijn vaak vormgegeven als een parkeerstrook nabij de entree van de school. Kinderen kunnen dan veilig en zelfstandig de entree van de school bereiken. Tot op heden is gebleken dat deze strook onvoldoende functioneert. Door het ontbreken van toezicht (van zowel politie als aanspreken op gedrag door de schoolleiding en andere ouders) wordt hier vaak langer op geparkeerd dan de bedoeling is. Daarnaast zorgen dergelijke kiss & ride stroken ervoor dat het met de auto naar school brengen, wordt gestimuleerd, wat niet wenselijk is. Doordat de kiss & ride stroken zich vaak voor de entree van de school bevinden, wordt het autoverkeer hier geconcentreerd, juist op de locatie waar ook leerlingen die te voet of per fiets komen waardoor vermenging optreedt. Deze stromen moeten juist van elkaar gescheiden zijn. Om deze redenen wordt terughoudend omgegaan met het realiseren van een kiss & ride strook bij de ingang van de scholen.

Daarnaast zijn er ouders die langer parkeren om bijvoorbeeld nog even met andere ouders of de leerkracht te praten of om mee te lopen de klas in. Zij parkeren gemiddeld 15 tot 30 minuten. Parkeerruimte voor hen kan op iets grotere afstand liggen; zij begeleiden de kinderen immers naar de schoolentree.

Bij middelbare scholen doen zich vrijwel geen problemen voor met het halen en brengen van kinderen; Deze leerlingen komen vooral op de fiets of met het openbaar vervoer. Bij kinderdagverblijven en naschoolse opvang is het halen en brengen vaak over een grotere tijdsperiode verspreid waardoor er minder problemen ontstaan.

Huidig beleid:

- Bij iedere school is de parkeer- en verkeerssituatie anders; maatwerk is vereist om een veilige schoolomgeving te realiseren.
- De loop- en fietsroutes naar school dienen veilig te zijn. Door onder meer veilige fietsroutes te creëren willen we het autogebruik voor het brengen en halen zoveel mogelijk beperken
- Communicatie tussen ouders, school en omgeving is van groot belang voor draagvlak en werking van de maatregelen.
- Het gebruik van K&R-stroken (Kiss and Ride) bij scholen, in plaats van meer parkeerplaatsen voor langrijdende ouders kan een goed alternatief zijn

Reden wijziging:

Beleid rondom 'kiss en ride' en locatie van parkeerplaatsen ontbreekt.

Nieuw beleid:

- Bij iedere school is de parkeer- en verkeerssituatie anders; maatwerk is vereist om een veilige schoolomgeving te realiseren.
- Terughoudend omgaan met het realiseren van een kiss en ride strook voor de ingang van de school. Op locaties waar zowel voetgangers, fietsers als auto's samen komen worden geen kiss & ride stroken gerealiseerd.

8.4 WERKGERELATEERDE PARKEERPLAATSEN

8.4.1 Parkeerplaatsen voor eerste hulpdiensten

De gemeente ontvangt met enige regelmaat het verzoek vanuit inwoners om een eigen parkeerplaats in verband met de uitoefening van het beroep. Dit betreft leden van het brandweerkorps, huisartsen maar ook vrachtwagenchauffeurs of aannemers.

Bij beroepen waar hulp aan personen wordt gegeven, kan elke seconde van levensbelang zijn. Het is dus van groot belang dat men zo snel als mogelijk kan vertrekken. Daarom is het wenselijk hieraan medewerking te verlenen door parkeerplaatsen te reserveren.

De brandweer in Oegstgeest maakt gebruik van vrijwilligers. Zij bevinden zich niet op de brandweerkazerne maar zijn oproepbaar. Na een oproep verplaatsen zij zich naar de brandweerkazerne. Dit houdt in dat zij thuis, op het werk en nabij de brandweerkazerne hun voertuig dicht bij de entree willen parkeren zodat de uitruktijd laag blijft. Op vertreklocaties waar een concentratie van vrijwilligers aanwezig is, wordt een parkeerplaats voor een brandweervoertuig gereserveerd of een vergunningenparkeerplaats aangewezen zodat hier een personenauto kan staan. Nabij de brandweerkazerne worden ook vergunningenparkeerplaatsen aangewezen waarvoor alleen vrijwilligers van de brandweer een vergunning kunnen krijgen. Indien de parkeerdruk nabij de woning dusdanig hoog is dat men vaak een grote loopafstand moet afleggen, kan bij de woning een parkeerplaats worden gereserveerd.

Soms zijn er locaties waar men veelvuldig komt. Bijvoorbeeld een ambulance die met enige regelmaat wordt opgeroepen om met spoed naar een verzorgingshuis te komen. Als het parkeren op een dergelijke locatie problemen oplevert, kan mogelijk een parkeerplaats voor een ambulance worden gereserveerd.

Ook huisartsen vervullen een belangrijke rol in de eerstehulpverlening; zij zijn vaak eerder aanwezig dan de ambulance. Als zij niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein nabij de huisartspraktijk, kan een parkeerplaats in de openbare ruimte voor hen worden gereserveerd door een vergunningenparkeerplaats aan te wijzen. Daarnaast kan een ontheffing worden verleend voor de maximale parkeerduur in de blauwe zones van Oegstgeest. Verloskundigen krijgen geen gereserveerde parkeerplaats nabij hun praktijk omdat bij hen het spoedeisende karakter minder van toepassing is. Wel komen zij in aanmerking voor een ontheffing van de maximale parkeerduur van de blauwe zones in Oegstgeest. Het aantal vergunningen en/of gereserveerde parkeerplaatsen zal niet hoger zijn dan het aantal medewerkers dat tegelijkertijd bereikbaarheidsdienst heeft.

Huidig beleid: -
Reden wijziging: Geen concreet parkeerbeleid omtrent personen met oproepdienst (menselijke hulp).
Nieuw beleid: <ul style="list-style-type: none"> • Indien op eigen terrein bij een vertrekpost geen mogelijkheid is om nood- en hulpvoertuigen te parkeren, zal hiervoor parkeergelegenheid in de openbare ruimte worden gereserveerd. • Voor brandweervrijwilligers is het mogelijk een parkeerplaats nabij hun woning, werk en de brandweerkazerne te reserveren. • Op locaties waar vaak een hulpdienst moet komen en op eigen terrein geen parkeermogelijkheid is, kan parkeergelegenheid in de openbare ruimte worden gereserveerd. • Indien nodig medewerking verlenen aan parkeeroplossingen voor personen die een medisch beroep met oproepdienst hebben vanuit de eerstehulpverlening zoals huisartsen.

8.4.2 Technische hulp

Bij technische problemen waarvoor bijvoorbeeld wegsleepbedrijven en stringsdiensten van nutsvoorzieningen worden opgeroepen is het weliswaar wenselijk dat men snel ter plaatse is, maar zullen enkele minuten meer of minder geen levensbedreigende situaties tot gevolgen hebben. Met andere woorden: als het voertuig iets verder weg staat geparkeerd, is dit acceptabel. Voor deze oproepdiensten worden daarom geen parkeerplaatsen gereserveerd of vergunningen verstrekt.

Huidig beleid: -
Reden wijziging: Geen concreet parkeerbeleid omtrent personen met een technisch beroep.
Nieuw beleid: Geen medewerking verlenen aan personen die een technisch beroep met oproepdienst hebben. Voor deze soort oproepdiensten worden geen parkeerplaatsen gereserveerd of vergunningen verstrekt.

8.4.3 Aannemers

Aannemers gebruiken hun voertuig om bouw materiaal en gereedschap mee te vervoeren en moeten vaak dingen uit- en inladen. Dat is dus laden en lossen en dat is vrijwel overal in Oegstgeest toegestaan. Zo ook binnen een blauwe zone of in een willekeurige woonstraat, zelfs als er een parkeerverbod van kracht is. Als het voertuig bij het laden en lossen dusdanig wordt geplaatst dat er hinder voor anderen ontstaat, kan er wel worden gehandhaafd op belemmering van de doorstroming van het overige verkeer.

Op het moment dat het voertuig wordt gebruikt als "gereedschapskist" is er geen sprake meer van laden en lossen, maar van parkeren met de bijbehorende verkeersregels. Wat de aannemer moet doen, is het uitladen van zijn gereedschap (= laden en lossen) en daarna zijn voertuig op correcte wijze parkeren. Vaak wordt op het trottoir geparkeerd. Het verlenen van een ontheffing zodat wel op het trottoir mag worden geparkeerd is ongewenst als hierdoor het trottoir langdurig ontoegankelijk is voor voetgangers met een rolstoel, kinderwagen of rollator. Daarnaast blijkt uit de praktijk dat veel bewoners zich ergeren aan de voertuigen van aannemers. Dit wordt alleen maar erger indien er ontheffingen worden verleend om parkeerovertredingen te mogen maken. Daarnaast geeft het "ongelijkheid" richting de bewoners die geen toestemming hebben om op die wijze te parkeren. Aannemers zullen hiervoor een andere oplossing moeten bedenken.

Huidig beleid:

Geen medewerking verlenen aan aannemers die om een parkeerontheffing verzoeken.

Nieuw beleid:

Ongewijzigd

8.4.4 Parkeren grote voertuigen

Er zijn regels om te voorkomen dat grote voertuigen het uiterlijk aanzien van de gemeente aantasten en het uitzicht van bewoners belemmeren. Daarvoor zijn in de APV 2020³ bepalingen opgenomen voor voertuigen langer dan 6,0 meter of hoger dan 2,40 meter, in Artikelen 5:8 en 5:9. Op alle wegen binnen de gemeente mag op werkdagen tussen 8:00 uur en 18:00 uur een groot voertuig worden geparkeerd, zolang deze niet het uitzicht van bewoners belemmert. Hiervoor is gekozen om het uitvoeren van bedrijfsactiviteiten niet te belemmeren. Buiten deze tijden mag slechts op locaties worden geparkeerd die hiervoor zijn aangewezen: het parkeerterrein aan de Almondeweg, de Apollolaan (36 meter vanaf het Apolloplein aan de oostzijde van de weg) en de recent gerealiseerde vrachtwagenparkeerplaatsen op De Boeg.

Het parkeren van grote voertuigen op privéterrein is niet aan restricties gebonden.

Vanuit de participatie is het parkeerterrein bij de Apollolaan benoemd als een plaats waar veel onveilige situaties ontstaan. Het is wenselijk om in elk geval te onderzoeken de parkeerterreinen aan de Apollolaan en Almondeweg kunnen worden opgeheven en of er wellicht geschiktere locaties zijn.

Huidig beleid:

Bepalingen over het parkeren van grote voertuigen zijn opgenomen in de APV:

- Geparkeerde (grote) vrachtwagens passen niet bij het uiterlijk aanzien van de gemeente, en is daarom in principe niet toegestaan.
- Met oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte is parkeren van grote voertuigen toegestaan op werkdagen tussen 8:00 en 18:00 uur. Buiten deze tijden mag dit alleen op aangewezen locaties (Apollolaan en Almondeweg).

Parkeren van grote voertuigen op privéterrein is niet aan restricties gebonden, dit behoeft dan ook de voorkeur.

Grote voertuigen die het uitzicht van bewoners of gebruikers van een gebouw (dagelijks gebruik) belemmeren of anderszins hinder of overlast bezorgen, zijn niet toegestaan, tenzij de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is voor het uitvoeren van werkzaamheden.

Reden wijziging:

- Ontbreken parkeerlocatie voor grote voertuigen tijdens evenementen

Nieuw beleid:

3) Bron: APV Oegstgeest, 2020

- Onderzoeken of de vrachtwagenparkeerplaatsen aan de Apollolaan en Almondeweg kunnen worden opgeheven

8.4.5 Laden en lossen

Met name rondom winkels worden goederen gelost en/of geladen. Dit kan met grote vrachtwagens, maar ook met bestelbussen of personenauto's plaats vinden. In zowel De Kempenaerstraat als winkelcentrum de Lange Voort zijn laad- en losvoorzieningen in de openbare ruimte aanwezig. Ondanks de aanwezige laad- en losvoorzieningen, wordt regelmatig op de rijbaan geladen en gelost. Dit belemmert de doorstroming voor het overige verkeer vanwege de beperkte ruimte. Zoals eerder ook benoemd leidt het kortstondig parkeren voor laden en lossen incidenteel tot problemen maar is nog geen sprake van een structureel probleem.

Bij (her)ontwikkeling van voorzieningen waarbij sprake is van laden en lossen, heeft het sterk de voorkeur om dit op eigen terrein, indien mogelijk inpandig, op te lossen. Aandachtspunt is de geluidsoverlast die kan ontstaan. Het is daarom verboden om te laden en te lossen tussen 23:00 uur in de avond en 07:00 uur in de morgen, behoudens op marktdagen. Als in de toekomst eventueel een stadsdistributienetwerk in de regio wordt gerealiseerd, is het wenselijk om hierop aan te sluiten.

Huidig beleid: In stand houden / realiseren laad- en losgelegenheden nabij voorzieningen.
Reden wijziging: Eventuele overlast van het laden en lossen moet bij nieuwe voorzieningen geminimaliseerd worden
Nieuw beleid: <ul style="list-style-type: none"> • Bij (her)ontwikkeling van voorzieningen waar laden en lossen van toepassing is, de ontwikkeling dusdanig vormgeven dat het laden en lossen zoveel mogelijk op eigen terrein (indien mogelijk inpandig) plaats kan vinden. • Aansluiten op het toekomstige regionale netwerk van stadsdistributie als dit wordt gerealiseerd.

8.5 DEELAUTO'S (AUTODATE)

Sinds ongeveer 2000 zijn er in Nederland commerciële aanbieders van deelauto's. De bekendste is Greenwheels. Gemeente Oegstgeest heeft vijf parkeerplaatsen gereserveerd voor een deelauto, aangegeven met een verkeersbord met de tekst 'autodate'. Overigens is een vaste parkeerplaats niet meer nodig, omdat de auto's kunnen worden gevonden met een app. Verder zijn er de afgelopen jaren apps/platforms gekomen waarmee ook een particulier de auto kan verhuren of delen, bijvoorbeeld via SnappCar. In het algemeen en ook in Oegstgeest neemt het gebruik van deelauto's nog geen hoge vlucht, maar de praktische en juridische kanten moeten worden onderzocht, voor het geval dat deelautogebruik groot wordt.

Huidig beleid: Medewerking verlenen aan het reserveren van openbare parkeerplaatsen voor autodatevoertuigen.
Reden wijziging: Geen reden wijziging
Nieuw beleid: Ongewijzigd

INHOUDSOPGAVE – BIJLAGEN

BIJLAGE 1: PARKEERNORMEN AUTO

BIJLAGE 2: PARKEERNORMEN FIETS

BIJLAGE 3: PARKEERNORMEN SCOOTER

BIJLAGE 4: STAPPENPLAN TOETSING PARKEERNORMEN

BIJLAGE 5: VERSLAGEN INFORMATIEAVOND STAKEHOLDERS

BIJLAGE 6: SAMENVATTING KNELPUNTEN PER THEMA N.A.V. DE BEWONERSAVOND

BIJLAGE 7: TOELICHTING EN RESULTATEN PARKEERDRUKONDERZOEK 2019

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van Oegstgeest op 23 september 2021.

*de griffier
Fred Kromhout*

*de voorzitter
Emile Jaensch*

Bijlage 1: Parkeernormen auto

De hoogte van de parkeernormen wordt onder andere aan de hand van de stedelijkheidsgraad en de indeling van de stedelijke zones bepaald.

1. Stedelijkheidsgraad, stedelijke zones en toe te passen normen

In de door het CROW opgestelde publicatie 381 (Toekomstbestendig Parkeren) is voor de bepaling van de parkeernormen rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad, de bereikbaarheidskenmerken en de aanwezigheid van voorzieningen zoals winkels.

Stedelijkheidsgraad

Onder de stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Doorgaans gaat een hogere stedelijkheidsgraad samen met een lager autobezit. Naarmate de omgevingsadressen dichtheid afneemt, is het aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen lager met als gevolg een hoger parkeerkencijfer. Het CROW hanteert de volgende klassen:

Klasse	Omgevingsadressen dichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500 – 2.500
Matig stedelijk	1.000 – 1.500
Weinig stedelijk	500 – 1.000
Niet stedelijk	< 500

De gemeente Oegstgeest valt op dit moment, 2020, onder sterk stedelijk. In feite kan een groot deel van Oegstgeest worden gezien als sterk stedelijk.

Stedelijke zones

Het CROW onderscheidt ook nog stedelijke zones: het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Oegstgeest wordt beschouwd als 'rest bebouwde kom'.

Toe te passen parkeernormen

De door het CROW opgestelde parkeerkencijfers zijn afgeleid van landelijke ervaringen en hebben daarom een bandbreedte. Gemeente Oegstgeest hanteert daarvan het gemiddelde. De tabel toont het gemiddelde van de CROW-kencijfers en links daarvan de parkeernormen voor Oegstgeest.

In bestemmingsplannen zijn tot op heden eigen parkeernormen opgenomen. Ter vergelijking zijn de parkeernormen uit het bestemmingsplan Bio Science Park en Rhijnfront in de kolommen onder 'bestemmingsplannen' toegevoegd.

De kolom aandeel bezoekers geeft aan welk deel van de parkeereis is bedoeld voor bezoekers. Het aandeel bezoekers is al verwerkt in de parkeernorm en komt dus niet bovenop de norm uit de eerste kolom. De laatste kolom geeft ten slotte aan of de norm geldt voor een object of dat uitgegaan dient te worden van een aantal m².

Nr	Functie	Oegstgeest	CROW	Bestemmingsplannen			Eenheid
				BSP	Oud Oegstgeest aan de Rijn	Aandeel bezoekers	
1	Wonen						
1.1	Koop, vrijstaand	2,1	2,1		1,8	0,3	Stuk
1.2	Koop, 2-onder-1-kap	2	2		1,8	0,3	Stuk
1.3	Koop, tussen/hoek	1,8	1,8	1,8	1,8	0,3	Stuk
1.4	Koop, appartement, duur	1,9	1,9	1,7	1,8	0,3	Stuk
1.5	Koop, appartement, midden	1,7	1,7	1,7	1,8	0,3	Stuk

1.6	Koop, appartement, goedkoop	1,5	1,5	-	1,8	0,3	Stuk
1.7	Huurhuis, vrije sector	1,8	1,8		1,8	0,3	Stuk
1.8	Huurhuis, sociale huur	1,5	1,5	1,3	1,8	0,3	Stuk
1.9	Huur, appartement, duur	1,7	1,7		1,8	0,3	Stuk
1.10	Huur, appartement, midden/goedkoop/sociaal	1,3	1,3*		1,8	0,3	Stuk
1.11	Kamerbewoning (geen studenten)	0,65	0,65		1,8	0,2	Stuk
1.12	Kamerbewoning, studenten	0,25	0,25	0,25	1,8	0,2	Stuk
1.13	Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,1		1,8	0,3	Stuk
1.14	Kleine eenpersoonswoning of tiny house	0,65	0,65		1,8		
2	Werken						
2.1	Kantoren zonder balie	1,65	1,65				100 m ²
2.2	Kantoren met balie	2,25	2,25	2,25			100 m ²
2.3	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	2,15	2,15		0,8		100 m ²
2.4	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,95	0,95		0,8		100 m ²
2.5	Bedrijfsverzamelgebouw	1,55	1,55		0,8		100 m ²
3	Winkelen						
3.1	Buurtsupermarkt	3,4	3,4	3,3			100 m ²
3.2	Discountsupermarkt	3,3		3,3			100 m ²
3.3	Fullservice supermark	5,15	5,15				100 m ²
3.4	Grote supermarkt XL	7,7	7,7				100 m ²
3.5	Groothandel levensmiddelen, kantoor e.d.	5,9	5,9				100 m ²
3.6	Groothandel algemeen	6,4	6,4				
3.7	Dorpscentrum	3,7	3,7				100 m ²
3.8	Wijkcentrum (klein) (n.v.t. in Centrum)	4,5	4,5				100 m ²
3.9	Wijkcentrum (gemiddeld) (n.v.t. in Centrum)	5,1	5,1				100 m ²
3.10	Wijkcentrum (groot) (n.v.t. in Centrum)	5,7	5,7				100 m ²
3.11	Stadsdeelcentrum (n.v.t. in Centrum)	6,3	6,3				100 m ²
3.12	Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt-, en dorpscentrum)	0,2	0,2				Kraam
3.13	Kringloopwinkel (n.v.t. in Centrum)	1,65	1,65				100 m ²
3.14	Bruin- en witgoedzaken	7,35	7,35				100 m ²
3.15	Woonwarenhuis/woonwinkel	1,65	1,65				100 m ²
3.16	Woonwarenhuis (zeer groot) (alleen in Buitenschil/Rest)	4,75	4,75				100 m ²
3.17	Meubelboulevard	2,25	2,25				100 m ²
3.18	Winkelboulevard (n.v.t. in Centrum)	3,95	3,95				100 m ²

3.19	Outletcentrum (n.v.t. in Centrum)	9,6	9,6				100 m ²
3.20	Bouwmart (n.v.t. in Centrum)	2,25	2,25				100 m ²
3.21	Tuin- of groencentrum (n.v.t. in Centrum)	2,55	2,55				100 m ²
4	Cultuur						
4.1	Bibliotheek	1,05	1,05				100 m ²
4.2	Museum	0,95	0,95				100 m ²
4.3	Bioscoop	11	11				100 m ²
4.4	Filmtheater / filmhuis	7,7	7,7				100 m ²
4.5	Theater / schouwburg	9,8	9,8				100 m ²
4.6	Musicaltheater	3,9	3,9				100 m ²
4.7	Casino	6,5	6,5				100 m ²
4.8	Bowlingcentrum	2,8	2,8				Baan
4.9	Biljart / snookercentrum	1,35	1,35				Tafel
4.10	Indoor speeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	4,4	4,4				100 m ²
4.11	Indoor speeltuin (kinderspeelhal), groot	5,3	5,3				100 m ²
4.12	Indoor speeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	5,5	5,5				100 m ²
4.13	Kinderboerderij	4,4	4,4				Stuk
4.14	Dierenpark	8	8				Ha
4.15	Attractie- en pretpark	8	8				Ha
4.16	Volkstuin (n.v.t. in Centrum)	1,35	1,35				10
4.17	Botanische tuin	10,5	10,5				Stuk
5	Sportvoorziening						
5.1	Dansstudio	5,4	5,4				100 m ²
5.2	Fitnessstudio/sportschool	4,7	4,7				100 m ²
5.3	Fitnesscentrum	6,2	6,2				100 m ²
5.4	Sporthal	2,65	2,65				100 m ²
5.5	Sportzaal	2,65	2,65				100 m ²
5.6	Tennishal	0,5	0,5				100 m ²
5.7	Squashhal	2,7	2,7				100 m ²
5.8	Zwembad openlucht	12,9	12,9				Bassin
5.9	Sportveld	20	20				Ha
5.10	Jachthaven	0,6	0,6				Ligplaats
5.11	Manege	0,4	0,4				Box
6	Wellness						
6.1	Wellnesscentrum	9,3	9,3				100 m ²
6.2	Sauna / hammam	6,6	6,6				100 m ²
7	Horeca						
7.1	Camping (kampeerterrein)	1,2	1,2				Standplaats
7.2	Bungalowpark	1,6	1,6				Bungalow
7.3	1* hotel	2,3	2,3				10 kamers

7.4	2* hotel	3,85	3,85				10 kamers
7.5	3* hotel	4,7	4,7				10 kamers
7.6	4* hotel	6,8	6,8				10 kamers
7.7	5* hotel	10,1	10,1				10 kamers
7.8	Café/bar/cafetaria	6	6				100 m ²
7.9	Restaurant	13	13	13			100 m ²
7.10	Discotheek	18,4	18,4				100 m ²
7.11	Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	7,5	7,5				100 m ²
8	Zorg						
8.1	Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,95	2,95				Behandelkamer
8.2	Apotheek	3,15	3,15				Stuk
8.3	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,75	1,75				Behandelkamer
8.4	Consultatiebureau	1,85	1,85				Behandelkamer
8.5	Consultatiebureau voor ouderen	1,9	1,9				Behandelkamer
8.6	Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,35	2,35	1,55			Behandelkamer
8.7	Gezondheidscentrum	2,15	2,15	1,55			Behandelkamer
8.8	Ziekenhuis	1,7	1,7	1,4			100 m ²
8.9	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6			Woning
10	Onderwijs						
10.1	Kinderdagverblijf*	1,2	1,2	1			100 m ²
10.2	Basisonderwijs*	0,75	0,75	0,75			leslokaal
10.3	Middelbare school	4,3	4,3	3,7			100 leerl
10.4	ROC	5,2	5,2	4,7			100 leerl
10.5	Hogeschool	9,5	9,5	9,3			100 stud
10.6	Universiteit	14,7	14,7	13,2			100 stud
10.7	Avondonderwijs	6	6	4,5			10 stud
11	Overig						
11.1	Crematorium (alleen in Buitenschil/Rest)	30	30	-			plechtigheid
11.2	Begraafplaats (alleen in Buitenschil/Rest)	31	31	-			
11.3	Penitentiare inrichting			1,65			
11.4	Religiegebouw	0,15	0,15	0,15			

* bvo = bruto vloeroppervlak; 100m² bvo = 60-80m² vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak).

Algemene invalidenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen en in winkelgebieden dienen algemene invalidenparkeerplaatsen te worden gerealiseerd. De richtlijn hiervoor is 1 per 50 te realiseren parkeerplaatsen.

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

In de parkeernota is al aangegeven dat de inrichting van schoolomgevingen maatwerk is en dat je je moet afvragen of het wenselijk is om het halen en brengen met de auto te faciliteren. Wordt daar toch voor gekozen, dan biedt het navolgende een richtlijn voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisscholen. De rekenregel gaat uit van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/bringen met de auto, vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto: aantal leerlingen x %halen/bringen x 0,5 (reductiefactorparkeerduur) x 0,75 (aantal kinderen per auto)

- Groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75 Reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt. Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3.
- Groepen 4 t/m 8: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85 Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in perioden van 10 minuten bedraagt. Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8.
- Kinderdagverblijf: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75 Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt. Reductie factor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf.

Bijlage 2: Parkeernormen fiets

Bij de realisatie van solitaire voorzieningen kan gebruik worden gemaakt van de onderstaande richtlijnen voor het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen. Bronnen: o.a. CROW, Plaats maken voor de fiets; leidraad voor parkeren en stallen)

Voorziening	Norm	Per
Hoofdwinkelcentrum	-	100 m ² bvo
Wijkwinkelcentrum	5	100 m ² bvo
Buurtwinkelcentrum	6	100 m ² bvo
Kantoor C-lokatie (overig gebied)	0,5 – 1,0	100 m ² bvo
Museum	25	100 bezoekers
Archief	25	100 bezoekers
Bibliotheek	45	100 bezoekers
Kinderdagverblijf	3	10 kinderen
Basisschool	4 3	10 personeelsleden 10 leerlingen
Voortgezet onderwijs	4 6	10 personeelsleden 10 leerlingen
Hoger onderwijs	4 6	10 personeelsleden 10 studenten
Sporthallen	40	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden met tribune	20	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden	20	wedstrijdveld
Zwembaden (binnenbad)	15	100 m ² wateroppervlak
Zwembaden (buitenbad)	15	100 m ² wateroppervlak
Theater	20	100 bezoekers
Concertzaal	25	100 bezoekers
Bioscoop	25	100 bezoekers
Discotheek stedelijk	25	100 bezoekers
Discotheek niet-stedelijk	15	100 bezoekers
Ziekenhuis met stedelijke functie	-	100 bedden
Ziekenhuis met regionale functie	30	100 bedden
Verpleeghuis	15	100 bedden
Recreatiegebied	20 - 40	100 bezoekers topdag
Attractiepark	15 - 20	100 bezoekers topdag

Bijlage 3: Parkeernormen scooter

Voorziening	Norm	Per
Hoofdwinkelcentrum	maatwerk	100 m ² bvo
Wijkwinkelcentrum	"	100 m ² bvo
Buurtwinkelcentrum	"	100 m ² bvo
Kantoor	0,2	100 m ² bvo
Kantoor met baliefunctie	0,5	
Winkel / supermarkt	0,2	100 m ² bvo
Horeca I, fastfood, cafeta-ria, snackbar, lunchroom, koffie/theehuis, ijssalon, etc.	0,5	100 m ² bvo
Horeca II a en b, III en IV IIa zaalverhuur, sociëteit IIb: dancing of discotheek, Café, restaurant	1	100 m ² bvo
Bibliotheek	0,2	100 m ² bvo
Bioscoop	0,5	100 m ² bvo
Fitness	0,4	100 m ² bvo
Museum	-	100 m ² bvo
Sporthal	0,2	100 m ² bvo
Theater	2	100 zitplaatsen
Zwembad overdekt	1,5	100 m ² bassin
Haltes voor bus, trein en HOV	maatwerk	n.b.
Voortgezet onderwijs	0,4	100 m ² bvo
ROC	0,4	

Bijlage 4: Stappenplan toetsing parkeernormen

De gemeente heeft een aantal mogelijkheden om afspraken te maken die met betrekking tot parkeren meegenomen moeten worden als sprake is van nieuwbouw, verbouw of functiewijziging van een gebouw. Dit zijn afspraken over bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen en de vormgeving daarvan. Alle plannen worden hierop getoetst. Relevante documenten zijn:

1. Ontwikkelovereenkomst

Voorafgaand aan de ontwikkeling van een gebied waarin nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd, wordt er een contract gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Hierin kunnen parkeernormen worden opgenomen waaraan moet worden voldaan.

Belangrijk aandachtspunt bij deze overeenkomsten is dat er voldoende aandacht moet zijn voor het parkeren. Als een groter gebied in deelgebieden wordt ontwikkeld, bijvoorbeeld Nieuw-Rhijngest, dan is het noodzakelijk om een totale parkeerbalans te maken en bovendien per deelgebied te toetsen of dit voldoet. Zo wordt voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen wordt doorgeschoven naar het laatste deelgebied en dat de parkeerbalans niet meer sluitend is te maken.

2. Bestemmingsplannen

Op dit moment liggen de parkeernormen in Oegstgeest vast in de bestemmingsplannen en hanteert elk bestemmingsplan zijn eigen parkeernormen. Met de parkeernota 2020 worden de parkeernormen voor de verschillende functies uitgebreid en gelijk getrokken voor alle nieuwe ontwikkelingen in heel Oegstgeest. Hiervoor is een nieuw paraplu-bestemmingsplan opgesteld.

In het bestemmingsplan kan aanvullend op de parkeernota worden geregeld dat parkeergelegenheid op eigen terrein verplicht moet worden aangelegd en in stand moet worden gehouden. Daarmee kan overigens niet worden voorkomen dat die ruimte na verloop van tijd door de bewoner in gebruik wordt genomen voor iets anders. In een aantal bestemmingsplannen is expliciet vastgelegd dat deze parkeergelegenheid in stand moet worden gehouden. Handhaving hierop heeft overigens geen prioriteit.

3. Omgevingsvergunning voor bouwen

De aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op een aantal aspecten getoetst waaronder ook parkeren. De toets vindt plaats aan de hand van het bestemmingsplan of de nadere overeenkomst als hier afwijkende afspraken ten opzichte van het bestemmingsplan in zijn vastgelegd. Het is wel aan te bevelen dat in de ontwikkelingsovereenkomst, het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning wordt uitgegaan van dezelfde parkeernorm.

Op basis van de omvang van de (ver)bouwontwikkeling en de parkeernormen kan het aantal parkeerplaatsen worden bepaald. Daarnaast wordt getoetst op bijvoorbeeld maatvoering en bruikbaarheid van parkeerplaatsen. Aspecten van de parkeertoets:

- Berekening parkeerbehoefte
- Locatie van de parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik parkeerplaatsen
- Ontheffing parkeernormen
- Laden en lossen

Berekening parkeerbehoefte

De parkeereis geldt uitsluitend voor de omvang van een functiewijziging of nieuwbouw. Het aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van de normen en afgerond. Ook wordt bekeken of dit leidt tot voldoende bezoekersparkeerplaatsen, dus geen tekort of overschot. Een overschot kan ontstaan bij een relatief groot aantal woningen met een gezamenlijke parkeervoorziening. Bijvoorbeeld 30 bezoekersparkeerplaatsen in een appartementencomplex met 100 woningen, zoals de norm aangeeft, zal waarschijnlijk teveel zijn. Bij een enkele woning of een gering aantal, zal de bezoekersnorm, en dus de hele parkeernorm, mogelijk te laag zijn. Voor sommige specifieke functies, zoals een internationale school of speciaal onderwijs, zijn er geen normen. In dat geval moet de aanvrager op basis van referentiesituaties inzichtelijk maken wat de verwachte parkeerbehoefte is.

Locatie van de parkeerplaatsen

1. Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein
2. Locatie voor bezoekersparkeren woningen
3. Parkeren buiten het eigen terrein

1. *Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein*

Aanvragers zijn in principe verplicht om de voor hun bouw of ontwikkelinitiatief van toepassing zijnde parkeernorm op het eigen terrein aan te leggen. De parkeerbehoefte moet dus op eigen terrein worden opgelost.

Bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken kan mogelijk het hele plangebied als het "eigen terrein" worden beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd kan/moet worden. Als het eigen terrein qua parkeren voor een bepaald project of ruimtelijke ontwikkeling ruimer kan worden opgevat dan het eigen, private perceel zal dat in het betreffende bestemmingsplan of de betreffende omgevingsvergunning voor dat project of die ontwikkeling worden aangegeven en gemotiveerd.

2. *Bezoekersparkeren woningen*

Het heeft de voorkeur om het bezoekersparkeren gebundeld in de openbare ruimte of in een collectieve parkeergarage te realiseren. Het voordeel hiervan is dat de parkeerplaatsen door iedereen gebruikt kunnen worden en er wellicht minder nodig zijn. Als gemeente moeten we daar waar mogelijk op aansturen.

3. *Parkeren buiten het eigen terrein*

Als de parkeereis niet (volledig) op eigen terrein kan worden gerealiseerd, dan kan een initiatiefnemer mogelijk in uitzonderlijke situaties elders parkeerruimte huren of kopen, mits op korte loopafstand. Dit moet dan contractueel met een anterieure overeenkomst voor minimaal 10 jaar worden geregeld. Een andere optie is dat het parkeren in de openbare ruimte wordt opgelost, mits dat niet leidt tot problemen.

Onderstaande tabel toont de acceptabele (maximale) loopafstanden per functie.

Functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 – 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bij het parkeren buiten het eigen terrein wordt getoetst of deze parkeerplaatsen binnen de genoemde maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling worden aangelegd en of er geen alternatieven op kortere afstand zijn.

Kwaliteit van de parkeerplaatsen

Van belang is dat de parkeerplaatsen aan een minimale maatvoering voldoen. Bij te smalle parkeervakken bijvoorbeeld zal het aantal te benutten parkeerplaatsen in de praktijk minder zijn.

1. *Parkeren op parkeerterreinen*

De maatvoering van aan te leggen parkeerplaatsen dient te voldoen aan de eisen vermeld in de meest actuele versie van het ASVV en de NEN 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages'. De NEN 2443 is in 2013 herzien. Een belangrijke wijziging hierin is de verbreding van de parkeervakken. Voorbeelden van maatvoering:

1. Langsparkeren: tenminste 2,00 meter diep en een lengte van tenminste 6,00 meter. Bij voorkeur worden de parkeervakken breder ontworpen zodat de parkeermanoeuvre eenvoudig kan worden uitgevoerd en het in- en uitstappen van het voertuig vergemakkelijkt. Langsparkeervakken langs gebiedsontsluitingswegen zijn tenminste 6,5 meter lang zodat vooruit inparkeren mogelijk is.
2. Haaksparkeren: tenminste 2,50 meter breed en een lengte van tenminste 5,00 meter. De rijbanen dienen 6,00 meter breed te zijn.

2. *Parkeren op oprit of in garage(box)*

In onderstaande tabel is de minimale maatvoering opgenomen waaraan een oprit en een garage(box) moet voldoen. Voor opritten geldt als aanvullende eis dat er tenminste 1 meter vrije ruimte, naast de oprit, moet zijn om de voordeur, de garage of de steeg (voor bijvoorbeeld het stallen van een fiets) te kunnen bereiken. Voor de garage(box) geldt dat er naast de garage een ruimte moet zijn om de fietsen te kunnen stallen dan wel dat er een grotere garage wordt gebouwd.

Parkeervoorziening	Kwaliteit
Enkele oprit	minimaal 5,50 meter diep en 2,40 meter breed
Lange oprit	minimaal 11,00 meter diep en 2,40 meter breed
Dubbele oprit	minimaal 5,50 meter diep en 4,50 meter breed
Garage (bij woning)	minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed inwendige maat
Garagebox (niet bij woning)	minimaal 5,50 meter diep en 2,80 meter breed inwendige maat

De hierboven genoemde maatvoering van parkeerplaatsen geldt voor nieuwbouw. Wanneer er sprake is van vervanging van bestaande bebouwing met behoud van functie en niet voldaan kan worden aan deze kwaliteit, kan daarvan worden afgeweken. In dit geval mag voor de kwaliteit van de parkeerruimte worden teruggevallen op de maatvoering van de (voorheen) geldende bouwverordening.

Volgens deze verordening moet/moest de ruimte voor het parkeren van auto's afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt/werd volgens de bouwverordening voldaan indien:

- de afmetingen van bedoelde parkeerruimten tenminste 1,80m bij 5,00m en ten hoogste 3,25m bij 6,00m bedragen;
- de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapten – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – tenminste 3,50m bij 5,00m bedragen.

Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Bij sommige bouwplannen of ruimtelijke ontwikkelingen is sprake van verschillende functies binnen hetzelfde (bestemmings)plan. Mogelijk kan door een gezamenlijke parkeervoorziening met minder parkeerplaatsen worden volstaan. Verschillende functies hebben namelijk op verschillende momenten een piek in de parkeerbehoefte. De werkelijke parkeerbehoefte wordt bepaald met de onderstaande bezettingspercentages. Het drukste moment is maatgevend en bepaalt de parkeereis.

Moment Functie	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop,theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 4: Te hanteren aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik

Ontheffing parkeernorm

Bij zwaarwegende bezwaren kan (deels) ontheffing van de parkeereis worden verleend als de ontwikkeling wenselijk is. Hierbij gelden wel de volgende voorwaarden:

- Er moet worden aangetoond dat er redelijkerwijze voldoende inspanning is gepleegd om te voldoen aan de parkeernormering;
- De parkeernorming is (nog) de enige belemmerende factor voor de realisering van het initiatief of ontwikkeling.
- Indien met een uitgevoerd parkeeronderzoek kan worden aangetoond dat met een lagere norm kan worden volstaan, kan het college van de norm afwijken.

Bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan zal iedere keer worden afgewogen in hoeverre deze afwijkmogelijkheid als een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in dat plan zal worden opgenomen.

Afwijkingen werden tot nu toe niet geregistreerd en geëvalueerd, maar dat is wel wenselijk.

Bijlage 5: Samenvatting knelpunten per thema bewonersavond

Om een goed beeld te krijgen hoe de inwoners van Oegstgeest de huidige parkeersituatie ervaren en welke verbeteringen zij hierin zien, zijn informatieavonden georganiseerd. Naast een algemene toelichting op het proces en de aanleiding van de nota is gevraagd om met de gemeente mee te denken over de verschillende parkeer-onderwerpen die leven. Een volledig verslag van de avonden kan bij de afdeling worden opgevraagd. Hieronder staan de onderwerpen die bij de presentatie zijn benoemd, samen met aangedragen oplossingsrichtingen. Deze opmerkingen, suggesties en reacties zijn meegenomen in de parkeernota.

Uitdaging 1: Elektrische voertuigen en laadpalen

Het plaatsen van laadpalen en daarmee toewijzen van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen wordt als een knelpunt ervaren. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen voor reguliere auto's terwijl de oplaadplaatsen een groot deel van de tijd niet bezet zijn. Ook bestaat de angst dat de huidige laadpalen straks niet meer nodig of bruikbaar zijn waardoor de investering onrendabel is. Om hier als gemeente goed op voorbereid te zijn hebben we verschillende suggesties meegegeven waaronder:

- Instellen van een limiet aan laadplaatsen als de parkeerdruk hoog is of inzetten op efficiënter gebruik van laadplaatsen zodat alleen geparkeerd wordt tijdens het opladen.
- Als gemeente op de hoogte blijven van de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch laden. Door in het beleid hierop te anticiperen is het mogelijk tussentijds andere keuzes te maken.
- Nadenken over verzamellocaties voor laadpalen en ze weren uit het straatbeeld.
- Bij nieuwbouw direct nadenken over laadvoorzieningen.

Uitdaging 2: Parkeren vs. groen

Vanuit de bewoners wordt aangegeven dat groen en parkeren vaak tegengestelde belangen hebben bij een herinrichting. Hier moet tijdens het ontwerpproces meer aandacht voor zijn zodat groen en parkeren beter op elkaar zijn afgestemd en het allebei realiseerbaar is. Hiervoor worden de volgende suggesties gedaan:

- Meer eenrichtingsverkeer waardoor wegen smaller kunnen en ruimte beschikbaar komt voor groen.
- Huidige groen op orde brengen en dan vormgeven samen met de parkeeropgave.
- Parkeerplaatsen voorzien van waterdoorlatende bestrating zodat een parkeerplaats twee functies krijgt.
- Inzetten op andere duurzaamheidsmaatregel zoals groene daken zodat minder water op straat terecht komt.

Uitdaging 3: Parkeernormen

Het aanbod van openbaar vervoer is in Oegstgeest volgens de inwoners te beperkt om lagere parkeernormen te hanteren. Daarnaast is op dit moment de parkeerdruk op sommige plekken al hoog en een lagere norm zal leiden tot een verhoging hiervan. In de reacties wordt veel aangegeven dat het openbaar vervoer moet worden verbeterd en de huidige parkeernormen niet gewijzigd moeten worden. Wel kan het goed zijn per wijk een andere normering te hanteren om zo de wijken waar de parkeerdruk hoog is te ontlasten en in wijken waar juist minder parkeerplaatsen nodig zijn deze ook niet te realiseren.

Uitdaging 4: Fietsparkeren

Wat betreft fietsparkeren wordt duidelijk aangegeven dat op dit moment onvoldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn. Zowel in het centrum als bij andere voorzieningen zoals appartementencomplexen. Door meer stallingsmogelijkheden te plaatsen neemt het fietsgebruik toe en wordt minder op ongewenste plekken geparkeerd. Ook moet rekening gehouden worden met speciale parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld bakfietsen. Hiervoor worden de volgende suggesties gedaan:

- Op bepaalde plekken zijn er te weinig fietsparkeerplaatsen. Om fietsen te stimuleren, moeten er meer fietsklemmen/-parkeerplaatsen bij appartementencomplexen worden geplaatst. Bijvoorbeeld in Poelgeest. En overal waar er ruimte is moeten nietjes worden geplaatst voor fietsen. Dit kan gedaan worden in combinatie met het autovrij maken van straten, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor fietsers.
- Anderen mogelijkheden zijn ondergrondse stallingen of pop-up stallingen voor fietsen.
- Alle aspecten van fietsen moet worden aangepakt, aangezien OV niet geschikt is binnen de gemeente.
- Fietsen worden vaak zomaar ergens neergezet. Hier moet iets aan gedaan worden.

Uitdaging 5: Vrachtwagenparkeren

Geparkeerde vrachtwagens binnen de kern Oegstgeest worden als onwenselijk ervaren. De meeste bewoners willen deze uit het straatbeeld hebben en verplaatsen naar terreinen die hiervoor geschikt

zijn. De huidige parkeerplaats in de Apollolaan is niet wenselijk vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. Gesuggereerd wordt de vrachtwagens alleen te laten parkeren op het bedrijventerrein en bezoekend vrachtverkeer de bevoorrading plaats te laten vinden met kleine elektrische voertuigen. Hieronder een aantal suggesties:

- Bedrijventerreinen openstellen voor particuliere vrachtwagens.
- Aan de randen van de steden ladingen van grote vrachtwagens overslaan op kleinere elektrische voertuigen. Hierdoor zal er minder last zijn van grote vervuilende voertuigen in de binnenstad.
- Vrachtwagens bij het bedrijventerrein De Boeg laten parkeren in plaats van naast de internationale school (Apollolaan).
- Geen vrachtwagens overdag toestaan, maar alleen maar 's avonds/'s nachts.
- Tijdelijk vrachtwagens parkeren op de nieuwbouwlocatie Rhijngheest.
- Er moet een grote centrale parkeerplaats komen voor vrachtwagens en deze niet verdelen over verschillende wijken.
- Vrachtwagens kunnen 's nachts parkeren op het terrein van het Groene Kerkje.
- Vrachtwagens moeten geheel buiten het zicht worden geplaatst, bijvoorbeeld bij van der Luyt.

Uitdaging 6: Parkeerregulering

Het introduceren van parkeerregulering wordt niet door alle bewoners direct als onwenselijk benoemd. Wel dient het goed uitgewerkt te worden en is van belang dat na invoering ook handhaving plaats vindt. Als de gemeente hiertoe over gaat moet dit per locatie worden uitgewerkt, besproken worden met de omgeving en vervolgens ook duidelijk zichtbaar zijn op straat. Bij de invoering van parkeerregulering moet daarnaast ook voldoende aandacht zijn voor doelgroepen parkeren zoals mindervalide of deelauto's. Hieronder nog een aantal suggesties die zijn benoemd:

- Parkeerregulering moet er inderdaad komen, maar regulering en normen stellen betekent ook handhaven.
- Input via een enquête en per wijk uitwerken met bewoners.
- Aangezien er veel senioren zijn in Oegstgeest moet de belangengroep van senioren hierbij betrokken worden. Senioren zijn namelijk meer afhankelijk van de auto.
- Burgers moeten ook gevraagd worden een stuk van hun tuin af te staan voor eigen parkeergelegenheid.
- In sommige buurten en straten zijn enorme parkeerproblemen. Bijvoorbeeld in de Sterreschans. Suggestie is om daar blauwe zones of haaks (steek)parkeren toe te passen. Aan dergelijke oplossingen moet zeker ook gedacht worden bij herinrichting van wijken/buurten.
- Er moet (tijdelijk) parkeerplaatsen komen voor bouwterrein en toeleveranciers (verkeerscirculatie).
- Duidelijkheid in parkeernormen, waarbij de voorkeur gaat naar zelfde norm per wijk. Behalve als het om een speciale buurt gaat, bijvoorbeeld een Eco-wijk.
- Autobezit limiteren, bijvoorbeeld één auto per huishouden toestaan.
- Constatering: bij huizen met een oprit verandert deze oprit vaak in een tuin. Gevolg is dat auto's op straat terechtkomen, waardoor er parkeerproblemen ontstaan.
- Als gereguleerd wordt met behulp van pasjes, dan moeten deze gratis beschikbaar zijn en de garantie bieden dat een parkeerplaats beschikbaar is.

Bijlage 6: Toelichting en resultaten parkeerdrukonderzoek 2019

Om een beeld te krijgen van de bestaande parkeersituatie is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Dit is gedaan door eerst het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte te tellen. Daarna is op representatieve momenten het aantal geparkeerde auto's geteld. Hiermee wordt de bezettingsgraad bepaald. Voor een woonstraat is de nacht representatief, omdat dan de meeste mensen thuis zijn en de parkeerdruk het hoogst is. Voor winkelgebieden of rondom sportcomplexen gelden andere piekmomenten waardoor deze locaties op een ander moment is geteld. Bij een nadere analyse van parkeerproblemen op een specifieke locatie, kan het zinvol zijn om een extra meting te doen.

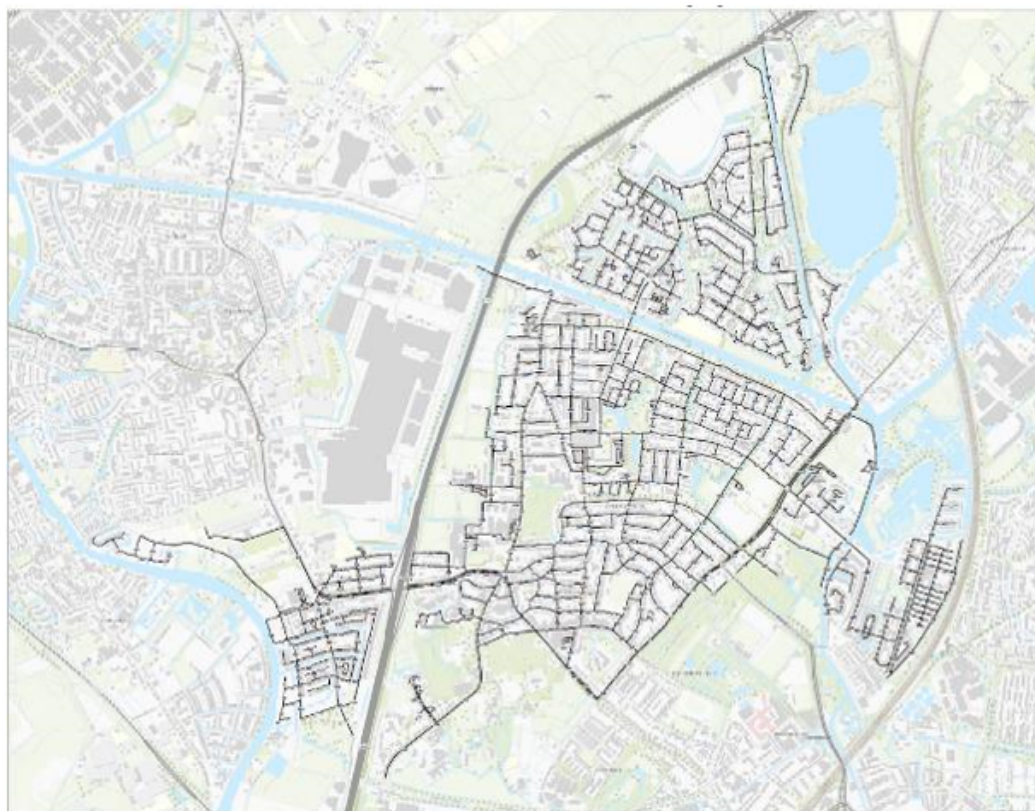
Op dinsdag 8 oktober 2019 is een nachtelijke parkeertelling uitgevoerd. Daarnaast is er rondom de winkelgebieden ook overdag een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Op dat moment zijn de winkels open en zijn de aantallen bezoekers naar verwachting het hoogst en daarmee ook de parkeerdruk. Tijdens de metingen is het aantal geparkeerde auto's geteld op openbare parkeerplaatsen. Inritten of bijvoorbeeld parkeergarages onder appartementencomplexen zijn hierin niet meegenomen.

Globaal geldt dat bij een bezettingsgraad lager dan 80% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% is er sprake van een langere zoektijd. Als de parkeerplaatsen geconcentreerd liggen (parkeerterreinen en parkeergarages), geldt eerder een grens van 90% omdat het vinden van een beschikbare parkeerplaats op deze locaties eenvoudiger is. Een hogere grens wordt ook gehanteerd als in het gebied voornamelijk langparkeerders (bewoners of werknemers) komen en er dus relatief weinig verkeer is. Bij een bezettingsgraad hoger dan 100% staan er meer voertuigen geparkeerd dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit kan doordat auto's illegaal geparkeerd staan, of doordat meerdere kleine auto's in een parkeerstrook staan. Illegaal parkeren gebeurt met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is.

Hieronder beschrijven we de opzet en globale resultaten van de parkeerdrukmeting.

Onderzoek

In oktober 2019 heeft een parkeeronderzoek plaatsgevonden. In het onderzoeksgebied (zie Figuur) zijn de openbare en doelgroepparkeerplaatsen (invalide, laden- en lossen, elektrisch) meegenomen.



Figuur 1 Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting 2019

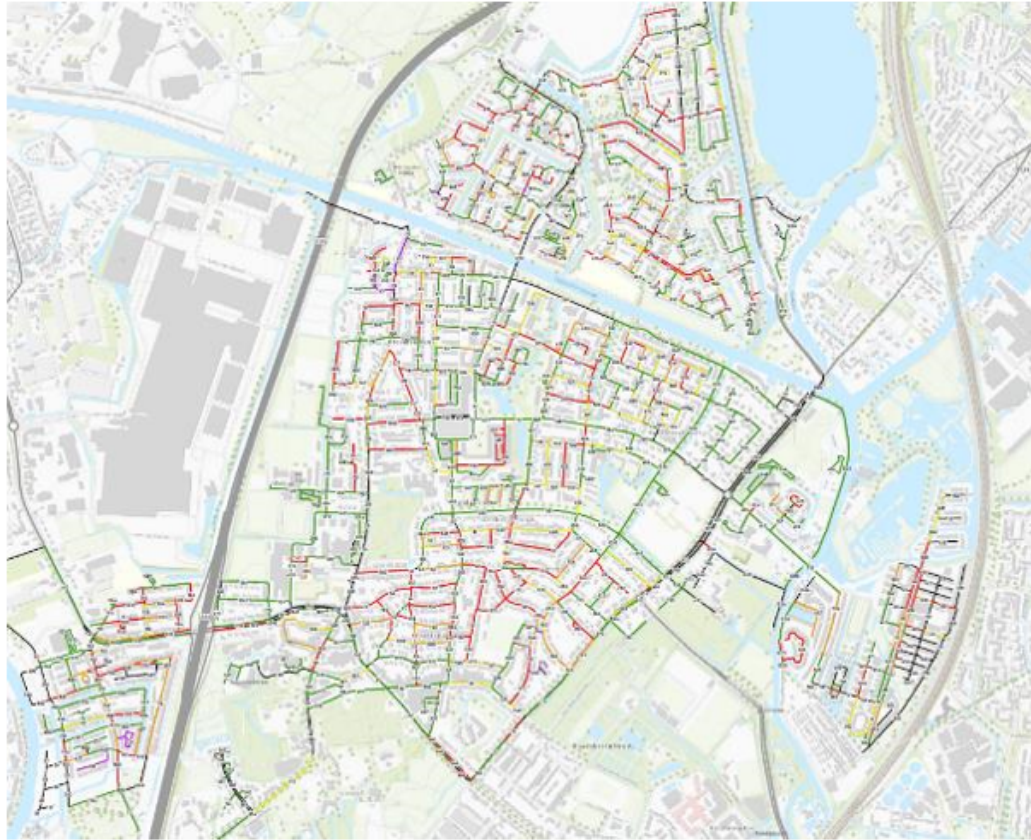
De metingen overdag zijn uitgevoerd in onderzoeksperioden van 2 uur. In de nachtmeting is een onderzoeksperiode genomen van 7 uur. Er is onderzoek gedaan in de volgende perioden:

- dinsdag 08 oktober (nachtelijke periode): tussen 23:00 - 6:00
- woensdag 09 oktober: tussen 8:00 - 10:00 uur, 10:00 - 12:00 uur, 14:00 - 16:00 uur en 16:00 - 18:00 uur
- zaterdag 12 oktober: tussen 10:00 - 12:00 uur, 14:00 - 16:00 uur en 16:00 - 18:00 uur
- zaterdag 19 oktober: tussen 8:00 - 10:00 uur






Tijdens de nachttelling van 2019 (zie resultaten in Figuur) kan opgemerkt worden dat de bezettingsgraad binnen een buurt varieert. In tabel 1 is per wijk een korte beschrijving weergegeven van de parkeersituatie. De volledige resultaten van de parkeerdrukmeting zijn opgenomen in bijlage 7.

1	Rhijngeest	In grote delen van Nieuw Rhijngeest is de bezettingsgraad onder de 75%. Dit is voornamelijk het geval in het zuiden van Rhijngeest. Het beeld is niet zuiver, omdat deze woonwijk nog in ontwikkeling is.
2	Rijnfront	In Rijnfront is de bezettingsgraad over het algemeen laag (<85%). Dit is voornamelijk het geval rondom de straat de Drie Gebroeders. Echter zijn er ook een aantal straten waar de bezettingsgraad hoog is (>85%). Bijvoorbeeld in de Sterreschans en op de Oude Rijnsburgerweg. Hoewel er hier en daar enkele drukke straten in de Rijnfront liggen, zijn er geen eenduidige clusters aan te wijzen, waar de bezettingsgraad hoog is.
3	Buitengebied	In het buitengebied zijn er weinig parkeerplaatsen te vinden. De parkeerdruk is laag. Dit is het geval in bijvoorbeeld de Oude Vaartweg.
4	Oranje Nassau	In Oranje Nassau is de bezettingsgraad in veel straten hoog. Met uitzondering van de straten ten zuiden van het Oranjepark, zoals de straten rondom de Prins Hendriklaan en de Kempenaerstraat, zitten de bezettingsgraden in deze wijk over het algemeen boven de 85%.
5	Oudenhof	In Oudenhof varieert de parkeerdruk tussen het oosten van de Schildersbuurt en het noord-westen van de Schildersbuurt. In het oosten ligt de bezettingsgraad van een groot deel van de straten onder de 75%, terwijl de bezettingsgraden in het noord-westen van de Schildersbuurt (met uitzondering van enkele straten zoals de President Kennedylaan en de Nicolaas Maeslaan) boven de 75% ligt.
6	Bloemenbuurt	De bezettingsgraden in de Bloemenbuurt lopen per straat uiteen. In enkele straten, bijvoorbeeld in de Gladiolenlaan, is de parkeerdruk laag (<85%); terwijl de bezettingsgraad in andere straten hoog is. Verder zijn er enkele clusters van straten te vinden met een hoge parkeerdruk; bijvoorbeeld straten rondom de Aert van Neslaan. Maar er zijn ook clusters van straten te vinden met een lage parkeerdruk zoals in de straten rondom de Asterlaan.
7	Voscuyl	In Voscuyl is de parkeerdruk over het algemeen laag. In deze buurt zijn er vele straten met een bezettingsgraad van onder de 75% te vinden.
8	Buitenlust	In het zuiden van Buitenlust zijn er verschillende straten met een parkeerdruk van boven de 85%. Bij enkele straten is de parkeerdruk lager, zoals bijvoorbeeld in de straten Floresstraat en Surinamestraat.
9	Haaswijk-West	In Haaswijk (zowel Haaswijk West en Haaswijk Oost) zijn er verschillende straten met een hoge bezettingsgraad van boven de 95%. Dit is bijvoorbeeld het geval in de straten rondom de Kerckwervelaan en de straten rondom de Annie M.G. Schmidlaan. Verspreid in deze buurt zijn er ook straten te vinden met een lage parkeerdruk onder de 75%.
10	Haaswijk-Oost	
11	De Morsebel	In Morsebel lopen de bezettingsgraden uiteen. De bezettingsgraden liggen in deze buurt het hoogst in de straten Gerrit Rietveldlaan, Theo van Doesburglaan, Aldo van Eycklaan en de Willem Dudoklaan.
12	Poelgeest	Ook in Poelgeest lopen de bezettingsgraden uiteen. De straten met een hoge bezettingsgraad (>95%) liggen rondom de Jac. P. Thijsselaan Noord, ook in de Cornelis van Steenishof is de parkeerdruk hoog. Rond de Adriaan van Royenlaan en de Jac. P. Thijsselaan Zuid is de parkeerdruk lager dan 75%.

Tabel 1: toelichting parkeersituatie per wijk



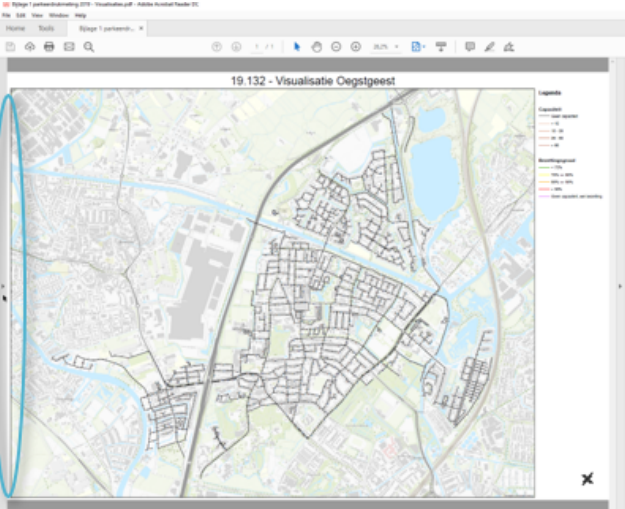

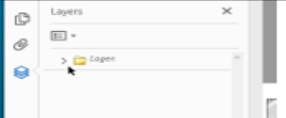
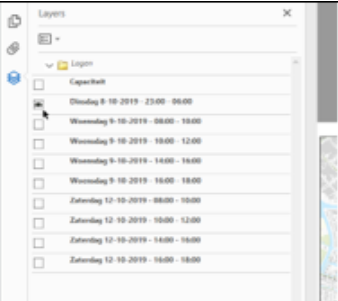
Figuur 2 Resultaten nachttelling bezettingsgraad 2019

Legenda	
	bezetting < 75%
	bezetting tussen 75% en 85%
	bezetting tussen 85% en 95%
	bezetting > 95%
	geen capaciteit / niet gemeten

Bijlage 7: Gedetailleerde resultaten parkeerdrukonderzoek 2019

Op de volgende pagina zijn de resultaten van de parkeerdrukmeting in een interactieve PDF weergegeven. In dit PDF-bestand zijn alle telmomenten in een aparte laag opgenomen. Door in het PDF-bestand zelf een telmoment te selecteren zijn de resultaten per sectie (wegvak) zichtbaar)

Hoe kan je deze lagen bekijken?

<p>1 Breid het linker informatie-scherm uit door op de grijze pijl te klikken. (zie de afbeelding hiernaast)</p>	
<p>2 Vervolgens verschijnen er een aantal icoontjes. Klik op het volgende icoontje</p>	
<p>3 Vervolgens kan je de map Lagen uitbreiden</p>	
<p>4 Tenslotte kies je van welk telmoment je de resultaten wil zien</p>	
<p>5 Op de kaart verschijnen de resultaten van het betreffende telmoment.</p>	