21. Behorend bij Geamendeerd Raadsbesluit Parkeerbeleidsplan en Nota Parkeernormen Teylingen

Marjoleine van Egeraat

Griffier van Teylingen

Digitaal ondertekend door Marjoleine van Egeraat
op 04-12-2024

gemeente
TEYLINGEN

Postbus 149
2215 ZJ Teylingen
T 14 0252
gemeente@teylingen.nl



Parkeerbeleidsplan Teylingen 2024

Datum: 14 november 2024
Geamendeerd vastgesteld

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Beleidskader 4
2.1 Koersnotitie Bouwstenen voor de Omgevingsvisie Teylingen 2023 4
2.2 Mobiliteitsvisie 2021 5
2.3 Mobiliteitsplan 2023 6
2.4 Centrumvisie gemeente Teylingen 6

3. Algemene visie op parkeren 7

4. Uitwerking parkeerbeleid per thema 8
4.1 Parkeercapaciteit en benutting 8
4.2 Parkeerregulering 11
4.3 Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties 14
4.4 Fietsparkeren 16
4.5 Handhaving 17

5. Sassenheim: Toepassing parkeerbeleid per gebied 19
5.1 Centrum 20
5.2 Woongebieden 22
5.3 Werkgebieden 23
5.4 Stationsomgeving 24
5.5 Sportvelden 24

6. Voorhout: Toepassing parkeerbeleid per gebied 25
6.1 Centrum 26
6.2 Winkelgebied Oosthoutplein 28
6.3 Woongebieden 28
6.4 Werkgebieden 29
6.5 Stationsomgeving 30
6.6 Sportvelden 30

7. Warmond: Toepassing parkeerbeleid per gebied 31
7.1 Centrum 32
7.2 Woongebieden 34
7.3 Werkgebieden 35
7.4 Sportvelden 35

8. Monitoring en uitvoeringsprogramma 36

Bijlage 1 Gebiedsindeling 38

Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken 41

1.Inleiding

Waarom een parkeerbeleidsplan?

Parkeren raakt iedereen, overal en altijd. Of het nu gaat om het parkeren van de eigen auto of het zien van geparkeerde auto's en fietsen in het straatbeeld, het is een onderwerp waar iedereen mee te maken heeft. Met het vaststellen van de Koersnotitie Bouwstenen voor de Omgevingsvisie Teylingen, Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan ontstond ook de behoefte om deelnota 2: Parkeren van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoerPlan Teylingen 2010 - 2020 en de Parkeernota Teylingen (2014) te actualiseren. Met het opstellen van dit parkeerbeleidsplan is invulling gegeven aan deze behoefte.

Proces

Dit parkeerbeleidsplan is tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van de knelpunten met de huidige parkeersituatie en het huidige parkeerbeleid. Deze inventarisatie is uitgevoerd door gesprekken te voeren met de ambtelijke organisatie, door een online enquête onder inwoners en ondernemers en door parkeertellingen. Op basis daarvan is het parkeerbeleid met name aangescherpt: het parkeerbeleid beoogt duidelijke spelregels te bieden hoe te handelen in welke situatie. Sommige spelregels worden vervolgens separaat uitgewerkt in nadere regels, zoals een nota Parkeernormen, beleidsregels voor ontheffingen voor de parkeerschijfzone, beleidsregels voor laadinfrastructuur en beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit.

Planperiode

Bij de totstandkoming van dit parkeerbeleidsplan zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Teylingen te vatten. De toekomst is echter veranderlijk. Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals brandstoftransitie, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2029 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

Leeswijzer

In dit parkeerbeleidsplan zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het parkeerbeleid opgenomen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de visie op parkeren binnen Teylingen beschreven. Wat dit parkeerbeleid betekent voor de thema's voor parkeren in Teylingen is uitgewerkt in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5, 6 en 7 zijn voor Sassenheim, Voorhout en Warmond uiteen gezet wat dit parkeerbeleid betekent voor de verschillende gebieden. Hieruit volgen de benodigde maatregelen die in hoofdstuk 8 zijn opgesomd in een uitvoeringsprogramma. In dit afsluitende hoofdstuk wordt ook ingegaan op de monitoring van de parkeersituatie in Teylingen.

2.Beleidskader

Waar voorheen landelijk beleid (de nota Mobiliteit en de nota Ruimte) en provinciaal beleid veelal de kaders vormden voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid is dat sinds kort de landelijke, provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisie, een nieuw instrument uit de Omgevingswet. Deze nieuwe wet, die in 2024 in werking treedt, brengt wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water bij elkaar. Met de Omgevingsvisie als kader wordt een integrale blik geborgd. De gemeente Teylingen werkt momenteel aan het opstellen van de Omgevingsvisie. Hiervoor is reeds een Koersnotitie opgesteld. Naast de Omgevingsvisie Teylingen geven ook de Mobiliteitsvisie Teylingen, het Mobiliteitsplan Teylingen en de Centrumvisie gemeente Teylingen wat gerichtere kaders voor het parkeerbeleid.[1] In dit hoofdstuk is de inhoud van dit kaderstellende beleid beknopt beschreven.

2.1 Koersnotitie Bouwstenen voor de Omgevingsvisie Teylingen 2023

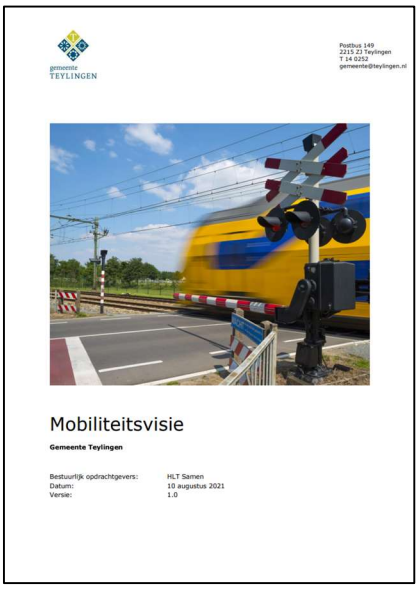
De gemeente Teylingen werkt momenteel aan de Omgevingsvisie. De gemeentelijke Omgevingsvisie is een integrale visie, die de lange-termijn keuzes voor de leefomgeving vastlegt en een beleidsmatige basis biedt voor de uitwerking in het omgevingsplan en eventueel meerdere programma's. Als eerste fase bij het opstellen van de Omgevingsvisie is een koersnotitie met bouwstenen voor de omgevingsvisie opgesteld. In deze koersnotitie zijn op hoofdlijnen de ambities en opgaven voor Teylingen beschreven.
Deze ambities zijn:

- Beleefbaar- en toekomstbestendig hart in de Duin- en Bollenstreek;
- Goed leven met verbinding tussen mensen;
- Werken aan een vitale en duurzame economie.



[1] De Omgevingsvisie Teylingen wordt een dynamisch document. Bij een actualisatie wordt vastgesteld beleid, zoals de Mobiliteitsvisie Teylingen, het Mobiliteitsplan Teylingen en dit parkeerbeleid meegenomen. Op dat moment komt de Mobiliteitsvisie Teylingen mogelijk te vervallen. Het Mobiliteitsplan Teylingen en dit parkeerbeleid zijn meer gericht op uitvoering en zullen daarom blijven bestaan als Programma, een instrument uit de Omgevingswet.

2.2 Mobiliteitsvisie 2021



In de mobiliteitsvisie zijn de ambities van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid opgenomen. De mobiliteitsvisie is gebaseerd op de ambities die zijn opgesteld op basis van het raadsprogramma van Teylingen en de gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. De gemeente Teylingen heeft drie mobiliteitsambities geformuleerd:

- Prettig wonen en bewegen voor iedereen;
- Goede bereikbaarheid voor een ondernemend Teylingen;
- Duurzame mobiliteit voor een duurzame toekomst.

Ten aanzien van parkeren is in de mobiliteitsvisie opgenomen dat om de fiets te promoten veilige (bewaakte) fietsenstallingen essentieel zijn. Voor het parkeren van de auto is opgenomen dat deze niet prominent een plek in de openbaar ruimte hoeft te eisen en daarom niet altijd voor de deur van de (eigen) woning of winkel hoeft te staan.

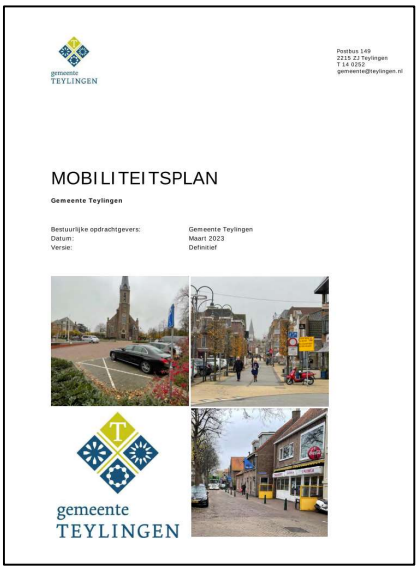
De drie kernen hebben binnen de mobiliteitsvisie ieder een eigen visie.

Sassenheim
In de toekomst is het centrum van Sassenheim goed bereikbaar met de auto, maar er zijn ook veel fietsenstallingen aanwezig. De inrichting van het centrum heeft een warme uitstraling en de straten zijn groener dan voorheen. De straten zijn dusdanig ingericht dat iedere verkeersdeelnemer (de automobilist, fietsers én het winkelende publiek) zich veilig in of door het centrum kan verplaatsen. Er komen meer fietsparkeerplaatsen in het centrum, omdat de groeiende vraag aan stallingsplaatsen het aanbod overstijgt. Ook zijn ten behoeve van een goede parkeersituatie enkele aanpassingen aan het aanbod, regime en de handhaving noodzakelijk.

Voorhout
Het centrum van Voorhout is in de toekomst aantrekkelijk met een breed scala aan winkels en horecavoorzieningen. De Herenstraat is de belangrijkste winkelstraat van het dorp en is aantrekkelijk en veilig ingericht. Een betere benutting van het bestaande parkeeraanbod, de aanleg van meer fietsparkeerplaatsen en het faciliteren van deelmobiliteitsconcepten moeten de bereikbaarheid van het centrum verder vergroten.

Warmond
Het historische, recreatieve dorp Warmond heeft een centrumgebied dat aantrekkelijk is ingericht. Pluspunten zijn de kleinschaligheid en de aantrekkelijkheid voor toeristen. In het centrum zijn voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers aanwezig, wel is een betere handhaving noodzakelijk. Voor bewoners moet het parkeeraanbod waar mogelijk worden uitgebreid. Ook fietsparkeren wordt uitgebreid.

2.3 Mobiliteitsplan 2023



In het mobiliteitsplan 2023 zijn de ambities uit de mobiliteitsvisie 2021 vertaald naar maatregelen en projecten. Voor parkeren is een onderzoek uitgevoerd waar bepaalde knelpunten uit naar voren zijn gekomen. Aan de hand van deze knelpunten zijn maatregelen opgesteld. De maatregelen die per situatie worden overwogen zijn:

- Inwoners en bezoekers stimuleren om te voet of met de fiets naar het centrum te komen;
- Zorgen voor een goede benutting van de parkeergarages;
- Een logische clustering van parkeerplaatsen buiten de kern van het winkelgebied met duidelijke parkeerverwijzing om zoekverkeer in de centra en naastgelegen straten te voorkomen;
- Een uitbreiding en/of aanscherping van de parkeerregulering (blauwe zone);
- Verbeteren van handhaving op parkeren;
- Evaluatie parkeernormen nieuwbouw;
- Leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met overschot aan parkeerplaatsen.

2.4 Centrumvisie gemeente Teylingen





In december 2017 heeft de gemeente Teylingen haar Centrumvisie uitgebracht. De raad van Teylingen heeft zich in zijn raadprogramma 'Vitaal Teylingen' 2018-2022 het doel gesteld om te komen tot een nieuwe Centrumvisie voor Sassenheim, Voorhout en Warmond. Deze visie moet koers bepalen en ervoor zorgen dat onze centra vitaal, aantrekkelijk en economisch toekomstbestendig blijven. Op het gebied van bereikbaarheid en parkeren zijn per kern de volgende opgaven geformuleerd:

- Sassenheim: fietsparkeren is belangrijk in het centrum van Sassenheim. Omdat de vraag het aanbod overstijgt dienen voldoende extra parkeerplaatsen aangelegd te worden. Daarnaast wordt met de komst van de nieuwe Hoogvliet het Hortusplein een belangrijke plek van ontmoeten. Om de ruimtelijke kwaliteit hoog te houden komt aandacht voor aanpassingen in het parkeeraanbod, regime en handhaving ten behoeve van een goede parkeersituatie.
- Voorhout: de parkeerplaatsen in het centrum dienen bereikbaar te blijven voor bezoekers. Werknemers dienen dan op een andere plek te parkeren. Aandacht moet komen voor voldoende fietsparkeerplaatsen, een betere benutting van het bestaande aanbod en het faciliteren van deelmobiliteitsconcepten.
- Warmond: in het centrum is weinig ruimte voor extra parkeerplaatsen. Daarom gaat gekeken worden of het parkeren kan worden uitgebreid in nabijgelegen gebieden. Ook het fietsparkeren dient te worden uitgebreid. Daarnaast dient het parkeren beter gehandhaafd te worden.

3.Algemene visie op parkeren

Parkeren, met de auto, de fiets, de vrachtwagen of de caravan, iedereen heeft er mee te maken. Het vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Er moet zowel sprake zijn van een goede verbinding als **genoeg parkeergelegenheid** om die mobiliteitsketen zo soepel mogelijk te laten verlopen. Indien er niet genoeg parkeergelegenheid is, dan is er ook geen sprake van een goede verbinding tussen vertrekpunt en eindpunt. Een locatie, of dit nu een woning, een huisartsenpost of een winkelstraat is, moet goed bereikbaar zijn voor burgers en hulpdiensten. Tegelijkertijd moet de omgeving leefbaar, aantrekkelijk en veilig zijn.

Dit sluit aan bij de koersnotitie voor de Omgevingsvisie Teylingen waarin ecologische duurzaamheid, sociale duurzaamheid en economische duurzaamheid als leidende principes staan. Vertaald naar parkeerbeleid betekent dit het vinden van de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte van bewoners, werkers en bezoekers, het bereikbaar houden van de gemeente en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De uitdaging is om daarin **de juiste balans** te vinden en daarmee een goede woon- en verblijfskwaliteit te behouden.
Dit betekent dat het parkeerbeleid **faciliterend** van karakter is: vraagvolgend in aantal parkeerplaatsen en, waar dat nodig is, sturend in parkeerlocatie. Hieruit volgt dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gebouwd, maar alleen voor de parkeervraag die echt nodig is. Dit betekent ook dat in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn voor bewoners, bezoekers en werkers. Deze openbare parkeerplaatsen moeten goed vindbaar en gratis beschikbaar zijn. Door **gratis parkeren** te handhaven behoudt Teylingen haar karakter van dorps wonen.
Door de toename van het aantal elektrische voertuigen en deelauto's, toenemend fietsgebruik, toepassing van slimme technologie en het ontstaan van de keuzereiziger die dat vervoermiddel gebruikt dat voor de reis het beste past, verandert het mobiliteitsgedrag en de elementen waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet zijn. De gemeente Teylingen zal deze **ontwikkelingen volgen**. De gemeente Teylingen anticipeert wanneer daar vraag naar is, en stuurt bij waar nodig. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met de nog op te stellen beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit. Met andere woorden, het parkeerbeleid in Teylingen faciliteert.

Kenmerk van het parkeren binnen Teylingen is **nabij**: bewoners, bezoekers en werknemers kunnen nabij hun bestemming parkeren zolang de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte, het bereikbaar houden en een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte behouden blijft. Daar waar keuzes gemaakt moeten worden geldt het principe 'juiste parkeerder op de juiste plaats'. Hierbij geldt het uitgangspunt dat parkeerplaatsen beschikbaar en vindbaar moeten zijn. Wie de juiste parkeerder is, is afhankelijk van het gebiedstype:

- In het centrum en winkelgebieden ligt de prioriteit bij bezoekers van winkels en bewoners inclusief hun bezoek. Parkeercapaciteit voor winkelend publiek moet vlak bij de winkels zijn.
- In de woongebieden ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoek. Zij moeten in de nabijheid van de woning hun auto kwijt kunnen.
- Op de bedrijventerreinen ligt de prioriteit bij werknemers en bezoekers aan de bedrijven. Parkeren gebeurt op eigen terrein.
- Bij het station ligt de prioriteit bij de treinreiziger. De treinreiziger parkeert op de P+R.
- Bij sportvelden ligt de prioriteit bij bezoekers van de sportvoorzieningen. Parkeren gebeurt op de parkeervoorzieningen behorend bij de sportvoorzieningen.

4.Uitwerking parkeerbeleid per thema

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op:
- Parkeercapaciteit en benutting (wanneer zijn er voldoende parkeerplaatsen en wanneer kan/moet het aantal worden verminderd of uitgebreid);
- Parkeerregulering (wat, wanneer en hoe);
- Parkeren van specifieke doelgroepen en voertuigen (gehandicapten, elektrische auto's, deelauto's, deelfietsen en -scooters, grote voertuigen);
- Fietsparkeren;
- Handhaving.

4.1 Parkeercapaciteit en benutting

Aantal: wanneer voldoende?

Als in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Dit betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en dat voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen.

Over het algemeen neemt bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toe. In gebieden met veel kortparkeerders en/of waar parkeerplaatsen verspreid liggen en/of lastiger vindbaar zijn, geldt dit veelal bij een bezettingsgraad van 80%. In gebieden met veel langparkeerders en/of veel parkeerterreinen en -garages treedt dit eerder op bij 90%. Op gebiedsniveau (zie figuren 5.1, 6.1 en 7.1 in de volgende hoofdstukken voor de gebiedsindeling per kern) bedraagt de acceptabele bezettingsgraad:
- centrum en winkelgebieden: bezettingsgraad tot 85% overdag is acceptabel;
- woongebieden inclusief stationsomgeving: bezettingsgraad tot 85% overdag en tot 90% in de nacht is acceptabel;
- werkgebieden: bezettingsgraad tot 90% overdag is acceptabel;
- sportvelden: bezettingsgraad tot 95% is acceptabel.

Aantal: uitbreiden of verminderen?

De verandering van de automobiliteit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan leiden tot een structureel lokaal tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Een herinrichting of grootschalig onderhoud is een geschikt moment om te beoordelen of het aantal beschikbare parkeerplaatsen geoptimaliseerd kan worden. Daarnaast vormen signalen van bewoners een aanleiding om te beoordelen of veranderingen in de parkeersituatie wenselijk zijn.

Voor lokale situaties waar de parkeerdruk structureel hoog is en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting. Dit betekent dat de inrichting van de openbare ruimte wordt geoptimaliseerd met als doel extra ruimte te creëren voor de aanleg van parkeercapaciteit.

Voor lokale situaties waar de parkeerdruk structureel laag is, kan juist het verminderen van parkeerplaatsen overwogen worden, ten behoeve van de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Het is daarbij van belang dat de parkeerdruk op gebiedsniveau acceptabel blijft. Een richtlijn voor het op grotere schaal kunnen verminderen van parkeerplaatsen is daarom dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad zoals hiervoor per gebied gedefinieerd. Voor het op kleinere schaal verminderen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld wanneer door een herinrichting of reconstructie enkele parkeerplaatsen komen te vervallen, geldt de randvoorwaarde dat de parkeerdruk na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van een acceptabele bezettingsgraad blijft.

In bijlage 2 is een stappenplan opgenomen dat kan worden gehanteerd bij het overgaan tot aanpak van de parkeerproblematiek in bestaande gebieden. Wanneer uit het stappenplan blijkt dat overgegaan moet worden tot het uitbreiden van parkeercapaciteit, streven we ernaar om dit zo duurzaam en klimaat adaptief mogelijk te doen.

Het uitbreiden of verminderen van parkeerplaatsen via een structurele herinrichting zal soms even op zich laten wachten. Een herinrichting kan immers niet op elk moment worden uitgevoerd. Veelal hangt dit samen met bijvoorbeeld de status van het wegdek of het wijkuitvoeringsplan voor riolering. Wanneer een structurele oplossing lang op zich laat wachten kan overwogen worden om tijdelijke maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door met bebording het parkeren met twee wielen op het trottoir toe te staan of door plantenbakken te plaatsen.

De hiervoor geschetste beleidslijn geldt voor reguliere situaties. Tijdens evenementen neemt de parkeerdruk mogelijk toe tot boven de grens voor een acceptabele parkeersituatie, niet alleen vanwege hogere bezoekersaantallen, maar ook door bijvoorbeeld verminderde parkeercapaciteit . Bij het verlenen van een evenementenvergunning moet worden afgewogen of tijdelijk een hogere parkeerdruk wordt geaccepteerd of dat aanvullende maatregelen, zoals een tijdelijke uitbreiding van het parkeeraanbod, bijvoorbeeld met het faciliteren van parkeren op afstand of het openstellen van een privaat parkeerterrein, gewenst is.

Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen realiseren

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In de Parkeernormennota Teylingen 2024 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Teylingen. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden in principe binnen het plangebied gerealiseerd (bij kleine ontwikkelingen op de plot);
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan vanwege verschillende aanwezigheidsmomenten per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar (zonder belemmeringen) toegankelijk zijn.

- het streven om bij elk (nieuw)bouwproject voldoende verkeer- en verblijfsgebied, boven op de bestaande parkeernorm, initieel in te richten met andere activiteiten dan parkeren (bijv. groen, maar niet bestemd als Groen), om uitwijkmogelijkheden te reserveren voor het uitbreiden van parkeren in de toekomst, indien nodig blijkt uit parkeerdrukmetingen, om zo in te kunnen spelen op veranderende parkeerbehoefte, daar waar dit redelijkerwijs mogelijk en gewenst is.

4.2 Parkeerregulering

Reguleringsvorm: parkeerschijfzone

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. De huidige vorm van reguleren is door middel van een parkeerschijfzone[2] in een deel van het centrum in zowel Sassenheim, Voorhout als Warmond. De parkeerschijfzone als regulering past goed bij de centra en het faciliterende karakter van het parkeerbeleid. Langparkeerders staan hierdoor op grotere afstand en voor de kortparkeerders is voldoende ruimte op korte loopafstand van de winkel beschikbaar. Bij uitbreiding van parkeerregulering is een parkeerschijfzone het uitgangspunt.

Uitgangspunt is dat parkeerregulering alleen kan worden ingesteld in het centrum, in winkelgebieden, in werkgebieden of bij sportvelden als daar voldoende reden toe is. In de woongebieden zal het instellen van parkeerregulering naar verwachting niet leiden tot een verlaging van de parkeerdruk, omdat hier voornamelijk bewoners parkeren. Als het in een woongebied nodig is om wijkvreemde parkeerders te weren, is een parkeerschijfzone alleen een geschikt reguleringsmiddel wanneer ook ontheffingen worden toegepast. Een andere mogelijkheid is het instellen van belanghebbendenparkeren. Gezien de impact van een dergelijke reguleringsvorm, moet hier zeer terughoudend mee worden omgegaan.

Ook voor een Stationsomgeving is een parkeerschijfzone geen geschikt reguleringsmiddel: de gebruikers staan hier veelal een dag. Aangezien het faciliteren van P+R-capaciteit bijdraagt aan het verminderen van autokilometers en daarmee aan de bereikbaarheid in de regio, is reguleren in een Stationsomgeving in principe niet aan de orde maar zal de parkeercapaciteit vraagvolgend moeten worden uitgebreid. Wanneer de parkeercapaciteit oneigenlijk wordt gebruikt, oftewel niet voor woon-werkverkeer maar bijvoorbeeld langdurig (vakantie) en hierdoor komt de beschikbaarheid voor woon-werkverkeer onder druk te staan, is het instellen van regulering wel te overwegen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een vorm waarbij na 24 uur betaald moet worden voor het parkeren. Aandachtspunt daarbij zijn de effecten voor de omgeving.

[2] Parkeerschijfzone is de formele naam voor wat in praktijk veelal blauwe zone wordt genoemd.

In het Mobiliteitsplan staat benoemd dat 'indien de parkeerdruk verder oploopt en er geen eenvoudige oplossingen meer mogelijk zijn, dan kan stevigere parkeerregulering worden overwogen, zoals betaald parkeren'. Betaald parkeren is een reguleringsmiddel waarmee sterker kan worden gestuurd op de parkeerlocaties van de verschillende doelgroepen dan met een parkeerschijfzone, bijvoorbeeld door te variëren met uurtarieven, dagtarieven en/of een maximale parkeerduur.
Het invoeren van betaald parkeren in één van de centra van Teylingen zal echter onmiskenbaar leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van dat centrum in de regio. In de regio geldt immers in geen enkel centrum betaald parkeren. Naast de kans dat het centrum daardoor minder bezocht wordt, is de verwachting dat de bereidheid om te betalen onder van bezoekers die wel komen laag is. Dit heeft uitwijkgedrag naar de omliggende woonwijken tot gevolg, oftewel parkeeroverlast in de omliggende wijken. Dit uitwijkgedrag is met geen enkele logische gebiedsindeling te voorkomen, anders dan door het reguleren van de hele kern.

Vanuit deze optiek moet het instellen van betaald parkeren dus worden voorkomen.
Ook financieel is het de vraag of het instellen van betaald parkeren per saldo duurder of goedkoper uitvalt dan de kosten voor een parkeerschijfzone. Belangrijk voordeel van betaald parkeren zijn weliswaar de opbrengsten en het feit dat de inkomsten van uitgeschreven boetes (naheffingen) naar de gemeentekas gaan, waar die bij een parkeerschijfzone naar het Rijk gaan. Tegenover deze inkomsten staan echter ook hogere kosten, met name vanwege de parkeerautomaten (investering en beheer en onderhoud). Zeker bij een beperkte betalingsbereidheid is de kans op een tegenvallend financieel resultaat aannemelijk.

Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is. Een hoge bezettingsgraad is hiervoor een indicator, maar het gaat er voornamelijk om dat bewoners, ondernemers en bezoekers parkeeroverlast ervaren.

Een bestaande parkeerschijfzone kan worden uitgebreid of verkleind als de leefomgeving als gevolg van de parkeersituatie onvoldoende leefbaar, aantrekkelijk en veilig is. Voor het uitbreiden is dit over het algemeen het geval als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone is hoger dan de acceptabele parkeerdruk.
- De hoge parkeerdruk wordt door bezoekersparkeren veroorzaakt (bij een hoge parkeerdruk door langparkeerders volstaat meer handhavingsinzet).
- De hoge parkeerdruk wordt door bezoekers, ondernemers en andere belanghebbenden als probleem ervaren.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor de hele parkeerschijfzone.

Het verkleinen van de omvang van een bestaande parkeerschijfzone kan worden overwogen als een of meer van de volgende situatie optreedt:

- de parkeerdruk van enkel bezoekersparkeren binnen de parkeerschijfzone is lager dan 75%;
- in de parkeerschijfzone is meer dan 40% van de parkeerders langparkeerder;

- de parkeerdruk net buiten de parkeerschijfzone is hoog;
- bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden ervaren overlast met het parkeren buiten de parkeerschijfzone.

Bij het instellen van parkeerregulering in een nieuw gebied gelden dezelfde uitgangspunten als voor het uitbreiden van de bestaande parkeerschijfzone.

Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. De huidige reguleringstijden in de parkeerschijfzone (maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 18:00 uur en donderdag tot 21:00 uur) sluiten grotendeels aan bij dat uitgangspunt. Aangezien de populariteit van de koopavond afneemt, kan dit reguleringsmoment komen te vervallen. Om daarnaast de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens de drukkere momenten te waarborgen, is het verstandig om de regulering vanaf 9:00 uur in te laten gaan: een bewoner die ’s avonds zijn auto binnen de parkeerschijfzone zet, moet deze dan voor 11:00 uur verplaatsen in plaats van voor 12:00 uur. Aanpassing van de reguleringstijden is echter van ondergeschikt belang, waardoor het pas aan de orde is als het gecombineerd kan worden met andere aanpassingen aan de parkeerschijfzone (werk met werk maken).

In gebieden met een parkeerschijfzone in Teylingen gelden de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur in de parkeervakken voorzien van een blauwe streep is 2 uur;
- reguleringsperiode: maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 18:00 uur;
- geen ontheffingen.

In Sassenheim worden in uitzondering op dit laatste punt wel ontheffingen verleend aan bewoners en bedrijven. De parkeerschijfzone wordt hier op grotere schaal toegepast waardoor het niet reëel is om alle langparkeerders buiten de parkeerschijfzone te laten parkeren. Daarnaast is het ook niet nodig: binnen de parkeerschijfzone is voldoende capaciteit beschikbaar. Het is vanwege de uitgestrektheid van het centrum in Sassenheim niet haalbaar om een kleinere parkeerschijfzone toe te passen zonder ontheffingen. De ontheffingen zijn geldig voor alle momenten waarop parkeerregulering van toepassing is.

4.3 Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties

In Teylingen wordt voor parkeren extra aandacht besteed aan de specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties. Deze onderwerpen zijn hierna nader toegelicht.

Gehandicaptenparkeren

Er zijn twee soorten voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken. Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet:

- zonder parkeerduurbeperking in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Teylingen streeft ernaar voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen te behouden. Hierbij wordt er naar gestreefd dat 2% van de parkeercapaciteit bij bezoekerslocaties (voorzieningen) algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Ook bij solitaire, sociale voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang. In de parkeerschijfzone wordt voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geen maximale parkeerduur gehanteerd. Hierbij is handhaving op rechtmatig gebruik van de parkeerplaatsen een voorwaarde.

Het aantal en de ligging van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geëvalueerd bij signalen over een tekort of overschot en aan de hand van parkeerdrukmetingen. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, is het niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het gaat enkel om het vrijhouden van de parkeerplaats dichtbij de voorzieningen voor een specifieke doelgroep.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Bewoners van de gemeente Teylingen kunnen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken nabij hun woning aanvragen als:

- zij ingeschreven staan op het adres waarvoor de parkeerplaats wordt aangevraagd;
- zij beschikken over een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart voor *bestuurders*;
- zij beschikken over een geldig rijbewijs;
- het kenteken waarvoor de plek wordt aangevraagd, geregistreerd staat op de naam van de aanvrager of op naam van de partner, een huisgenoot of een leasemaatschappij;
- zij niet beschikken over een eigen parkeerplaats, tenzij deze parkeerplaats voor hen niet bruikbaar is.

Toekenning van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is ongeacht de parkeerdruk. Het belang dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij is in dit geval groter. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, is het ook niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het is veelal

een bewoner die voorheen ook al in de straat parkeerde. De kosten voor het aanvragen, realiseren, verplaatsen of wijzigen van een kenteken voor een gehandicaptenparkeerplaats zijn voor de aanvrager. Deze kosten worden jaarlijks vastgesteld in de Legesverordening.

Elektrische auto's

De verwachting is dat de vraag naar laadinfrastructuur zal blijven toenemen. Niet alleen het aantal elektrische personenauto's neemt toe, maar ook andere elektrische voertuigen nemen toe. Voor het parkeren van elektrische auto's gelden dezelfde regels als voor het parkeren van een auto op fossiele brandstof. Indien de auto ook opgeladen moet worden, gelden andere regels. De strategie omtrent elektrisch laden is beschreven in de Beleidsregels laadinfrastructuur Teylingen 2021.

Het plaatsen van elektrische oplaadpunten in combinatie met een gereserveerde parkeerplaats wordt door de gemeente Teylingen vraagvolgend opgepakt, waarbij het laadnetwerk actief wordt gemonitord. In de beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden een extra laadpaal wordt gerealiseerd. Als een parkeerplaats wordt voorzien van een laadpaal hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd hoeft te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De parkeervraag verandert immers niet, een elektrische auto komt doorgaans in plaats van een auto op fossiele brandstof. En daarnaast past het plaatsen van elektrische oplaadpunten bij de ambitie uit de koersnotitie voor de Omgevingsvisie om te streven naar duurzaamheid.

Uitdaging bij parkeerplaatsen met elektrische oplaadpunten is het zogenaamde 'laadpaalkleven': een elektrische auto maakt gebruik van de parkeerplaats, ook als deze niet geladen wordt. Hierdoor zijn per saldo meer laadpalen nodig. De gemeente heeft hier echter nauwelijks bevoegdheden in, dit ligt bij de exploitant. Met het onderbord '(alléén) opladen elektrische voertuigen' geeft de gemeente wel een duidelijk signaal. Handhaving blijft echter lastig, al zijn er rechterlijke uitspraken dat een auto die langer dan 2 uur niet meer laadt, verplaatst moet worden. De redelijkheid, zeker in woonwijken en 's nachts, is echter discutabel. De gemeente laat het daarom aan de markt over om methodes en instrumenten te ontwikkelen die het aantal verschillende gebruikers van een laadpaal bevordert. Hierbij kan gedacht worden aan een connectietarief bij aansluiten van de laadkabel of een tarief dat wordt gerekend na een bepaalde tijdsduur van aangesloten staan zonder stroom te laden.

Deelauto's

Autodelen draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overal worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Teylingen wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden in Teylingen. Zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan zal de gemeente, als er aanbieders van deelauto's willen starten, dit faciliteren. Daarnaast is in het Mobiliteitsplan is opgenomen dat de gemeente (in regionaal verband) beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit gaat opstellen waarin staat omschreven wat de gemeente wil faciliteren en wat tegengaan. Dit doet de gemeente in Holland-Rijnland-verband.
Als een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een deelauto hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd hoeft te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De essentie van de plaatsing van een deelauto is immers dat de parkeervraag eerder afneemt dan toeneemt.

Daarnaast past het faciliteren van deelauto's bij de ambitie uit de koersnotitie voor de Omgevingsvisie om te streven naar duurzaamheid.

Deelfietsen en -scooters

Naast deelauto's kunnen deelfietsen en -scooters ook bijdragen aan verduurzaming van het vervoer. Daar waar het openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief is, kan de deelfiets of -scooter zorgen dat de rit niet met de auto wordt gemaakt. Afgezien van OV-fietsen bij station Voorhout kent de gemeente nog geen deelfietsen of -scooters. Het is aan de markt om op meer plekken in Teylingen deelfietsen of -scooters aan te bieden. In de nog op te stellen beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit worden hiervoor spelregels opgenomen. Om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan, is het in elk geval belangrijk dat deelfietsen en -scooters alleen op met de gemeente afgestemde plekken kunnen worden achtergelaten.

Grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Teylingen is opgenomen dat het verboden is grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter) op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan. Hierdoor is het mogelijk om op excessen te handhaven.

Binnen de gemeente Teylingen is aan de Teylingerdreef in Voorhout een vrachtwagenparkeerterrein gerealiseerd. Om van dit terrein gebruik te kunnen maken moet een parkeervergunning worden aangevraagd. Dit kan alleen voor vrachtwagens van bedrijven uit de gemeente Teylingen en voor chauffeurs die in de gemeente Teylingen wonen.
Het parkeerterrein aan de Teylingerdreef is de enige locatie binnen de bebouwde kom van de gemeente Teylingen waar het is toegestaan om voertuigen hoger dan 2,4 en/of langer dan 6 meter te parkeren.

4.4 Fietsparkeren

Fietsers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als 'los' op het trottoir of op pleinen. Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen dienen bij centrumfuncties en voorzieningen daarom voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties.

In de huidige situatie wordt met name in het centrum overlast ervaren door te weinig fietsparkeervoorzieningen en/of fout en hinderlijk gestalde fietsen, scooters en brommers. De gemeente Teylingen zet daarom in op een betere bereikbaarheid van het centrum met de fiets door fietsparkeervoorzieningen nabij horeca en supermarkten uit te breiden. Waar te weinig fietsparkeerplaatsen zijn én er in de openbare ruimte onvoldoende geschikte plekken zijn om dit uit te breiden, mag het uitbreiden van fietsparkeerplaatsen ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. In de koersnotitie voor de Omgevingsvisie is immers opgenomen dat we vanuit economische

duurzaamheid/mobiliteit mensen zoveel mogelijk willen laten fietsen in plaats van de auto te gebruiken.
Ook bezorgfietsen en -scooters (bedrijfsvoertuigen) leveren soms overlast op. Ook hiervoor geldt dat in de openbare ruimte wordt gezocht naar een geschikte ruimte en dat anders een parkeerplaats mag worden gebruikt. Als de bezorging met de auto zou worden gedaan, zou de auto immers ook op straat geparkeerd kunnen worden. Vanuit duurzaamheid stimuleren we echter het gebruik van (elektrische) bezorgfietsen en -scooters.

Bij herinrichting en grootschalig onderhoud wordt bekeken of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij extra fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Hierbij wordt rekening gehouden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen), scooters en brommers. Bij klachten over fietsparkeren wordt in overleg met belanghebbenden gekeken of een oplossing mogelijk is. Dit betekent overigens niet dat per definitie fietsparkeerplaatsen worden toegevoegd.

Het gebruik van elektrische fietsen neemt de laatste jaren toe. Aangezien deze fietsen doorgaans thuis worden opgeladen, is er geen noodzaak voor openbare laadpunten.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de fietsparkeernormen van toepassing om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in de Parkeernormennota Teylingen 2024.

4.5 Handhaving

Binnen de gemeente Teylingen zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) en de politie[3] verantwoordelijk voor de handhaving op parkeermaatregelen. Het gaat daarbij om de handhaving op:

- de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone.
  Binnen de parkeerschijfzone geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van deze regel moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders beschikbaar.
- foutparkeren.
  Bij handhaven op foutparkeren gaat het onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats of een plaats voor elektrisch laden. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de APV. Op basis van de Wegsleepverordening Teylingen 2017 worden op de weg staande voertuigen verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld.

Met een efficiënte en doelgerichte aanpak van de handhaving kan met minimale inzet maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op

---

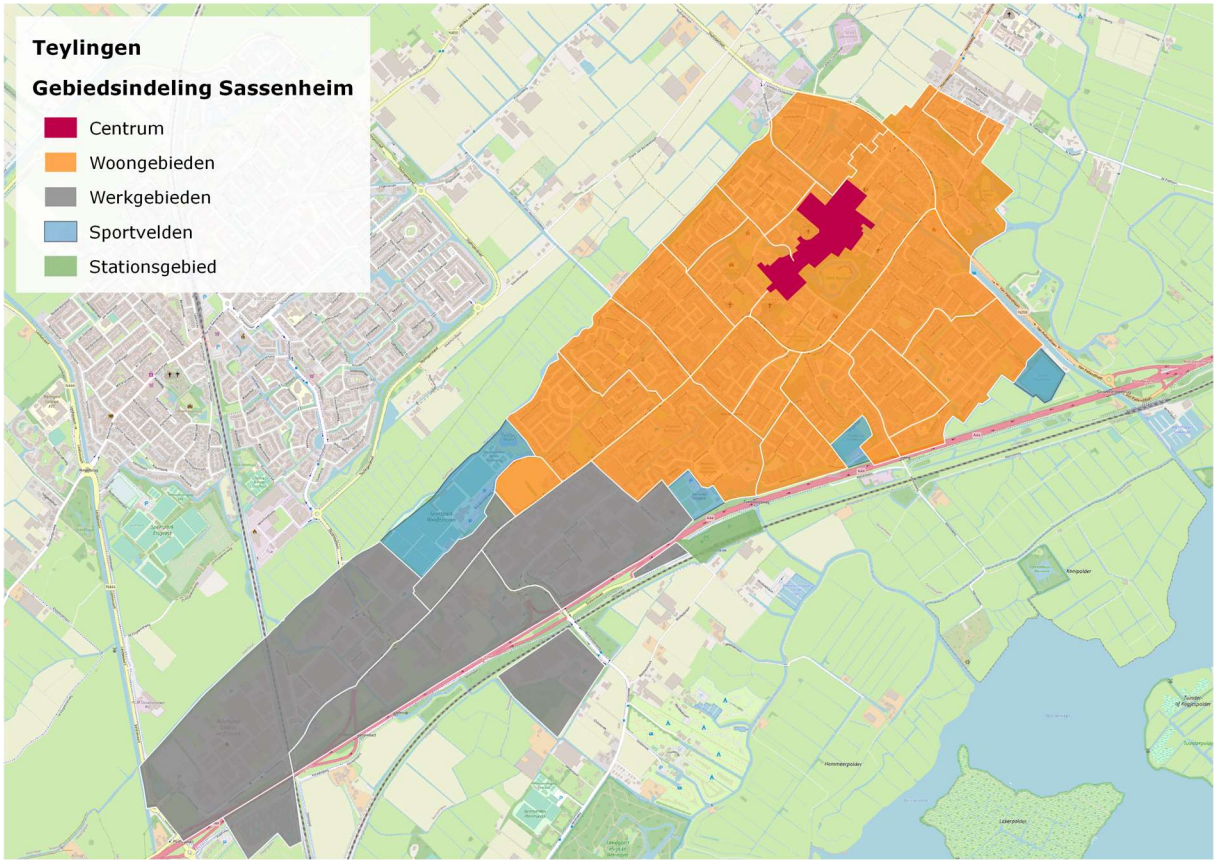
[3] De inzet van de politie is vanwege de veelheid aan taken veelal beperkt tot de handhaving op parkeerexcessen.

maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde. Aangezien in Teylingen conform het handhavingsplan een beperkt aantal uur aan de handhaving van de parkeerschijfzone mag worden besteed, worden acties gepland om met deze minimale inzet zo onvoorspelbaar mogelijk te zijn. Op basis van het parkeeronderzoek wordt geconcludeerd dat op het drukste moment op zaterdagmiddag in Voorhout ruim circa 30% van de parkeerders langer stond geparkeerd dan is toegestaan, in Warmond zelfs 75%. In Sassenheim is het aandeel onbekend, aangezien een deel van de parkeerders een ontheffing heeft en dit bij het onderzoek niet is geïnventariseerd. Hieruit blijkt dat met de huidige inzet oneigenlijk parkeergedrag niet volledig wordt tegengegaan.

Voor het parkeren buiten de bebouwde kom gelden de landelijke verkeersregels, deze gaan voor op eventueel gemeentelijk (parkeer)beleid. Dit houdt onder meer in dat parkeren langs de kant van de weg op veel plaatsen is toegestaan. Wanneer de verkeersveiligheid in het geding is, kan de wegbeheerder een parkeerverbod instellen en daar op handhaven.

5. Sassenheim: Toepassing parkeerbeleid per gebied

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop aangepast. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 5.1 is voor Sassenheim de onderscheiden gebieden weergegeven. Hierna is per gebied ingegaan op de situatie, parkeercapaciteit en aanwezige parkeerregulering ten tijde van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan. De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in september en oktober 2022.[4] In bijlage 1 is de kaart behorend bij deze parkeertellingen opgenomen met daarin de deelgebieden uit dit onderzoek.



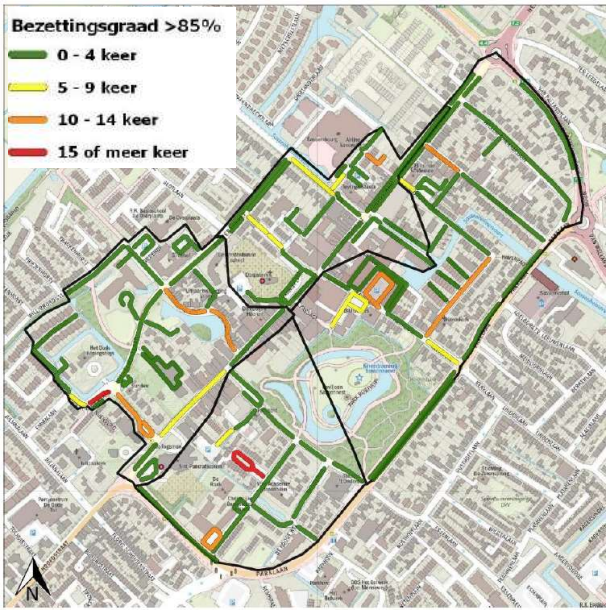
Figuur 5.1: Gebiedsindeling Sassenheim

[4] Bureau de Groot Volker, Parkeer- en verkeersonderzoek, deel A: Parkeeronderzoek Teylingen, 12 december 2022.

5.1 Centrum[5]

Parkeersituatie

Het centrumgebied van Sassenheim omvat 1.526 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 150 parkeerplaatsen in een parkeergarage gelegen die buiten ruime winkelopeningstijden gesloten is. Het drukste moment van de week is zaterdag om 15.00 uur. Er zijn dan 934 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 61%.
Binnen het centrumgebied is de parkeerdruk niet overal even groot: er zijn enkele straten waar het bijna altijd druk is (oranje en rood in nevenstaande figuur). In een naastgelegen straat is dan veelal wel ruimte beschikbaar (groen in nevenstaande figuur).[6]



Binnen het centrum van Sassenheim is een parkeerschijfzone gelegen die 706 parkeerplaatsen omvat (inclusief de parkeergarage).[7] Het drukste moment van de week binnen deze parkeerschijfzone is ook op zaterdag om 15.00 uur. Er zijn dan 457 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 65%. De parkeerdruk in de parkeergarages is dan iets lager (47%).
Op dat moment parkeren er 252 bezoekers binnen de parkeerschijfzone (55% van de parkeerders in de parkeerschijfzone), 205 parkeerplaatsen zijn bezet door auto's die hier langer dan 2 uur staan. Van deze langparkeerders zijn 109 te markeren als bewoner. Tijdens het onderzoek is niet genoteerd welk aandeel van deze langparkeerders in het bezit is van een ontheffing.
Op het drukste moment binnen de parkeerschijfzone staan hier ook de meeste bezoekers geparkeerd.

---

5 De begrenzing van het gebied Centrum zoals gehanteerd bij de parkeertellingen wijkt fors af van de begrenzing van het bied Centrum zoals gedefinieerd in figuur 5.1. Dit gebied komt nagenoeg overeen met het gebied waar de parkeerschijfzone geldt. Bij een volgend onderzoek is het verstandig de grenzen zoals aangegeven in figuur 5.1 te hanteren.

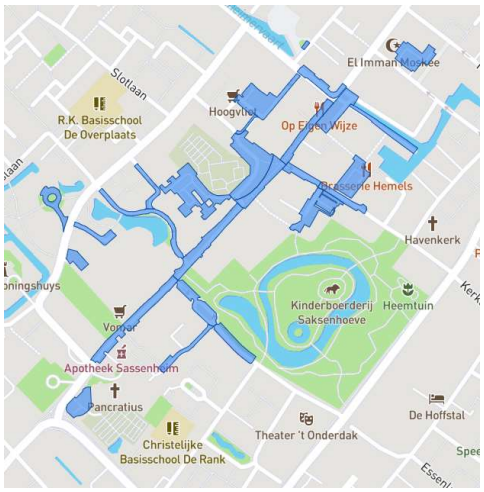
6 In deze figuur zijn ook straten opgenomen waar geen parkeercapaciteit beschikbaar is. In deze straten is de bezettingsgraad alleen groter dan 85% als er desondanks wordt geparkeerd. In principe kleuren deze straten groen. Uit de figuur is ook bij straten met parkeercapaciteit geen inzicht in de aantallen. De figuur duidt vooral waar de parkeerdruk hoog is, maar niet of met de restcapaciteit in naastgelegen straten de druk voldoende kan worden verlaagd.

7 Dit is exclusief 6 parkeerplaatsen bij het gemeentehuis (maximale parkeerduur ½ uur) en 6 parkeerplaatsen bij Sassembourg (maximale parkeerduur 1 uur).

Parkeercapaciteit

In het centrumgebied van Sassenheim is sprake van een acceptabele parkeersituatie. In sommige straten is de parkeerdruk weliswaar hoger dan de grenswaarde van 85% (zie paragraaf 4.2), in een naastgelegen straat is in dat geval nog wel ruimte. De parkeerdruk in het centrumgebied biedt zelfs ruimte om parkeerplaatsen op te heffen.[8] De parkeerdruk betekent ook dat enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet hoeven te worden gecompenseerd.
Er zijn wensen om de parkeerplaatsen op het parkeerterrein Hortuslaan (plaatselijk ook wel bekend als het Oranjeplein) geheel of gedeeltelijk op te heffen (55 parkeerplaatsen). In dat geval zal de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone op het drukste moment toenemen van 65% naar 70%, ruimschoots binnen de grenswaarde van 85%. Met de ontwikkelingen die op dit moment nog plaatsvinden in het centrum (met name de ontwikkeling rond het Hortusplein en de terugkeer van twee supermarkten in het centrum) is het verstandig de parkeersituatie daarna te onderzoeken en af te wegen of het opheffen van deze (of andere parkeerplaatsen) wenselijk is.

Parkeerregulering



Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geeft de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone, geen reden om de omvang van de parkeerschijfzone te heroverwegen. Er parkeren weliswaar 45% langparkeerders (meer dan de grenswaarde van 40%), wat een reden kan zijn om de parkeerschijfzone te verkleinen; een deel van deze langparkeerders zal echter in het bezit zijn van een ontheffing en daarmee rechtmatig binnen de parkeerschijfzone staan. Desondanks is gekeken of een kleine parkeerschijfzone denkbaar is. Gegeven het aantal kortparkeerders binnen de parkeerschijfzone, zou een omvang van afgerond 300 parkeerplaatsen[9] binnen de parkeerschijfzone voldoende zijn. Een parkeerschijfzone moet echter ook logisch zijn, in elk geval op de parkeerplaatsen nabij de belangrijkste voorzieningen gelden en aaneengesloten zijn. Met deze uitgangspunten is geen logische indeling te maken voor een kleinere parkeerschijfzone zonder ontheffingen.

Kleine aanpassingen aan de parkeerschijfzone zijn gezien de parkeerdruk en de veranderingen in het centrum denkbaar. Zo is het voornemen om de Sint-Pancratiuskerk buiten gebruik te stellen, waardoor een parkeerschijfzone op het naastgelegen parkeerterrein overbodig wordt. Met de

---

8 In het centrum is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Om op grotere schaal parkeercapaciteit te kunnen verminderen is de richtlijn dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad. In de huidige situatie is de bezettingsgraad op het drukste moment 61%. Dit betreft echter een groter gebied dan het centrum zoals gedefinieerd in deze nota (figuur 5.1). Binnen de parkeerschijfzone, het gebied dat grotendeels overeenkomt met het centrum zoals gedefinieerd in deze nota, is de bezettingsgraad op het drukste moment 65%. Dat betekent dat die ruimte er ook is in het kleinere centrumgebied.

9 In het centrum, en dus ook binnen de parkeerschijfzone, is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Voor 252 bezoekers zijn 296 parkeerplaatsen benodigd. De parkeerschijfzone omvat nu 706 parkeerplaatsen.

ontwikkelingen die op dit moment nog plaatsvinden in het centrum (met name de terugkeer van twee supermarkten in het centrum) is het verstandig de parkeersituatie daarna te onderzoeken en af te wegen of kleine aanpassingen van de parkeerschijfzone wenselijk zijn.

Op dit moment zijn niet alle uitgegeven ontheffingen geldig voor alle momenten waarop parkeerregulering van toepassing is, dat geldt alleen voor de ontheffingen die zijn verleend voor het Voorhavenkwartier, Charbonlaan, Jacoba van Beierenlaan, J.P. Gouverneurlaan, Keerweerlaan en Koningspark. De ontheffingen die zijn verleend voor de J.P. Gouverneurlaan, het Kerkplein en het parkeerterrein ten zuiden van de Dorpskerk (achter de voormalige ABNAMRO-bank), de parkeergelegenheid aan de Teijlingerlaan en het Hortusplein zijn niet geldig op zaterdag. De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone geeft echter geen aanleiding om deze beperking te handhaven.

5.2 Woongebieden

Parkeersituatie

Sassenheim is tijdens het parkeeronderzoek opgedeeld in 17 deelgebieden (zie bijlage 1 voor gebiedsindeling). In alle deelgebieden is een nachtmeting uitgevoerd. Onderstaande tabel toont de resultaten van die meting.

	gebied	capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
S01	Centrum	1.325	640	48%
S02	Teijlingen en Kasteelbuurt	276	166	60%
S03	Horsten, Vorsten en Koningshuysbuurt	341	275	81%
S04	Vrouwenpolderbuurt en Bloemenbuurt	598	483	81%
S05	Mennepark en De Hoven	617	393	64%
S06	Bomenbuurt, Kooibuurt en Planetenbuurt	1.709	1.268	74%
S07	Overteylingen	365	221	61%
S08	Vogelbuurt en Ter Leede	230	81	35%
S09	Oranjebuurt	709	565	80%
S10	Wasbeek Noord	560	433	77%
S11	Postbuurt	746	591	79%
S12	Vliegeniersbuurt en Langeveld	750	313	42%
S13	Industriekade	122	2	2%
S14	Jagtlust	37	0	0%
S15	Wasbeek Zuid	301	5	2%
S16	Treinstation	526	169	32%
S17	Sassenheim Zuid	201	0	0%

Tabel 5.1: nachtelijke parkeersituatie in de woongebieden

De gebieden S13, S14 en S17 zijn voornamelijk werkgebieden, er is echter ook een (beperkte) woonfunctie aanwezig.

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in alle woongebieden acceptabel is (bezettingsgraad lager dan 90%). Dit betekent dat in geen enkele woonbuurt het stappenplan uit bijlage 2 ter hand hoeft te worden genomen om de parkeersituatie aan te pakken.

De parkeersituatie in de woongebieden met een bezettingsgraad lager dan 75% betekent dat hier ruimte is om de parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de woongebieden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 wordt in woongebieden in principe ook geen parkeerregulering toegepast.

5.3 Werkgebieden

Parkeersituatie

In onderstaande tabel is de parkeersituatie in de 3 werkgebieden van Sassenheim op een werkdag tussen 10.00 en 14.00 uur opgenomen. De capaciteit in Sassenheim Zuid is overdag hoger dan ’s nachts (zie 7.1) vanwege de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen.

	Gebied	capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
S13	Industriekade	122	75	61%
S14	Jagtlust	37	3	8%
S17	Sassenheim Zuid	330	114	35%

Tabel 5.2: parkeersituatie overdag in de werkgebieden

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in alle werkgebieden acceptabel is, de bezettingsgraad is overdag ruimschoots lager dan 90%.
De parkeersituatie in de werkgebieden biedt ruimte om de openbare parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de werkgebieden van Sassenheim is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.

5.4 Stationsomgeving

Parkeersituatie

De parkeervoorziening bij het station van Sassenheim omvat 526 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is dinsdag om 11.00 uur. Er zijn dan 428 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 81%.

Parkeercapaciteit

In de parkeervoorziening bij het station is op dit moment sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Parkeerregulering

In de parkeervoorziening bij het station is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.
Er zijn signalen dat de parkeerdruk hoger is, met name rondom vakantieperiodes, aangezien dit een gratis parkeerterrein in de nabijheid van Schiphol is. Dit oneigenlijke gebruik komt ook naar voren tijdens het parkeeronderzoek: ‘s nachts stonden hier 169 auto’s geparkeerd. Dit heeft niets te maken met een P+R (woon-werkverkeer).
Wanneer dit oneigenlijke gebruik structureel leidt tot een hoge parkeerdruk overdag (meer dan 85%), is het instellen van regulering wel te overwegen. Zoals in paragraaf 4.2 is toegelicht, kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een vorm waarbij na 24 uur betaald moet worden voor het parkeren. De parkeersituatie bij de P+R is en blijft onderwerp van gesprek in de contacten die de gemeente met NS en ProRail heeft.

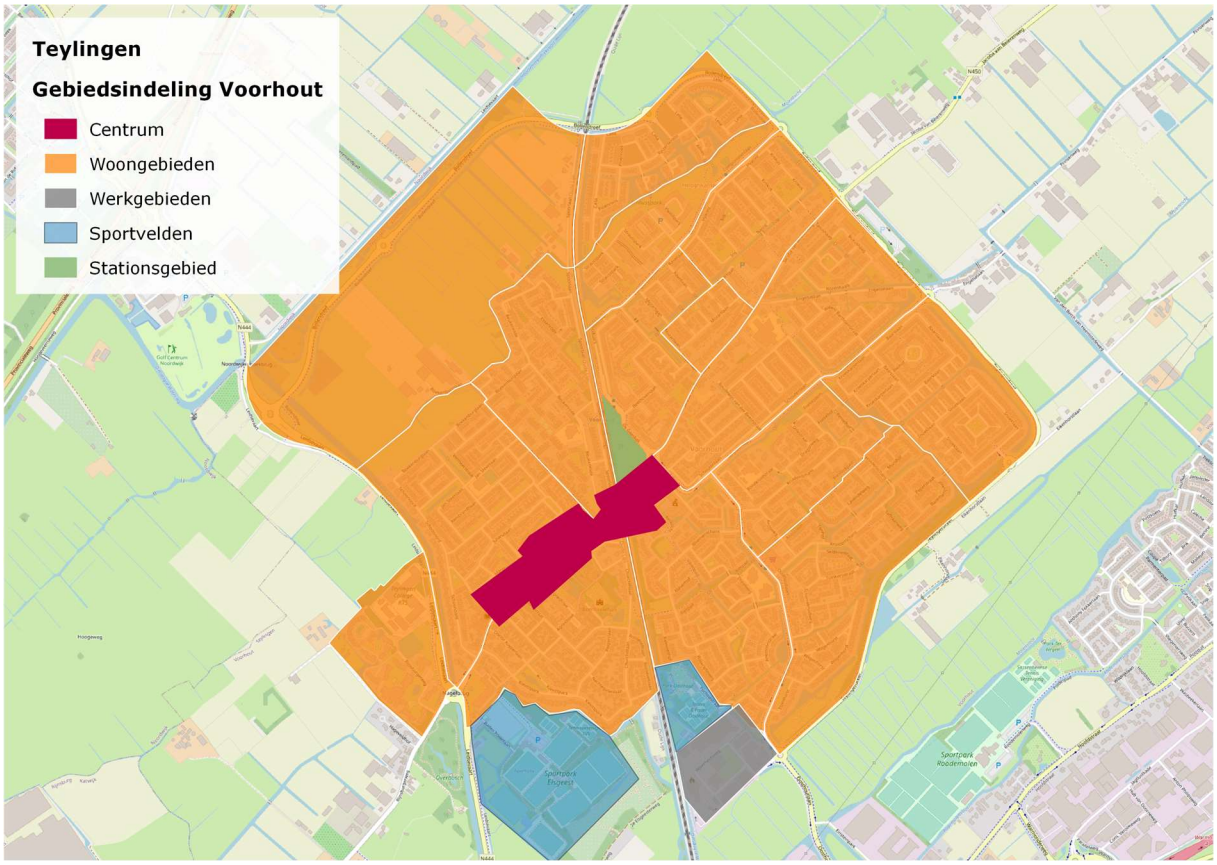
5.5 Sportvelden

De parkeersituatie rond de sportvelden (sportpark Roodemolen, sport- en recreatiecomplex Wasbeek, rugbyclub The Bassets en de ijsclub/scouting) is alleen ’s nachts onderzocht in het kader van de parkeersituatie in woonwijken. Er zijn geen tellingen van de parkeersituatie overdag (zaterdag), waarmee niet kan worden vastgesteld of de parkeerdruk lager dan 95% blijft. Er zijn ook geen klachten van bewoners of gebruikers van de sportvoorzieningen bekend. Er is daarom geen reden om de parkeersituatie direct te onderzoeken, maar bij een volgende parkeertelling is het verstandig om de parkeersituatie op zaterdagochtend in beeld te brengen.

Bij de sportvelden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering.

6.Voorhout: Toepassing parkeerbeleid per gebied

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop aangepast. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 6.1 is voor Voorhout de onderscheiden gebieden weergegeven. Hierna is per gebied ingegaan op de situatie, parkeercapaciteit en aanwezige parkeerregulering ten tijde van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan. De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in september en oktober 2022.[10] In bijlage 1 is de kaart behorend bij deze parkeertellingen opgenomen met daarin de deelgebieden uit dit onderzoek.



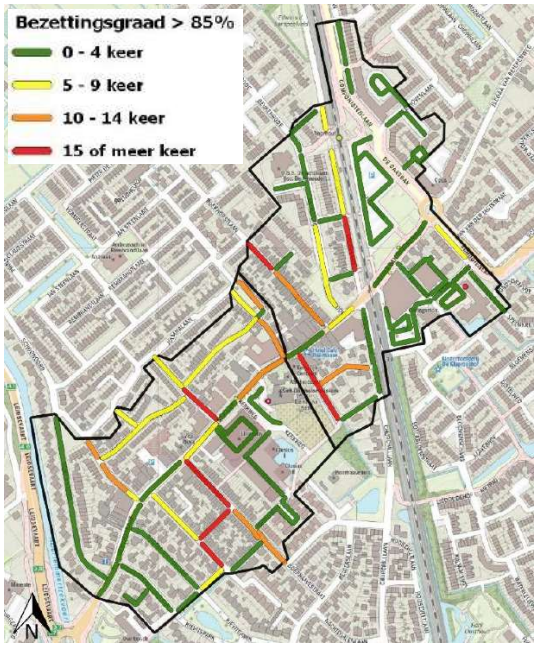
Figuur 6.1: Gebiedsindeling Voorhout

[10] Bureau de Groot Volker, Parkeer- en verkeersonderzoek, deel A: Parkeeronderzoek Teylingen, 12 december 2022.

6.1 Centrum[11]

Parkeersituatie

Het centrumgebied van Voorhout omvat 1.233 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 100 parkeerplaatsen in een parkeergarage gelegen die buiten ruime winkelopeningstijden gesloten is. Ook de 220 parkeerplaatsen op het parkeerterrein bij het station maken onderdeel uit van het centrumgebied zoals dat in het parkeeronderzoek is gedefinieerd.
In het centrumgebied is het drukste moment van de week is dinsdag om 11.00 uur. Er zijn dan 780 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 63%.
De verschillen in parkeerdruk binnen het centrumgebied zijn groot: er zijn straten waar het niet of nauwelijks druk is (groen in nevenstaande figuur) en straten waar het bijna altijd druk is (oranje en rood in nevenstaande figuur).[12]



Binnen het centrum van Voorhout is een parkeerschijfzone gelegen die 193 parkeerplaatsen omvat.[13] Deze parkeerschijfzone is niet van kracht in de parkeergarage. Het drukste moment van de week binnen deze parkeerschijfzone is op dinsdag om 15.00 uur. Er zijn dan 126 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 65%.
Op dat moment parkeren er 77 bezoekers binnen de parkeerschijfzone (61% van de parkeerders in de parkeerschijfzone), 49 parkeerplaatsen zijn bezet door auto's die hier langer dan 2 uur staan. Van deze langparkeerders zijn 28 te markeren als bewoner.
Op het drukste moment binnen de parkeerschijfzone staan hier ook de meeste bezoekers geparkeerd.

---

11 De begrenzing van het gebied Centrum zoals gehanteerd bij de parkeertellingen wijkt fors af van de begrenzing van het bied Centrum zoals gedefinieerd in figuur 6.1. Dit gebied komt nagenoeg overeen met het gebied waar de parkeerschijfzone geldt. Bij een volgend onderzoek is het verstandig voor het centrum de grenzen zoals aangegeven in figuur 6.1 te hanteren.

12 In deze figuur zijn ook straten opgenomen waar geen parkeercapaciteit beschikbaar is. In deze straten is de bezettingsgraad alleen groter dan 85% als er desondanks wordt geparkeerd. In principe kleuren deze straten groen. Uit de figuur is ook bij straten met parkeercapaciteit geen inzicht in de aantallen. De figuur duidt vooral waar de parkeerdruk hoog is, maar niet of met de restcapaciteit in naastgelegen straten de druk voldoende kan worden verlaagd.

13 Bij de parkeertellingen is ook de blauwe zone bij de Agneshove (sectie V041 en V053) meegenomen, dit is echter geen openbaar terrein en mag dus niet worden meegeteld.

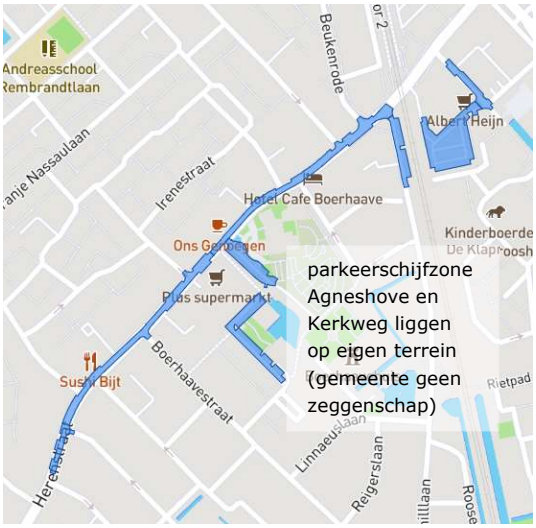
Parkeercapaciteit

In het centrumgebied van Voorhout is sprake van een acceptabele parkeersituatie. In sommige straten is de parkeerdruk weliswaar hoger dan de grenswaarde van 85% (zie paragraaf 4.2), in een naastgelegen straat is in dat geval nog wel ruimte. De parkeerdruk in het gehele centrumgebied biedt geen ruimte om op grotere schaal parkeerplaatsen op te heffen.[14] Er zijn geen wensen bekend om parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. De parkeerdruk betekent ook dat enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet hoeven te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geeft de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone reden om de omvang van de parkeerschijfzone te heroverwegen.

Gezien het aantal kortparkeerders binnen de parkeerschijfzone, zou een omvang van afgerond 100 parkeerplaatsen[15] binnen de parkeerschijfzone voldoende zijn. Een parkeerschijfzone moet echter ook logisch zijn, in elk geval op de parkeerplaatsen nabij de belangrijkste voorzieningen gelden en aaneengesloten zijn. Met deze uitgangspunten is geen logische indeling te maken voor een kleinere parkeerschijfzone.[16]



Uitgangspunt voor een parkeerschijfzone in Teylingen is dat er geen ontheffingen worden uitgegeven. In Voorhout zijn alleen voor de Agenshove enkele ontheffingen uitgegeven. Dit is strijdig met de beleidslijn. Daarnaast is het niet nodig, bij de ontwikkeling van de Agneshove is is een parkeergarage gerealiseerd met voldoende parkeerplaatsen voor bewoners. Ook is het onwenselijk: de parkeerplaatsen op maaiveld zijn bedoeld voor bezoekers van de voorzieningen en bezoekers van de bewoners. Om die reden zullen voor de Agneshove geen nieuwe ontheffingen worden uitgegeven. De lopende ontheffingen zullen worden verlengd tot het moment dat de bewoners deze opzeggen, nieuwe bewoners zullen geen ontheffing meer kunnen aanvragen.

---

14 In het centrum is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Om op grotere schaal parkeercapaciteit te kunnen verminderen is de richtlijn dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad. De parkeerdruk in het centrumgebied geeft echter een vertekend beeld, aangezien ook het parkeerterrein bij het station hier onderdeel van uitmaakt.
Binnen de parkeerschijfzone, het gebied dat grotendeels overeenkomt met het centrum zoals gedefinieerd in deze nota, is de bezettingsgraad op het drukste moment echter ook voldoende laag, 56%.

15 In het centrum, en dus ook binnen de parkeerschijfzone, is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Voor 80 bezoekers zijn 95 parkeerplaatsen benodigd. De parkeerschijfzone omvat nu 193 parkeerplaatsen.

16 Hierbij speelt mee dat de parkeerschijfzone bij de Agneshove en op de Kerkweg zijn ingesteld op weggedeeltes die geen gemeentelijk eigendom zijn. Juridisch gezien zijn deze weggedeeltes niet openbaar, met het instellen van de parkeerschijfzone zijn de weggedeeltes feitelijk wel openbaar. Aangezien het wenselijk is dat deze weggedeeltes door bezoekers te gebruiken zijn, is het niet wenselijk om de parkeerschijfzone hier te verkleinen.

6.2 Winkelgebied Oosthoutplein

Parkeersituatie

Het winkelgebied Oosthoutplein omvat 74 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is zaterdag om 10.00 uur. Er zijn dan 58 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 78%.

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat rond winkelgebied Oosthoutplein sprake is van een acceptabele parkeersituatie.

Parkeerregulering

Rond winkelgebied Oosthoutplein is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding om hier verandering in te brengen. Er parkeren naast bezoekers ook bewoners en langparkeerders rondom het winkelgebied, maar er zijn voldoende vrije parkeerplaatsen voor bezoekers.

6.3 Woongebieden

Parkeersituatie

Voorhout is tijdens het parkeeronderzoek opgedeeld in 17 deelgebieden (zie bijlage 1 voor gebiedsindeling). In alle deelgebieden is een nachtmeting uitgevoerd. De tabel op de volgende pagina toont de resultaten van die meting.

	gebied	capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
V01	Centrum	1.321	825	62%
V02	De Knip	418	336	80%
V03	De Rodes	566	471	83%
V04	Everlasting	136	109	80%
V05	Componisten	740	584	79%
V06	Bloemenbuurt Zuid	261	218	84%
V07	Kruiden Zuid	512	425	83%
V08	Kruiden Noord	499	465	93%
V09	Schouten	631	497	79%
V10	Bloemenbuurt Noord	539	430	80%
V11	Vissenbuurt Noord	336	269	80%
V12	Vissenbuurt Zuid	346	302	87%
V13	Over de Brug	12	5	42%
V14	Sportpark S.V.	31	1	3%
V15	Nijverheidsweg	33	3	9%
V16	Hooghkamer en Bollenbuurt	1.519	956	63%
V17	Berg en Dal	60	56	93%

Tabel 6.1: nachtelijke parkeersituatie in de woongebieden

Gebieden V15 is voornamelijk een werkgebied, er is echter ook een (beperkte) woonfunctie aanwezig.

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in bijna alle woongebieden acceptabel is, behalve in gebied V17 Berg en Dal en gebied V08 Kruiden Noord. Aangezien uit gebied V08 Kruiden Noord ook klachten over een hoge parkeerdruk bekend zijn, moet het stappenplan uit bijlage 2 ter hand worden genomen om de parkeersituatie aan te pakken.

Uit gebied V17 Berg en Dal ('s Gravendamseweg) zijn geen klachten over een hoge parkeerdruk bekend. Het is daarnaast een gebied dat geïsoleerd ligt met weinig ruimte voor oplossingen. Die vinden bewoners deels al gezamenlijk door langs de Haarlemmertrekvaart en Bergamolaan efficiënter te parkeren dan de parkeerruimte formeel aan ruimte biedt. Het ter hand nemen van het stappenplan uit bijlage 2 zal naar verwachting voor deze buurt niet tot oplossingen leiden.

De parkeersituatie in de woongebieden met een bezettingsgraad lager dan 75% betekent dat hier ruimte is om de parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de woongebieden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 wordt in woongebieden in principe ook geen parkeerregulering toegepast.

6.4 Werkgebieden

Parkeersituatie

In onderstaande tabel is de parkeersituatie in het werkgebied van Voorhout op een werkdag tussen 10.00 en 14.00 uur opgenomen.

	gebied		capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
V15	Nijverheidsweg		33	5	15%

Tabel 6.2: parkeersituatie overdag in het werkgebied

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie acceptabel is, de bezettingsgraad is overdag ruimschoots lager dan 90%. De parkeersituatie in het werkgebied biedt ruimte om de openbare parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In het werkgebied van Voorhout is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.

6.5 Stationsomgeving

Parkeersituatie

De stationsomgeving van Voorhout is niet duidelijk begrensd, maar het P+R-terrein De Gaasbak omvat 220 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is dinsdag om 13.00 uur. Er zijn dan 155 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 70%. Gegeven deze parkeerdruk is er geen reden om aan te nemen dat parkeerders uitwijken naar de omliggende woonstraten. Uitzondering vormt de Spoorlaan, aan de andere kant van het spoor, aangezien er dan niet omgereden hoeft te worden. In het noordelijke deel van de Spoorlaan lijkt dit ook op beperkte schaal te gebeuren (maximaal 8 niet-bewoners op dinsdagochtend). Dit leidt echter niet tot een parkeerdruk hoger dan 90%.

Parkeercapaciteit

In de Stationsomgeving van Voorhout is op dit moment sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Parkeerregulering

Op het P+R-terrein is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.

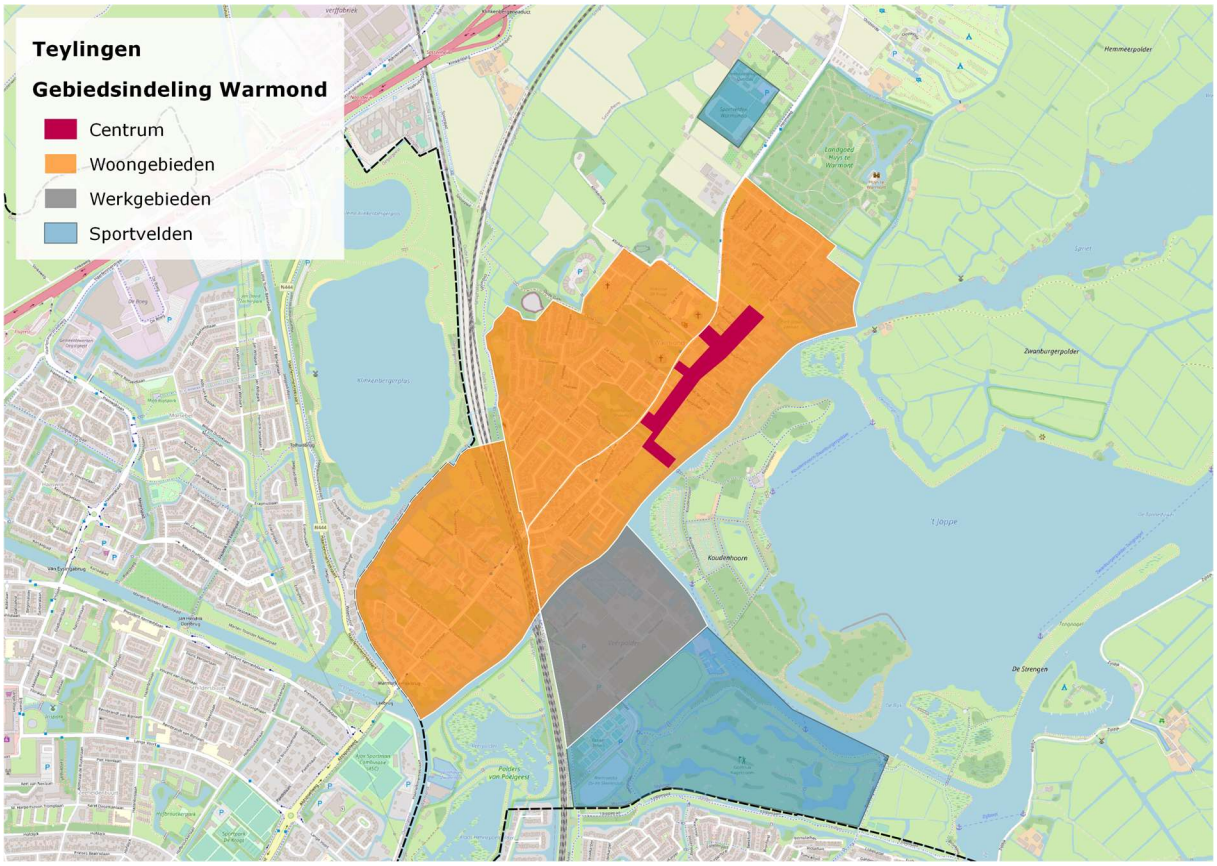
6.6 Sportvelden

De parkeersituatie rond de sportvelden (sportpark Elsgeest en sportpark Oosthout) is alleen ’s nachts onderzocht in het kader van de parkeersituatie in woonwijken. Er zijn geen tellingen van de parkeersituatie overdag (zaterdag), waarmee niet kan worden vastgesteld of de parkeerdruk lager dan 95% blijft. Er zijn ook geen klachten van bewoners of gebruikers van de sportvoorzieningen bekend. Er is daarom geen reden om de parkeersituatie direct te onderzoeken, maar bij een volgende parkeertelling is het verstandig om de parkeersituatie op zaterdagochtend in beeld te brengen.

Bij de sportvelden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering.

7.Warmond: Toepassing parkeerbeleid per gebied

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop aangepast. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 7.1 is voor Warmond de onderscheiden gebieden weergegeven. Hierna is per gebied ingegaan op de situatie, parkeercapaciteit en aanwezige parkeerregulering ten tijde van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan. De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in september en oktober 2022.[17] In bijlage 1 is de kaart behorend bij deze parkeertellingen opgenomen met daarin de deelgebieden uit dit onderzoek.



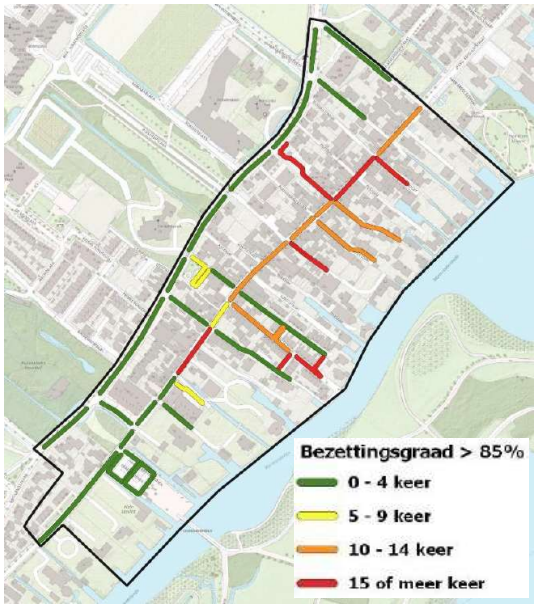
Figuur 7.1: Gebiedsindeling Warmond

17 Bureau de Groot Volker, Parkeer- en verkeersonderzoek, deel A: Parkeeronderzoek Teylingen, 12 december 2022.

7.1 Centrum[18]

Parkeersituatie

Het centrumgebied van Warmond omvat 268 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is dinsdag om 23.00 uur. Er zijn dan 210 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 78%.
De verschillen in parkeerdruk binnen het centrumgebied zijn groot: er zijn straten waar het niet of nauwelijks druk is (groen in nevenstaande figuur) en straten waar het bijna altijd druk is (oranje en rood in nevenstaande figuur).[19]



Binnen het centrum van Warmond is een parkeerschijfzone gelegen die 79 parkeerplaatsen omvat. Het drukste moment van de week binnen deze parkeerschijfzone is op zaterdag om 13.00 uur. Er zijn dan 63 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 80%.
Op dat moment parkeren er 16 bezoekers binnen de parkeerschijfzone (25% van de parkeerders in de parkeerschijfzone), 47 parkeerplaatsen zijn bezet door auto's die hier langer dan 2 uur staan. Van deze langparkeerders zijn 31 te markeren als bewoner.
Op het drukste moment binnen de parkeerschijfzone staan hier ook de meeste bezoekers geparkeerd.

Parkeercapaciteit

In het centrumgebied van Warmond is sprake van een acceptabele parkeersituatie. In sommige straten is de parkeerdruk weliswaar hoger dan de grenswaarde van 85% (zie paragraaf 4.2), in een naastgelegen straat is in dat geval nog wel ruimte. Het zwaartepunt van de parkeerdruk ligt in het noordelijke deel van het centrum. In het recreatieseizoen is het in het zuidelijke deel van het centrum drukker. Er zijn geen tellingen tijdens die periode, of er ook dan sprake is van een acceptabele parkeersituatie, is dus niet te duiden.
De parkeerdruk in het gehele centrumgebied biedt geen ruimte om op grotere schaal parkeerplaatsen op te heffen.[20] De parkeerdruk in het centrumgebied lijkt wel ruimte te bieden om invulling te geven aan de wens om in de Dorpsstraat enkele parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van een terras en fietsparkeren, al hoewel de parkeerdruk in het noordelijke deel van het

---

18 De begrenzing van het gebied Centrum zoals gehanteerd bij de parkeertellingen wijkt enigszins af van de begrenzing van het bied Centrum zoals gedefinieerd in figuur 7.1. Voor de essentie van dit hoofdstuk is dit verschil niet van belang. Bij een volgend onderzoek is het verstandig de grenzen zoals aangegeven in figuur 7.1 te hanteren.

19 In deze figuur zijn ook straten opgenomen waar geen parkeercapaciteit beschikbaar is. In deze straten is de bezettingsgraad alleen groter dan 85% als er desondanks wordt geparkeerd. In principe kleuren deze straten groen. Uit de figuur is ook bij straten met parkeercapaciteit geen inzicht in de aantallen. De figuur duidt vooral waar de parkeerdruk hoog is, maar niet of met de restcapaciteit in naastgelegen straten de druk voldoende kan worden verlaagd.

20 Om op grotere schaal parkeercapaciteit te kunnen verminderen is de richtlijn dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad. In de huidige situatie is de bezettingsgraad op het drukste moment echter 78%.

centrum wel hoog is. Het is verstandig om de parkeersituatie tijdens het recreatieseizoen hierin mee te wegen, net als eventuele uitwijkmogelijkheden, zoals de parkeerplaatsen achter Het Trefpunt.[21]

Parkeerregulering

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geeft de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone geen reden om de omvang van de parkeerschijfzone te heroverwegen, het aandeel langparkeerders echter nadrukkelijk wel.



Gezien het aantal kortparkeerders binnen de parkeerschijfzone zou een omvang van afgerond 20 parkeerplaatsen[22] binnen de parkeerschijfzone voldoende zijn. Een parkeerschijfzone moet echter ook logisch zijn, in elk geval op de parkeerplaatsen nabij de belangrijkste voorzieningen gelden en liefst aaneengesloten zijn. Met deze uitgangspunten wordt de parkeerschijfzone in het centrum verkleind tot:

- de parkeerplaatsen ter hoogte van Albert Heijn (26 parkeerplaatsen);
- een parkeerplaats ter hoogte van de apotheek.

Het uitgangspunt dat de parkeerschijfzone aaneengesloten is, wordt hiermee losgelaten.
Ter hoogte van het PostNL-punt is een laad- en losplek waarvan ook bezoekers gebruik kunnen maken voor het ophalen van bijvoorbeeld een pakketje. Het is daarom niet nodig hier een parkeerplaats te voorzien van een blauwe streep..

De impact van het verkleinen van de parkeerschijfzone is naar verwachting beperkt. Bezoekers staan nu al verspreid over de parkeerschijfzone geparkeerd.
Voor het functioneren van de verkleinde parkeerschijfzone is het essentieel dat met enige regelmaat gehandhaafd wordt op parkeerders die te lang binnen de parkeerschijfzone geparkeerd staan.

---

[21] Het gebruik van deze parkeerplaatsen is alleen ’s nachts onderzocht, dan zijn 22 van de 56 parkeerplaatsen bezet. Ook in de Seminarielaan (40 parkeerplaatsen) zijn ’s nachts slecht 13 van de 40 parkeerplaatsen bezet.

[22] In het centrum, en dus ook binnen de parkeerschijfzone, is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Voor 16 bezoekers zijn 19 parkeerplaatsen benodigd.

7.2 Woongebieden

Parkeersituatie

Warmond is tijdens het parkeeronderzoek opgedeeld in 8 deelgebieden (zie bijlage 1 voor gebiedsindeling). In alle deelgebieden is een nachtmeting uitgevoerd. Onderstaande tabel toont de resultaten van die meting.

	gebied	capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
W01	Centrum	268	210	78%
W02	Middelbuurt Noord	256	237	93%
W03	Kloosterland Endepoel Noord	247	139	56%
W04	Kloosterland Endepoel Midden	471	353	75%
W05	Kloosterland Endepoel Zuid	398	316	79%
W06	Middelbuurt Zuid	202	168	83%
W07	Westeinde Lommerlust	206	109	53%
W08	Veerpolder	11	0	0%

Tabel 7.1: nachtelijke parkeersituatie in de woongebieden

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in alle woongebieden acceptabel is, behalve in gebied W02 Middelbuurt Noord. Aangezien uit deze buurt, weliswaar in beperkte mate, klachten over een hoge parkeerdruk bekend zijn, moet het stappenplan uit bijlage 2 ter hand worden genomen om de parkeersituatie aan te pakken.

De parkeersituatie in de woongebieden met een bezettingsgraad lager dan 75% betekent dat hier ruimte is om de parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de woongebieden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 wordt in woongebieden in principe ook geen parkeerregulering toegepast.

7.3 Werkgebieden

Parkeersituatie

In onderstaande tabel is de parkeersituatie in het werkgebied van Warmond op een werkdag tussen 10.00 en 14.00 uur opgenomen. De capaciteit in dit gebied is overdag fors hoger dan 's nachts (zie tabel 7.1) vanwege de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen.

	gebied	capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
W08	Veerpolder	284	75	26%

Tabel 7.2: parkeersituatie overdag in het werkgebied

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie acceptabel is, de bezettingsgraad is overdag ruimschoots lager dan 90%.
De parkeersituatie biedt ruimte om de openbare parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In het werkgebied van Warmond is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.

7.4 Sportvelden

De parkeersituatie rond sportpark Overbos is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. De parkeersituatie rond de sportvoorzieningen op de Veerpolder is 's nachts en op werkdagen overdag onderzocht. Er zijn echter geen tellingen van de parkeersituatie overdag (zaterdag), waarmee niet kan worden vastgesteld of de parkeerdruk lager dan 95% blijft. Er zijn ook geen klachten van bewoners of gebruikers van de sportvoorzieningen bekend. Er is daarom geen reden om de parkeersituatie direct te onderzoeken, maar bij een volgende parkeertelling is het verstandig om de parkeersituatie op zaterdagochtend in beeld te brengen.

Bij de sportvelden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering.

8.Monitoring en uitvoeringsprogramma

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Op basis van resultaten vanuit de monitoring kan indien nodig tijdig worden bijgestuurd.

De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Parkeerdrukmeting. Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele parkeersituatie toestaat, wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt iedere 4 jaar gehouden tijdens reguliere situaties (niet tijdens vakantieperiodes, festiviteiten, etc.) ten minste op het maatgevende moment van het betreffende gebied (zie paragraaf 4.1). Als hier aanleiding voor is, kan de parkeerdrukmeting vaker gehouden worden.
  Voor Warmond is het tevens waardevol om de parkeersituatie tijdens het recreatieseizoen in beeld te brengen en de parkeerplaatsen achter Het Trefpunt mee te nemen bij het centrumgebied.
- Parkeermotiefmeting. Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is met name van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. In gebieden waar ontheffingen worden verleend, is het belangrijk om tevens in beeld te brengen welke voertuigen hier beschikking over hebben. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk overdag, kan worden overwogen om de parkeermotiefmeting ook in andere gebieden uit te voeren om de oorzaak van die hoge parkeerdruk te achterhalen. De parkeermotiefmeting wordt idealiter samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- Parkeerduurmeting. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk, kan in de parkeerschijfzone samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting worden gehouden. Hiermee wordt nagegaan of bezoekers zich houden aan de maximale parkeerduur. Ook hiervoor geldt dat er aandacht moet zijn voor voertuigen die beschikking over een ontheffing hebben.
- Klachten. Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie.

Naast monitoring van het parkeerbeleid zijn binnen dit parkeerbeleidsplan een aantal maatregelen geformuleerd waar uitvoering aan moet worden gegeven.

Deze maatregelen zijn voor Sassenheim:

- De ontheffingen ook geldig laten zijn op zaterdag, daarbij kritisch bezien of de locaties waar de ontheffingen geldig zijn enigszins moeten worden herzien vanwege de parkeerdruk op zaterdag op die betreffende locaties.
- Na afronding van de ontwikkelingen in het centrum (met name de terugkeer van twee supermarkten in het centrum) op basis van een nieuw parkeeronderzoek bezien of:
    - het wenselijk is parkeerplaatsen in het centrum op te heffen (bijvoorbeeld op het parkeerterrein Hortuslaan (plaatselijk ook wel bekend als het Oranjeplein));
    - kleine aanpassingen aan de parkeerschijfzone wenselijk zijn, ook in het licht van de voorgenomen buiten gebruik stelling van de Sint-Pancratiuskerk.

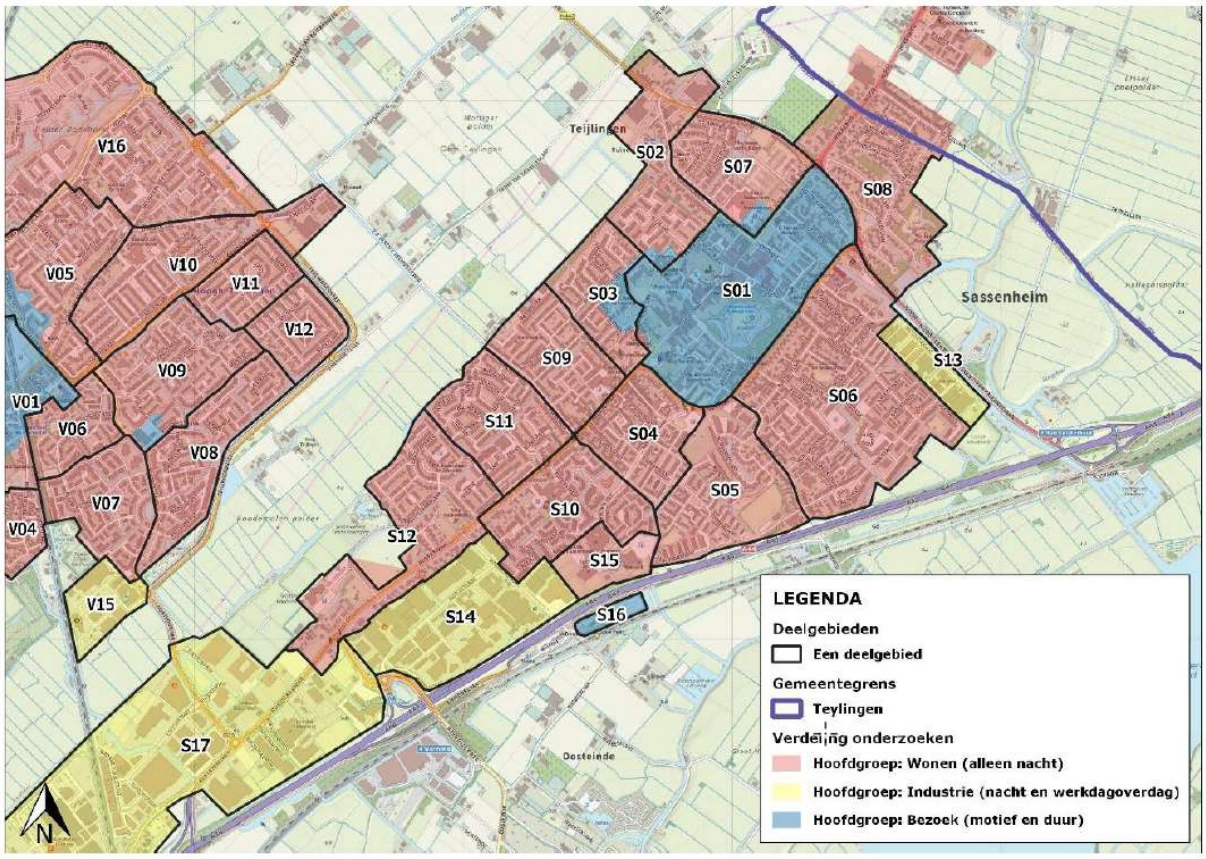
- Aanpassen van de reguleringstijden van de parkeerschijfzone naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur op het moment dat er ook andere aanpassingen aan de bebording en het gebied plaatsvinden.

Deze maatregelen zijn voor Voorhout:
- stoppen met de uitgifte van nieuwe ontheffingen voor de parkeerschijfzone in de Agneshove;
- aanpassen van de reguleringstijden van de parkeerschijfzone naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur op het moment dat er ook andere aanpassingen aan de bebording en het gebied plaatsvinden;
- het stappenplan uit bijlage 2 opstarten voor buurt V08 Kruiden Noord.

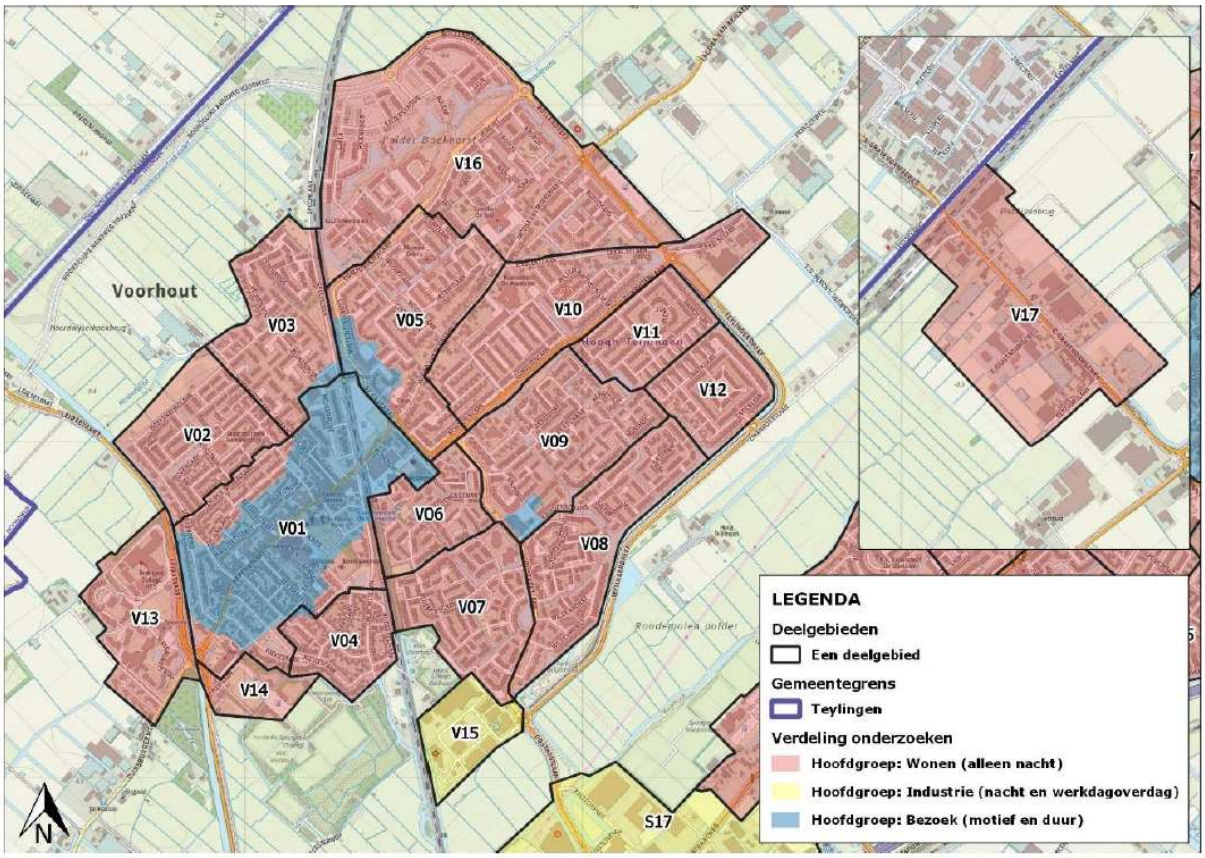
Deze maatregelen zijn voor Warmond:
- de parkeerschijfzone verkleinen tot de parkeerplaatsen rondom Albert Heijn en een parkeerplaats ter hoogte van de apotheek;
- de reguleringstijden van de parkeerschijfzone aanpassen naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur ;
- het stappenplan uit bijlage 2 opstarten voor buurt W02 Middelbuurt Noord.

Bijlage 1 Gebiedsindeling

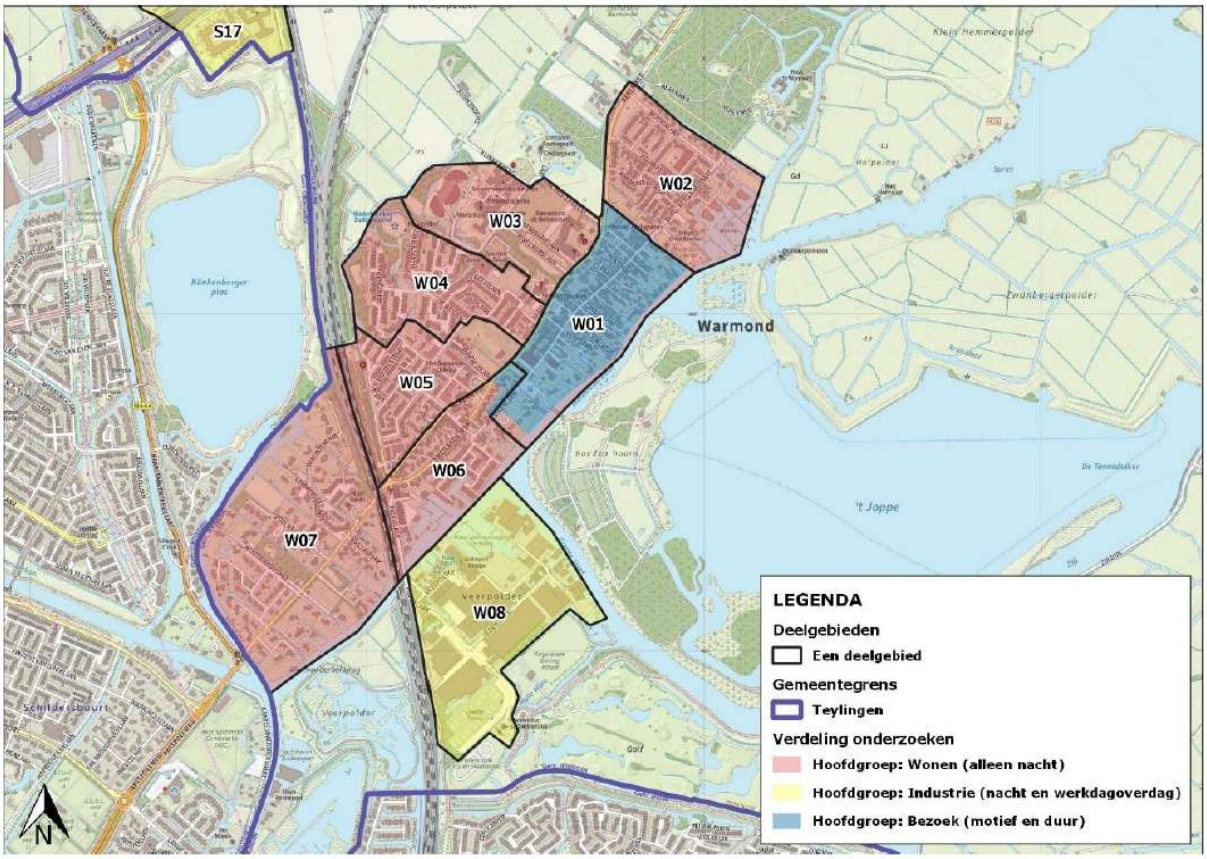
Sassenheim



Voorhout

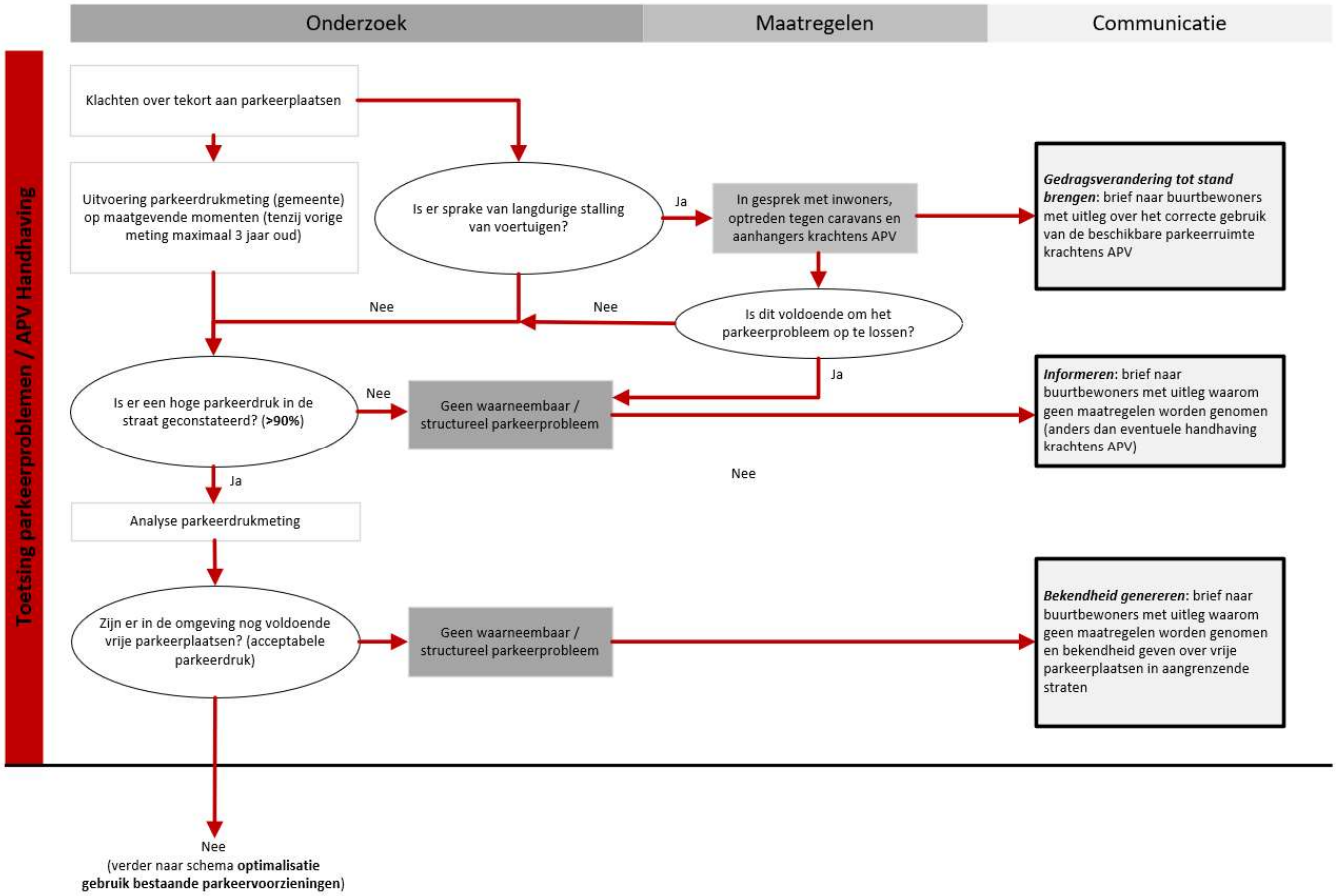

Voorhout
V16
V03
V05
V10
V11
V12
V17
V02
V09
V01
V06
V08
V13
V07
V04
V14
V15
S17
N
LEGENDA
Deelgebieden
Een deelgebied
Gemeentegrens
Teylingen
Verdeling onderzoeken
Hoofdgroep: Wonen (alleen nacht)
Hoofdgroep: Industrie (nacht en werkdagoverdag)
Hoofdgroep: Bezoek (motief en duur)

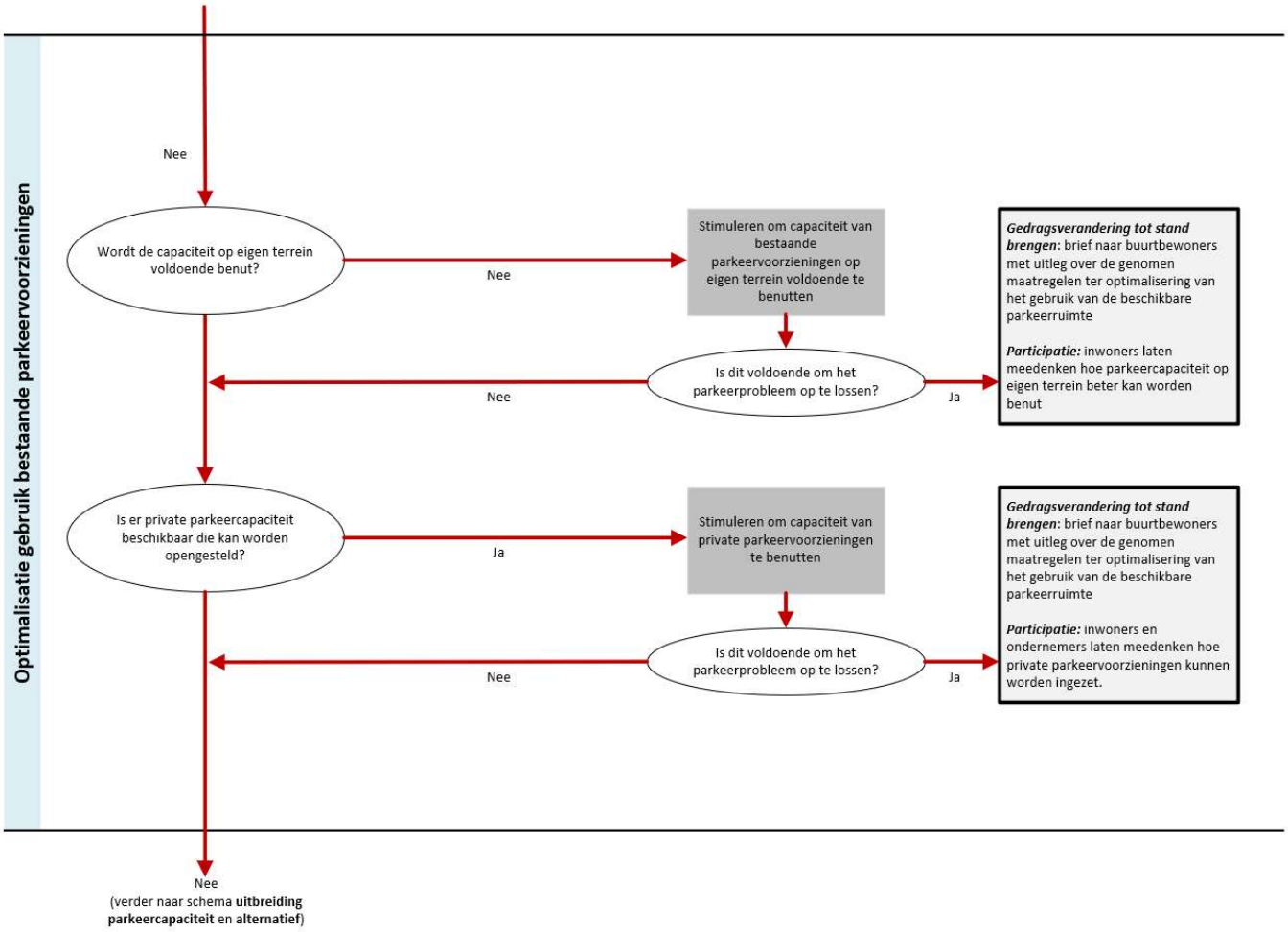
Warmond

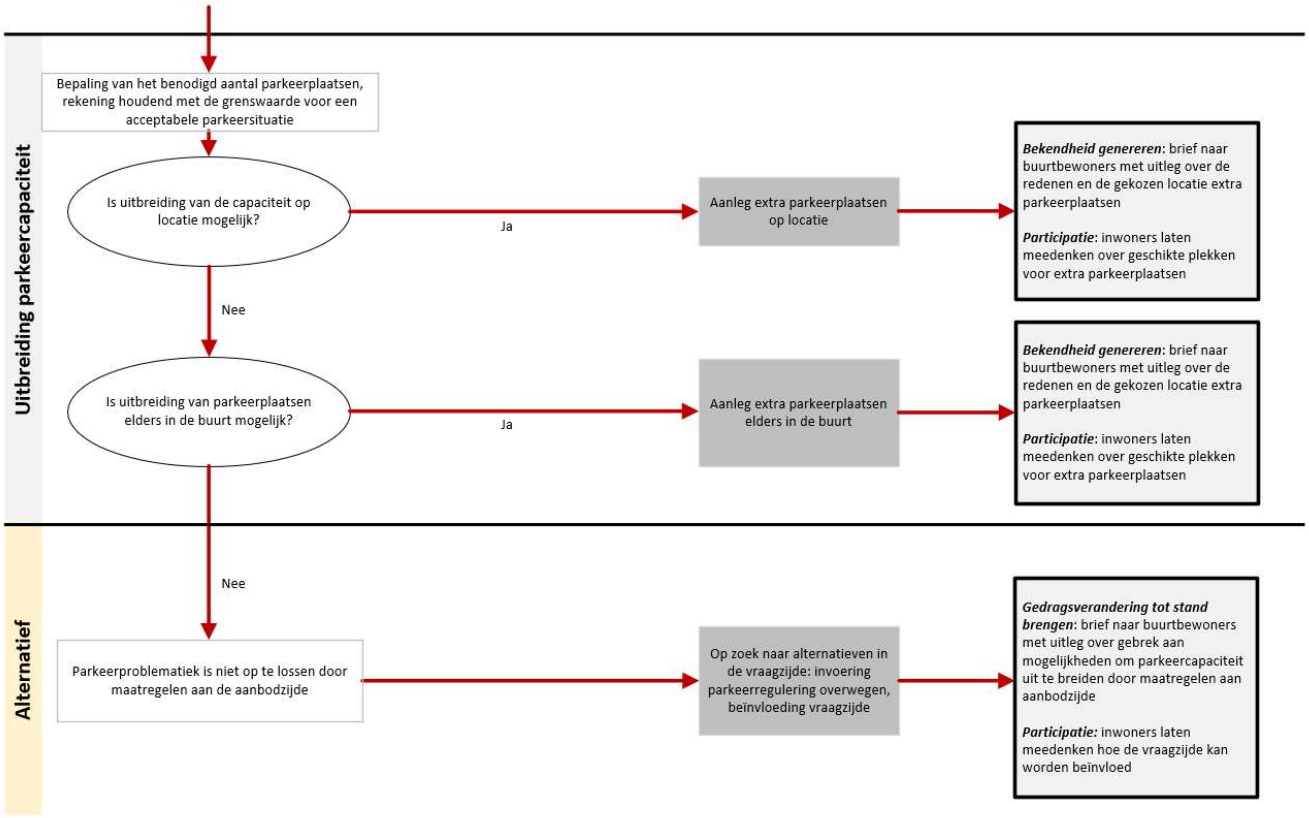

S17
W02
W03
W04
W01
Warmond
W05
W06
W07
W08
't Joppe
LEGENDA
Deelgebieden
Een deelgebied
Gemeentegrens
Teylingen
Verdeling onderzoeken
Hoofdgroep: Wonen (alleen nacht)
Hoofdgroep: Industrie (nacht en werkdagoverdag)
Hoofdgroep: Bezoek (motief en duur)
N

Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken

De groei van de automobiliteit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan in bestaande gebieden lokaal leiden tot een structureel tekort aan parkeerplaatsen. Men ervaart in bepaalde straten van woonwijken een hoge parkeerdruk en moet gevoelsmatig te ver lopen naar de auto. In het schema hierna, doorlopend op de volgende pagina's, is het proces uiteen gezet dat volgt nadat er meerdere klachten over een te hoge parkeerdruk in een straat zijn ontvangen.




Optimalisatie gebruik bestaande parkeervoorzieningen
Nee
Wordt de capaciteit op eigen terrein voldoende benut?
Nee
Stimuleren om capaciteit van bestaande parkeervoorzieningen op eigen terrein voldoende te benutten
Is dit voldoende om het parkeerprobleem op te lossen?
Nee
Ja
Gedragsverandering tot stand brengen: brief naar buurtbewoners met uitleg over de genomen maatregelen ter optimalisering van het gebruik van de beschikbare parkeerruimte
Participatie: inwoners laten meedenken hoe parkeercapaciteit op eigen terrein beter kan worden benut
Is er private parkeercapaciteit beschikbaar die kan worden opengesteld?
Ja
Stimuleren om capaciteit van private parkeervoorzieningen te benutten
Is dit voldoende om het parkeerprobleem op te lossen?
Nee
Ja
Gedragsverandering tot stand brengen: brief naar buurtbewoners met uitleg over de genomen maatregelen ter optimalisering van het gebruik van de beschikbare parkeerruimte
Participatie: inwoners en ondernemers laten meedenken hoe private parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet.
Nee
(verder naar schema uitbreiding parkeercapaciteit en alternatief)


Uitbreiding parkeercapaciteit
Bepaling van het benodigd aantal parkeerplaatsen, rekening houdend met de grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie
Is uitbreiding van de capaciteit op locatie mogelijk?
Ja
Aanleg extra parkeerplaatsen op locatie
Bekendheid genereren: brief naar buurtbewoners met uitleg over de redenen en de gekozen locatie extra parkeerplaatsen
Participatie: inwoners laten meedenken over geschikte plekken voor extra parkeerplaatsen
Nee
Is uitbreiding van parkeerplaatsen elders in de buurt mogelijk?
Ja
Aanleg extra parkeerplaatsen elders in de buurt
Bekendheid genereren: brief naar buurtbewoners met uitleg over de redenen en de gekozen locatie extra parkeerplaatsen
Participatie: inwoners laten meedenken over geschikte plekken voor extra parkeerplaatsen
Alternatief
Nee
Parkeerproblematiek is niet op te lossen door maatregelen aan de aanbodzijde
Op zoek naar alternatieven in de vraagzijde: invoering parkeerregulering overwegen, beïnvloeding vraagzijde
Gedragsverandering tot stand brengen: brief naar buurtbewoners met uitleg over gebrek aan mogelijkheden om parkeercapaciteit uit te breiden door maatregelen aan aanbodzijde
Participatie: inwoners laten meedenken hoe de vraagzijde kan worden beïnvloed