

# Parkeerbeleid Wassenaar

---

Koers parkeerbeleid op hoofdlijnen  
in relatie tot Visie Dorpskern

2 november 2023



# Aanleiding

---

- het huidige parkeerbeleid (2016) is versnipperd en verouderd
  - > nieuw, samenhangend parkeerbeleid gewenst

visie nieuw parkeerbeleid: *Parkeren draagt bij aan het bereikbaar houden en het versterken van een duurzame leefomgeving waar het voor iedereen prettig wonen, verblijven en ondernemen is.*

- voor de Dorpskern wordt een ontwikkelvisie vastgesteld
  - > parkeren is één van de bepalende instrumenten om die visie te kunnen realiseren

Daarom is het wenselijk om, vooruitlopend op de vaststelling van nieuw parkeerbeleid, de nieuwe koers in relatie tot de Dorpskern vast te stellen, zodat beide processen elkaar versterken en de uitwerking eenduidig blijft

# Proces om te komen tot nieuw parkeerbeleid

---

- inventarisatie huidige (parkeer)situatie (mei – augustus 2023)  
*analyse parkeertellingen, doornemen beleidsdocumenten*
- ophalen knelpunten (augustus - september 2023)  
*digitale enquête onder inwoners, gesprekken met interne en externe stakeholders*
- uitgangspunten formuleren (planning: oktober – december 2023)  
*toetsen met interne en externe stakeholders, voorleggen aan de gemeenteraad*
- parkeerbeleid opstellen (planning: Q1-2 2024)  
*toetsen via inspraakprocedure*

# Uitkomsten proces tot nu toe

---

- De koers van het huidige parkeerbeleid voldoet grotendeels, is geen koerswijziging nodig
- Wel zijn aanscherpingen en aanvullingen gewenst:
  - Verduurzaming van de mobiliteitsbehoefte leidt tot een behoefte aan betere fietsvoorzieningen en een grotere behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische auto's en aan deelauto's.
  - Behoefte aan een kader voor de aanpak van parkeerproblemen (zowel auto als fiets) in onder meer oude woonwijken, bij voorzieningen en recreatiegebieden, op bedrijventerreinen en op specifieke locaties.
  - Behoefte om mogelijkheden te verkennen om de parkeernorm voor auto's te verlagen bij nieuwbouwprojecten als onderdeel van nieuw parkeerbeleid. Hierin aandacht voor woningsplitsing.

# Belangrijkste uitkomsten enquête i.r.t. Dorpskern

---

- aangedragen knelpunten in de enquête:
  - hoge parkeerdruk, o.a. door geparkeerde bedrijfsbusjes
  - overlast van langparkeerders binnen blauwe zone (doordraaien parkeerschijf)
  - veel weesfietsen die niet worden verwijderd, geen plek voor het stallen van bakfietsen
  - wildgroei aan geparkeerde (deel)scooters in openbare ruimte
  - onvoldoende gehandicaptenparkeerplaatsen en misbruik van de plekken die er wel zijn
- aangedragen voorstellen in de enquête:
  - een extra ontheffing voor bewoners en een ontheffing voor bezoekers
  - parkeergarages openstellen voor winkeliers en personeel (ze staan half leeg)
  - meer ruimte voor fietsparkeren en groen, dit mag ten koste gaan van parkeerplaatsen
  - meer fietsparkeerplaatsen bij de markt

# Koers parkeerbeleid

---

Op basis van de inventarisatiefase is geconcludeerd dat de huidige koers van het parkeerbeleid kan worden voorgezet, waarbij wel aanscherpingen en aanvullingen zijn gewenst.

Die koers is samengevat tot: **vraagvolgend in aantal, waar het moet sturend in locatie.**

Hierna volgt een korte toelichting op die koers, met daarbij ook de belangrijkste aanscherpingen en aanvullingen. Vervolgens wordt ingegaan op enkele specifieke onderwerpen:

- fietsparkeren
- parkeerregulering in de Dorpskern
- ruimtelijke ontwikkelingen

# Vraagvolgend in aantal, sturend in locatie

---

= extra parkeerplaatsen in openbare ruimte aanleggen als de parkeerdruk hoog is

> sturen in locatie als het niet past (geen grijs voor groen) = parkeerplaatsen verder weg aanleggen

= voortzetten blauwe zone (alleen sturing op wie waar parkeert)

**nieuw** (vraagvolgend): ontheffingverlening verruimen = aansluiten bij de behoefte

**nieuw** (sturen in locatie): sommige ontheffingen alleen geldig op bepaalde locaties = parkeerdruk spreiden

= voldoende parkeerplaatsen realiseren bij bouwontwikkelingen

> parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein (sturen in locatie) = geen overlast in omgeving

**nieuw** (vraagvolgend): hoogte parkeernormen afstemmen op actueel autobezit in Wassenaar, ruimte voor deelauto's en maatwerk

# Koers in relatie tot Dorpskern

---

Waar het moet sturend in locatie = juiste parkeerder op de juiste plaats

Dit betekent voor de Dorpskern:

- bezoekers en bewoners kunnen parkeren op straat, in parkeergarages en op parkeerterreinen
- **nieuw:** ondernemers en werknemers kunnen parkeren in parkeergarages en op terreinen, ook binnen de blauwe zone



# Beleidslijn fietsparkeren

---

- vraagvolgend beleid

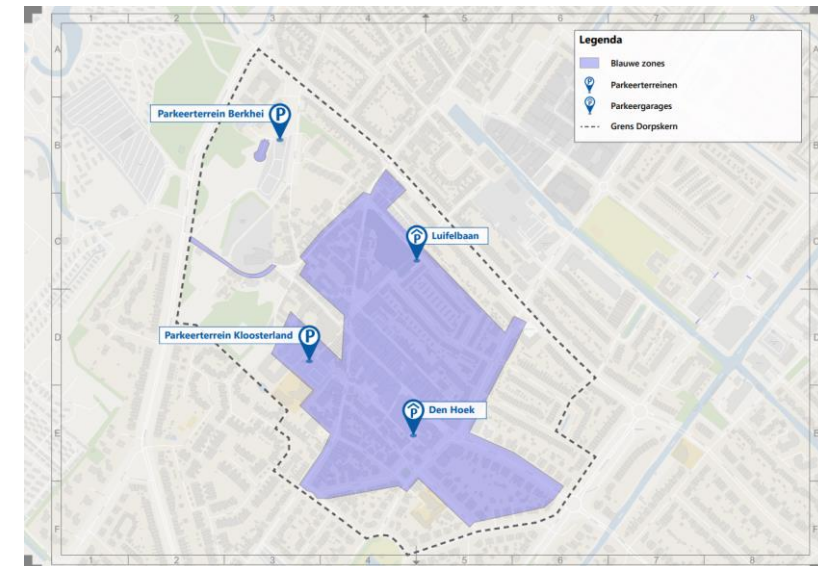
= toevoegen stallingsvoorzieningen op en rond plekken waar veel fietsen los worden gestald

*praktische invulling: bij herinrichting en grootschalig onderhoud bekijken of meer fietsparkeervoorzieningen kunnen worden ingepast*

- **nieuw**: fietsparkeervoorzieningen toevoegen mag ten koste gaan van een autoparkeerplaats
  - altijd rekening houden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen, scooters en brommers)
  - weesfietsenacties uitvoeren om capaciteit beschikbaar te houden
- waar het moet sturend in locatie
- = keuze locatie stallingsvoorzieningen (verleiden tot het stallen op een bepaalde plek)
- = locaties aanwijzen waar deelscooters mogen worden gestald om overlast tegen te gaan

# Beleidslijn parkeerregulering (1/2)

- huidige reguleringsvorm in basis voortzetten:  
= blauwe zone die geldig is van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur en waarbinnen maximaal 2 uur mag worden geparkeerd
- uitzonderingen vanuit een reden:
  - Luifelbaan (op straat maximale parkeerduur 1/2 uur): gebruik garage stimuleren, op straat parkeren voor een snelle boodschap
  - ontheffingen verlenen: reguleringsgebied is te groot om alle langparkeerders uit het gebied te weren



# Beleidslijn parkeerregulering (2/2)

---

- **nieuw:** ontheffingenbeleid in Dorpskern meer vraagvolgend maken, aansluitend bij behoefte:
  - 2 bewonersontheffingen per adres met aftrek van parkeerplaats op eigen terrein, om op straat te parkeren (nu: 1 per adres, met aftrek van parkeerplaats op eigen terrein)
    - voorwaarde: intensiever handhaven (langparkeerders weren)
  - 1 bedrijfsontheffing per adres om op parkeerterrein Kloosterland en in parkeergarage Den Hoek te parkeren
    - in gesprek gaan met eigenaar of parkeergarage Luifelbaan ook inzetbaar is
    - parkeerterrein Berkhei blijft voor werknemers zonder ontheffing
  - ontheffing voor zorgverleners om op straat te parkeren (aantal naar behoefte)
  - dag-, week- en maandontheffing om op straat te parkeren voor bijvoorbeeld aannemers en schilders t.b.v. uitvoering werkzaamheden (aantal naar behoefte)

# Beleidslijn ruimtelijke ontwikkelingen

---

- CROW-parkeercijfers als basis voor parkeernormering
  - **nieuw**: ook fietsparkeernormen, dus eis om voldoende stallingsplekken voor de fiets te realiseren
  - **nieuw**: huidig autogebruik in Wassenaar maakt een andere basis verantwoord, parkeernormen worden hierdoor iets lager

*in detail: parkeercijfers voor sterk stedelijke gemeenten i.p.v. matig stedelijke gemeenten en gemiddelde van de bandbreedte i.p.v. het maximum*
- **nieuw**: voor woningen wordt voor de autoparkeernormen afgeweken van de indeling van CROW, aangezien met name de woninggrootte en de eigendomssituatie bepalend blijken te zijn voor het autobezit (vergelijkbaar met lijn Provincie)

# Beleidslijn ruimtelijke ontwikkelingen: autoparkeernormen woonfuncties (bewonersdeel)

- huidig op basis van CROW  
kencijfers = *matig stedelijk*,  
*maximum bandbreedte*
- nieuw op basis van  
daadwerkelijk autobezit = *CBS-*  
*microdata*

wonen (bewoners, exclusief bezoek)	centrum		eenheid
	<i>huidig (CROW)</i>	<i>nieuw</i>	
<b>sociale woningbouw</b>			
grondgebonden < 75 m <sup>2</sup>	1,4	0,7	per woning
grondgebonden ≥ 75 m <sup>2</sup>	1,4	0,9	per woning
appartementen < 50 m <sup>2</sup>	1,2	0,5	per woning
appartementen 50 – 75 m <sup>2</sup>	1,2	0,6	per woning
appartementen > 75 m <sup>2</sup>	1,2	0,7	per woning
<b>overige woningen (particuliere huur/koop)</b>			
grondgebonden < 100 m <sup>2</sup>	1,6	1,2	per woning
grondgebonden 100 - 125 m <sup>2</sup>	1,6	1,3	per woning
grondgebonden 125 - 150 m <sup>2</sup>	1,8	1,5	per woning
grondgebonden > 150 m <sup>2</sup>	1,9	1,7	per woning
appartementen < 50 m <sup>2</sup>	1,4	0,7	per woning
appartementen 50 – 75 m <sup>2</sup>	1,5	0,8	per woning
appartementen 75 - 100 m <sup>2</sup>	1,5	0,9	per woning
appartementen 100 - 125 m <sup>2</sup>	1,7	1,1	per woning
appartementen > 125 m <sup>2</sup>	1,7	1,3	per woning

# Beleidslijn ruimtelijke ontwikkelingen: realiseren parkeeraanbod

---

- parkeerplaatsen moeten op eigen terrein worden gerealiseerd  
*bij grotere ontwikkelingen: binnen het plangebied*
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeven alleen voor de 'extra' parkeervraag parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, tenzij (nieuw) pand meer dan 5 jaar leeg staat
- wanneer parkeerplaatsen afwisselend door verschillende doelgroepen gebruikt kunnen worden, hoeven per saldo minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd
- **nieuw**: parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn

# Beleidslijn ruimtelijke ontwikkelingen: **nieuwe** afwijkingsmogelijkheden (auto)

---

- als bij een uitbreiding, verbouw of functiewijziging van een niet woonfunctie maximaal 2 parkeerplaatsen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, wordt vrijstelling van deze eis verleend
  - Bij woonfuncties geldt aanvullend de eis dat de parkeerdruk in de omgeving in de nacht te hoog mag zijn *woningsplitsing wordt hierdoor bijvoorbeeld makkelijker gemaakt*
- als in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand beschikbaar zijn, hoeven op eigen terrein minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd
- als het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, en het in de openbare ruimte mogelijk is deze aan te leggen, wordt dit toegestaan tenzij groen moet worden opgeofferd (m.u.v. snippergroen)
- als bij een ontwikkeling deelmobiliteit wordt gerealiseerd, wordt een korting van 5% op het aantal te realiseren parkeerplaatsen verleend

# Tot slot

---

In het voorgaande is de koers voor het geactualiseerde parkeerbeleid in relatie tot de Dorpskern uiteen gezet. Die koers is een voortzetting van de huidige koers, met aanscherpingen en aanvullingen. Deze aanscherpingen en aanvullingen hebben enkele financiële consequenties:

- extra ambtelijke capaciteit om extra ontheffingen uit te geven
- extra handhavingscapaciteit t.b.v. weesfietsenacties in de Dorpskern
- extra handhavingscapaciteit t.b.v. de blauwe zone

*Tijdens de parkeertellingen stond 25% van de parkeerders langer dan was toegestaan (circa 150 auto's op zaterdagmiddag om 13.00 uur). Dat leidde op dat moment niet tot feitelijke overlast (in de blauwe zone was 71% van de parkeerplaatsen bezet), maar tijdens piekdagen of bij de uitgifte van meer ontheffingen kan dit wel tot overlast leiden. Het leidt nu al wel tot subjectieve overlast (klachten).*