



Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Laan van de Glazen Stad 1
2672 TA Naaldwijk
T 14 0174
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

Aan de raad van de gemeente Westland

UW BRIEF	UW KENMERK	ZAAK-/PROJECTNR.	DOCUMENTNR.	BIJLAGE(N) 1
CONTACTPERSOON R.J. de Bruijn		CLUSTER Beleid	TELEFOONNUMMER (0174) 672 437	DATUM VERZONDEN 15 FEB. 2024
ONDERWERP Concept Parkeerbeleidsplan Westland 2024-2027				

Geachte raad,

Aanleiding

Op 10 december 2019 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie Westland 2040 vastgesteld. Hierin is opgenomen dat het onderdeel parkeren in een parkeerbeleidsplan nader wordt uitgewerkt. Bijgaand concept parkeerbeleidsplan Westland 2024-2027 betreft deze uitwerking. Belangrijkste doel van dit concept parkeerbeleidsplan is voor de komende jaren handvatten te bieden hoe om te gaan met parkeervraagstukken die nu of in de toekomst kunnen gaan spelen. Fiets parkeren is hierin niet meegenomen omdat dit in het in 2024 op te stellen fietsbeleidsplan opgenomen gaat worden. Vrachtwagen parkeren wordt de komende jaren uitgewerkt.

Trends en ontwikkelingen

Westland is van oudsher sterk afhankelijk van de auto dit door omvang, verspreid liggende dorpen en geografische ligging. Openbaar Vervoer (OV) is hierdoor lastig te exploiteren en per fiets zijn de afstanden relatief lang. Bij de ruimtelijke ontwikkelingen is hierdoor uitgegaan van een relatief hoge parkeernorm. Door de verdere groei van inwoners, economie, arbeidsplaatsen (kenniswerkers en trainees) en mobiliteit, is in de nieuwbouwgebieden minder ruimte voor wegen en parkeren beschikbaar. Tevens zetten Rijk, regio en Westland in op maatregelen die het OV- en fietsgebruik stimuleren en vragen maatregelen in het kader van klimaatadaptatie, wateropgave en groen meer ruimte. Om hier tijdig op te kunnen anticiperen speel het voorliggende concept parkeerbeleidsplan hierop in.

Landelijk verlagen de gemeenten steeds meer hun parkeernormen dit om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, lopen, fietsen en OV-gebruik te stimuleren en betaalbare woningen te kunnen realiseren. Dit gaat veelal in samenhang met een sterk sturend parkeerregime, goede fiets- en OV-voorzieningen en deelmobiliteit om parkeerproblemen te voorkomen. Een snel ontwikkelende trend is autodelen omdat dit veelal ruimte- en kostenbesparend is en duurzaam. Na corona wordt nog steeds minder met het OV gereisd en is er landelijk sprake van een medewerkerstekort waardoor de exploitaties en dienstverlening van de vervoerders onder druk staan en het autogebruik toeneemt.



Huidige parkeersituatie

De dorpen in Westland kennen ieder hun eigen parkeerproblematiek. Vrijwel alle dorpen hebben te maken met een hoge parkeerdruk in de woonwijken uit de jaren 70 en de wijken gelegen nabij het strand. Binnen iedere kern zijn er straten met een hoge parkeerdruk, waar op specifieke dagen/tijden sprake is van een parkeerprobleem. Dit wordt veroorzaakt door bewoners (woonwijken), winkelend publiek (centra), recreatief bezoek (strand) en/of werknemers. Regelmatig komen er klachten binnen over het parkeren van bedrijfsvoertuigen in woonstraten. In een beperkt aantal straten ondervinden hulpverleners hinder door hoge parkeerdruk met foutgeparkeerde voertuigen. Op een aantal locaties wordt parkeerregulering toegepast. Locaties met betaald parkeren zijn de parkeerterreinen Vlugtenburg en Beukel en Molenslag. Winkelcentrum de Tuinen in Naaldwijk is voorzien van een particuliere parkeervoorziening met betaald parkeren (eerste twee uur gratis). In zeven dorpen wordt rond de winkelgebieden door middel van blauwe zones het parkeren gereguleerd. In Ter Heijde is gedurende de zomerperiode vergunninghoudersparkeren ingevoerd om overlast door strandbezoekers parkeren te voorkomen. Daarnaast is er vergunninghoudersparkeren in een deel van de Pompe van Meerdervoortstraat en in de Van Lennepstraat in 's-Gravenzande.

Parkeerambities

Het concept parkeerbeleidsplan zet in op optimalisatie van de aanwezige parkeercapaciteit en het stimuleren van het gebruik van de fiets, Openbaar Vervoer (OV), deelauto's en elektrische auto's. Deze beleidsdoelstellingen zijn gekoppeld aan meerdere doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie en verkeer. Deze ondersteunen het streven naar een duurzaam bereikbare gemeente, vormen een belangrijk middel bij de mobiliteitstransitie, zetten in op verschillende doelgroepen en op maatwerk bij het oplossen van parkeerknelpunten op specifieke locaties.

Op grond van de probleeminventarisatie, gemeentelijke wensen en ambities zijn in het concept parkeerbeleidsplan de volgende beleidskaders opgenomen:

- maatwerkoplossingen om parkeerknelpunten te voorkomen en op te lossen.
- voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers rondom winkelcentra door het faciliteren van kort parkeren indien de gemiddelde parkeerdruk hoger is dan 90%. Dit en gratis parkeren dragen bij aan de aantrekkingskracht van de winkelcentra.
- passende maatregelen in woonwijken indien de gemiddelde parkeerdruk per wijk of gebied hoger is dan 90%. Dan wordt een voorstel voor maatregelen en een draagvlakonderzoek gehouden. Deze worden eerst ter oordeelvorming aan het college voorgelegd. Het resultaat wordt aan de bewoners en vervolgens aan het college ter besluitvorming voorgelegd. Na positieve besluitvorming door het college worden deze maatregelen uitgevoerd.
- actualisatie van de parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen passend bij het hedendaagse autobezit en ambities op het gebied van duurzame bereikbaarheid. Bij specifieke locaties zoals HOV-haltes gaan andere parkeernormen gelden.
- handvatten voor gebiedsontwikkelingen om flexibiliteit en maatwerk toe te kunnen passen.

Deze beleidskaders zijn vertaald in de doelgroep benadering.

Wat gaan we doen ?

Doordat de ruimte in Westland beperkt is, is het niet mogelijk om op grote schaal parkeer-capaciteit bij te bouwen. Daarnaast past dit niet in de ambitie om het gebruik van fiets en OV te stimuleren. Om knelpunten op te kunnen lossen wordt de komende jaren ingezet op de volgende sturingsinstrumenten en maatregelen in volgorde van toepassing:

1. **Beïnvloeden:** onder meer door rekening houden met gewenst gedrag en stimuleren gebruik van OV, fiets en deelauto's.
2. **Benutten** : onder meer door het aanbrengen van betere parkeerverwijzing en ontbrekende belijning bij parkeervakken en parkeerproblemen mee te nemen bij groot onderhoud en herinrichtingsprojecten.
3. **Beheersen** : met parkeerregulering wordt iedere doelgroep actief gestuurd.
4. **Bijbouwen** : indien parkeerregulering geen uitkomst biedt is meer parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om in de vraag te kunnen voorzien.

Reeds bebouwde omgeving

In de reeds gebouwde omgeving gaat het om het bestrijden van parkeeroverlast en parkeerdruk. Het aanpakken van parkeeroverlast vindt plaats op grond van klachten, integraal parkeeronderzoek waar nut en noodzaak uit blijkt, en met voldoende draagvlak van bewoners en/of ondernemers. De blauwe zones rond de centra worden de komende jaren samen met omwonenden en ondernemers geëvalueerd. Ook wordt een voorstel opgesteld waarin de voor- en nadelen van een blauwe zone worden afgezet tegen betaald parkeren. Hierbij wordt onder meer gekeken naar het effect voor de bezoeker, de kosten en baten voor de gemeente, de mogelijkheden om de handhaving te verbeteren, het efficiënter maken (digitale controle) en de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten.

In de nog te bouwen woonwijken

In de nog te bouwen woonwijken is er sprake van hogere dichtheden waarin gebouwd gaat worden. Lagere parkeernormen zijn dan nodig vanwege de schaarser wordende ruimte, om de woningen betaalbaar te houden en om het gebruik van het OV en de fiets te stimuleren. In de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 en de HOV-verkenning wordt voor nieuwe woningbouwlocaties in Westland met HOV- en fietsvoorzieningen (Wateringen Noord en Floragebied) uitgegaan van een 40% lagere parkeernorm dan opgenomen in de huidige geldende parkeerbeleidsregels in Westland. Ontwikkelingen nabij HOV-haltes en met hoge dichtheden worden gecombineerd met invoering van parkeerregulering. Deze worden in de gebiedsuitwerkingen nader uitgewerkt waarbij overloop naar aangrenzende gebieden zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Parkeerregulering

Vormen van parkeerregulering opgenomen in bijgaand concept parkeerbeleidsplan zijn blauwe zone, vergunninghouder parkeren en betaald parkeren. Opgenomen zijn ook spelregels voor centra, woonwijken en bedrijventerreinen. Een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd indien in een wijk of natuurlijk begrensd gedeelte binnen een half jaar meerdere verzoeken van individuele belanghebbenden voor invoering van parkeerregulering ontvangen zijn. Indien de gemiddelde parkeerdruk onder de 90% ligt dan is er in principe geen sprake van een parkeerprobleem. Wel worden dan in overleg met bewoners passende beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen in beeld gebracht. Deze worden eerst ter besluitvorming aan het college voorgelegd voordat deze kunnen

worden uitgevoerd. Indien de gemiddelde parkeerdruk wel boven de 90% uitkomt, dan worden maatregelen bepaald en een draagvlakonderzoek uitgevoerd. Indien meer dan 50% van de respondenten voorstander is, dan kan na besluitvorming door het college parkeerregulering worden ingevoerd. Indien de gemiddelde parkeerdruk boven de 100% ligt, dan beschouwt de gemeente het parkeerprobleem als urgent en mogelijk bedreigend voor de leefbaarheid en de veiligheid van de buurt. Invoering van parkeerregulering is dan niet afhankelijk van de resultaten van een draagvlakmeting en wordt ter besluitvorming aan het college voorgelegd.

Actualisatie parkeernormen

In Westland wordt ten opzichte van de omliggende gemeenten uitgegaan van relatief hoge parkeernormen. Deze zijn bovendien gebaseerd op landelijke kengetallen uit 2012. Hierdoor ontstaan bij inbreidingsprojecten in centra problemen omdat hier geregeld niet aan kan worden voldaan. Dit geldt ook voor grootschalige uitbreidingsgebieden. Het actualiseren van de parkeernormen is daarom één van de vervolgacties die voortvloeit uit dit concept parkeerbeleidsplan. Vooral het bepalen van passende parkeernormen voor ontwikkelingen nabij HOV-haltes is hiervoor van belang. De verplichting om bij een ruimtelijke ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren heeft effect op de prijs van het vastgoed. Bij betaalbare huur en koopwoningen is dit veel lastiger. Daarom willen wij bij de gebiedsuitwerkingen met hogere dichtheden proactief parkeerregulering invoeren.

Mogelijkheden parkeren bedrijfsbusjes

De gemeente ontvangt regelmatig klachten over parkeren van bedrijfsbusjes. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van deze maten is praktisch onuitvoerbaar omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger zijn dan de gekozen maatvoering onder deze regeling gaan vallen. Hiervoor moet dan een alternatief worden gevonden. De beperking moet bovendien actief worden gecommuniceerd waardoor het ook voor mensen van buiten de gemeente duidelijk is en wordt gehandhaafd. Op dit moment is er geen geschikte locatie in Westland beschikbaar voor het parkeren van bedrijfsbusjes op een apart gelegen terrein. Een alternatief en wens is om te differentiëren in parkeren voor bedrijfsbussen en particuliere auto's. Dit door een beperkt aantal parkeerplaatsen in een woonwijk toe te wijzen aan alleen bedrijfsbussen. Met draagvlak vanuit de wijk, kan dit op kleine schaal wel een interessante optie zijn.

OV-overstappunten

Westland wil het gebruik van OV stimuleren door huidige knelpunten op te lossen, te versnellen en te verbeteren. Dit om de bereikbaarheid van Westland duurzaam te kunnen borgen en het ruimtegebruik bij mobiliteit verder te intensiveren. Bij het voor- en natransport wordt tot 500 meter zoveel mogelijk gelopen en verder dan 500 meter gefietst. Soms zijn inwoners dan aangewezen op de auto. In het concept parkeerbeleid wordt daarom ook aandacht besteed aan overstappunten met parkeerplaatsen. Deze zijn ook interessant voor (regionaal) woon-/werkverkeer en recreatief verkeer. Dit onderdeel wordt de komende jaren binnen de plannen voor grootschalige uitbreidingsgebieden met hoge dichtheden, HOV- en fietsverbindingen uitgewerkt.

Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring en evaluatie van belang. Monitoring van het parkeerbeleid bestaat onder meer uit parkeerdrukmetingen, parkeermotiefmetingen en klachten. Het

resultaat wordt jaarlijks uitgewerkt in een voortgangsrapportage aan het college die ter info aan de raad wordt verstuurd. Op basis hiervan wordt in 2027 het parkeerbeleidsplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld.

Uitvoeringsprogramma 2024-2027

De volgende maatregelen zijn hierin opgenomen:

- 2024: Actualiseren gemeentelijke beleidsregels parkeernormen. Hieraan worden toegevoegd de nader uit te werken werkwijzen, maatregelen en wijze van vastlegging indien bij een ontwikkeling niet aan de parkeernormen kan worden voldaan.
- 2024: Uitwerken gebiedsindelingen ten behoeve van parkeeronderzoek en eventuele invoering parkeerregulering.
- 2024: Uitwerken van maatwerk oplossingen vanuit de verschillende onderdelen van de ambtelijke organisatie voor in het bijzonder in Wateringen Noord, in de jaren '60 en '70 en wijken voor straten met een hoge parkeerdruk waar dienst- en hulpverleners hinder ondervinden.
- 2024: Voorstel meeste geschikte vorm van parkeerregulering in de stadscentra/rondom winkelcentra inclusief afstemming met ondernemers en omwonenden. Hierin wordt uitgegaan van maatwerk en worden innovatieve vormen van handhaven meegenomen.
- 2024: Actualiseren Parkeerverordening en opstellen verordening parkeerbelasting t.b.v. de eventuele invoering van vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren bij bijvoorbeeld grootschalige uitbreidingslocaties.
- 2027: Evaluatie van het Westlandse parkeerbeleidsplan en actualisatie van het uitvoeringsprogramma.

Doorlopende maatregelen zijn:

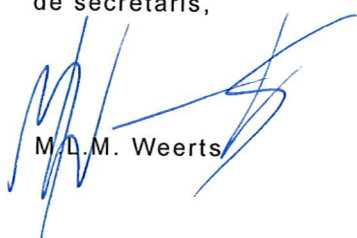
- Optimaliseren/uitbreiden van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken bij groot onderhoud- en herinrichtingsprojecten
- Invoeren van parkeerregulering in gebiedsuitwerkingen en bij OV-overstappunten.
- Nieuwe parkeeronderzoeken in de kernen.

Vervolgtraject

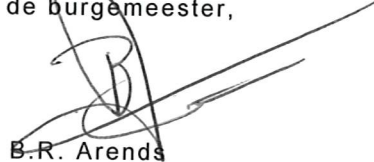
Na bespreking van het concept parkeerbeleidsplan Westland 2024-2027 zullen eventuele aanvullingen en reacties worden verwerkt. Het definitieve parkeerbeleidsplan Westland 2024-2027 wordt vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Na akkoord van de gemeenteraad kan met het in het parkeerbeleidsplan opgenomen uitvoeringsprogramma gestart gaan worden.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Westland,
de secretaris, de burgemeester,



M.L.M. Weerts



B.R. Arends

