

Parkeerbeleid Hillegom

Deelnota Centrum

Datum

1 juni 2015

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Parkeerbeleid: het verdelen van schaarse ruimte	2
3	Parkeren in het centrum van Hillegom	4
3.1	Huidige parkeersituatie	4
3.2	Principe parkeren centrum	6
3.3	Parkeercapaciteit en benutting	7
3.4	Regulering en handhaving	8
4	Thema's	12
4.1	Handhaving	12
4.2	Evaluatie	12
4.3	Parkeerverwijzing	13
5	Uitvoeringsprogramma	15
	Bijlage	
1	Reguleringsvormen	

1

Inleiding

Het parkeerbeleidsplan van Hillegom is opgebouwd uit vier deelnota's met een algemene inleiding. Deze Deelnota Centrum vormt de eerste deelnota, waarna volgen:

- Deelnota Hillegom;
- Deelnota Gehandicaptenparkeren;
- Deelnota Parkeernormen.

In deze deelnota worden de beleidsuitgangspunten voor het centrumgebied van Hillegom besproken in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is vervolgens de huidige parkeersituatie in beeld gebracht. Vervolgens gaat hoofdstuk 4 in op thema's die relevant zijn voor het centrum, zoals handhaving en parkeerverwijzing. Het uitvoeringsprogramma is opgenomen in hoofdstuk 5.

2

Parkeerbeleid: het verdelen van schaarse ruimte

In het centrumgebied komt wonen, werken en winkelen samen. Voor het economische functioneren van het centrum en het versterken van de concurrentiepositie wordt ingezet op datgene waar Hillegom sterk in is: boodschappen doen, aangevuld met een aantal kwalitatief goede winkels. Het parkeerbeleid dient hierop aan te sluiten. Dit betekent dat in het centrumgebied de prioriteit ligt bij bezoekers en bewoners die vlakbij hun bestemming kunnen parkeren. Bovendien dienen de parkeerplaatsen voor bezoekers gratis beschikbaar te zijn, om zo te kunnen concurreren met de omliggende centra van Lisse en Noordwijkerhout. Langparkerende werkers zullen soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.

Elke bezoeker telt in het centrum van Hillegom. Bezoekers zorgen voor levendigheid en economische vitaliteit. Zij parkeren dus gratis en dicht bij de winkels.

Om ervoor te zorgen dat er voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen, dicht bij de winkels zijn, zal in de directe omgeving van de winkels het parkeren in het centrum worden gereguleerd. Er wordt gewerkt met een parkeerschijfzone (blauwe zone). Deze parkeerschijfzone zorgt ervoor dat voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn door de doorstroming op deze parkeerplaatsen hoog te houden. Er wordt bewust niet gekozen voor invoering van betaald parkeren: de kracht van het Hillegomse centrum zit in het feit dat het centrum beschikt over een aantal grote supermarkten in combinatie met de aanwezigheid van een aantal kwalitatief goede speciaalzaken. Het invoeren van betaald parkeren past niet goed bij dit type centrumgebied. Veel bezoekers zullen hun auto dan buiten het gereguleerde gebied parkeren of uitwijken naar een ander winkelgebied, eventueel zelfs in een andere gemeente. Hierdoor wordt een averechts effect bereikt.

Daarnaast is het streven te voorkomen dat de blauwe zone zich als een olievlek uitbreidt.

Om voor alle bezoekers en bewoners in het centrum voldoende parkeerruimte te behouden, wordt als volgt gehandeld:

- Eerst worden de beschikbare plaatsen binnen het centrum beter benut door het stimuleren dat mensen parkeren op die plekken waar nu nog voldoende ruimte is (bijvoorbeeld in de parkeergarages), door onder meer een parkeerverwijssysteem. En door extra vrije ruimte voor bezoekers te creëren op het Krochtplein door het instellen van een parkeerschijfzone op een deel van het plein. Wanneer bezoekers en langparkeerders in de parkeergarages parkeren, zullen ook meer parkeerplaatsen beschikbaar komen voor bewoners.
- Pas als blijkt dat dit onvoldoende resultaat oplevert, wordt de oplossing gezocht in (verdere) uitbreiding van het gereguleerd parkeren (blauwe zone).

Parkeerbeleid is het verdelen van schaarse ruimte onder verschillende doelgroepen. Voor deze verdeling kiezen we de volgende concrete beleidsuitgangspunten:

1. *In het centrumgebied ligt de prioriteit bij bezoekers en bewoners. Dat betekent dat (langparkerende) werkers soms wat verder van hun bestemming moeten parkeren.*
2. *Alleen als dat nodig is wordt het parkeren gereguleerd om aan de voorgaande uitgangspunten te kunnen voldoen. Daarbij geldt als uitgangspunt dat parkeren voor winkelbezoekers gratis blijft.*

3

Parkeren in het centrum van Hillegom

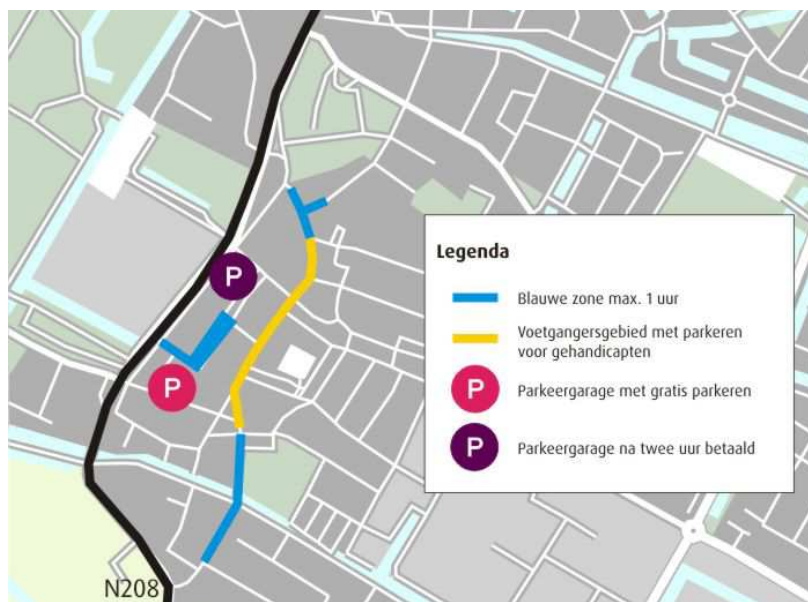
3.1 Huidige parkeersituatie

Het centrumgebied van Hillegom is gelegen tussen de Van den Endelaan en de Krochtstraat. In dit gebied zijn zowel woon-, werk- als winkelfuncties gevestigd. Kenmerkend voor de huidige situatie zijn de volgende elementen:

- Het voetgangersgebied op de Hoofdstraat, waar voor gehandicapten enkele parkeerplaatsen zijn gerealiseerd.
- Een parkeerschijfzone (blauwe zone) in het overige deel van de Hoofdstraat en op het Henri Dunantplein waar parkeerders maximaal 1 uur mogen parkeren. In totaal liggen in de parkeerschijfzone 97 parkeerplaatsen.
- De parkeergarage Centrum met 157 parkeerplaatsen waar gratis geparkeerd kan worden. De openstelling van de parkeerplaatsen op de eerste en tweede verdieping zijn gekoppeld aan de openingstijden van de Albert Heijn. Buiten deze openingstijden zijn de parkeerplaatsen afgesloten.
- De parkeergarage Brakershof met 159 parkeerplaatsen. Hier kunnen parkeerders de eerste twee uur gratis parkeren, daarna dient € 1,50 per uur betaald te worden. De openingstijden van deze parkeergarage zijn gekoppeld aan de DEKAmarkt¹.
- De overige parkeerplaatsen in het centrum zijn ongereguleerd. Dit zijn 377 parkeerplaatsen.

In figuur 3.1 is het huidige reguleringsprincipe opgenomen.

¹ Opvallend is dat in de periode oktober 2012-maart 2013 de slagbomen in de parkeergarage open stonden. Parkeerders kunnen vrij in- en uitrijden.



Figuur 3.1: Huidige parkeerregulering Hillegom

In de huidige situatie is op zaterdagmiddag 70% van de parkeerplaatsen in het centrum bezet. Hierbij kan worden gesproken van een acceptabele parkeersituatie; er zijn nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. In het gebied is echter wel sprake van een scheve verdeling van het gebruik van de parkeercapaciteit: op straat is sprake van een hoge parkeerdruk (meer dan 90% van de parkeerplaatsen is bezet), terwijl in de parkeergarages maximaal de helft van de parkeerplaatsen bezet zijn. Deze verdeling zorgt dat bewoners van en bezoekers aan het centrum een hoge parkeerdruk ervaren, terwijl de parkeergarages vrijwel leeg staan.

Geconcludeerd wordt dat in het centrum van Hillegom voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar dat de verdeling van de parkeerders over de parkeercapaciteit niet optimaal is. De beschikbare capaciteit van de parkeergarages moet beter worden benut. Naast de huidige parkeersituatie dient het parkeerbeleid voor het centrum rekening te houden met (ruimtelijke) ontwikkelingen die gaande zijn. Op dit moment zijn fase 1 en 2 afgerond van de herinrichting van de N208, waardoor de grote parkeerconcentraties rechtstreeks aansluiten op de N208.

Er zijn in totaal genoeg parkeerplaatsen in het centrum. Maar er wordt te veel op straat en te weinig in garages geparkeerd.

Door de gemeenteraad van Hillegom is een enquête gehouden over het centrum van Hillegom. Hieruit komt naar voren dat door circa een derde van de winkeliers die de enquête hebben ingevuld, parkeren als belangrijk verbeterpunt wordt genoemd. Inwoners en bezoekers noemen parkeren nauwelijks als belangrijk verbeterpunt. Zij vragen meer aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte.

3.2 Principe parkeren centrum

De uitdaging voor het centumparkeren is het benutten van de parkeerplaatsen in de particuliere parkeergarages; deze parkeerplaatsen liggen in het centrum nabij de winkels, maar worden niet goed benut. Het beter benutten van de parkeergarages kan op twee manieren worden bereikt:

1. het aantrekkelijker maken van het parkeren in de parkeergarages.
2. het reguleren van de parkeerplaatsen in de rest van het centrum, waardoor deze parkeerlocaties onaantrekkelijker worden.

In eerste instantie zal worden ingezet op optie 1: het aantrekkelijker maken van de parkeergarages.

Optie 1: Aantrekkelijker maken parkeergarages

Om de parkeergarages aantrekkelijker te maken wordt ingezet op de volgende maatregelen:

- het behouden van de huidige parkeerdurbeperking op de bezoekersplaatsen op maaiveld (Henri Dunantplein en Hoofdstraat).
- een beperkte uitbreiding van het gereguleerde gebied (een gedeelte van het Krochtplein).
- onderzoeken of en onder welke voorwaarden de 'gratis' parkeerdur in de parkeergarage Brakershof kan worden verlengd naar 3 uur of zelfs kan worden afgeschaft.²
- het doorvoeren van een kwaliteitsslag in de parkeergarages. Dit houdt onder andere in het zorgen voor een juist verlichting en schoonmaakniveau, werkende apparatuur en toegangen.
- alleen de grote parkeerconcentraties langs de N208 (parkeergarages en Henri Dunantplein) worden in de parkeerverwijzing opgenomen.

Wanneer met het aantrekkelijker maken van de parkeergarages de benutting van deze parkeergarages nog onvoldoende blijft, zal over worden gegaan op het uitbreiden van de parkeerregulering in het centrum. Hiervoor zal in 2016/2017 een evaluatie op de parkeersituatie in het centrum worden uitgevoerd.

Optie 2: Uitbreiden parkeerregulering centrum

De uitbreiding van de parkeerregulering is erop gericht om de parkeerdruk, in de aanloopstraten rondom het centrum waar de parkeerdruk nu hoog is, te verlagen. Deze uitbreiding is pas aan de orde als optie 1, het aantrekkelijker maken van de parkeergarage, onvoldoende werkt. Vanwege de impact die uitbreiding van parkeerregulering zal hebben op de parkeersituatie en mogelijkheden voor parkeren en de organisatorische consequenties (onder andere uitbreiding handhavingscapaciteit en opzetten ontheffingsstelsel) zal alvorens de parkeerregulering wordt uitgebreid opnieuw een afweging hierover worden gemaakt.

² De parkeergarage is in private handen. Met de eigenaar zal hierover in gesprek moeten worden getreden. Het initiatief hiervoor moet komen vanuit de ondernemers.

Bij de uitbreiding van de parkeerregulering geldt het volgende maatregelenpakket:

- het invoeren van een parkeerschijfzone in de aanloopstraten, zodanig dat de parkeer-capaciteit in de parkeergarages gebruikt gaat worden. Vanwege de olievlekwerking zal het gereguleerde gebied waarschijnlijk tot aan de Jonkheer Mockkade doorlopen (parkeerders parkeren anders alsnog in de eerste ongereguleerde woonstraten, met mogelijk parkeeroverlast voor de huishoudens aldaar).
- het opzetten en uitgeven van een ontheffingsysteem voor bewoners die in de parkeerschijfzone wonen.
- het uitbreiden van de handhaving; de parkeerschijfzone wordt met bijna 1.000 parkeerplaatsen uitgebreid.

We beperken de parkeerduur op straat en we maken parkeergarages aantrekkelijker en makkelijker bereikbaar vanaf de N208. Zo komen vraag en aanbod van parkeerplaatsen in het centrum weer in evenwicht. Het uitbreiden van het gereguleerde gebied is pas aan de orde als het aantrekkelijker maken van de parkeergarages onvoldoende werkt.

3.3 Parkeercapaciteit en benutting

Aantal

In het centrumgebied (op straat en in de garages) zijn op dit moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Het Hillegomse parkeerbeleid heeft als doel om deze goede en acceptabele parkeersituatie te behouden. Om dat te kunnen realiseren is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd en bij nieuwbouw-ontwikkelingen worden gerealiseerd.

Om ook in de toekomst voldoende parkeerruimte te behouden, mogen parkeerplaatsen niet zomaar opgeheven worden. En bij nieuwe functies worden er ook nieuwe parkeerplaatsen gemaakt.

Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerswisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Landelijke kencijfers voor een acceptabele parkeersituatie zijn in de literatuur nauwelijks beschreven. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Deze waarden zijn algemeen geaccepteerd. De beschikbare parkeercapaciteit ten behoeve van het centrum dient te zijn afgestemd op de grenswaarde van gemiddeld 85% bezettingsgraad. In gebieden met veel langparkeerders, in parkeergarages en op grotere parkeerterreinen buiten het centrum, is een bezettingsgraad tot 90% acceptabel, terwijl in de straten in het centrum een bezettingsgraad van 80% acceptabel is.

Wanneer ten gevolge van herinrichting en plaatsing van afvalcontainers en dergelijke parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving hoger dan 80% is, dan wel als ten gevolge van de herinrichting de parkeerdruk van 80% wordt overschreden. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Versrijningsvorm

Bij het aanleggen van extra parkeercapaciteit kan onderscheid worden gemaakt naar parkeerplaatsen op maaiveld (langs de straat of op terreinen) en in gebouwde voorzieningen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet een afweging worden gemaakt tussen de kwaliteit van de leefomgeving, economische ontwikkeling en bereikbaarheid van een gebied.

Als oplossingen op maaiveld niet voorhanden zijn, zal gekeken moeten worden naar parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Deze voorzieningen kunnen zowel onder als bovengronds worden gerealiseerd. Een dergelijke oplossing heeft als nadeel dat niet alleen de kosten voor de bouw van een gebouwde parkeervoorziening aanmerkelijk hoger zijn dan die van een parkeerplaats op maaiveld, maar ook de jaarlijkse exploitatiekosten. De voordelen van gebouwde voorzieningen zitten met name in het feit dat het mogelijk is om veel capaciteit te concentreren op een beperkte oppervlakte en dat bij de juiste inpassing van de garage, de verblijfskwaliteit in het gebied wordt verbeterd.

Locatie

Gezien de beperkte ruimte in het centrum en de wens om de kwaliteit van het centrum te herontdekken, is het wenselijk om parkeerders die het centrumgebied bezoeken beter te faciliteren. Dit wordt gedaan door voor kortparkeerders sterker in te zetten op de centrale parkeerconcentraties bij de supermarkten. Aanvullend blijft het voor kortparkeerders mogelijk om, bij voorkeur heel kort, de auto te parkeren op de plaatsen aan de uiteinden van de Hoofdstraat. Bezoekers met een lange verblijfsduur en langparkeerders (werkers) kunnen gebruik maken van de parkeerconcentraties aan de rand van het centrum. Bewoners en bezoekers met een korte verblijfsduur kunnen in het centrum blijven parkeren.

Wie lang wil parkeren, moet soms ook iets langer lopen tussen parkeerplaats en bestemming. Zo blijft er dicht bij de winkels voldoende ruimte over kortparkerende winkelbezoekers.

3.4 Regulering en handhaving

Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerdurbeperkingen of parkeertarieven worden bepaalde doelgroepen geweerd of gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt uitgebreid wanneer dat nodig is.

Dit is over het algemeen als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in centrumgebieden (met veel kortparkeren) hoger dan 85% en in woongebieden hoger dan 90%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners en ondernemers noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor het hele centrum. Parkeerregulering in een heel klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom afgeraden.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zoveel mogelijk op elkaar aan.

Parkeerregulerende maatregelen hoeven niet 24 uur per dag te gelden. Het is zelfs raadzaam om de maatregelen alleen op die momenten te laten gelden dat er ook sprake is van hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld alleen tijdens winkelopeningstijden).

Door de beschikbare parkeerruimte in het centrum beter te benutten, is het voorlopig niet nodig om parkeerregulering uit te breiden.

Reguleringsvormen

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. Iedere vorm heeft zijn eigen kenmerken en bijhorende voor- en nadelen. In bijlage 1 worden de belangrijkste te onderscheiden vormen toegelicht en wordt de relatie gelegd met de Hillegomse situatie. De huidige vorm van reguleren door middel van een parkeerschijfzone (blauwe zone) is een keuze die goed past bij het Hillegomse centrum. Die keuze verandert dus niet. Het invoeren van betaald parkeren zal op dit moment niet bijdragen aan de kwaliteitsimpuls en de verbetering van de aantrekkingskracht van het centrum. Om het gebruik van de parkeergarages te verbeteren is het wenselijk dat ook in de parkeergarages blauwe zones worden ingevoerd. Dit ter vervanging van het huidige betaald parkeren na 2 uur. Of dit mogelijk is, zal nader onderzocht moeten worden. De parkeergarage waar nu betaald parkeren geldt (na 2 uur) is namelijk in particulier eigendom. Deze regeling is ingevoerd om parkeren door anderen dan eigen winkelbezoekers te voorkomen, maar dit kan ook – en klantvriendelijker – met behulp van een blauwe zone. Een blauwe zone zal het nu matige gebruik van de parkeergarage verbeteren en dat is in ieders belang. De gemeente moet dan wel de handhaving van de blauwe zone voor haar rekening nemen.

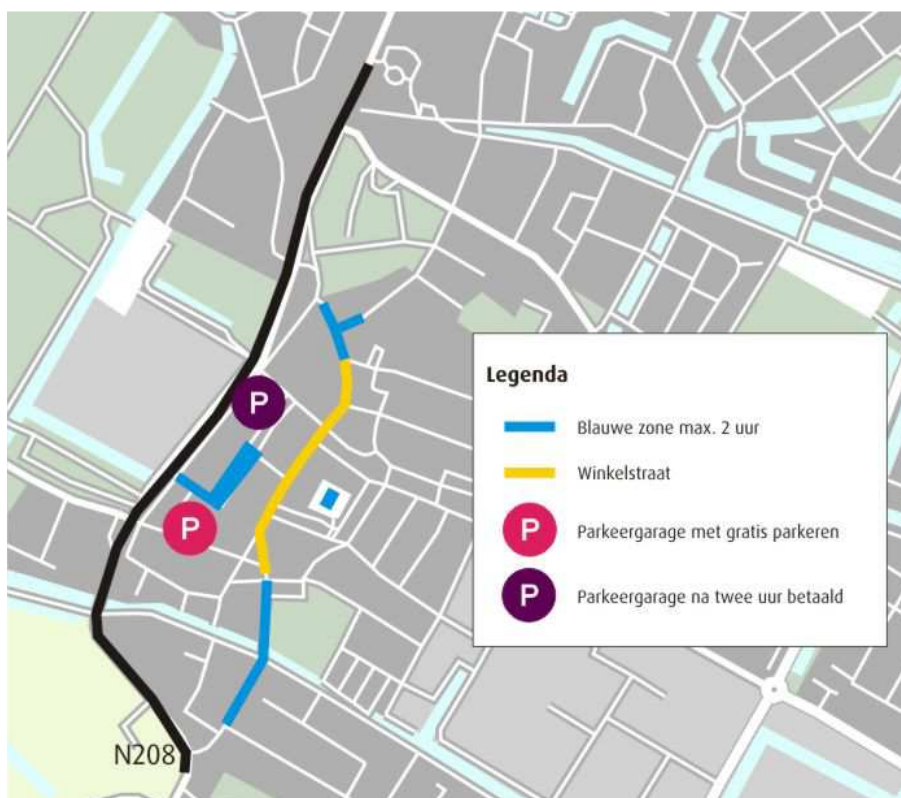
In figuur 3.2 is het gereguleerde gebied opgenomen. Dit gebied omvat de Hoofdstraat, Henri Dunantplein en de parkeergarages (vergelijkbaar met huidige gereguleerd gebied).

Betaald parkeren past niet bij het centrum van Hillegom. De parkeergarage Brakershof wordt matig gebruikt doordat hier na 2 uur betaald moet worden. De parkeergarages moeten juist aantrekkelijker worden. Een blauwe zone is dan een goed alternatief.

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 (maandag tot en met zaterdag van 9.00 – 18.00 uur) leveren geen problemen op. Deze reguleringstijden zullen blijven gelden.

Voorgesteld wordt om de maximaal toegestane parkeerduur te verlengen van 1 naar 2 uur op de parkeerplaatsen in de Hoofdstraat en het Henri Dunantplein.



Figuur 3.2: Voorstel parkeerregulering

Samenvatting beleidskeuzes centrum:

1. Om de parkeersituatie in het centrum te verbeteren wordt ingezet op betere benutting van beschikbare capaciteit in de parkeergarages en niet op het toevoegen van extra capaciteit.
2. Bij het opheffen van parkeerplaatsen dienen deze te worden gecompenseerd, wanneer de parkeerdruk hoger wordt dan 80%.
3. Het *bezoekers* parkeren in het centrum wordt zoveel mogelijk opgelost op centrale parkeerconcentraties in de nabijheid van de trekkers (supermarkten) in het centrum.
4. Bezoekers en werkers met een langere verblijfsduur parkeren aan de rand van het centrum.

5. De maximale parkeerduur op straat wordt verlengd van 1 uur naar 2 uur.
6. Uitbreiding van parkeerregulering vindt plaats naar het binnenterrein van het Krochtplein.
7. Verdere uitbreiding van parkeerregulering is voorlopig niet aan de orde: het (verder) reguleren van parkeren gebeurt alleen als er geen andere mogelijkheden meer zijn om parkeerproblemen op te lossen.
8. Om voldoende ruimte voor kortparkeerders dicht bij de winkels te garanderen, wordt ingezet op parkeren met een parkeerduurbepanking. Er zal worden onderzocht of uitbreiding van de parkeerschijfzone richting de parkeergarages haalbaar is.

4

Thema's

4.1 Handhaving

Handhaving is een essentiële voorwaarde voor het slagen van parkeerbeleid, dit geldt zowel voor het handhaven van de parkeerschijfzone als het handhaven op foutparkeren en het stallen van aanhangers en dergelijke. Zonder handhaving wordt het door de gemeente gevoerde beleid niet serieus genomen en zullen de doelstellingen die met het parkeerbeleid worden beoogd niet worden gerealiseerd. Handhaving op naleving van de regels is daarom noodzakelijk.

Met een efficiënte en doelgerichte aanpak van de handhaving kan met minimale inzet, maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde. Gezien de parkeerdruk in het centrum en de mate van overschrijding van de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone zal toch minimaal 3 van de 4 marktdagen per maand en 2 van de 4 zaterdagen per maand gehandhaafd moeten worden.

Hillegom handhaaft met drie BOA's met bevoegdheid Domein 1: Openbare Ruimte. Zij controleren binnen de gemeente op onder andere op foutparkeren en andere overtredingen van de APV. Wanneer het gereguleerde gebied wordt uitgebreid, is ook uitbreiding van de handhavingscapaciteit benodigd.

Hillegom blijft met drie opsporingsambtenaren controleren op foutparkeren.

4.2 Evaluatie

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

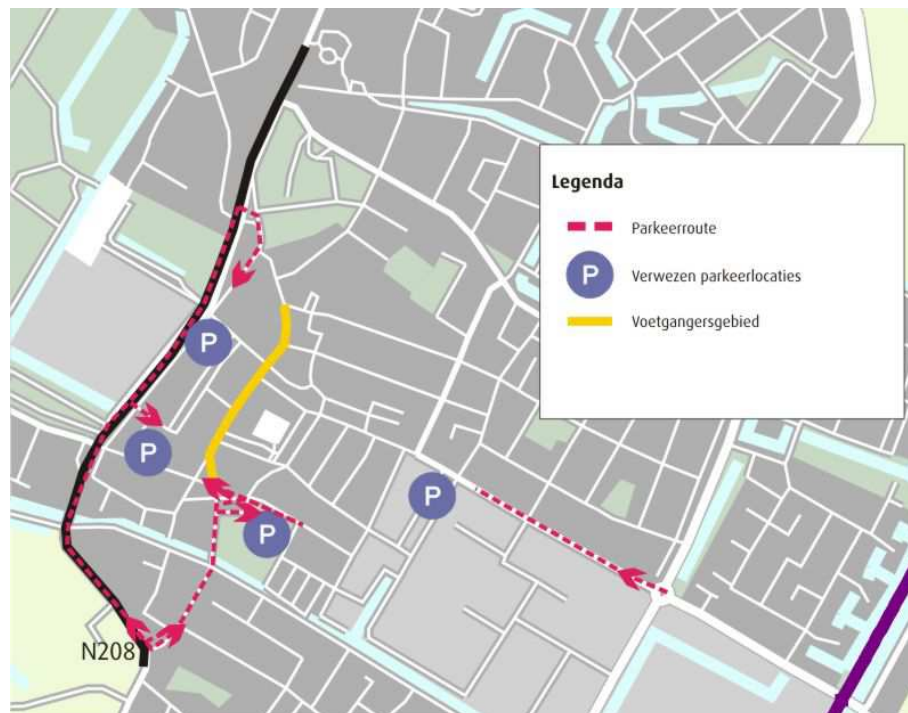
Voor de maatregelen in deze parkeernota is één evaluatiemoment bepalend om te bezien of de voorgestelde maatregelen het gewenste effect hebben of dat bijstelling benodigd is. Dit moment ligt in 2016/2017, één jaar na gereedkomen van de N208 en plaatsing parkeerverwijssystem. De verwachting is dat de aanpassingen aan de N208, met de directe ontsluiting van de parkeergarages, van grote invloed is op het functioneren van het parkeersysteem in het centrum van Hillegom.

Op dat moment kan worden bepaald of de genomen maatregelen (beperkte aanpassing van de parkeerregulering, versterken winkelgebied, promotie en aanpassing verkeerscirculatie) het gewenste effect (bezoekers parkeren in de parkeergarages of op het Henri Dunantplein) heeft of dat andersoortige maatregelen, zoals een grotere blauwe zone of vergunninghoudersgebied, noodzakelijk is.

In het jaar nadat de N208 gereed gekomen is en parkeerverwijzing is geplaatst, kan de parkeersituatie als gevolg daarvan veranderen. Daarom wordt daarna het parkeerbeleid geëvalueerd.

4.3 Parkeerverwijzing

Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. In de huidige situatie is er parkeerverwijzing opgenomen naar de verschillende parkeerlocaties voor bezoekers. De bebording wekt de indruk van een parkeerroute, terwijl de verwijzing enkel naar de verschillende parkeerlocaties wijst (zie figuur 4.1).



Figuur 4.1: Huidige parkeerverwijzing

Een parkeerverwijssysteem heeft als doel:

- Bezoekers te informeren;
- Verkeer richting parkeervoorzieningen te leiden via gewenste routes.

Nadat de N208 gereed is gekomen zullen alleen de parkeergarages en het Henri Dunantplein vanaf de N208 worden verwezen. De overige parkeerlocaties worden niet verwezen.

De parkeerverwijzing draagt bij aan het doel om het gebruik van parkeergarages te stimuleren en het verkeer te via de meest geschikte routes te leiden.

In figuur 4.2 is een eerste voorstel voor de parkeerverwijzing en parkeerroute opgenomen. De parkeerverwijzing zal verder worden uitgewerkt in het uitvoeringsprogramma Routing, verkeerscirculatie en bewegwijzering, als onderdeel van het Centrumplan.



Figuur 4.2: Eerste voorstel parkeerverwijzing

Samenvatting beleidskeuzes op diverse parkeerthema's:

1. Hillegom blijft met drie BOA's controleren op (o.a.) foutparkeren.
2. 2016/2017 zal het parkeerbeleid worden geëvalueerd.
3. Parkeerverwijzing wordt beperkt tot de belangrijkste (grootste) parkeerconcentraties: de parkeergarages en het Henri Dunantplein.

5

Uitvoerings- programma

Sommige onderdelen van het beleid en de maatregelen uit deze nota vragen een verdere uitwerking tot concrete acties. Daarom is het uitvoeringsprogramma opgesteld. Hieronder wordt kort omschreven wat met de uitwerking wordt beoogd en wat het daarbij behorende tijdspad is.

Met het opgestelde uitvoeringsprogramma wordt geborgd dat de voorstellen uit deze nota tijdig uitgewerkt en uitgevoerd worden.

Parkeerroutering en verwijzing

In paragraaf 4.3 is beschreven dat de parkeerroutering en parkeerverwijzing op dit moment niet volledig is. Daarnaast is het wenselijk dat bezoekers in de parkeergarages langs de N208 parkeren met als doel het beter spreiden van de parkeerdruk en het optimaal aanwenden van de binnen de gemeente beschikbare parkeercapaciteit. Hiertoe is het noodzakelijk dat het verkeer dat het centrum vanaf de oostzijde benaderd, richting de N208 wordt geleid. De parkeerverwijzing en routering dienen hierop te worden aangepast. Ook de realisatie van de N208 heeft hier invloed op. Het is daarom wenselijk om een onderzoek naar de parkeerroutering, parkeerverwijzing en verkeerscirculatie te starten begin 2015. Direct na oplevering van de N208 kunnen de bevindingen geïmplementeerd worden.

wanneer

2015

	wanneer
<p>Verbeteren kwaliteit en regulering parkeergarages</p> <p>In paragraaf 3.2 is de gewenste reguleringsvorm voor het centrum van Hillegom beschreven. Het doel van de parkeerregulering is het beter benutten van de parkeergarages door bezoekers in de parkeergarages te laten parkeren. Om dit te bereiken worden een aantal maatregelen ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ontsluiting parkeergarages direct aan N208 (inmiddels gerealiseerd). ■ Het verbeteren van de parkeerroutering en parkeerwijzing vanaf de oostzijde van het centrum (zie onderdeel uitvoeringsprogramma <i>parkeerroutering en verwijzing</i>) ■ Verbeteren van de kwaliteit van de parkeergarages <p>De kwaliteitsverbetering van de parkeergarages houdt onder andere in dat de parkeergarages aantrekkelijk, schoon en voldoende verlicht moeten zijn. De gemeente zal met de eigenaren van de parkeergarages in gesprek treden om te onderzoeken welke mogelijkheden hiervoor zijn. Deze gesprekken zullen in 2015 starten.</p>	2015
<p>Communicatieplan</p> <p>Een extra pijler voor het beter benutten van de parkeergarages zit in communicatie. Hiervoor is een communicatieplan wenselijk.</p>	2015
<p>Optimalisatie handhaving</p> <p>Op verschillende plaatsen in deze beleidsnota is aangegeven dat de gemeente handhavend moet optreden en binnen de parkeerschijfzone is tevens een minimale inspanning verwoord. De uitvoering van dit beleid kan niet zonder de inzet van BOA's. Bij het huidige takenpakket en de huidige werkwijze van de BOA's wordt onvoldoende efficiency behaald om dit erbij te doen. Optimalisatie van de handhaving is wenselijk.</p>	2015
<p>Evaluatie parkeersituatie</p> <p>Voor de maatregelen in deze parkeernota is één evaluatiemoment bepalend om te bezien of de voorgestelde maatregelen het gewenste effect hebben of dat bijstelling benodigd is. Dit moment ligt in 2015/2016, één jaar na gereedkomen van de N208. De verwachting is dat de aanpassingen aan de N208, met de directe ontsluiting van de parkeergarages, van grote invloed is op het functioneren van het parkeersysteem in het centrum van Hillegom.</p>	2016/2017
<p>Verkeersbesluiten</p> <p>Het verlengen van de maximale parkeerduur op het Henri Dunantplein en in de Hoofdstraat en het instellen van een parkeerschijfzone op een deel van de parkeerplaatsen op het Krochtplein vragen om het nemen van een verkeersbesluit. Nadat dit besluit is genomen kan de bebording worden aangepast/geplaatst en kan de blauwe belijning op het Krochtplein worden aangebracht.</p>	2014/2015

Bijlage 1

Reguleringsvormen

In deze bijlage is een beschrijving opgenomen van de belangrijkste reguleringsvormen (parkeerschijfzone, betaald parkeren en belanghebbenden parkeren) en wat deze reguleringsvormen voor de Hillegomse situatie betekenen.

Parkeerschijfzone (blauwe zone)



Parkeren met een parkeerschijf is alleen mogelijk op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. Het gebied wordt afgebakend met verkeersborden en binnen de blauwe zone is parkeren alleen mogelijk voor een nader te bepalen tijdsduur welke is aangegeven op de borden (bijvoorbeeld maximaal 2 uur). De beperking van de parkeerduur kan de hele dag gelden of gedurende een deel van de dag, bijvoorbeeld tijdens werk- of winkeltijden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven.

Een nadeel van de parkeerschijfzone is dat de handhaving van de parkeerschijfzone wel geld kost, terwijl er weinig parkeerinkomsten tegenover staan: alleen voor de uitgeschreven boetes (aankondigingen van beschikking) kan de gemeente een vergoeding ontvangen. Een voordeel van een parkeerschijfzone is echter dat deze eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren is.

In Hillegom wordt momenteel het parkeren in het centrum op het Henri Dunantplein en in de Hoofdstraat gereguleerd middels een blauwe zone. In de huidige blauwe zone worden geen ontheffingen afgegeven. Dit heeft het volgende effect:

- ondernemers en bewoners worden gedurende de reguleringstijden van deze plaatsen geweerd zodat ruimte ontstaat voor bezoekers.
- langparkeren wordt beperkt doordat bezoekers die langer willen blijven alleen aan de randen van de gereguleerde gebieden kunnen parkeren.
- door de beperkingen die gelden voor langparkeren, ontstaat ruimte voor kort parkerende (winkel)bezoekers.

Wanneer de blauwe zone een groter gebied bestrijkt kunnen aan bewoners ook ontheffingen worden verleend om in de blauwe zone te parkeren. Wel moet hierbij worden gezorgd dat voldoende parkeerruimte voor bezoekers beschikbaar blijft.



Betaald parkeren

Het principe bij betaald parkeren is dat de gebruiker moet betalen voor gebruikte parkeerruimte. Het systeem wordt geheel of grotendeels bekostigd door de gebruiker zelf.

Betaald parkeren heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de locatie voor kortparkeerders en niet-dagelijks parkerende autogebruikers: de parkeerdruk daalt namelijk. Het ontmoedigt langparkeren door dagelijkse bezoekers, voornamelijk woon-werkverkeer. Een deel van deze werkenden gaat op een andere manier naar het werk reizen (met de fiets) en een deel gaat elders parkeren. De laatste categorie zal eerst zoeken naar gratis parkeerruimte op loopafstand. Betaald parkeren zorgt in de praktijk voor een betere doorstroming op de parkeerplaatsen in het centrum.

In Hillegom geldt momenteel betaald parkeren in parkeergarage Brakershof. Hier moeten parkeerders na 2 uur betalen. Dit sluit op zich aan bij de wens dat bezoekers in de parkeergarage parkeren. In de praktijk zullen bezoekers echter een beperking van 2 uur als te kort ervaren waardoor het betalen voor het parkeren na die 2 uur eerder een drempel opwerpt voor het gebruik van de garage, dan dat het parkeerders verleidt om daar te parkeren. Bovendien beseffen veel bezoekers niet dat zij voor een gratis 'eerste periode' kunnen parkeren. De huidige leegstand in de garage bevestigt dit beeld.

De kracht van het Hillegomse centrum zit in het feit dat het centrum beschikt over een aantal grote supermarkten in combinatie met de aanwezigheid van een aantal kwalitatief goede speciaalzaken. Het invoeren van betaald parkeren past dan ook niet goed bij dit type centrumgebied. Veel bezoekers zullen hun auto dan buiten het gereguleerde gebied parkeren of uitwijken naar een ander winkelgebied, eventueel zelfs in een andere gemeente. Hierdoor wordt een averechts effect bereikt. Daarnaast zullen de kosten die in aanschaf en exploitatie van betaald parkeren gemaakt moeten worden waarschijnlijk niet opwegen tegen de opbrengsten.



Belanghebbendenparkeren (vergunninghoudersparkeren)

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders (bewoners en zakelijk belanghebbenden) kan gelden voor groepen parkeerplaatsen als voor individuele parkeerplaatsen. Belanghebbenden kunnen in aanmerking komen door een vergunning aan te vragen in combinatie met het betalen van de bijbehorende leges. Het staat de gemeente vrij criteria te formuleren voor het verstrekken van de vergunningen en de hoogte van de leges.

Voor bezoek zal een aparte regeling worden getroffen, bijvoorbeeld door het gebruik van papieren kraskaarten of een gedigitaliseerde variant daarvan. Vergunningenparkeren wordt vaak gebruikt in combinatie in het schilgebied rondom de parkeerschijfzone of het gefiscaliseerde gebied teneinde overlast als gevolg van uitwijkgedrag van parkeerders richting het schilgebied te voorkomen.

In de huidige situatie kent Hillegom geen belanghebbendenparkeren (parkeren uitsluitend voor vergunninghouders). De parkeersituatie in combinatie met de visie op het parkeerbeleid geven ook geen aanleiding hierin verandering aan te brengen.