



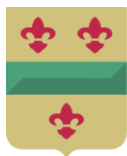
Gemeente
Hillegom

Postbus 32
2180 AA Hillegom
T 14 0252
gemeente@hillegom.nl



Parkeerbeleidsplan Hillegom

Datum: 8 november 2023



Inhoudsopgave

| | |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 2. Beleidskader | 4 |
| 2.1 <i>Omgevingsvisie Hillegom – Actualisatie 2021</i> | 4 |
| 2.2 <i>Mobiliteitsvisie Hillegom</i> | 5 |
| 2.3 <i>Mobiliteitsplan Hillegom</i> | 5 |
| 3. Algemene visie op parkeren | 7 |
| 4. Uitwerking parkeerbeleid per thema | 9 |
| 4.1 <i>Parkeer capaciteit en benutting</i> | 9 |
| 4.2 <i>Parkeerregulering</i> | 12 |
| 4.3 <i>Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties</i> | 14 |
| 4.4 <i>Fietsparkeren</i> | 16 |
| 4.5 <i>Handhaving</i> | 17 |
| 5. Toepassing parkeerbeleid per gebied | 19 |
| 5.1 <i>Centrum</i> | 19 |
| 5.2 <i>Winkelgebied Albellalaan</i> | 22 |
| 5.3 <i>Woongebieden</i> | 23 |
| 5.4 <i>Werkgebieden</i> | 24 |
| 5.5 <i>Stationsomgeving</i> | 25 |
| 5.6 <i>Sportvelden</i> | 25 |
| 6. Monitoring en uitvoeringsprogramma | 26 |
| Bijlage 1 Gebiedsindeling | 27 |
| Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken | 28 |



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 Omgevingsvisie, Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan ontstond ook de behoefte om het Parkeerbeleid Hillegom (2016) 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 laadinfrastructuur en beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit.

Planperiode

Bij de totstandkoming van dit parkeerbeleidsplan zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Hillegom 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 2028 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 Hillegom beschreven. Wat dit parkeerbeleid betekent voor de thema's voor parkeren in Hillegom is uitgewerkt in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is uiteen gezet wat dit parkeerbeleid betekent voor de verschillende gebieden in Hillegom. Hieruit volgen de benodigde maatregelen die in hoofdstuk 6 zijn opgesomd in een uitvoeringsprogramma. In dit afsluitende hoofdstuk wordt ook ingegaan op de monitoring van de parkeersituatie in Hillegom.



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. Naast de Omgevingsvisie Hillegom – Actualisatie 2021 geven ook de Mobiliteitsvisie Hillegom en het Mobiliteitsplan Hillegom wat gerichtere kaders voor het parkeerbeleid.¹ In dit hoofdstuk is de inhoud van dit kaderstellende beleid beknopt beschreven.

2.1 Omgevingsvisie Hillegom – Actualisatie 2021

Het belangrijkste kader voor het gemeentelijke parkeerbeleid is de gemeentelijke Omgevingsvisie: 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 een of meerdere programma's, zoals dit parkeerbeleidsplan. In de Omgevingsvisie Hillegom – Actualisatie 2021 worden de verschillende belangen vanuit landschap, het dorp, recreatie en toerisme, de agrarische sector en de gemeenschap samengesmolten tot een integrale ontwikkelingsrichting voor de periode tot 2030.

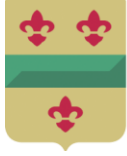
De gemeente Hillegom heeft drie uitgangspunten voor deze ontwikkelingsrichting geformuleerd:

- Heerlijk Hillegom: het behouden en versterken van de eigen identiteit;
- Duurzame (proef)tuin van Holland: inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen;
- Koersen op karakter per gebied: het behouden en versterken van de verschillen in sfeer en karakter binnen de gemeente.

Parkeren is een onderwerp dat beperkt terugkomt in de Omgevingsvisie. Zo is opgenomen dat parkeeroverlast niet mag toenemen / moet verminderen, dat autodelen moet worden gefaciliteerd en dat de P+R-functie van het stationsgebied moet worden versterkt. Dat parkeren beperkt aan bod komt, is logisch, de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zijn de eerste vertaalslag van de



¹ De Omgevingsvisie Hillegom is een dynamisch document. Bij een volgende actualisatie, naar verwachting in 2024, wordt vastgesteld beleid, zoals de Mobiliteitsvisie Hillegom, het Mobiliteitsplan Hillegom en dit parkeerbeleid meegenomen. Op dat moment komt de Mobiliteitsvisie Hillegom mogelijk te vervallen. Het Mobiliteitsplan Hillegom en dit parkeerbeleid zijn meer gericht op uitvoering en zullen daarom blijven bestaan als Programma, een instrument uit de Omgevingswet.



Omgevingsvisie, parkeerbeleid is daar weer een concretisering van. Voor mobiliteit wordt in de Omgevingsvisie wel een duidelijke richting meegegeven: het optimaliseren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Hillegom, en concreter: de rol van automobilititeit reduceren.

2.2 Mobiliteitsvisie Hillegom

De Mobiliteitsvisie (vastgesteld 23 september 2021) is gebaseerd op drie ambities uit de Omgevingsvisie en de gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Deze ambities gaan niet alleen over verkeer, maar over de leefomgeving van de inwoners van Hillegom. In de Mobiliteitsvisie is opgenomen hoe op het gebied van mobiliteit kan worden bijgedragen aan het realiseren van deze ambities door inspanningen in het verkeer en/of de openbare ruimte. Deze ambities zijn:

- een mooie, gezonde en veilige leefomgeving;
- Hillegom zet in op duurzame mobiliteit;
- Hillegom is een vitaal dorp, daarom zijn we goed bereikbaar.

Voor elke ambitie heeft de gemeente ook een aantal speerpunten geformuleerd om de gestelde ambities te kunnen bereiken.



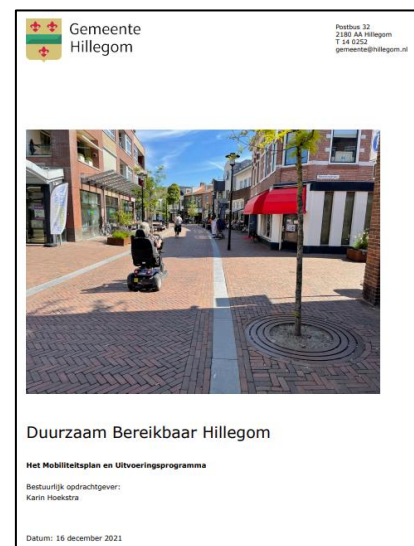
2.3 Mobiliteitsplan Hillegom

De Mobiliteitsvisie is vervolgens concreter gemaakt met het Mobiliteitsplan. Hierin staat centraal hoe mobiliteit bijdraagt aan het realiseren van de ambities van de gemeente Hillegom. De speerpunten uit de Mobiliteitsvisie zijn daarbij vertaald naar concrete doelstellingen en kaders.

Over parkeren wordt in het Mobiliteitsplan geconcludeerd dat op het drukste moment nog veel parkeerplaatsen onbenut zijn en dat dit kansen biedt voor een andere benutting van de openbare ruimte. Een van de doelstellingen is dat er weinig parkeerproblemen in wijken ontstaan. De wijken Oranjebuurt, Wendes en Hemen verdienen daarom extra aandacht, aangezien de parkeerdruk in deze wijken op het drukste moment tussen de 80% en 90% ligt.

De gemeente Hillegom heeft in haar Mobiliteitsplan de volgende speerpunten en maatregelen op het gebied van parkeren geformuleerd:

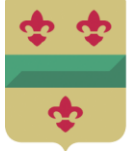
- Het beter benutten van de parkeergarages door het aantrekkelijker maken van het parkeren in de parkeergarages en het verbeteren van de handhaving op parkeren.





- De leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met een overschot aan parkeerplaatsen. Kansen liggen in de wijken Treslong, Olympiakwartier en Vosselaankwartier.
- Actualisering parkeernormen bij nieuwbouw.
- Het faciliteren van het aanbod aan deelmobiliteit door onder andere het opstellen van beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit.

In het parkeerbeleid wordt invulling gegeven aan deze speerpunten en maatregelen.



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 Omgevingsvisie Hillegom waarin sociale duurzaamheid, fysieke duurzaamheid en economische duurzaamheid als leidende principes staat. 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 Hillegom haar karakter van dorps wonen.

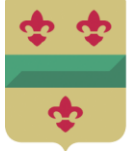
Door de toename van het aantal elektrische voertuigen en deelauto's, toenemend fietsgebruik, toepassing van slimme technologie en het ontstaan van de keuzereiziger die dat vervoermiddel gebruikt dat voor de reis het beste past, verandert het mobiliteitsgedrag en de elementen waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet zijn. De gemeente Hillegom zal deze **ontwikkelingen volgen**. De gemeente Hillegom 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 Hillegom faciliteert.

Kenmerk van het parkeren binnen Hillegom 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.

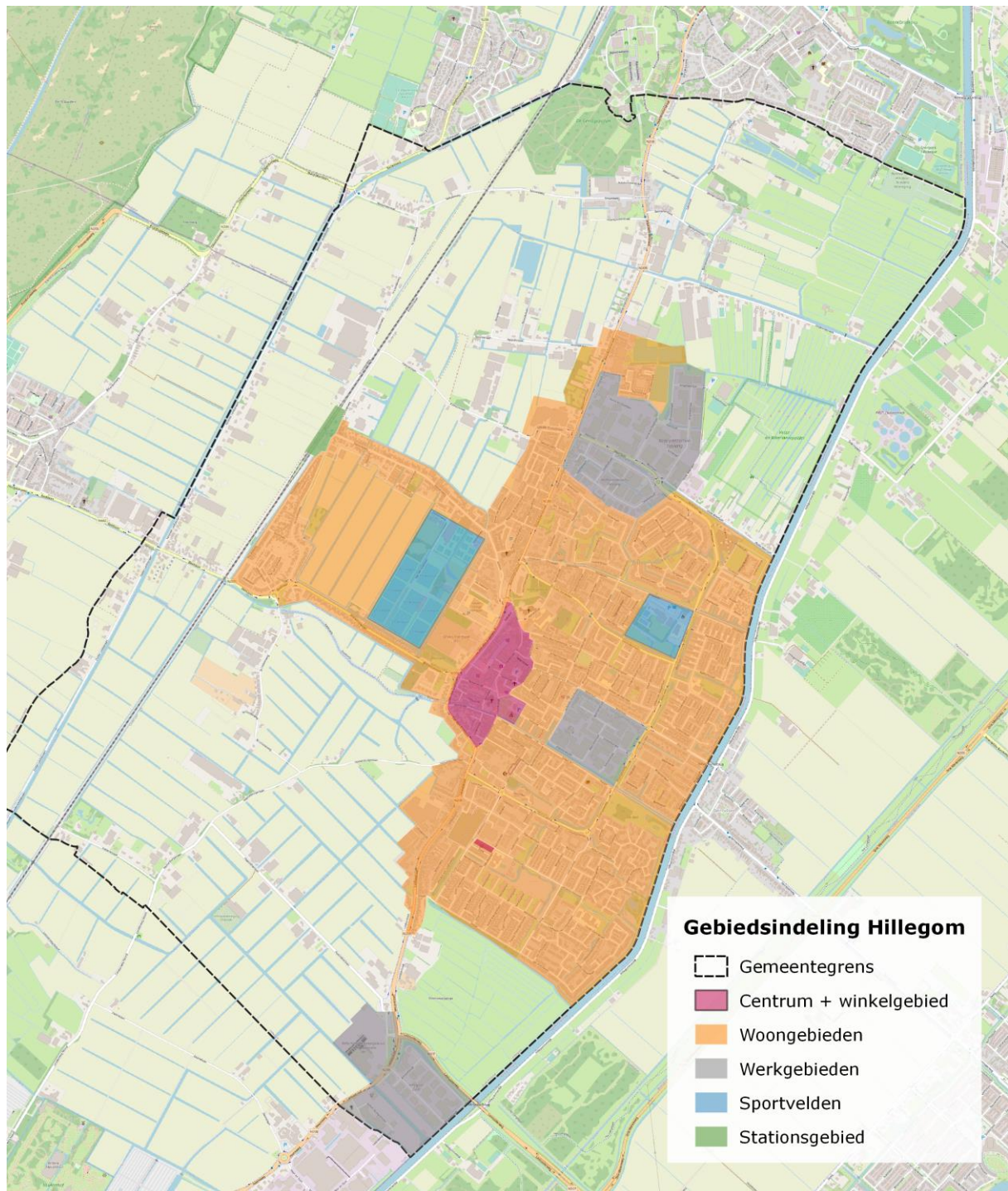
4.1 Parkeercapaciteit en benutting

Aantal: wanneer voldoende?

Als in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is sprake 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 figuur 4.1 op de volgende pagina) 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.



Figuur 4.1: Gebiedsindeling



Aantal: uitbreiden of verminderen?

De verandering van de automobilititeit (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 Hillegom 2023 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Hillegom. 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.

4.2 Parkeerregulering

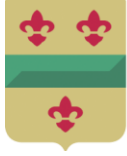
Reguleringsvorm: parkeerschijfzone

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. De huidige vorm van reguleren is door middel van een parkeerschijfzone² in een deel van het centrum. De parkeerschijfzone als regulering past goed bij het centrum van Hillegom 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

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



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.

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 handhavinginzet).
- 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 9:00 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. 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 Hillegom 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.



4.3 Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties

In Hillegom 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 parkeerduurbepanking in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats

De gemeente Hillegom 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.

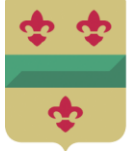
Het aantal en de ligging van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geëvalueerd bij signalen over een tekort of overschot en aan de hand van parkeerdrukmetingen. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, is het niet nodig deze parkeerplaats te 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 gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Bewoners van de gemeente Hillegom 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 elektrische voertuigen gemeente Hillegom 2021.

Het plaatsen van elektrische oplaadpunten in combinatie met een gereserveerde parkeerplaats wordt door de gemeente Hillegom 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 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 Hillegom wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden in Hillegom. In het Mobiliteitsplan is daarom opgenomen dat de gemeente beleidsregels voor (elektrische) deelmobiliteit gaat opstellen. Tevens wil zij door middel van een pilot kijken of deelauto's kunnen bijdragen aan de mobiliteitsinvulling van haar inwoners. 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 Omgevingsvisie om deelauto's te stimuleren en autobezit terug te dringen.

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 Hillegom kent de gemeente nog geen deelfietsen of -scooters. Het is aan de markt om op meer plekken in Hillegom 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 Hillegom 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.

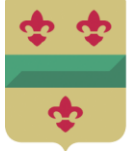
In Hillegom zijn een aantal locaties aangewezen waar grote voertuigen mogen parkeren. Deze locaties zijn: Jonkheer Mockkade, Industriekade en Ampèrestraat. Daarnaast is het in de week voor, tijdens en in de week na de Hillegomse Feestweek (Najaarsfeesten) toegestaan om kermiswagens op de Vosselaan te 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 Hillegom 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 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 Hillegom 2023.

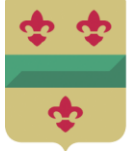
4.5 Handhaving

Binnen de gemeente Hillegom zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) en de politie³ 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 Hillegom 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 maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde. Aangezien in Hillegom 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

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



zaterdagmiddag circa 40% van de parkeerders langer stond geparkeerd dan is toegestaan. 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.



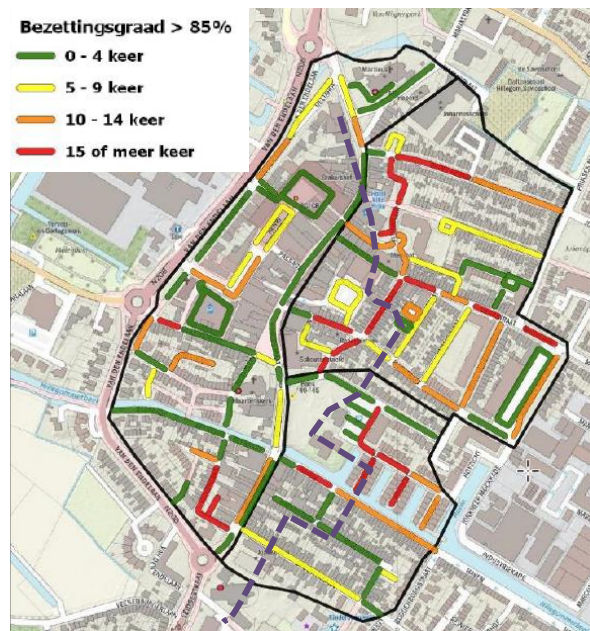
5. Toepassing parkeerbeleid per gebied

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 4.1 op pagina 10 zijn 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.

5.1 Centrum⁵

Parkeersituatie

Het centrumgebied van Hillegom omvat 1.606 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 256 parkeerplaatsen in twee parkeergarages gelegen die voor zover bekend altijd toegankelijk zijn.⁶ Het drukste moment van de week is zaterdag om 13.00 uur. Er zijn dan 1.246 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).⁷



⁴ Bureau de Groot Volker, Parkeer- en verkeersonderzoek, deel A: Parkeersonderzoek Hillegom, 9 december 2022.

⁵ De begrenzing van het gebied Centrum zoals gehanteerd bij de parkeertellingen wijkt aan de oostzijde af van de begrenzing van het gebied Centrum zoals gedefinieerd in figuur 4.1 op pagina 10 (met een stippelijntje is de oostelijke grens uit figuur 4.1 aangeduid in bovenstaande figuur). 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 4.1 te hanteren.

⁶ De noordelijke parkeergarage (100 parkeerplaatsen, onder de DekaMarkt) is buiten ruime winkelopeningstijden gesloten, de zuidelijke parkeergarage (156 parkeerplaatsen, naast Albert Heijn) is altijd toegankelijk.

⁷ 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.



Binnen het centrum van Hillegom is een parkeerschijfzone gelegen die 507 parkeerplaatsen omvat (inclusief beide parkeergarages). Het drukste moment van de week binnen deze parkeerschijfzone is op zaterdag om 13.00 uur. Er zijn dan 348 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 69%. De parkeerdruk in beide garages is dan lager dan gemiddeld.⁸

Op dat moment parkeren er 191 bezoekers binnen de parkeerschijfzone (55% van de parkeerders in de parkeerschijfzone), 157 parkeerplaatsen zijn bezet door auto's die hier langer dan 2 uur staan. Van deze langparkeerders zijn 87 te markeren als bewoner.

Het drukste moment qua bezoekers is zaterdag 15.00 uur, dan parkeren er 196 bezoekers binnen de parkeerschijfzone

Parkeercapaciteit

In het centrumgebied van Hillegom 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. In geen van de drie deelgebieden (zie kaart vorige pagina, de zwart omliggende gebieden) komt de parkeerdruk overdag boven 85% uit.

's Avonds is de parkeerdruk in de twee oostelijke deelgebieden, oftewel ten oosten van de Hoofdstraat hoger dan ten westen van de Hoofdstraat. Alleen in het deelgebied ten zuidoosten van het centrum is de gemiddelde parkeerdruk één meetmoment hoger dan de grenswaarde van 90% (om 23.00 uur 92%). Aangezien het één meetmoment is, en de parkeerdruk met 5 parkeerders minder al voldoende daalt, is er geen directe aanleiding tot ingrijpen. In dit deel van het centrumgebied is het wel belangrijk om de parkeercapaciteit op niveau te houden.

De parkeerdruk in het gehele centrumgebied biedt geen ruimte om op grotere schaal parkeerplaatsen op te heffen.⁹ Er is echter wel een wens om de 14 (tijdelijke) parkeerplaatsen op het Henri Dunantplein op te heffen, zodat het dak van de parkeergarage niet meer wordt belast. Het op kleine schaal opheffen van parkeerplaatsen is op basis van de parkeerdruk wel mogelijk, de parkeerdruk blijft na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van een acceptabele bezettingsgraad.¹⁰

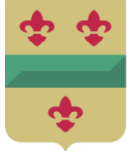
Parkeerregulering

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geeft de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone, zeker in combinatie met het grote aantal langparkeerders die hier niet behoren te parkeren en de klachten van met name bewoners dat er voor hen onvoldoende parkeerruimte buiten de parkeerschijfzone beschikbaar is, reden om de omvang van de parkeerschijfzone te heroverwegen.

⁸ In de parkeergarage bij de Deka Markt (100 parkeerplaatsen) is de parkeerdruk dan 63%, in de parkeergarage bij Albert Heijn (156 parkeerplaatsen) is de parkeerdruk dan 41%.

⁹ In het centrum zijn in de huidige situatie 1.606 parkeerplaatsen, op het drukste moment zijn hiervan 1.246 parkeerplaatsen bezet, een parkeerdruk van 78%. Met het opheffen van 14 parkeerplaatsen blijft de parkeerdruk 78% (1.246 gedeeld door 1.592). Ook in deelgebied H01, het gebied waar het Henri Dunantplein onder valt, blijft de parkeerdruk acceptabel (in de huidige situatie zijn op het drukste moment 939 van de 1.201 parkeerplaatsen bezet, oftewel een parkeerdruk van 78%, die parkeerdruk wordt met het opheffen van 14 parkeerplaatsen 79%.

¹⁰ In het centrum zijn in de huidige situatie 1.606 parkeerplaatsen, op het drukste moment zijn hiervan 1.246 parkeerplaatsen bezet, een parkeerdruk van 78%. Met het opheffen van 14 parkeerplaatsen blijft de parkeerdruk 78% (1.246 gedeeld door 1.592). Ook in deelgebied H01, het gebied waar het Henri Dunantplein onder valt, blijft de parkeerdruk acceptabel (in de huidige situatie zijn op het drukste moment 939 van de 1.201 parkeerplaatsen bezet, oftewel een parkeerdruk van 78%, die parkeerdruk wordt met het opheffen van 14 parkeerplaatsen 79%.



Gezien het aantal kortparkeerders binnen de parkeerschijfzone, zou een omvang van afgerond 230 parkeerplaatsen¹¹ 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 zijn de wijzigingen voor de parkeerschijfzone in het centrum als volgt:

- het parkeerterrein Prins Bernhardstraat (31 pp) en het Krochtplein (83 pp) worden buiten de parkeerschijfzone gehouden;
- de 14 (tijdelijke) parkeerplaatsen op het Henri Dunantplein worden opgeheven;
- een deel van de parkeerplaatsen in de parkeergarages rondom het Henri Dunantplein kunnen ter beschikking worden gesteld aan bewoners van de voorziene woningbouwontwikkelingen en daarmee buiten de parkeerschijfzone worden gesteld.

Met deze wijzigingen wordt tevens invulling gegeven aan de opgave uit het mobiliteitsplan om de parkeergarages beter te benutten. Dit gebeurt niet alleen door het beschikbaar stellen van een deel van de capaciteit in de parkeergarages aan bewoners van de voorziene woningbouwontwikkelingen, maar ook door het verkleinen van de parkeerschijfzone elders wordt het gebruik van de overgebleven parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone, dus ook de parkeergarages, verbeterd.



De parkeerschijfzone omvat met deze maatregelen maximaal 379 parkeerplaatsen.¹²

De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone zal, zelfs met de langparkeerders die nu van deze parkeerplaatsen gebruik maken, 72% bedragen. Dit betekent dat de verkleinde parkeerschijfzone naar verwachting ook zal functioneren als de handhavingssinzet op het huidige niveau blijft.

De impact van het verkleinen van de parkeerschijfzone is naar verwachting beperkt. In de huidige situatie maken al relatief weinig bezoekers gebruik van beide parkeerterreinen en de oriëntatie van bezoekers is met name gericht op de westzijde van het centrum.

¹¹ In het centrum, en dus ook binnen de parkeerschijfzone, is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Voor 196 bezoekers zijn 231 parkeerplaatsen benodigd.

¹² Dit is nog inclusief alle parkeerplaatsen in de parkeergarage, op dit moment is niet bekend hoeveel parkeerplaatsen ter beschikking worden gesteld aan de voorziene woningbouwontwikkelingen.



5.2 Winkelgebied Abellalaan

Parkeersituatie

In de Abellalaan geldt ter hoogte van de winkels, en alleen aan de zijde van die winkels, een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 1 uur. Deze zone is van kracht op maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 17.00 uur. Deze maximale parkeerduur is van toepassing op 24 parkeerplaatsen.

Het drukste moment van de week is voor beide zijden van de straat¹³ (48 parkeerplaatsen) dinsdag om 13.00 uur. Er zijn dan 38 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is 79%. Van die parkeerders is 53% kortparkeerders (20 parkeerplaatsen). Qua bezoekersaantallen is het op zaterdag om 15.00 uur even druk. Bezoekers maken zowel van de parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone als buiten de parkeerschijfzone gebruik. Langparkeerders en bewoners staan met name buiten de parkeerschijfzone. Over het algemeen is de parkeerdruk op de parkeerplaatsen die binnen de parkeerschijfzone vallen lager dan de parkeerdruk op de parkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone.

Parkeercapaciteit

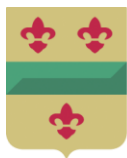
In de Abellalaan is sprake van een acceptabele parkeersituatie, al is een deel van één enkele straat eigenlijk een te klein schaalniveau om naar te kijken.

Parkeerregulering

De kleine schaal van de parkeerschijfzone en de parkeersituatie binnen en buiten de parkeerschijfzone maken het niet nodig om op deze locatie parkeerplaatsen vrij te houden voor bezoekers. Zonder parkeerschijfzone zullen bezoekers naar verwachting geen problemen hebben met het vinden van een vrije parkeerplaats, de regulering is dus niet nodig. Er zijn echter afspraken gemaakt met de supermarkt over het in stand houden van de parkeerschijfzone. Het in stand houden van de parkeerschijfzone is beleidsmatig gezien ook te verantwoorden omdat de parkeersituatie binnen de parkeerschijfzone conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 geen aanleiding geeft om de parkeerschijfzone in de Abellalaan op te heffen:

- de parkeerdruk op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijfzone geldt, is op het drukste moment 75%, en daarmee niet lager dan 75%;
- in de parkeerschijfzone is niet meer dan 40% van de parkeerders langparkeerder;
- de parkeerdruk is net buiten de parkeerschijfzone weliswaar hoger dan binnen de parkeerschijfzone, de parkeerdruk is echter niet te hoog (maximaal 92% om 9.00 uur, bij de start van de werkingstijd van de parkeerschijfzone);
- er zijn geen signalen bekend dat bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden overlast ervaren met het parkeren buiten de parkeerschijfzone.

¹³ Het gaat hierbij om het deel van de Abellalaan tussen de Garbialaan en de Mesdaglaan.



5.3 Woongebieden

Parkeersituatie

Hillegom is tijdens het parkeeronderzoek opgedeeld in 20 deelgebieden (zie bijlage 1 voor gebiedsindeling). In alle deelgebieden is een nachtmeting uitgevoerd. Onderstaande tabel toont de resultaten van die meting.

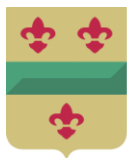
| Rang | Code | Deelgebiednaam | Capaciteit | Parkeerdruk | Bezettingsgraad |
|------|------|--------------------------------|------------|-------------|-----------------|
| 1 | H14 | Ringoevers - Hillegom | 405 | 387 | 96% |
| 2 | H15 | Wendes - Hillegom | 732 | 661 | 90% |
| 3 | H02 | Oranjebuurt - Hillegom | 909 | 788 | 87% |
| 4 | H04 | Brouwerlaankwartier - Hillegom | 685 | 590 | 86% |
| 5 | H10 | Vossepolder - Hillegom | 295 | 244 | 83% |
| 6 | H19 | Hemen - Hillegom | 727 | 598 | 82% |
| 7 | H06 | Staatsliedenbuurt - Hillegom | 725 | 581 | 80% |
| 8 | H11 | Kastelenbuurt - Hillegom | 480 | 381 | 79% |
| 9 | H18 | Schilderskwartier - Hillegom | 756 | 581 | 77% |
| 10 | H13 | Weerestein - Hillegom | 784 | 594 | 76% |
| 11 | H17 | Leidsestraat - Hillegom | 409 | 274 | 67% |
| 12 | H05 | Hillegommerbeek - Hillegom | 76 | 48 | 63% |
| 13 | H01 | Centrum - Hillegom | 1.292 | 790 | 61% |
| 14 | H03 | Vosselaankwartier - Hillegom | 597 | 364 | 61% |
| 15 | H16 | Olympiakwartier - Hillegom | 715 | 426 | 60% |
| 16 | H09 | Treslong - Hillegom | 316 | 185 | 59% |
| 17 | H12 | Om de Zanderij - Hillegom | 1.293 | 691 | 53% |
| 18 | H07 | Patrimonium - Hillegom | 367 | 182 | 50% |
| 19 | H08 | Horst ten Daal - Hillegom | 263 | 62 | 24% |
| 20 | H20 | De Arnoud - Hillegom | 221 | 43 | 19% |

Tabel: nachtelijke parkeersituatie in alle woongebieden

De gebieden H05 (Hillegommerbeek), H08 (Horst ten Daal) en H20 (De Arnoud) 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, behalve in gebied H14 Ringoevers. Aangezien uit deze buurt ook klachten over een hoge parkeerdruk bekend zijn, zou het stappenplan uit bijlage 2 ter hand moeten worden genomen om de parkeersituatie aan te pakken. Dit woongebied is echter recent opgeleverd, daarom is het belangrijk om eerst af te wachten of de parkeersituatie vanzelf stabiliseert. Indien uit een volgende parkeerdrukmeting (zie hoofdstuk 6) blijkt dat de parkeerdruk hoog blijft, is het verstandig het stappenplan uit bijlage 2 ter hand te nemen.



In gebied H15 Wendes ligt de parkeerdruk op de grens van acceptabel. Ook uit deze buurt zijn klachten over een hoge parkeerdruk bekend. Op dit moment worden diverse straten in deze buurt heringericht, met als doel extra parkeerplaatsen te creëren. Naar verwachting zal hierdoor bij een volgende parkeerdrukmeting blijken dat de parkeerdruk voldoende is gedaald. Hierdoor is het niet nodig om het stappenplan uit bijlage 2 voor deze buurt op te starten.

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.

5.4 Werkgebieden

Parkeersituatie

In onderstaande tabel is de parkeersituatie in de 3 werkgebieden van Hillegom op een werkdag tussen 10.00 en 14.00 uur opgenomen.

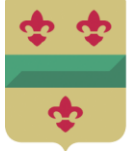
| gebied | capaciteit | parkeerdruk | bezettingsgraad | |
|--------|-----------------|-------------|-----------------|-----|
| H05 | Hillegommerbeek | 110 | 77 | 70% |
| H08 | Horst ten Daal | 263 | 117 | 44% |
| H20 | Hillegom-Zuid | 221 | 61 | 28% |

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

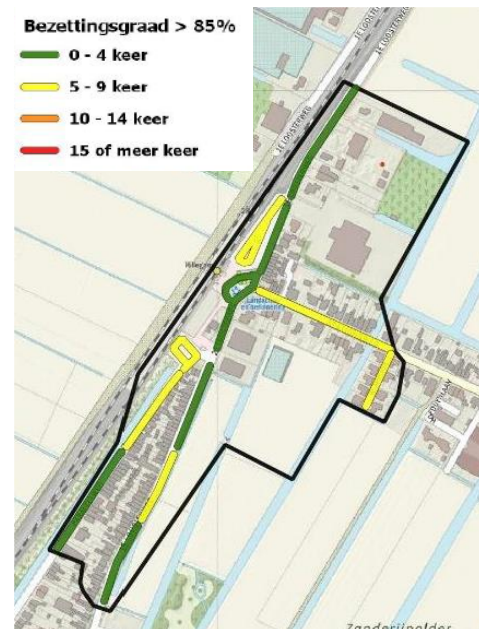


5.5 Stationsomgeving

Parkeersituatie

De stationsomgeving van Hillegom omvat 299 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is dinsdag om 13.00 uur. Er zijn dan 227 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 76%.

Binnen de stationsomgeving zijn verschillen in parkeerdruk. Het P+R-terrein (84 parkeerplaatsen) staat op werkdagen bijvoorbeeld nagenoeg vol (maximale bezetting 82 parkeerplaatsen). Datzelfde geldt voor het parkeerterrein aan de zuidzijde (maximaal 37 van de 38 parkeerplaatsen bezet). Dat heeft effect op de parkeerdruk op de naastgelegen straten (1^e en 2^e Loosterweg), maar niet in de woonstraten zelf. De parkeerdruk is in enkele van die woonstraten echter 's avonds en 's nachts hoog (zie nevenstaande figuur, geel aangeduide straten).



Parkeercapaciteit

In de Stationsomgeving is op dit moment sprake van een acceptabele parkeersituatie. In sommige straten is de parkeerdruk weliswaar hoger dan de grenswaarde van 85% overdag en 90% in de nacht, in een naastgelegen straat is in dat geval nog wel ruimte.

Gezien de parkeerdruk op gebiedsniveau is er geen directe aanleiding tot ingrijpen. Voor bewoners kan het echter niet als acceptabel voelen om gebruik te maken van het P+R-terrein. Het is daarom belangrijk om de parkeercapaciteit op niveau te houden.

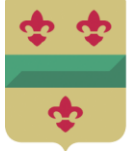
Parkeerregulering

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

5.6 Sportvelden

De parkeersituatie rond de sportvelden, zowel rond sportcentrum De Vosse als bij de Zanderij, 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. 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:

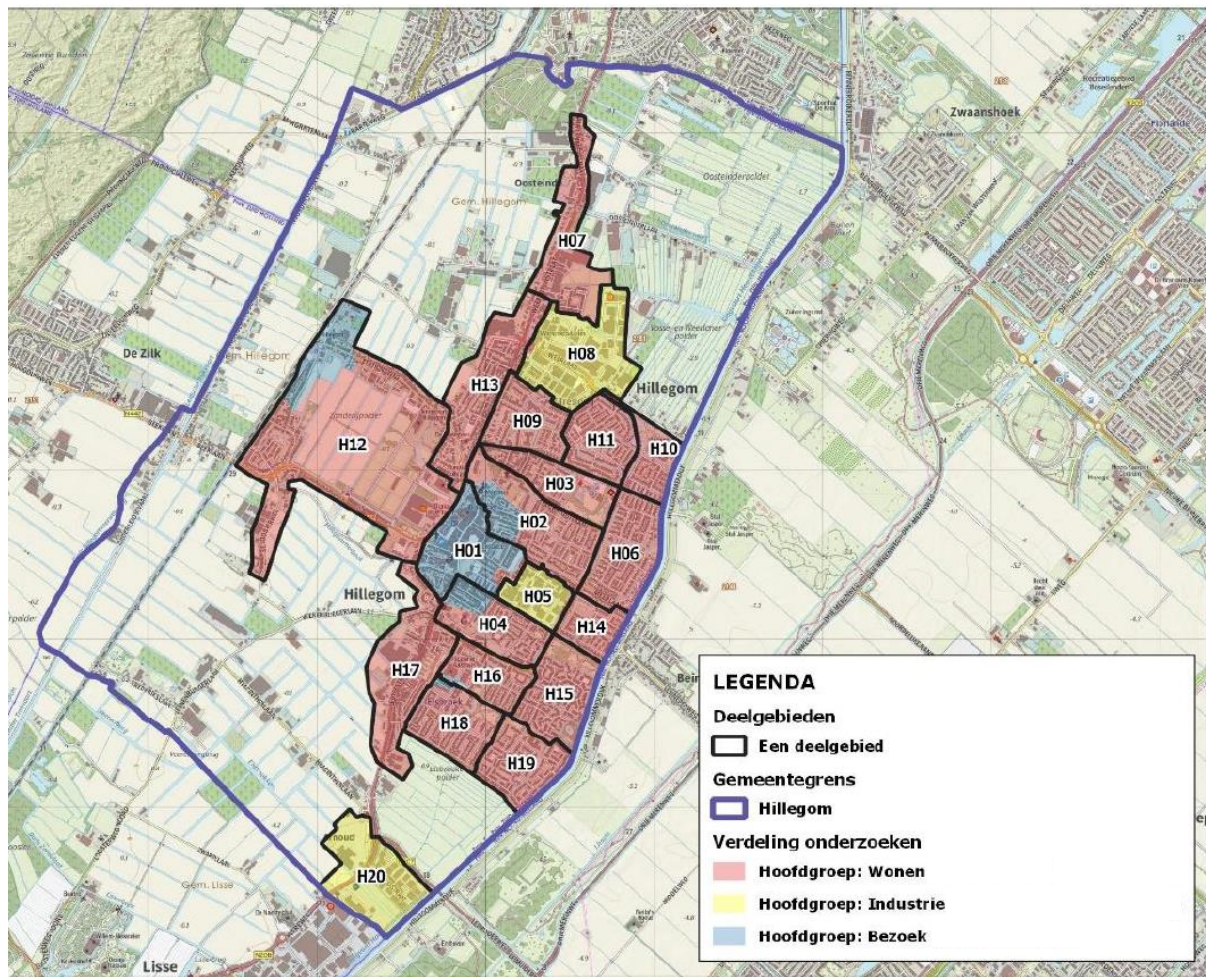
- Parkeerdrukmeting. Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele parkeersituatie toestaat, wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt iedere 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.
- 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. 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 in de parkeerschijfzone, kan samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting worden gehouden. Hiermee wordt nagegaan of bezoekers zich houden aan de maximale parkeerduur.
- 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:

- Opheffen 14 (tijdelijke) parkeerplaatsen op het Henri Dunantplein.
- Aanpassingen in de parkeerschijfzone in het centrum: opheffen parkeerschijfzone op parkeerterrein Prins Bernhardstraat (31 pp) en het Krochtplein (83 pp) en reguleringstijden aanpassen naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur (koopavond niet meer reguleren).



Bijlage 1 Gebiedsindeling





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.

