

Parkeerbeleidsplan en Nota Parkeernormen Hillegom

aan: de raad van de gemeente Hillegom

zaaknummer: Z-23-338400
Datum collegevergadering: 14 november 2023
datum raadsvergadering: 14 december 2023
agendapunt: 10
portefeuillehouder: Dhr. M. Dijkshoorn
behandelend ambtenaar: Pascal Le Gras
emailadres: P.LeGras@HLTsamen.nl
telefoon: 14 0252

Wij stellen voor:

1. Het Parkeerbeleidsplan Hillegom vast te stellen.
 2. De Nota Parkeernormen vast te stellen.
 3. De deelnota Parkeernormen en het Parkeerbeleid Hillegom (2016), inclusief de deelnota's Centrum, Hillegom en Gehandicaptentparkeren in te trekken.
 4. Het opheffen van de parkeerplaatsen Henri Dunantplein uit te stellen en de aanpak te betrekken bij de mogelijke gebiedsontwikkelingen.
-

Inleiding

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 in 2021 ontstond ook de behoefte om het Parkeerbeleid Hillegom (2016) te actualiseren, zodat consistentie in het beleid gewaarborgd blijft.

Bestaand kader en context

- Parkeerbeleid Hillegom (2016) inclusief de deelnota's Centrum, Hillegom, Gehandicaptentparkeren en Parkeernormen.
- Mobiliteitsplan Hillegom (2021)
- Mobiliteitsvisie Hillegom (2021)
- Omgevingsvisie Hillegom (2021)

Beoogd effect

Met het parkeerbeleid worden onder meer de volgende effecten beoogd:

- het bieden van voldoende parkeergelegenheid om de mobiliteitsketen zo soepel mogelijk te laten verlopen;
- het vinden van de juiste balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte;
- het behouden van het gratis kunnen parkeren nabij de bestemming, passend bij het dorpse karakter van Hillegom.

Argumenten

1.1 Actualisatie van het parkeerbeleidsplan is wenselijk voor een consistent beleidskader.
Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Hillegom (2021), de Mobiliteitsvisie Hillegom (2021) en het Mobiliteitsplan Hillegom (2021) is het wenselijk om ook het parkeerbeleid te actualiseren, zodat weer een consistent kader ontstaat.

1.2 Met de actualisatie wordt het parkeerbeleid grotendeels voortgezet.

In het parkeerbeleidsplan is de koers uit het Parkeerbeleid Hillegom en de deelnota's Centrum, Hillegom en Gehandicaptenparkeren voortgezet. Het parkeerbeleidsplan vormt met name een aanscherping van dat beleid: duidelijke spelregels geven aan 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.

1.3 Actualisatie van het parkeerbeleidsplan is wenselijk voor een consistente uitvoering.

Vanuit de constatering dat het parkeerbeleid grotendeels wordt voortgezet, spreekt geen noodzaak tot het vaststellen van een geactualiseerd parkeerbeleidsplan. Voor Teylingen en Lisse is die noodzaak er wel. Voor de uitvoering van het parkeerbeleid is het wenselijk als de parkeerbeleidsplannen voor Hillegom, Lisse en Teylingen een vergelijkbare opbouw hebben, en waar mogelijk een vergelijkbare beleidslijn. Dit maakt de uitvoering eenvoudiger en minder foutgevoelig.

2.1 Actualisatie van het parkeernormenbeleid is noodzakelijk vanwege de provinciale richtlijn dat autoparkeernormen voor woningen worden afgestemd op het daadwerkelijke autobezit in Hillegom.

De provincie Zuid-Holland hanteert voor sociale woningbouw en woningbouw in stationsomgevingen een maximale parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning (inclusief bezoekers). Deze norm sluit volgens de provincie aan bij het werkelijk autobezit voor dit type woning en in deze gebieden. Wanneer gemeenten zelf specifiek parkeerbeleid hebben vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen geldt deze maximale parkeernorm niet. Parkeernormen baseren op de landelijk gangbare CROW-parkeercijfers, zoals in de deelnota Parkeernormen is gedaan, ziet de gemeente niet als 'gebaseerd op eigen data over de lokale situatie'. Uit data over het autobezit in de omgeving van de station Hillegom blijkt dat het autobezit in de omgeving van dit station inderdaad lager ligt dan buiten de stationsomgeving. Het autobezit ligt echter wel hoger dan de parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning, zoals door de provincie wordt gehanteerd. Tevens blijkt uit de data dat het autobezit bij sociale huurwoningen lager ligt dan bij niet-sociale huurwoningen, maar dat een parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning alleen voor de kleinste sociale huurappartementen gelegen in het centrum passend is.

Om ervoor te zorgen dat de provincie de parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning niet voor elke sociale huurwoning en bij elke woningbouwontwikkeling in de omgeving van het station oplegt, is actualisatie van het parkeernormenbeleid waarbij de parkeernormen voor woningen zijn gebaseerd op data over het autobezit in Hillegom dus noodzakelijk. Daarmee wordt voorkomen dat bij deze woningbouwontwikkelingen te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

2.2 Actualisatie van het parkeernormenbeleid is wenselijk, zodat ook het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen vereist kan worden.

De gemeente Hillegom wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Daarom is het wenselijk dat bij nieuwbouwplannen rekening wordt gehouden met het stallen of parkeren van fietsen, inclusief brom- en snorfietsen. Voor woonfuncties is hiervoor een verplichting opgenomen in het Bouwbesluit, voor niet-woonfuncties en voor bezoekers van bewoners is deze verplichting er niet en moet de gemeente die zelf opleggen.

2.3 Actualisatie van het parkeernormenbeleid is wenselijk, zodat ook rekening kan worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen.

Sinds het vaststellen van de deelnota Parkeernormen spelen verschillende ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de parkeerbehoefte, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen en de opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit. In de voorliggende nieuwe Nota Parkeernormen Hillegom 2023 wordt op

deze ontwikkelingen ingespeeld, om zo parkeerverlast en een toenemende druk op de openbare ruimte als gevolg van een ontwikkeling te voorkomen.

4.1 Gezien het proces van het onderzoek naar een gebiedsvisie is de voorkeur om de huidige situatie (in afwachting van) te continueren.

Om het dak van de parkeergarage onder het Henri Dunantplein minder te belasten, is het wenselijk om de 14 (tijdelijke) parkeerplaatsen op het Henri Dunantplein op te heffen. De parkeersituatie in het centrum biedt ruimte voor het op kleine schaal opheffen van deze parkeerplaatsen, de parkeerdruk blijft na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van een acceptabele bezettingsgraad. Maar gezien het proces van het onderzoek naar een gebiedsvisie is de voorkeur om de huidige situatie (in afwachting van) te continueren.

Kanttekeningen

1.1 Het parkeerbeleid heeft niet ter inzage gelegen.

Aangezien het parkeerbeleidsplan een voortzetting van de huidige koers is, is het Parkeerbeleidsplan Hillegom niet ter inzage gelegd. Voorafgaand aan het parkeerbeleid heeft een uitgebreide inventarisatie van de knelpunten met de huidige parkeersituatie en het huidige parkeerbeleid plaatsgevonden. Het beleid is dus wel op basis van ervaringen van bewoners tot stand gekomen.

1.2 Met het parkeerbeleid worden niet alle knelpunten opgelost.

Voorafgaand aan het opstellen van het parkeerbeleidsplan zijn via een online enquête knelpunten geïnventariseerd met de huidige parkeersituatie en het huidige parkeerbeleid. Niet alle aangedragen knelpunten kunnen worden opgelost. Zo geven bewoners aan overlast te ervaren van geparkeerde busjes in hun straat. Zo lang voertuigen niet langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter zijn, kan de gemeente hier echter niets tegen doen. Een ander voorbeeld van een knelpunt dat niet met het parkeerbeleid wordt opgelost, is de ervaring van een hoge parkeerdruk. In het parkeerbeleid zijn hier namelijk objectieve maatstaven voor opgenomen. Toepassing van deze objectieve maatstaven leidt niet tot maatregelen. In praktijk betekent dit veelal dat het in een straat druk is, maar dat in een straat verderop nog wel voldoende ruimte beschikbaar is. In die situaties worden geen maatregelen getroffen.

2.1 Met het overnemen van de aanwezigheidspercentages ontstaat een goede balans tussen vraag en aanbod.

Het is bekend dat in het centrum de parkeerdruk op een aantal locaties hoog is. Dit betekent dat het omzetten van winkels naar woningen om maatwerk vraagt.

2.2 Het te realiseren aantal parkeerplaatsen kent geen overmaat.

Door de gekozen methodiek van het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij het wonen, wordt het bestaande beleid gevolgd. Dat betekent dat er niet minder, maar ook niet meer parkeerplaatsen zullen ontstaan. Het risico bestaat dat het autobezit zal gaan stijgen. Als dat het geval is, zal dat de druk op de openbare ruimte verhogen. Een mitigerende maatregel is om bij bouwplannen ruimte open te laten die later wellicht als parkeerplaats ingevuld kan worden.

3.1 Over de uitvoering van maatregelen heeft geen participatie plaatsgevonden.

De maatregelen vloeien voort uit de toepassing van het parkeerbeleid. Zowel over het parkeerbeleid als over de specifieke maatregelen heeft geen participatie plaatsgevonden. Aan de noodzaak van het uitvoeren van de maatregelen ligt echter wel objectieve data ten grondslag. Daarnaast zijn voorafgaand aan het parkeerbeleid knelpunten opgehaald, dit is tevens meegenomen bij de maatregelen. Indirect zijn de maatregelen dus wel gebaseerd op participatie.

Maatregelen die voortvloeien uit het uitvoeren van het Parkeerbeleid

- *Het opheffen van de parkeerplaatsen Henri Dunantplein wordt uitgesteld en de aanpak wordt betrokken bij de mogelijke gebiedsontwikkelingen.*

Om het dak van de parkeergarage onder het Henri Dunantplein minder te belasten, is het wenselijk om de 14 (tijdelijke) parkeerplaatsen op het Henri Dunantplein op te heffen. De parkeersituatie in het centrum biedt ruimte voor het op kleine schaal opheffen van deze parkeerplaatsen, de parkeerdruk blijft na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van een acceptabele bezettingsgraad. Maar gezien het proces van het onderzoek

naar een gebiedsvisie is de voorkeur om de huidige situatie (in afwachting van) te continueren.

- *De parkeerschijfzone in het centrum kan worden verkleind.*

Vanwege de lage parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone, het grote aantal langparkeerders binnen de parkeerschijfzone die hier niet behoren te parkeren en de klachten van met name bewoners dat er voor hen onvoldoende parkeerruimte buiten de parkeerschijfzone beschikbaar is, is het wenselijk de parkeerschijfzone te verkleinen. Dit kan door de parkeerschijfzone op parkeerterrein Prins Bernhardstraat (31 pp) en het Krochtplein (83 pp) op te heffen en een deel van de parkeerplaatsen in de parkeergarages rondom het Henri Dunantplein ter beschikking te stellen aan bewoners van de voorziene woningbouwontwikkelingen en daarmee buiten de parkeerschijfzone te stellen. Dit betekent een forse verkleining van de parkeerschijfzone (nu 507 parkeerplaatsen), voor bezoekers blijven ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

- *De reguleringstijden van de parkeerschijfzone kunnen worden aangepast.*

Op dit moment geldt de parkeerschijfzone van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur en op koopavond (donderdag) tot 21.00 uur. Koopavond is inmiddels geen drukke bezoekersavond meer, waardoor regulering niet meer nodig is. Wanneer de reguleringstijden worden aangepast naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur komt meer ruimte voor bewoners beschikbaar. Doorvoering van deze maatregel hangt samen met het verkleinen van de parkeerschijfzone, waardoor er sowieso al aanpassingen plaatsvinden.

- *De parkeerschijfzone bij de Abellalaan blijft in stand.*

Gezien de kleine schaal van de parkeerschijfzone bij de Abellalaan (24 parkeerplaatsen) en de parkeersituatie binnen en buiten de parkeerschijfzone is het niet nodig om op deze locatie parkeerplaatsen vrij te houden voor bezoekers. Zonder parkeerschijfzone zullen bezoekers geen problemen hebben met het vinden van een vrije parkeerplaats, de regulering is dus niet nodig. Maar 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.

Financiële consequenties

Uitvoering van het parkeerbeleid heeft de volgende financiële consequenties:

- Een vierjaarlijkse monitoring van de parkeersituatie met een parkeerdrukmeting, parkeermotiefmeting en parkeerduurmeting (als er sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk in de parkeerschijfzone).
Op dit moment vindt dit onderzoek tweejaarlijks plaats. De kosten voor uitvoering worden gedekt uit de lopende begroting.
- Het doorvoeren van aanpassingen in de parkeerschijfzone in het centrum.
De kosten hiervan zijn beperkt en worden gedekt middels de lopende beheerbegroting.
- Het verkleinen van de parkeerschijfzone met ongeveer 20% betekent in theorie vrijval in de handavingsinzet. Voor het functioneren van de verkleinde parkeerschijfzone is handhaving echter essentieel om voldoende vrije parkeerplaatsen voor bezoekers te houden. Gegeven het huidige aandeel langparkeerders binnen de parkeerschijfzone, is een intensievere handhaving dan in de huidige situatie gewenst. Per saldo is deze maatregel daarom kostenneutraal.

Aanpak, uitvoering en participatie

Het 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. Aangezien het parkeerbeleidsplan een voortzetting van de huidige koers is, is het Parkeerbeleidsplan Hillegom niet ter inzage gelegd.

Duurzaamheid

Het parkeerbeleid is uitgewerkt binnen het kader van de Omgevingsvisie Hillegom, een integrale visie, die een beleidsmatige basis biedt voor de lange termijn-keuzes voor de leefomgeving, waarbij duurzaamheid een leidend principe is. Op een duurzame manier vormgeven aan ontwikkelingen van de fysieke leefomgeving die een bijdrage leveren aan de kwaliteiten van Hillegom, zodat duurzaamheid in de zin van de zorg voor mens, planeet en welvaart in balans is, is de intentie van deze Omgevingsvisie.

Hillegom-Lisse-Teylingen (HLT)

Dit voorstel heeft betrekking op de gemeente Hillegom.

Urgentie

Niet van toepassing.

Evaluatie

In het parkeerbeleid is een hoofdstuk gewijd aan monitoring en uitvoering van het parkeerbeleid. 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. Daarnaast is in de inleiding van het parkeerbeleidsplan opgenomen dat het plan 5 jaar na vaststelling wordt geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2028 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

Bijlagen en achtergrondinformatie

1. Parkeerbeleidsplan Hillegom
2. Nota Parkeernormen Hillegom (ter informatie)

Namens het college van Hillegom,

Dhr. M. Witkamp
Secretaris

Dhr. A. van Erk
Burgemeester

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Hillegom,

gelezen het voorstel van het college van 14 november 2023 met als onderwerp
Parkeerbeleidsplan en Nota Parkeernormen Hillegom

gelet op de behandeling in de raadscommissie- en raadsvergadering,

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet,

besluit:

1. Het Parkeerbeleidsplan Hillegom vast te stellen.
2. De Nota Parkeernormen vast te stellen.
3. De deelnota Parkeernormen en het Parkeerbeleid Hillegom (2016), inclusief de deelnota's Centrum, Hillegom en Gehandicaptenparkeren in te trekken.
4. Het opheffen van de parkeerplaatsen Henri Dunantplein uit te stellen en de aanpak te betrekken bij de mogelijke gebiedsontwikkelingen.

Aldus besloten in de raadsvergadering van 14 december 2023 ,

Mevr. Y. Hermans
griffier

Dhr. A. van Erk
voorzitter