

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk	Onderwerp	onderdeel	pagina
		Leeswijzer	2
		Inleiding	3
		Samenvatting en advies	4
1		Autobezit en parkeerontwikkeling in verleden	6
2		Parkeernormen	7
		Parkeerkencijfers - parkeernormen	7
		Woningen	7
		Inventarisatie parkeren rondom woningen	8
		Specifieke categorieën	9
		Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen	9
		Parkeren eigen erf	10
		Scholen	11
3		Mogelijkheden tot realisatie van parkeerplaatsen	12
		Nieuwe woonwijken	12
		Bestaande woonwijken	12
		Openbaar groen	12
		Parkeren van caravans en aanhangwagens	12
		Blauwe Zone (gewijzigd 28 okt 2004)	13
		Gebruik trottoir	14
		Benutten particuliere grond	14
		Kleine bedrijfsauto's	14
		Autodate	15
4		Vergunningenbeleid	16
		Ontheffing parkeerverbod voor inrit	16
		Kenteken gebonden gehandicaptenparkeerplaatsen	16
		Bouwvergunningen	18
		Inritvergunning	18
		Vrachtwagen parkeren	18
		Laden en lossen van vrachtwagens	19
5		Handhaving	20
		Infrastructuur	20
		Educatie	20
		Handhaving politie of parkeercontroleurs	21
		Sociale controle	21
BIJLAGE			
1		Tabel ASVV Parkeerkencijfers woningen	22
2		Groepen van wegen welke zijn geïnventariseerd	23

LEESWIJZER.

Inleiding

Samenvatting en advies

De samenvatting geeft op hoofdlijnen de algemene conclusies van de nota weer. De concrete beleidsvoorstellen die in de nota worden aangedragen worden hier aangegeven.

Hoofdstuk 1 Autobezit en parkeerontwikkeling in het verleden

In hoofdstuk 1 wordt een indruk gegeven van de ontwikkeling van het autobezit.

Hoofdstuk 2 Parkeernormen

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de gewenste parkeernormen. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt naar woonwijken en publiektrekkende attractiepunten.

Ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en normen voor parkeren op eigen erf komen hier aan de orde.

Hoofdstuk 3 Mogelijkheden tot realisatie van parkeerplaatsen

In hoofdstuk 3 wordt komt in beeld hoe de parkeernorm kan worden gerealiseerd in bestaande woonwijken. De gemeenteraad van 28 okt 2004 heeft besloten een wijziging door te voeren ten aanzien van het vergunningenbeleid binnen de de blauwe zone's.

Hoofdstuk 4 Vergunningenbeleid

In hoofdstuk 4 komen een aantal zaken met betrekking tot vergunningen aan de orde. Zoals inritvergunningen, gehandicaptenparkeerplaatsen e.d.

Hoofdstuk 5 Handhaving

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op handhavingaspecten, waarbij ook educatie en sociale controle aan de orde komt.

INLEIDING

De gemeentelijke portefeuille verkeer en vervoer omvat een aantal onderwerpen. Allereerst is dit het rijdende verkeer. Hierover heeft de raad in 2001 de Categoriseringsnota Verkeer vastgesteld, gevolgd door de Fietsnota in 2002.

Dit jaar is het parkeerbeleid aan de beurt, ofschoon de raad hierop bij de begrotingsbehandeling in november 2003 al een voorschot heeft genomen, door te besluiten dat er in Oegstgeest geen regime voor betaald parkeren komt.

De nu aan u aangeboden parkeernotitie gaat over het parkeren van auto's, zowel personen- als vrachtauto's. Over het parkeren van fietsen staat in de Fietsnota een aantal behartenswaardige uitgangspunten en besluiten, die voor een deel de afgelopen maanden zijn uitgevoerd.

Parkeren van personenauto's is iets waarmee bijna alle Oegstgeestenaren te maken hebben: parkeren bij huis, bij winkels, bij scholen en bij sport- en culturele voorzieningen.

Het parkeren in woonstraten heeft in deze notitie veel aandacht gekregen, omdat dit voor Oegstgeest het belangrijkste onderwerp is: al onze inwoners hebben daar dagelijks mee te maken. In de notitie is aangegeven dat parkeren ruimte vereist, maar ook dat het belangrijk is dat de beschikbare ruimte (op eigen erf of op de openbare straat) goed gebruikt wordt, zodat overlast voor anderen tot een minimum wordt beperkt. Dit is iets wat alertheid van ons allen vraagt, niet incidenteel, maar permanent.

Voorts is ingegaan op het parkeren bij openbare voorzieningen, zowel voor gezonde mensen als voor mensen die gebruik willen maken van een openbare gehandicaptenparkeerplaats. Als gemeente is het onze taak om de verschillende belangen goed tegen elkaar af te wegen en zodanige keuzes te maken, dat de openbare ruimte zo optimaal mogelijk wordt ingericht en gebruikt, voor niet al te hoge kosten.

Ik hoop en verwacht dat de in deze parkeernotitie uitgewerkte thema's uw raad in de gelegenheid stelt om de eigen "parkeerpaaltjes" – naar inhoud en geld – te slaan, zodat het voor het komende ruimtelijke plannen duidelijk is hoe wij als gemeente met de parkeervraagstukken in ons dorp omgaan.

Rianne Meester-Broertjes
Wethouder Ruimte en groen

April 2003 /oktober 2005

SAMENVATTING EN ADVIES

Uit de inventarisatie naar de parkeersituatie die in een aantal straten in Oegstgeest is gehouden blijkt dat er geen structureel tekort is aan parkeerplaatsen. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat in andere straten het beeld anders is. De geconstateerde overtredingen die zijn waargenomen vinden in bijna de meeste gevallen hun oorzaak in gemakzucht. Het niet bereid zijn om een straatje om te lopen en de wens om de auto graag dicht bij de woning te parkeren leidt er in sommige gevallen toe dat trottoirs niet toegankelijk zijn voor voetgangers en gehandicapten.

De aanbevelingen die in deze nota zijn gegeven hebben tot doel het hinderlijk gedrag zoveel als mogelijk weg te nemen. De meeste aanbevelingen kunnen op één na allemaal zonder aanvragen van extra geld worden uitgevoerd. Daar waar extra kosten uit het in deze nota voorgestelde beleid voortvloeien, zoals bijvoorbeeld het inhuren van extra parkeercontroleurs, zal in de Kadernota een bedrag worden opgenomen om dit te kunnen realiseren. De parkeernormen van het CROW zijn als bijlage van deze nota toegevoegd. Toekomstige aanpassingen van de CROW normen zullen worden gevolgd.

Geadviseerd wordt om deze parkeernota vast te stellen en de aanbevelingen als beleid in te kaderen in de verschillende gemeentelijke processen en vergunningprocedures, zoals de ontheffing blauwe zone en inritvergunningen. De aanbevelingen staan hieronder per hoofdstuk geclusterd.

De tekst is op één onderdeel aangepast conform het aanpassingsbesluit van de gemeenteraad van 28 oktober 2004.

Hoofdstuk 2 Parkeernormen

- De parkeerkencijfers van het CROW voor woningbouw en andere specifieke functies te hanteren als uitgangspunt voor bestaande en nieuwe situaties. Als de normen van het CROW wijzigingen zullen deze wijzigingen worden gevolgd.
- Van alle parkeerplaatsen gericht op openbare gebouwen, winkelcentra, doktersposten, culturele uitgangscentra, kerken, sportcentra en dergelijke 2% inrichten als openbare gehandicaptenparkeerplaats.
- Als het aantal parkeerplaatsen op eigen erf hoger wordt dan 25 % dan bij elke 5 % hoger de parkeernorm te verhogen met 2%.

Hoofdstuk 3 Mogelijkheden tot realisatie van parkeerplaatsen

- In die situaties als er van een hoge parkeerdruk sprake is: snippergroen niet verkopen als de ruimte aangewend kan worden voor het realiseren van parkeerplaatsen.
- Het verbod in de APV artikel 5.1.5 om caravans en aanhangwagens langer dan drie dagen op een parkeerplaats te laten staan opnemen in de Gemeentegids. De BOA de handhaving te laten toezien.
- Om in een blauwe zone voor een parkeerontheffing in aanmerking te komen gelden de volgende bepalingen: (Gewijzigd op 28 oktober 2004)
 - **Per huisnummer** kan maximaal één ontheffing worden verstrekt. (Bestaande ontheffingen voor één zone niet ongedaan maken).
 - Ontheffinghouders moeten als eigenaar én gebruiker of als huurder én gebruiker zijn geregistreerd op het genoemde adres en ingeschreven zijn in het bevolkingsregister op dat adres.
 - Bewoners met een eigen parkeerplaats in parkeergarage of op eigen terrein kunnen geen ontheffingen ontvangen.

Hoofdstuk 4 _____ Vergunningenbeleid

- Bij het verstrekken van een inritvergunning gelijktijdig op kenteken een ontheffing verlenen van het verbod op het parkeren voor de desbetreffende inrit. Deze ontheffing wordt achter de voorruit van de auto gelegd.
- De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats te wijzigen in die zin dat een houder van een gehandicaptenparkeerkaart, met daarop een P(passagier), een eigen parkeerplaats kan krijgen als de medische verklaring aangeeft dat betrokkene (passagier) niet zelfstandig van de auto naar het woonhuis kan lopen. Indien noodzakelijk zal een extra parkeerplaats worden gerealiseerd voor algemeen gebruik.
- Bij het verstrekken van bouwvergunningen zoveel als mogelijk de CROW parkeerkencijfers hanteren.

Hoofdstuk 5 _____ Handhaving

- Regelmatig in de Oegstgeester Courant aandacht te geven aan verkeerd parkeergedrag. Het plaatsen van een illustrerende foto de educatie laten ondersteunen.
- Het controleren van parkeerovertredingen uitbreiden ook buiten de blauwe zones door het inhuren van extra uren parkeercontroleurs. Indien hierop positief wordt besloten zullen de kosten hiervan in de Kadernota worden opgenomen.

Autobezit per huishouden en parkeerontwikkeling in het verleden.

In 1994 bedroeg het aantal auto's in Nederland ± 5,8 miljoen. Eind 2002 waren dit er 6,7 miljoen. Meer zegt echter de ontwikkeling van het aantal auto's per huishouden. Van alle huishoudens in 1994 had 73,9% minstens één auto in bezit.

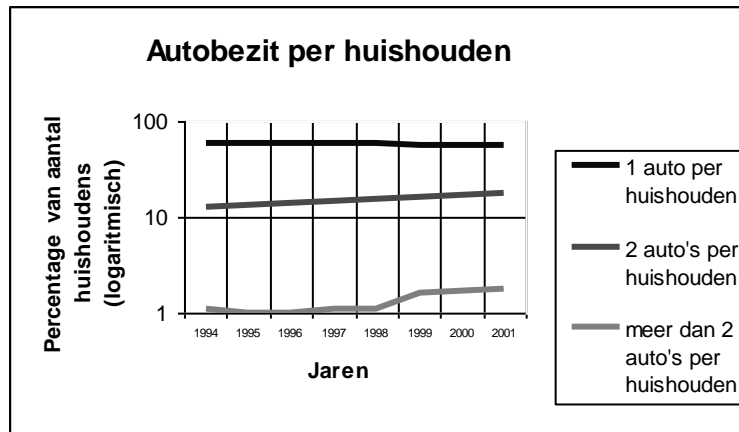
In 2001 is dat 75,7 % geworden.

In de grafiek hiernaast is te zien hoe het autobezit per huishouden langzaam toeneemt.

In 1994 heeft 13 % van alle huishoudens 2 auto's. In 2001 is dat opgelopen tot 17,8 %.

Het aantal huishoudens dat meer dan 2 auto's bezit is gestegen van 1,1 naar 1,8 %. Een rekensom leert dat het totale aantal voertuigen per huishouden vanaf 1994 tot 2001 is

toegenomen met 1,1%. Elk huishoudens heeft in 2001 gemiddeld 0,97 auto's. Een berekening op grond van bovenstaande gegevens over het autobezit per huishouden toont aan dat voor elke 1000 huishoudens er 971 parkeerplaatsen rondom de woningen noodzakelijk zijn om de eigen auto's te kunnen parkeren. Het toenemende autobezit veroorzaakt, naast een congestieprobleem op de straten, ook een verhoogde druk op de bestaande parkeervoorzieningen.



Op 28 maart 2003 is er een parkeertelling uitgevoerd tussen 0.15 en 5.30 uur, in verschillende straten met in totaal 1285 woningen. De achtergrond voor een telling s'nachts is dat dan in de woonwijken de aanwezigheidspercentages tegen de 100% liggen. De telling heeft uitgewezen dat van de 1302 getelde auto's er 97 fout geparkeerd stonden. Van deze 7,4% foutparkeerders was maar een gering aantal dat zo geparkeerd stond dat er geen doorgang meer was op de trottoirs. De conclusie is dat het parkeerprobleem in de meeste gevallen terug te voeren is tot een gedragsprobleem. Ook het beeld dat overdag wordt waargenomen rondom scholen en de winkelcentra bevestigt dit.

Ten aanzien van het feitelijke autobezit in Oegstgeest zijn er geen concrete gegevens bij het CBS bekend. Wel kan uit de tellingen van het aantal geparkeerde auto's globaal worden berekend het autobezit per huishouden. Op een totaal van 1285 woningen zijn 1302 auto's geteld. Gemiddeld komt dit neer op een autobezit van 1.01 per huishouden. Dit wijkt niet significant af van de landelijke cijfers zoals door het CROW gehanteerd. Een verschil van 0.04 auto per gemiddeld huishouden.

Gelijk met de toenemende vraag naar parkeerruimte rondom de woning wordt er ook meer parkeerruimte gevraagd rondom attractiepunten, zoals winkelcentra, scholen, sportcentra etc. Ook voor deze categorie zal naar de parkeernorm worden gekeken, die bij die specifieke bestemming hoort.

Het zal niet zo kunnen zijn dat er overal in Oegstgeest een optimale situatie ontstaat. De ruimte in de bestaande woonomgevingen laat dit niet altijd toe. Er zal een zodanige inspanning verricht moeten worden dat de aanleiding tot foutparkeren wordt verminderd. Het beleid zal er op gericht moeten zijn dat alle trottoirs weer vrij toegankelijk worden voor voetgangers in het bijzonder voor voetgangers met kinderwagens en ook voor de rolstoelen van onze gehandicapte medeburgers.

HOOFDSTUK 2

Parkeernormen

Bij het ontwikkelen van woonwijken wordt er aandacht gegeven aan het benodigde aantal parkeerplaatsen in het gebied. Dit geldt ook voor Oegstgeest.

Parkeerkcijfers - parkeernormen

In de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) staan verschillende parkeerkcijfers voor diverse doelgroepen. Parkeerkcijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Aan de hand van deze cijfers kunnen parkeernormen worden opgesteld. Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen bij een bestemming aan die minimaal gerealiseerd moeten worden. Elke wegbeheerder kan op basis van de parkeerkcijfers een eigen beleid ontwikkelen. In veel gevallen worden de parkeerkcijfers als de parkeernormen gehanteerd. De ASVV is momenteel in revisie en bekend is dat de parkeerkcijfers voor de diverse verschillende functies zullen veranderen. Het CROW (Centrum voor Regelgevingen Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechneik) is momenteel bij de verschillende gemeenten aan het inventariseren welke parkeerkcijfers er naar de toekomst gehanteerd moeten worden. Het CROW heeft reeds laten weten dat de parkeerkcijfers zoals deze in de ASVV staan geen spectaculaire wijzigingen zullen ondergaan; een geringe bijstelling naar boven is de verwachting. Wel zal er een onderscheid worden aangebracht naar stedelijke gebieden en minder stedelijke gebieden.

In de grafiek op pagina 6 is waarneembaar dat het autobezit per huishouden stijgt. Vooral het aantal huishoudens met 2 auto's heeft een stijging ondergaan. Dit genereert de vraag naar een evenredige stijging van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Een andere mogelijkheid is om maatregelen te treffen die het onnodig bezet houden van een parkeerplaats, door bijvoorbeeld caravans en aanhangers, tegengaan.

Woningen

In de ASVV 1996 is een tabel opgenomen waarin voor verschillende vormen van grondgebruik (functies) kencijfers zijn gegeven voor aantallen parkeerplaatsen; deze tabel is als bijlage 1 weergegeven.

In het verleden is er in Oegstgeest één gemiddelde parkeernorm gehanteerd in nieuw te ontwikkelen woonwijken. Voor Haaswijk en de Morsebel is dat bijna overal 1,3 parkeerplaats per woning geweest. In de Morsebel is hiervan afgeweken voor de "Tweelingflat": de flat in de Willem Dudoklaan tegenover het Mien Ruyspark. Rondom deze woningen is een parkeernorm gehanteerd van 1 parkeerplaats per woning.

In Poelgeest is aanvankelijk gestart met een parkeerkcijfer van 1,1. Ondanks de wens om van Poelgeest een autoluwe wijk te maken blijkt dat het autobezit zich niet anders dan volgens de landelijke tendens ontwikkelt. De parkeernorm die in Poelgeest momenteel wordt gehanteerd, ligt tussen de 1,3 en de 1,5 parkeerplaats per woning.

Voor oudere wijken in ons dorp is niet meer te herleiden wat de gehanteerde parkeernorm bij de aanleg is geweest. Wel blijkt dat in de geïnventariseerde straten (hieronder wordt dit nader toegelicht) in een enkel geval het beschikbare aantal parkeerplaatsen iets te laag is. Indien de bereidheid toeneemt is om de auto iets verderop te parkeren, waar nog wel vrije parkeerruimte is, kan overlast worden voorkomen.

Een verfijning van de parkeernorm naar woningsoort heeft er tot op heden in woonwijken niet of nauwelijks plaatsgevonden. Het CROW adviseert om een parkeerplaats in de tuin mee te tellen voor 0.5 parkeerplaats per woning. In die gevallen waar in de koopcontracten is opgenomen dat parkeerplaatsen op eigen erf gehandhaafd moeten blijven is deze parkeerplaats geteld als 1 parkeerplaats. In Haaswijk, de Morsebel en Poelgeest wordt een parkeerplaats op eigen erf meegeteld als 1 volledige parkeerplaats. Bij een aantal woningen is ondanks de verplichting om de parkeerplaats te handhaven deze toch verwijderd. Het afdwingen van het handhaven van deze parkeerplaats heeft een minimale kans van slagen. De reden hiervoor is, dat het publiekrechtelijk en privaatrechtelijk handhaven van de parkeervoorzieningen niet altijd correct opgenomen is in bestemmingsplannen en/of koopcontracten. Publiekrechtelijk dient de parkeerplaats geregeld te zijn in het bestemmingsplan; privaatrechtelijk dient de parkeerplaats geregeld te zijn in de koopcontracten.

Inventarisatie parkeren rondom woningen

Voor een aantal straten in Oegstgeest is een inventarisatie gehouden in de nacht van 27 op 28 maart 2003. Dit betreft een willekeurige nacht in een periode zonder schoolvakanties. Geteld is het beschikbare aantal parkeerplaatsen, het aantal geparkeerde auto's, het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein en het aantal geparkeerde auto's op eigen terrein voor zover dat zichtbaar is. Onder de niet zichtbare auto's wordt verstaan een auto's die geparkeerd is in een garage. Aangenomen is dat er een auto in de garage staat als er geen obstakels voor de garagedeur stonden die het gebruik van de garage voor een auto belemmerden.

Uit deze inventarisatie komen verschillende getallen naar voren; in de tabel hieronder zijn deze weergegeven. Van sommige straten is alleen de straat zelf geteld, inclusief de hoekwoningen van de aanliggende straten. Andere straten zijn geclusterd en als klein gebied geteld.

In de tabel worden eerst de solitaire straten gepresenteerd en vervolgens de kleine gebieden of wijkjes.

In Bijlage 2 staat vermeld welke wegen bij elkaar zijn gegroepeerd tot kleinen gebieden.

Straat	Aantal woningen	Aantal parkeerplaatsen	Totaal aantal geparkeerde voertuigen	Van het totaal aantal geparkeerde auto's het aantal dat fout was geparkeerd	Aantal aannames in garage	Totaal theoretisch aantal geparkeerde auto's (incl. aanname in garages)	Aantal parkeerplaatsen per woning	Totaal aantal geparkeerde voertuigen per woning.
Solitaire straten								
Duinzichtstraat	44	31	34	2	1	35	0.70	0.80
Dahlialaan	70	59	63	12	7	70	0.84	1.00
Prins Bernhardlaan	58	88	53	2	5	58	1.52	1.00
Willibrordlaan	18	29	26	2	0	26	1.61	1.44
Kleine gebieden								
Geheel Buitenlust	297	260	247	34	5	252	0.88	0.85
Witte de Withlaan eo	190	233	168	9	17	185	1.23	0.97
Govert Flincklaan e o	96	160	91	3	11	102	1.67	1.06
E. van Beinumlaan e.o	160	215	174	4	0	174	1.34	1.09
Oranjepark gedeeltelijk	155	237	204	22	14	218	1.53	1.41
A. R. Holstlaan e.o.	197	265	242	7	0	242	1.35	1.23
TOTAAL ALLE WEGEN	1285	1577	1302	97 (7,4%)	60	1362	1.23	1.06

Uit deze gegevens blijkt dat er in de Duinzichtstraat en Dahlialaan een tekort is aan parkeerplaatsen. Van de straten die geclusterd zijn geteld blijkt dat er geen tekort is aan parkeervoorzieningen.

Onder het aantal getelde foutparkeerders (7,4% van alle getelde auto's) bevinden zich ook de auto's die staan voor de inritten of op weggedeelten waar een parkeerverbod geldt. Enkele van deze parkeerverboden zouden zonder problemen opgeheven kunnen worden. Hiervoor zal een verkeersbesluit genomen moeten worden. Met de politie gaat een afspraak gemaakt worden om alle onnodige verkeersborden te reguleren. Dit betreft meer dan alleen parkeerverboden en wordt daarom ook buiten deze notitie gehouden. In een gezamenlijk verkeersbesluit zal de deregulering van de verkeersborden worden voorgesteld waarbij dan ook onnodige parkeerverboden worden opgeheven.

Vooraf in de Javastraat in Buitenlust is er een probleem gesignaleerd door het parkeren op de trottoirs. Een rolstoel kan daar geen gebruik maken van het trottoir.

Als de cijfers van Oegstgeest worden gelegd naast de cijfers van het CROW dan blijkt de feitelijke situatie overeen te komen met de parkeercijfers van het CROW. Dit bevestigt het bericht van het CROW dat de gehanteerde parkeercijfers geen grote wijzigingen ondergaan. Indien voor een woonwijk de maximumnorm van het CROW wordt gehanteerd zal het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen voldoende moeten zijn om een normale parkeerbelasting te kunnen opvangen. Voorgesteld wordt om de parkeercijfers van het CROW voor woonstraten te gaan hanteren als parkeernorm.

Specifieke categorieën

Winkels, bedrijven scholen, bioscopen etc. vragen een specifieke benadering. Ook hiervoor zijn door het CROW parkeercijfers opgesteld. Sportvoorzieningen zoals zwembaden sportvelden vallen eveneens hieronder. Het gaat te ver om voor al deze verschillende categorieën in deze notitie een aparte bespreking te houden. In CROW publicatie 84 "Leidraad sturend parkeerbeleid" staan niet minder dan 87 verschillende categorieën benoemd. Door een juiste toepassing van de aanwezigheidspercentages kan het theoretisch benodigde aantal parkeerplaatsen nauwkeurig worden vastgesteld. Onder aanwezigheidspercentages wordt verstaan het aantal werkelijk geparkeerde auto's op verschillende tijdstippen behorend bij een specifieke doelgroep. Op een werkdagmiddag is bijvoorbeeld 40% van het aantal auto's van de bewoners niet aanwezig. De vrijgekomen parkeerplaatsen kunnen dan worden gebruikt voor winkelend publiek. Bij nieuwe ontwikkelingen zoals bij het winkelcentrum de Lange Voort wordt rekening gehouden met deze kengetallen.

Voorgesteld wordt:

- **De parkeercijfers van het CROW voor woningbouw en andere specifieke functies te hanteren als uitgangspunt voor bestaande en nieuwe situaties. Als de normen van het CROW wijzigingen zullen deze wijzigingen worden gevolgd.**

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen, winkelcentra, doktersposten, culturele uitgangscentra, kerken, sportcentra en overige locaties, zoals bijvoorbeeld het gemeentecentrum, komen ook houders van gehandicaptenparkeerkaarten op bezoek. Op velerlei terrein wordt het in onze maatschappij mogelijk gemaakt en gestimuleerd om deze doelgroep zoveel als mogelijk ongehinderd toegang te geven en voorzieningen te treffen om hun verblijf zo aangenaam mogelijk te maken. Het realiseren van openbare gehandicapten parkeerplaatsen maakt hier onderdeel van uit.

In de ASVV is aanbevolen om 1 op 50 (2%) van de openbare parkeerplaatsen als een gehandicaptenparkeerplaats aan te wijzen. Het Landelijke Bureau Toegankelijkheid (een belangenorganisatie voor mindervalide mensen) heeft bevestigd dat een richtlijn van 2% voldoende is. Als wordt gekeken naar het gehele winkelcentrum De Kempenerstraat blijken er in de blauwe zone 244 parkeerplaatsen te zijn (volgens een parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng in 1997). Volgens de norm moeten er dan 5 openbare gehandicapten parkeerplaatsen zijn, dit aantal is momenteel 6 stuks.

Buiten de blauwe zone is er ook nog een aantal parkeerplaatsen die conform het onderzoek in 1997 worden toegeschreven aan het winkelcentrum (159 stuks). Deze liggen echter dermate ver van het winkelcentrum vandaan dat een openbare parkeergelegenheid voor gehandicapte op deze plaats weinig zin heeft. Geadviseerd wordt de norm van 2% aan te houden en ernaar te streven om bij ontwikkeling van nieuwbouw die een openbare karakter krijgt 2% van alle parkeerplaatsen bij openbare voorzieningen te bestemmen als algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De afmetingen van de gehandicaptenparkeerplaats zal moeten voldoen aan de richtlijnen zoals deze in de ASVV zijn opgenomen. Deze zijn ruimer dan van een normale parkeerplaats.

Voorgesteld wordt:

- **Van alle parkeerplaatsen gericht op openbare gebouwen, winkelcentra, doktersposten, culturele uitgangscentra, kerken, sportcentra en dergelijke 2% inrichten als openbare gehandicaptenparkeerplaats.**

parkeren op eigen erf

Uit de cijfers op pagina 8 is af te leiden dat in Haaswijk goed is voldaan aan het inrichten van een wijk met een parkeernorm van 1,3 parkeerplaats per woning. Van de geïnventariseerde straten in Haaswijk ligt 35% van het totale aantal parkeerplaatsen op eigen erf. Van de 168 aanwezige parkeerplaatsen op eigen erf werden er 32 niet gebruikt. Dat is 19%.

Er zijn 13 woningen aangetroffen die de parkeerplaats hadden verwijderd. De parkeerdruk neemt daardoor op de resterende openbare ruimte toe. Toch is niet gebleken dat er in Haaswijk sprake is van een ernstig tekort.

Een verplichting tot parkeren op de parkeerplaats op eigen erf kan echter niet worden ingesteld. Parkeerplaatsen op eigen erf kunnen alleen worden gebruikt door derden als de eigenaar hier toestemming voor geeft. Ze blijven dan ook vaak onbenut omdat ze niet openbaar zijn. Als parkeerplaatsen op eigen erf gerealiseerd worden zal de regeling van deze parkeerplaatsen zowel privaatrechtelijk als publiekrechtelijk, goed moeten zijn. Een goede formulering in de koopcontracten is van belang. Dankan de handhaving van de parkeerplaats op eigen erf redelijkerwijs worden gewaarborgd.

In de ASVV gaat men ervan uit dat 25% van de woningen parkeerplaatsen heeft op eigen erf. In de onderstaande tabel is weergegeven op welke wijze een parkeerplaats op eigen erf wordt meegeteld.

Indien het handhaven van een parkeerplaats op eigen erf via contracten is gewaarborgd kan deze worden geteld als 1 parkeerplaats.

Garage met oprit	1 parkeerplaats
Garage zonder oprit	0.7 parkeerplaats
Een carport	0.85 parkeerplaats
Een tuinparkeerplaats	0,5 parkeerplaats

De ASVV geeft aan dat een groter percentage dan 25% van het aantal parkeerplaatsen op eigen erf het parkeerkentel doet stijgen. 10% meer parkeerplaatsen op eigen erf geeft een stijging van 4% van het parkeerkentel.

Voorgesteld wordt om de richtlijn van de ASVV aan te houden en bij elke 5 % meer dan 25 % parkeerplaatsen op eigen erf de parkeernorm te verhogen met 2%.

De tabel op de volgende pagina brengt de stijging van de parkeernorm in beeld.

Parkeernorm bij percentage parkeerplaatsen op eigen erf					
perecentage	parkeernorm	perecentage	parkeernorm	Perecentage	parkeernorm
tot 25%	1.30	40%	1.38	55%	1.46
30%	1.32	45%	1.41	60%	1.49
35%	1.35	50%	1.44	65%	1.52

Voorgesteld wordt:

- **Als het aantal parkeerplaatsen op eigen erf hoger wordt dan 25 % dan bij elke 5 % hoger de parkeernorm te verhogen met 2%.**

Scholen

Rondom basisscholen is vooral de veiligheid van belang. Door onder meer veilige fietsroutes te creëren willen we het autogebruik voor het brengen en halen zoveel mogelijk beperken. Een beperkt aantal parkeerplaatsen is -net als bij een bedrijf- noodzakelijk voor de werknemers en incidentele bezoekers. Daarnaast zou het gebruik van K&R-stroken (Kiss and Ride) bij scholen, in plaats van meer parkeerplaatsen voor langsrijdende ouders een goed alternatief zijn. Overigens wordt veelal in overleg tussen scholen, (verkeers-)ouders en de buurt gezocht naar oplossingen die mogelijke overlast voor de buurt beperken.

Mogelijke realisatie van parkeerplaatsen

Nieuwe woonwijken

Het hanteren van parkeerkecijfers bij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken wordt al langere tijd gedaan. In de praktijk levert dat bij een vroegtijdig betrekken van de verkeers- en parkeersystematiek geen problemen op. De inventarisatie heeft aangetoond dat in Haaswijk het resultaat van het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de destijds gehanteerde parkeernorm. Ook voor toekomstige uitbreidingen worden de parkeerknormen gehanteerd.

Bestaande woonwijken

In bestaande woonwijken zal het beschikbare aantal parkeerplaatsen uit kunnen komen onder de parkeernorm. In sommige gevallen leidt dit tot de vraag naar extra parkeerruimte. In bestaande wijken is deze ruimte niet altijd aanwezig. Deze zal dan gezocht moeten worden.

Een aantal mogelijkheden is aanwezig.

- Het omzetten van openbaar groen in verharding
- De mogelijkheid om voor de helft op het trottoir te parkeren en half op de rijbaan.
- Het benutten van particuliere grond
- Het terugdringen van ongewenst parkeergedrag

Openbaar groen

Openbare plantsoenen en grasvelden kunnen worden benut om parkeerplaatsen aan te leggen. Het is duidelijk dat dit ten koste zal gaan van de kwaliteit van de leefomgeving; het groen en andere openbare ruimte. Kleine groenstroken hebben echter niet altijd een positief gewaardeerde belevingswaarde. Op een zelfde wijze als bij het verkopen van snippergroen kan bekeken worden of een groenstrook beeldbepalend of functioneel (bv speelplaats) is en wel of niet gebruikt kan worden voor het aanleggen van een parkeerplaats. In het geval dat in een buurt of straat de parkeeroverlast vanwege een te laag aantal parkeerplaatsen hoog is zal er een onderzoek gestart moeten worden naar de mogelijkheden om ten koste van openbare ruimte extra parkeerplaatsen te realiseren. Bij een aanvraag van verkoop van snippergroen aan particulieren zal dan ook gekeken moeten worden naar de potentiële parkeermogelijkheden op dat desbetreffende groenstrookje. Mocht blijken dat het desbetreffende snippergroen ook benut kan worden als parkeerplaats, zal deze plek eventueel gereserveerd moeten worden voor een mogelijke inrichting tot parkeerplaats.

Voorgesteld wordt:

- **In die situaties als er van een hoge parkeerdruk sprake is: snippergroen niet verkopen als de ruimte aangewend kan worden voor het realiseren van parkeerplaatsen.**

Parkeren van caravans en aanhangwagens.

In de APV zijn bepalingen opgenomen die het parkeren van vrachtwagens, caravans en aanhangwagens moeten beperken. Grote vrachtwagens mogen alleen maar parkeren op speciaal daartoe aangewezen parkeerplaatsen (zie pagina 20). Caravans, aanhangwagens ed. mogen conform artikel 5.1.5 van de APV niet langer dan drie achtereenvolgende dagen geparkeerd staan op de openbare weg. De handhaving van dit artikel vindt nu nog plaats door het aanschrijven van de desbetreffende eigenaren en inzet van de politie. In de meeste gevallen vindt dit niet eerder plaats dan nadat er door een omwonende op is geattendeerd.

Vooral in de zomermaanden verschijnen er caravans in het straatbeeld. Deze nemen parkeerplaatsen in beslag die daarvoor niet zijn bedoeld. Het parkeren van de auto's op de trottoirs kan daardoor toenemen.

Het zou wenselijk zijn deze regelgeving in de Gemeentegids op te nemen en in de zomermaanden regelmatig in de Oegstgeester Courant hierop te wijzen. De BOA (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar) krijgt de bevoegdheid hierin handelend op te treden.

Voorgesteld wordt:

- **Het verbod in de APV artikel 5.1.5 om caravans en aanhangwagens langer dan drie dagen op een parkeerplaats te laten staan opnemen in de Gemeentegids. De BOA op de handhaving te laten toezien.**

Blauwe zone.

Als er onvoldoende parkeerplaatsen zijn om een winkelgebied voldoende te kunnen bedienen kan een blauwe zone worden ingesteld. Dit houdt in dat in dat gebied geparkeerd mag worden voor de maximale tijdsduur zoals op het bord is aangegeven.

In Oegstgeest kennen we twee blauwe zonegebieden.

1. winkelcentrum De Kempenaerstraat
2. winkelcentrum Lange Voort

In 2002 is besloten om de maximale tijdsduur voor het parkeren in deze zone uit te breiden van 1 tot 1,5 uur. De overweging hiervoor is voornamelijk voortgekomen uit een economisch motief.

In de ASVV zijn tabellen opgenomen waarin de gemiddelde verblijfsduur in minuten naar verzorgingsniveau is aangegeven. In een regionaal verzorgend centrum komt de maximale gemiddelde verblijfsduur (op zaterdag) uit op 51 minuten. 78 % van alle bezoekers verblijft niet langer dan 1 uur in centrum. De verruiming van 1 naar 1,5 uur komt dan vooral ten goede aan 22% van de bezoekers die langer dan 1 uur verblijven in het winkelcentrum. Voor de overige 78% is er vanwege het langer bezet houden van de parkeerplaatsen door de langparkeerder minder parkeercapaciteit.

Bewoners in de blauwe zone in Oegstgeest hebben de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen. Momenteel worden geen beperkingen opgelegd voor het aantal voertuigen van die bewoners. Verleende ontheffingen doen de kracht van de blauwe zone teniet. Belangrijk is om het aantal ontheffingen zoveel als mogelijk te beperken. In het verleden kregen de bewoners een ontheffing voor zowel de blauwe zone in de Kempenaerstraat als in de Lange Voort. Dit is al gecorrigeerd en zij krijgen nu alleen nog maar een ontheffing voor het gebied waarin zij gaan wonen. Terugdraaien van de verleende ontheffingen voor beide zones heeft niet plaatsgevonden. Onderzocht gaat worden of dit alsnog mogelijk is. Om de groei van het aantal ontheffingen te beperken is het mogelijk om per woning nog maar 1 ontheffing te verstrekken.

Dit kan echter alleen maar worden opgelegd aan nieuwe bewoners. Nieuwe bewoners kunnen in hun afweging om op deze plaats wel of niet te gaan wonen deze beperking meenemen.

Voorgesteld wordt om alle bewoners die zich nieuw vestigen in het blauwe zonegebied per woning maximaal 1 ontheffing te verlenen. Bewoners die beschikken over een eigen parkeervoorziening zoals bijvoorbeeld de nieuwe appartementen bij het winkelcentrum de Lange Voort en de nieuwbouw op de Texaco-locatie aan de Terweeweg (Terweehof) geen ontheffing verstrekken.

Voorgesteld wordt:

Om in een blauwe zone voor een parkeeronthefving in aanmerking te komen gelden de volgende bepalingen op te nemen: (gewijzigd op 28 oktober 2004)

- **Per huisnummer** kan maximaal één ontheffing worden verstrekt. (Bestaande ontheffingen voor één zone niet ongedaan maken).
- Ontheffinghouders moeten als eigenaar én gebruiker of als huurder én gebruiker zijn geregistreerd op het genoemde adres en ingeschreven zijn in het bevolkingsregister op dat adres.
- Bewoners met een eigen parkeerplaats in parkeergarage of op eigen terrein kunnen geen ontheffingen ontvangen

Aan de hieronder volgende onderwerpen worden geen beleidsvoorstellen gekoppeld

Gebruik trottoir

In een aantal gevallen wordt er op de trottoirs geparkeerd. Op grond van artikel 10 van het RVV is dit verboden. Wel is het mogelijk om een deel van het trottoir te bestemmen als parkeergelegenheid. Dit moet dan met borden zijn aangegeven. En op het trottoir zal d.m.v. een doorgetrokken streep de loopstrook van de parkeerstrook gescheiden moeten zijn.

De positieve aspecten hiervan zijn:

- Bij afwezigheid van geparkeerde auto's gelijkblijvende rijbaan- en trottoirbreedte.
- Toename van de parkeercapaciteit, mits dat ter plaatse al niet illegaal plaatsvindt.

De negatieve aspecten zijn:

- Toepassen op grote schaal zal het illegaal parkeren op die trottoirs waar deze maatregel niet is genomen doen toenemen (navolging).
- Begrenzing tussen rijbaan en parkeerstrook is alleen door een streep zichtbaar wat niet altijd duidelijk is.
- Bij aanwezigheid van auto's minder loopruimte.
- Verminderde kwaliteit van het straatbeeld.
- Extra onderhoud van het trottoir.

Gelet op het gewicht van de negatieve aspecten zal vooralsnog geen voorstel worden neergelegd om het parkeren op de trottoirs op plaatsen waar dit wenselijk zou zijn te realiseren. Met andere middelen zullen de parkeerovertredingen teruggedrongen moeten worden.



Benutten particuliere grond

Het benutten van particuliere grond om extra parkeerplaatsen te realiseren is een mogelijkheid. Het zal dan noodzakelijk zijn om de gronden te verwerven.

In de praktijk zal het erop neer komen dat dit alleen maar toegepast zal kan worden als er grotere kavels liggen en de bereidheid om te verkopen aanwezig is. Bovenop de inrichtingskosten van de parkeerplaatsen komen ook de verwervingskosten van de grond.

Deze oplossing zal overwogen kunnen worden als het knelpunt met geen enkel ander middel opgelost kan worden en een oplossing absoluut noodzakelijk is. In het licht van de huidige gegevens komt er vooralsnog geen locatie voor een dergelijk voorstel in aanmerking.

Kleine bedrijfsauto's

Sommige bewoners parkeren in de straat niet alleen hun privé auto, maar ook een bedrijfswagen. Dit kan een gewone stationwagon zijn of een bestelbus, dit mag zonder beperkingen plaatsvinden.

Vertegenwoordigers hebben vaak hun artikelen in de auto opgeslagen en zijn niet bereid om het voertuig op een meer afgelegen plaats te parkeren. Tijdens de inventarisatie is niet een groot aantal

bedrijfswagens waargenomen. De conclusie is dan ook dat het niet zinvol is om het parkeren van bedrijfswagens cq bestelbussen in de woonstraten te verbieden.

Autodate

Een middel om het autobezit terug te dringen is autodate. Het idee hierachter is dat verschillende gebruikers gebruik maken van een gezamenlijke auto die door een professionele aanbieder in hun woonomgeving is geplaatst. In Poelgeest past een dergelijk systeem goed in de uitgangspunten van de wijk. Vandaar dat in 2002 een autodate project in Poelgeest is gestart. De proef is echter door de uitvoerende firma na één jaar gestopt zonder daarover met de gemeente voldoende te overleggen. De reden hierachter is dat er slechts twee bewoners deelnamen aan het project. Dit is niet voldoende om een sluitende exploitatie van het voertuig te kunnen realiseren. Tijdens de inventarisatie vooraf hadden zich wel voldoende belangstellenden aangemeld om het de proef te kunnen starten. De uitvoerende firma heeft de gebruikers schriftelijk in kennis gesteld van het beëindigen van de proef en hen aangeboden om deel te nemen aan een autodate project dat nog functioneert in de Merenwijk te Leiden. In Poelgeest wordt nu op initiatief van de twee voormalige gebruikers van de stopgezette autodate proef nog een laatste poging ondernomen om dit project opnieuw te starten. Voor het voertuig van een autodate project is een vaste parkeerplaats gereserveerd. Deze parkeerplaats kan alleen worden gebruikt door de auto dat project. Als er weinig deelnemers zijn draagt het systeem er niet wezenlijk toe bij dat er een vermindering van het aantal voertuigen is. Bovendien wordt het aantal beschikbare aantal parkeerplaatsen minder efficiënt benut. Indein er vanuit bewoners breed gedragen initiatieven worden ontwikkeld zullen deze wel weer de medewerking kunnen krijgen als in Poelgeest. Dit houdt concreet in het realiseren van een speciaal daarvoor bestemde parkeerplaats.

HOOFDSTUK 4

Vergunningenbeleid.

Ontheffing parkeerverbod voor inrit

Voor een inrit is het op grond van artikel 24 lid 1b van het RVV verboden te parkeren. Wel mag aan individuele personen op grond van artikel 87 hiervoor ontheffing worden verleend.

In het geval dat een bewoner twee auto's heeft hoeft het geen bezwaar te zijn dat hij of zij zijn tweede auto parkeert voor zijn eigen inrit. Een ontheffing is dan wel noodzakelijk om een proces-verbaal te voorkomen. Ook als er een caravan of ander obstakel al dan niet tijdelijk op de parkeerplaats op het eigen erf staat houdt dit in dat er voor de inrit door de bewoner in ieder geval geparkeerd kan worden. Hiermee wordt de parkeerdruk enigszins verlicht. Deze ontheffingen zouden verleend kunnen worden gelijktijdig met het verstrekken van een inritvergunning waarbij de houder van de ontheffing wordt gestimuleerd hiervan gebruik te maken.

Voorgesteld wordt:

- **Bij het verstrekken van een inritvergunning gelijktijdig op kenteken een ontheffing verlenen van het verbod op het parkeren voor de desbetreffende inrit. Deze ontheffing wordt achter de voorruit van de auto gelegd.**

Kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen

Met de toenemende vergrijzing groeit de vraag naar kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen. Vanwege de aard van hun handicap kan een aantal mensen geen lange afstanden overbruggen en zijn in hun bewegingsvrijheid belemmerd .

In het BABW (Besluit administratieve bepalingen van het wegverkeer) is in hoofdstuk 4 vastgelegd onder welke voorwaarden een gehandicapte voor een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking komt. De gemeenteraad is bevoegd een dergelijke kaart aan personen die zijn ingeschreven in de basisadministratie persoonsgegevens te verstrekken. Deze bevoegdheid wordt in Oegstgeest uitgevoerd door het college van Burgemeester en Wethouders.

Er zijn verschillende aanduidingen op de gehandicaptenkaarten.

- **B** is een kaart specifiek voor de bestuurder
- **P** is een kaart specifiek voor de passagier
- **I** is een kaart specifiek voor een instelling.

Het huidige beleid is dat bij een aanvraag alle houders van een gehandicaptenparkeerkaart in principe in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerplaats. Als aantoonbaar de fysieke ruimte ontbreekt kan deze worden geweigerd. Voozover bekend is dat nog niet voorgekomen.

Van het aantal in Oegstgeest verstrekte gehandicaptenparkeerplaatsen sinds 1984 is de verdeling als volgt.

Kaart met B	Stuks 41
Kaart met P	Stuks 6
Kaart met I	Stuks 1

Het aanleggen van een parkeerplaats bedoeld voor de bestuurder is een logisch gevolg van het verstrekken van de kaart. De vraag is of dit ook noodzakelijk is voor een houder met een kaart waarop een P of I is aangebracht. De gehandicapte kan voor de deur worden afgezet

waarna de bestuurder zijn of haar auto parkeert op een vrije openbare parkeerplaats. In het geval dat de gehandicapte begeleiding nodig heeft kan voor de duur van het binnenbrengen de auto enkele minuten voor de deur blijven staan.

Letten op de uitspraak van de Hoge Raad op 14 januari 1997 waarin wordt gesteld dat het binnenbrengen niet behoort tot het onmiddellijk laten in- of uitstappen van passagiers kan een partner, zijnde in veel gevallen ook de chauffeur, aanvoeren dat het noodzakelijk is om ten behoeve van zijn of haar gehandicapte partner een eigen parkeerplaats te hebben. Indien de geneeskundige verklaring aangeeft dat zonder hulp van personen de afstand tussen de auto en het woonhuis niet kan overbruggen lijkt het gerechtvaardigd in die gevallen een gehandicaptenparkeerplaats toe te wijzen. In een enkel geval wordt er een kaart aan een instelling verleend. In Oegstgeest is dat tot op heden 1 kaart. In nagenoeg alle gevallen zal de instelling haar busje parkeren op eigen terrein. Indien er op eigen terrein aantoonbaar geen ruimte is om een parkeerplaats te realiseren kan ertoe worden overgegaan een parkeerplaats aan te wijzen in de openbare ruimte.

Gelet op het relatief kleine aantal gehandicaptenparkeerkaarten met een P zal het er in de praktijk op neer komen dat het aantal toegewezen gehandicaptenparkeerplaatsen weinig afneemt. Wel is indien het onderstaande voorstel wordt aangenomen duidelijk afwegingskader gemaakt wanneer wel en wanneer niet een toewijzing plaats kan vinden.

Voorgesteld wordt om het huidige beleid te wijzigen in die zin dat een houder van een P gehandicaptenparkeerkaart een eigen parkeerplaats kan krijgen als de medische verklaring aangeeft dat betrokkene niet zelfstandig van de auto naar het woonhuis kan lopen. Een instelling parkeert in principe altijd op eigen terrein.

Het toewijzen van een eigen parkeerplaats voor een gehandicapte gaat ten koste van de openbaar beschikbare parkeerruimte. Op plaatsen waar meer senioren bij elkaar wonen, komt het dan ook voor dat er veel gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het Boerhaveplein is hiervan een voorbeeld.

Er zal dan ook kritisch gekeken moeten worden naar de omgeving als er een aanwijzing plaatsvindt. Als blijkt dat het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen een te grote druk geeft op de uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen zal er gezocht moeten worden naar extra aan te leggen parkeergelegenheid.

Het inrichten (belijning en bord) van de kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaats komt in de regel ten laste van de Wvg (Wet voorzieningen gehandicapten). Voor de eventueel aanvullende algemene parkeerplaatsen zal een aanvullende financiering worden gezocht.

Voorgesteld wordt:

- **De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats te wijzigen in die zin dat een houder van een gehandicaptenparkeerkaart, met daarop een P(passagier), een eigen parkeerplaats kan krijgen als de medische verklaring aangeeft dat betrokkene (passagier) niet zelfstandig van de auto naar het woonhuis kan lopen. Indien noodzakelijk zal een extra parkeerplaats worden gerealiseerd voor algemeen gebruik.**

Bouwvergunningen

Ook bij het verstrekken van bouwvergunningen voor woningen of andere specifieke bestemmingen worden parkeerkencijfers toegepast. Indien mogelijk wordt aan de aanvrager opgelegd om een voldoende aantal parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren om de toenemende parkeerdruk te kunnen opvangen.

Dit is niet in alle gevallen mogelijk. In de Oegstgeester bouwverordening (vastgesteld op 24 december 2000) is in artikel 2.5.30 het volgende opgenomen:

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort.

Het artikel zegt niet wat wordt verstaan onder "in voldoende mate".

Voorgesteld wordt om artikel 2.5.30 van de Oegstgeester bouwverordening zodanig toe te hanteren dat indien dit noodzakelijk is voor elke aangevraagde bouwvergunning de CROW parkeerkencijfers worden gehanteerd

Voorgesteld wordt:

- **Bij het verstrekken van bouwvergunningen zoveel als mogelijk de CROW parkeerkencijfers hanteren.**

Aan de hieronder volgende onderwerpen worden geen beleidsvoorstellen gekoppeld

Inritvergunning

Daar waar een inrit is aangebracht is dit in veel gevallen aangevraagd met de motivatie om op eigen erf te parkeren. In veel gevallen komt de inrit uit op een gedeelte van de rijbaan waarlangs oorspronkelijk geparkeerd kon worden. Er treedt dan ook verlies op van de openbare algemeen beschikbare parkeerruimte. Sommige bewoners gebruiken de parkeerplaats op eigen erf alleen maar om een aanhangwagen of een caravan te stallen. Dit is strijdig met het doel waarvoor de inritvergunning wordt verstrekt. Het zou wenselijk zijn om aan het verstrekken van een inritvergunning de voorwaarde te verbinden dat te allen tijde de inrit toegang moet verschaffen tot één parkeergelegenheid voor een auto. De voorwaarde zou dan opgenomen kunnen worden dat geen caravans, aanhangwagens e.d. gestald mogen worden op eigen terrein als daar minder dan 2 parkeerplaatsen zijn. In tijden dat de bijvoorbeeld de caravan uit de stalling is gehaald zal het voor de duur van maximaal drie dagen wel toegestaan moeten worden analoog aan de APV. In het geval het niet meer mogelijk is om van deze parkeerplaats gebruik te maken zal de inrit op kosten van de bewoner weer verwijderd moeten worden. De handhaafbaarheid van deze voorwaarde zal intensieve controle vragen. Vooralsnog wordt, lettend op de moeilijke handhaving, dit als niet realistisch geacht.

Vrachtwagen parkeren

In de APV is in artikel 5.1.7 het parkeren voor vrachtwagens geregeld. Door het college van B&W is een aantal plaatsen aangewezen waar het is toegestaan om met een vrachtwagen te parkeren. Verder mag een vrachtwagen binnen Oegstgeest niet parkeren. De locaties met parkeermogelijkheden zijn.

- Vijf parkeerplaatsen in de Floresstraat in Buitenlust
- Het marktterrein Lijtweg
- Het parkeerterrein aan de Almondeweg
- Het Rustenburgerpad
- Het parkeerterrein aan de Voscuyl.

De terreinen aan de Lijtweg en de Voscuyl zullen, tegen de tijd dat de herstructureringsplannen van die gebieden gereed, zijn nader worden bekeken op de vraag of op deze plaatsen het vrachtwagen parkeren nog gehandhaafd moet blijven.

Daarnaast is het toegestaan om vrachtwagens te parkeren op het veilingterrein van de Flora. Hiervan wordt ook door chauffeurs uit Oegstgeest gebruikt gemaakt. Er zijn weinig klachten over overtreding van dit artikel uit de APV over parkeren voor grote voertuigen. Van de zijde van de politie is bevestigd dat er geen redenen zijn om aan te nemen dat bijstelling van het artikel gewenst is.

Laden en lossen van vrachtwagens

Naast het parkeren van vrachtwagens wordt er ook vracht bezorgd. Vooral rondom de winkelcentra vindt dit geregeld plaats. AH in de Kempenaerstraat beschikt over een eigen laad- en losstrook langs de Geversstraat. De winkels in de Kempenaerstraat worden vanuit deze straat bevoorradt vanaf de weg. Regelmatig geeft dit een oponthoud voor het daarachter komende verkeer.

In het ontwerp voor het nieuwe winkelcentrum de Lange Voort is met speciale expeditieruimte rekening gehouden. Daarnaast wordt er ter hoogte van de Lijtweg een laad-en losstrook gerealiseerd. De bevoorrading van de winkels in de “winkelhaak” aan de Irislaan en Lange Voort blijft zoals het nu is, hoofdzakelijk aan de achterzijde in de Papaverlaan.

Het aantal klachten over het laden en lossen is beperkt. Ook van de zijde van de politie is gemeld dat de huidige praktijk van het laden en lossen van vrachtwagens bij alle winkelcentra en solitair gevestigde winkels geen reden is tot een beleidswijziging.

Handhaving.

Op vele plaatsen vinden verkeersovertredingen plaats waaronder ook parkeerovertredingen. De wens om het aantal overtredingen tot nul te reduceren zal bij iedereen aanwezig zijn. In de praktijk zal dat niet haalbaar zijn. Het beleid zal erop gericht moeten zijn om in de eerste plaats de onderstaande twee vormen van overtredingen aan te pakken.

1. Overtredingen te laten verdwijnen die een gevaar opleveren voor de verkeersveiligheid.
2. Overtredingen die de vrije doorgang voor voetgangers incl. gehandicapten belemmeren terug te dringen;

Tenslotte zal er aandacht gegeven moeten worden aan de overblijvende parkeerovertredingen vooral als deze ertoe leiden dat er een onnodige druk op de bestaande parkeercapaciteit ontstaat.

Het zal duidelijk zijn dat het afdwingen van goed parkeergedrag met inzet van diverse middelen bereikt moet worden. Dit zijn onder andere:

1. Heldere infrastructuur
2. Educatie
3. Handhaving
4. Sociale controle

Infrastructuur.

Vanuit de inrichting van de straat zal het voor de automobilist geen vraag mogen zijn waar hij wel en niet mag parkeren. Het is mogelijk om met inzet van paaltjes en bloembakken of anti-parkeerbanden het parkeren op de trottoirs onmogelijk te maken. Dit soort fysieke belemmeringen gaat gepaard met hoge investeringen en hoge onderhoudskosten. In gevallen van reconstructie van straten zal bij de herinrichting aandacht worden gegeven aan een zo helder mogelijke afbakening van de parkeerplaatsen. In bestaande situaties wijzigingen aanbrengen zal alleen moeten geschieden als hiervoor strikt noodzakelijke aanleiding is. Concreet houdt dit in dat de parkeerovertredingen die een gevaar vormen voor de veiligheid en/of de vrije doorgang voor het verkeer belemmeren primair infrastructureel aangepakt dienen te worden.

Educatie

Door regelmatig in de Oegstgeester Courant aandacht te geven aan de overlast die foutparkeren met zich meebrengt kan eraan worden gewerkt om de automobilist bewust te maken van de consequenties van zijn foutparkeergedrag. Een foto met een invalidewagen die geheel wordt geblokkeerd door een verkeerd geparkeerde auto kan de educatie ondersteunen.

Voorgesteld wordt:

- **Regelmatig in de Oegstgeester Courant aandacht te geven aan verkeerd parkeergedrag. Het plaatsen van een illustrerende foto de educatie laten ondersteunen.**

Handhaving door politie of parkeercontroleurs

Een effectief beleid vereist een adequate handhaving, anders gaat de geloofwaardigheid verloren. Dit geldt ook voor parkeerbeleid. Voor parkeerregulering die niet door vormgeving van infrastructuur af te dwingen is, worden controleurs ingezet.

Er bestaan twee vormen van handhaving.

1. Fiscaalrechtelijke handhaving
2. Administratiefrechtelijke handhaving

De eerste vorm van handhaving, de fiscaalrechtelijke handhaving, is alleen toepasbaar bij betaald parkeren. In Oegstgeest kennen we het verschijnsel van betaald parkeren niet. De gemeenteraad van Oegstgeest heeft bij de begrotingsbehandeling voor 2003 in november 2002 besloten in Oegstgeest geen betaald parkeren in te voeren. In deze notitie is het betaald parkeren dan ook verder buiten beschouwing gelaten.

Blijft over de administratiefrechtelijke handhaving. Dit geschiedt op basis van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften ofwel de "Wet Mulder". De controle vindt plaats door de politie of gemeentelijke parkeercontroleurs. De afhandeling en inning van de parkeerboete door het ministerie van justitie. Het handhaven van verkeersovertredingen waaronder ook het foutparkeren, is een reguliere taak van de politie. Met de politie moet worden bezien in hoeverre de controle op parkeerovertredingen een hoge prioriteit moet hebben. Het verkeersonveilig parkeren en het blokkeren van trottoirs door geparkeerde auto's zal bij het handhaven op parkeerovertredingen op de eerste plaats moeten staan.

In de blauwe zones van de gemeente Oegstgeest wordt de controle uitgevoerd door de parkeercontroleurs van de Sector Stadtoezicht van de gemeente Leiden. Hiervoor is momenteel 2 uur per week beschikbaar. In 2004 zal het aantal beschikbare uren, vanwege veel hogere tarieven, teruglopen tot 1,75 uur per maand. Van een effectieve controle is dan nagenoeg geen sprake meer. Het actief inzetten van parkeercontroleurs buiten de blauwe zone zal kunnen bijdrage tot een verbetering van het parkeergedrag in het algemeen. Als het onderstaande voorstel wordt overgenomen zal er in de Kadernota een voorstel komen voor meer inzet voor uren van parkeercontroleurs. Naast het inzetten parkeercontroleurs krijgt de Oegsteester BOA (Buitengewoon Opsporings Ambtenaar) ook de bevoegdheid om als parkeercontroleur op te treden. Dit kan vanwege de functie-inhoud echter op beperkte schaal plaatsvinden.

Voorgesteld wordt:

- **Het controleren van parkeerovertredingen uitbreiden ook buiten de blauwe zones door het inhuren van extra uren parkeercontroleurs. Indien hierop positief wordt besloten zullen de kosten hiervan in de Kadernota worden opgenomen.**

Aan het hieronder volgende onderwerp wordt geen beleidsvoorstel gekoppeld

Sociale controle

Educatie kan er ook toe bijdragen dat men elkaar er op gaat aanspreken als auto's verkeerd geparkeerd staan. De discussie over waarden en normen zal niet alleen op politiek niveau moeten plaatsvinden, maar vooral ook tussen burens en kennissen onderling. De educatie in de Oegstgeester Courant en andere gremia kan een hulpmiddel zijn om deze sociale controle te versterken.

BIJLAGE 1

Tabel ASVV Parkeerkencijfers woningen

Grondgebruik(funcities)	Aantal parkeerplaatsen	Per
Gezinswoning		
Sociale woning	1	Woning
Met premie	1.1	Woning
Vrije sector	1.3	Woning
19 ^e eeuws/vooroorlogse	0,7-0,8	Woning
Op A-/B- locatie	Max. 1	Woning
HAT-woning		
Met subsidie, 2 pers.	1	Woning
Vrije sector, 2. pers	1.0-1.3	Woning
Met subsidie, 1 pers.	0.45-0.6	Woning
Vrije sector ,1. pers	0,5-0,9	Woning
Met gemeenschappelijke voorzieningen	0.6-0.9	Woning
Per kamer verhuurde woning	0.5-0.6	Kamer
Bejaardenwoning	0.25-0.5	Woning
Seniorenwoning	0.8-1.0	Woning
Serviceflat	0.7	Wooneenheid
Studentenflat, zusterhuis	0.15-0.3	Wooneenheid

BIJLAGE 2

Groepen van wegen welke zijn geïnventariseerd.

Solitaire straten	
Duinzichtstraat	• Duinzichtstraat
Dahlialaan	• Dahlialaan
Prins Bernhardlaan	• Prins Bernhardlaan
Kleine gebieden	
Buitenlust	• Borneostraat • Javastraat • Sumatrastraat • Cureceaustraat • Surinamestraat • Celebesstraat • Soembastraat • Floresstraat • Balistraat • Rijnzichtweg tussen A44 en Floresstraat
Witte de Withlaan e.o.	• Piet Heinlaan tussen Admiraal de Ruyterlaan en Hazenboslaan • Hazenboslaan tussen Piet Heinlaan en Hofdijk • Karel Doormanlaan tussen Admiraal de Ruyterlaan en Hazenboslaan • Admiraal de Ruyterlaan tussen Karel Doormanlaan en Piet Heinlaan • Johan Evertslaam • Witte de Withlaan
Govert Flincklaan e.o.	• Carel Fabritiuslaan • Nicolaas Maeslaan • Govert Flincklaan • Jan Steenlaan
Eduard van Beinumlaan e.o	• Kerckwervelaan tussen Eduard van Beinumlaan en Cornelis Dopperlaan • Eduard van Beinumlaan tussen Kerckwervelaan en nr 35 • van der Horstlaan tussen Eduard van Beinumlaan en Willem van Otterloolaan • Cornelis Dopperlaan tussen Willem van Otterloolaan en Kerckwervelaan • Willem van Otterloolaan tussen Cornelis Dopperlaan
Oranjepark gedeeltelijk	• Nassaulaan • Willem de Zwijgerlaan • Koninginnelaan • Frederik Hendriklaan
Adriaan Roland Holstlaan e.o.	• Kleyn Proffijtlaan tussen Ida Gerhardtlaan en Frederik van Eedenpad • Ida Gerhardtlaan • J.C Bloemlaan • Helene Swarthlaan • Adriaan Roland Holstlaan • Jan Campertlaan • Willem Kloospad