

Rei



Ontwerp Parkeervisie Pijnacker-Nootdorp 2040

Versie: vastgesteld door de raad op: ...

Voorwoord

Voor u ligt het ontwerp van de Parkeervisie Pijnacker-Nootdorp 2024. Een document dat samen met inwoners, ondernemers en andere partners is opgesteld. De informatie die we door middel van werksessies, het parkeerpanel en enquêtes hebben gekregen, hebben we gebruikt voor het opstellen van dit ontwerp. Daarmee ligt er een nieuw en actueel beleidskader voor, dat de verbinding legt tussen de allerlaatste trends en ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit en de lokale situatie in Pijnacker-Nootdorp.

Onze inwoners werken, sporten, recreëren, winkelen, bezoeken familie en vrienden en gaan naar school. Deze bestemmingen kunnen te voet, met de fiets, het openbaar vervoer of met de auto worden bereikt. Het is fijn dat er keuzes mogelijk zijn tussen de verschillende manier van reizen. Soms is de fiets de aangewezen manier van verplaatsen, in andere gevallen is het openbaar vervoer de beste keuze. Er zijn ook situaties waarin de keuze voor de auto meer voor de hand ligt. Met deze parkeervisie willen we eraan bijdragen dat iedereen zich goed kan verplaatsen met de auto, de fiets en het openbaar vervoer en dat de randvoorwaarden daarvoor in orde zijn.

Wij zijn benieuwd naar uw reactie op het ontwerp van de Parkeervisie.

Bart van Straten

Wethouder Duurzame Mobiliteit

Inhoud

Voorwoord	2
Samenvatting	4
Parkeren in cijfers	6
1. Naar een visie op parkeren	7
1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?	7
1.2 De parkeervisie en het gemeentelijk beleid	7
1.3 Proces tot een nieuwe parkeervisie.....	8
1.4 Leeswijzer.....	8
2. De huidige situatie	9
2.1 Een gemeente in transitie tussen de grote steden	9
2.2 Parkeersituatie per gebied.....	9
2.3. Centra.....	10
2.4. Woonwijken	10
2.5 Bedrijventerreinen	12
2.6 Buitengebieden (inclusief glastuinbouw).....	13
2.7 P+R-parkeren	14
3. Trends en ontwikkelingen	15
3.1 Autobezit en autogebruik	15
3.2 Woningbouwopgave	15
3.3 Toename van elektrisch fietsen	15
3.4 Frequenter rijden van de E-metrolijn	16
3.5 Opkomst van deelmobiliteit	16
3.6 Toename elektrisch rijden	16
4. Relevante beleidskaders	17
4.1 Lokaal beleid	17
4.2 Regionaal beleid	18
5. Visie en strategie	19
5.1 Visie op mobiliteit en parkeren	19
5.3 Strategie parkeren	22
6. Gebiedsgerichte aanpak	24
6.1 Centra	25
6.2 Woonwijken.....	26
6.3 Nieuwbouw (inbreiding & uitbreiding).....	27
6.4 Bedrijventerreinen.....	28
6.5 P+R gebieden	29
6.6 Buitengebieden.....	29
7. Uitwerking	31
7.1 Uitwerking	31
7.2 De Nota parkeernormen.....	31
7.3 De juridische uitwerking: parkeerverordening.....	31
7.4 Evaluatie parkeerbeleid	31
Begrippenlijst	32
Bijlage 1 – Impressie van de participatie	34
Bijlage 2 – Resultaten parkeeronderzoek	39

Samenvatting

Het huidige Parkeerbeleidsplan is vastgesteld in 2006. In de afgelopen jaren zijn we anders gaan denken over duurzame mobiliteit en de inrichting van de fysieke leefomgeving. De opkomst van deelmobiliteit en de elektrische fiets hebben invloed op het autobezit en daarmee op de parkeerbehoefte. In deze Parkeervisie is daarom ook aandacht voor fietsparkeren. Bovendien kijken we anders naar de inrichting van de openbare ruimte. Daar willen we ook ruimte maken voor groen, klimaatbestendigheid en ontmoeten. Met deze nieuwe Parkeervisie ligt er een actueel beleidskader gebaseerd op de specifieke kenmerken en karakteristieken van Pijnacker-Nootdorp.

Het startpunt van de Parkeervisie wordt gevormd door de huidige situatie. De ligging van de gemeente tussen de grote steden en de uitstekende bereikbaarheid met fiets, openbaar vervoer en de auto zijn bepalend voor de mobiliteit en het parkeren in Pijnacker. In deze visie staat per deelgebied beschreven wat de parkeersituatie is en welke parkeeropgave er is. De zes deelgebieden zijn: centra, de woonwijken, de bedrijventerreinen, de nieuwbouw, het buitengebied (inclusief glastuinbouw) en de P+R-locaties. De kwaliteiten en aandachtspunten staan per deelgebied omschreven.

Trends en ontwikkelingen

Er zijn een aantal trends en ontwikkelingen die nu en in de komende jaren van invloed zijn op het parkeren. Zo zien we dat steeds meer mensen een elektrische fiets kopen en daarmee grotere afstanden afleggen. De E-lijn gaat steeds vaker rijden en deelmobiliteit is in opkomst. De auto blijft een belangrijke rol blijven spelen in de mobiliteitsbehoefte van onze inwoners. Bovendien verwachten we in de komende jaren nog meer woningen te bouwen in onze gemeente. Dat heeft allemaal gevolgen voor de inrichting van de fysieke leefomgeving.

Aansluiten bij bestaand beleid

Het uitgangspunt van deze Parkeervisie sluit aan bij de ambities die zijn vastgesteld in bestaand beleid, zoals de omgevingsvisie en de visie op duurzame mobiliteit. Van belang hierbij is bijvoorbeeld een goede lokale en regionale bereikbaarheid. Dit doen we door in te zetten op duurzame vervoersvormen als lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze vormen van vervoer dragen bij aan andere ambities van de gemeente. Ze creëren ruimte voor groen en een aantrekkelijke openbare ruimte, brengen mensen in beweging, zijn goed voor de gezondheid en luchtkwaliteit, en versterken sociale cohesie.

Visie op mobiliteit en parkeren

We willen zorgdragen voor een parkeerbeleid dat:

- de behoefte aan mobiliteit faciliteert;
- bijdraagt aan de ambities voor wonen, leefbaarheid en groen;
- en inspeelt op de gesignaleerde trends en ontwikkelingen.

Deze drie basisprincipes staan hierin centraal.

DE BASISPRINCIPES VAN DE PARKEERVISIE

1. Goede bereikbaarheid

Pijnacker-Nootdorp is nu en in de toekomst (lokaal en regionaal) goed bereikbaar. Er is een passend aanbod van parkeervoorzieningen die beschikbaar is op acceptabele afstand en die betaalbaar is en blijft.

2. Transitie van het mobiliteitssysteem

Met inzet op het STOMP ordeningsprincipe geven we prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen, mobiliteitssysteem en openbaar vervoer). De auto en automobilititeit blijven hierbij van belang, maar door lopen, fietsen en het openbaar vervoer goed te accommoderen, wordt de keuze voor de auto minder vanzelfsprekend.

3. Balans tussen parkeren en andere ruimtevragers

De ruimte voor parkeren, wonen, groen, klimaat, leefbaarheid en sociale cohesie is evenwichtig verdeeld. Waar mogelijk wordt parkeerruimte dubbel benut. Parkeren draagt bij aan duurzame, betaalbare woningbouw.

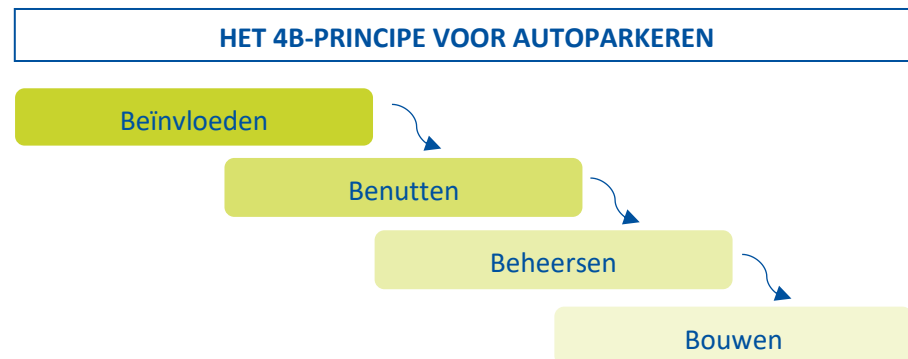
Transitie van het mobiliteitssysteem

We zitten in een transitie richting het gebruik van meer duurzame mobiliteit. Met alle onzekerheden die horen bij een transitie en de nog te maken keuzes op de verschillende andere thema's, kiest Pijnacker-Nootdorp voor een geleidelijke verandering op het gebied van parkeren. Daarbij worden keuzes gemaakt aan de hand van het STOMP-principe. Dit betekent dat de prioriteit bij de inrichting van de openbare ruimte (in volgorde) ligt bij:

- Stappen,
- Trappen (fiets),
- Openbaar Vervoer,
- Mobiliteitssysteem (zoals deelvervoer) en de
- Privé-auto.

Dit betekent niet dat de auto uit het straatbeeld verdwijnt maar dat alternatieven zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer voldoende aanwezig en makkelijk te gebruiken zijn.

De geleidelijke transitie van parkeren en het sturen van de juiste doelgroep naar de juiste parkeerplek wordt uitgewerkt volgens het 4B-principe. Met dit principe worden parkeeroplossingen en maatregelen ingezet door eerst in te zetten op beïnvloeden, vervolgens op benutten, daarna waar nodig te beheersen en als laatste (bij)bouwen.



Gebiedsgerichte aanpak

Ieder gebied heeft een eigen parkeersituatie en parkeeropgave. In de visie staat per gebied wat de situatie nu is, wat we willen bereiken en hoe we dat gaan doen met inzet van het 4B-principe. We maken daarbij onderscheid tussen de bestaande gebieden en de nog te ontwikkelen woongebieden.

Een geleidelijke transitie voor parkeren in bestaande gebieden

We gaan voor een geleidelijke transitie in de omgang met parkeren in bestaande woonwijken en in centrumgebieden. Er wordt stapsgewijs toegewerkt naar een verandering van het mobiliteitspatroon. In woonwijken komt meer ruimte voor deelmobiliteit. Ook in de centrumgebieden is er op straat meer ruimte voor deelmobiliteit en komt er (nog) meer aandacht voor (het parkeren van) de fiets.

Nieuwbouwlocaties als vliegwiel voor de mobiliteitstransitie

Bij nieuwe ontwikkelingen is de ambitie dat nieuwe bewoners en werknemers meer gebruik maken van alternatieve vervoersmiddelen in plaats van de auto. Voor korte afstanden is wandelen of het gebruik van de fiets het meest aantrekkelijk. De geparkeerde fiets is makkelijk, snel en veilig te bereiken. En er is voldoende ruimte voor fietsparkeren, ook door het toepassen van fietsparkeernormen met bijhorende kwaliteitseisen. Bij nieuwe ontwikkelingen past een flexibel toepassingskader (maatwerk) als het gaat over de parkeernorm voor auto's. De nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de doelgroepen, de aandacht voor fiets en voetganger en de toepassing van deelmobiliteit zijn ingrediënten die samen leiden tot een passende parkeernorm met balans tussen aanbod van en vraag naar parkeergelegenheid.

Uitwerking

In de visie staat ook hoe de uitwerking van zo een flexibel toepassingskader plaatsvindt. Dit begint met het opstellen van een nieuwe Nota Parkeernormen.

Parkeren in cijfers



14.522
auto's in Pijnacker-
Nootdorp



40%
van de huishoudens
hebben 2 of meer
auto's. (landelijk
28%)



1.11 auto per
huishouden
Landelijk = 1.1
L' land = 1.2
Delft = 0.5

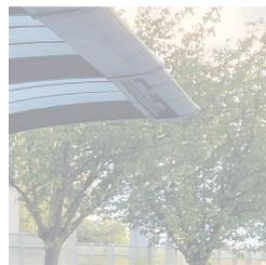
14.312
ritten met
deelscooter vanuit
Pijnacker-Nootdorp
(vanaf januari 2022)



15.390
ritten met
deelscooter naar
Pijnacker-Nootdorp
(vanaf januari 2022)



37.3%
van onze inwoners
gebruikt de fiets tot
7.5km



6
deelauto's zijn
gemiddeld
beschikbaar in de
gemeente



643
accounts voor het
gebruik van een
deelauto



30
OV-fietsen
beschikbaar in de
gemeente



P+R plekken per
station (2023):
67 in Pijnacker-C
85 in Pijnacker-Z
221 in Nootdorp



Fietsparkeerplekken
per station (2023):
1310 in Pijnacker-C
926 in Pijnacker-Z
591 in Nootdorp



1. Naar een visie op parkeren

De opvattingen over mobiliteit en de fysieke leefomgeving veranderen. De druk op de openbare ruimte neemt toe en de toedeling van functies wordt daarmee belangrijker. Naast ruimte om te parkeren vragen de ambities op het gebied van wonen, leefbaarheid, klimaat en sociale cohesie om ruimte. Met een nieuwe parkeervisie leggen we één stukje van deze ruimtelijke puzzel.

1.1 Waarom nieuw parkeerbeleid?

Het huidige parkeerbeleid is opgenomen in het Parkeerbeleidsplan van 26 oktober 2006. Sinds die tijd zijn alleen de bij dit plan behorende parkeernormen herzien. Dit is voor de laatste keer gebeurd bij de nota Parkeernormen 2021. Na 2006 hebben ontwikkelingen, zoals de opkomst van deelmobiliteit en de elektrische fiets, invloed gehad op het autobezit en de parkeerbehoefte. Daarbij zijn inzichten over mobiliteit en de fysieke leefomgeving aan het veranderen. De inrichting van de openbare ruimte wordt steeds belangrijker, omdat naast parkeren, hierin ook de ambities op het gebied van leefbaarheid, groen, klimaat en sociale cohesie moeten worden gerealiseerd. Maar de fysieke ruimte is beperkt. We hebben daarmee een ruimtelijke puzzel op te lossen, waarbij gekeken wordt naar de rol van parkeren in relatie tot de andere ambities.

Er zijn daarmee verschillende aanleidingen om het huidige parkeerbeleid tegen het licht te houden. Dit is ook de opdracht die de gemeenteraad aan het college heeft gegeven in het raadsakkoord 'Bouwen aan de toekomst' van juni 2022. De parkeervisie geeft antwoord op wat de ambities en ontwikkelingen betekenen voor het parkeren in de gemeente.

1.2 De parkeervisie en het gemeentelijk beleid

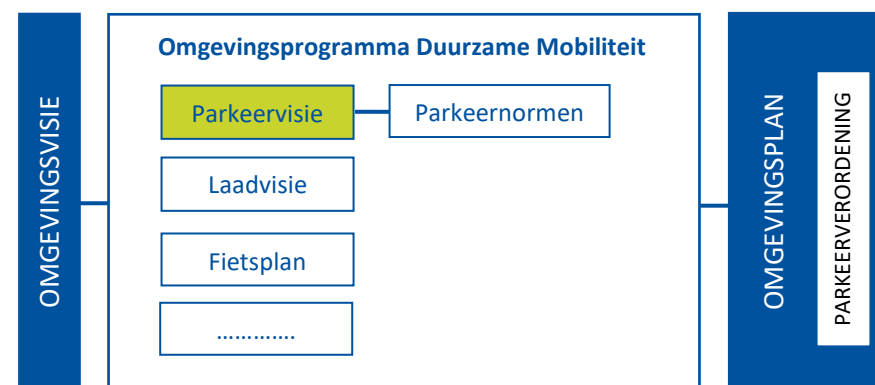
In november 2021 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Pijnacker-Nootdorp 2050 vastgesteld. De Omgevingsvisie schetst het toekomstbeeld van Pijnacker-Nootdorp en wordt de komende jaren uitgewerkt in Omgevingsprogramma's. Ook op het gebied van mobiliteit komt er een

programma: het Omgevingsprogramma Duurzame Mobiliteit. Alle mobiliteitsonderwerpen krijgen hierin een plek. Van fietspaden tot verkeersveiligheid en van deelmobiliteit tot parkeren. Dit betekent dat ook de voorliggende parkeervisie in de toekomst wordt opgenomen in het Omgevingsprogramma Duurzame Mobiliteit.

Uitwerking

De parkeervisie is de basis voor de uitgangspunten rond parkeren bij nieuwe ontwikkelingen. De visie wordt uitgewerkt in een nieuwe Nota Parkeernormen die de huidige Nota Parkeernormen 2021 vervangt. De Nota bevat parkeernormen voor onder meer: wonen, werken, winkelen, horeca, gezondheidszorg en onderwijs. Een belangrijke toevoeging in de nieuwe Nota is dat er ook fietsparkeernormen worden opgenomen.

Deze visie en de Nota parkeernormen worden in de toekomst opgenomen in het Omgevingsprogramma Duurzame Mobiliteit. Regels en normen die volgen uit het Omgevingsprogramma worden vervolgens opgenomen in het Omgevingsplan. In het geval van bijvoorbeeld parkeernormen kan er in het Omgevingsplan een dynamische verwijzing worden opgenomen naar de parkeernormen in het Omgevingsprogramma.



1.3 Proces tot een nieuwe parkeervisie

De parkeervisie is met de hieronder gevisualiseerde stappen tot stand gekomen (afbeelding 1). Er is gestart met een inventarisatie van de huidige situatie, de beleidskaders en de trends en ontwikkelingen. Deze drie delen samen vormen de basis voor de visie op parkeren. Vervolgens is deze visie uitgewerkt voor verschillende deelgebieden, waarna het geheel is opgenomen in een concept parkeervisie. De volgende stap is het vaststellen van de visie, gevolgd door de verdere uitwerking in onder meer een nieuwe Nota Parkeernormen.

Participatie

Om tot een gedragen parkeervisie te komen hebben inwoners, ondernemers, corporaties en ontwikkelaars gedurende het proces kunnen meedenken. Inwoners en ondernemers hebben via enquêtes input kunnen leveren op de huidige situatie en hoe we hier in de toekomst mee om zouden moeten gaan. Aan de enquêtes hebben 490 inwoners en 17 bedrijven meegedaan. In aanvulling op de enquêtes is een parkeerpanel samengesteld. Met inwoners uit verschillende buurten en wijken is gesproken over de huidige parkeersituatie en mogelijke oplossingsrichtingen voor de parkeervisie. Als laatste onderdeel van de participatie zijn gesprekken gevoerd met ondernemers van de bedrijventerreinen, ontwikkelaars en woningbouwcorporaties. De inbreng van betrokkenen is van grote waarde geweest voor de totstandkoming van deze parkeervisie. De opbrengsten van het participatieproces zijn onder andere gebruikt in hoofdstuk 2 en zijn terug te vinden in bijlage 1.

1.4 Leeswijzer

De basis voor de parkeervisie is de beschouwing van de huidige situatie. Hoe is de gemeente gesitueerd en wat heeft dit voor invloed op de mobiliteits- en parkeersituatie en hoe vertaalt dit zich naar verschillende gebieden, zoals de centra, woonwijken en bedrijventerreinen. De huidige situatie van het auto- en fietsparkeren is beschreven in hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 beschrijft de trends en ontwikkelingen die op Pijnacker-Nootdorp afkomen, aangevuld met de gemeentelijke ambities op het vlak van mobiliteit, leefomgeving, duurzaamheid en economie. Hoofdstuk 4 beschrijft de relevante beleidskaders. Op basis van deze hoofdstukken staat in hoofdstuk 5 de visie en strategie voor parkeren. Hoe dit per gebied uitpakt in gebiedsgewijze doelstellingen en maatregelen is verwoord in hoofdstuk 6. Het afsluitende hoofdstuk 7 van deze parkeervisie geeft een doorkijk naar de verdere uitwerking in onder andere de nog op te stellen Nota Parkeernormen.



Afbeelding 1: proces totstandkoming parkeervisie

2. De huidige situatie

Startpunt voor de parkeervisie is de huidige situatie. In dit hoofdstuk staat beschreven wat de stand van zaken is rondom het fiets- en autoparkeren in Pijnacker-Nootdorp.

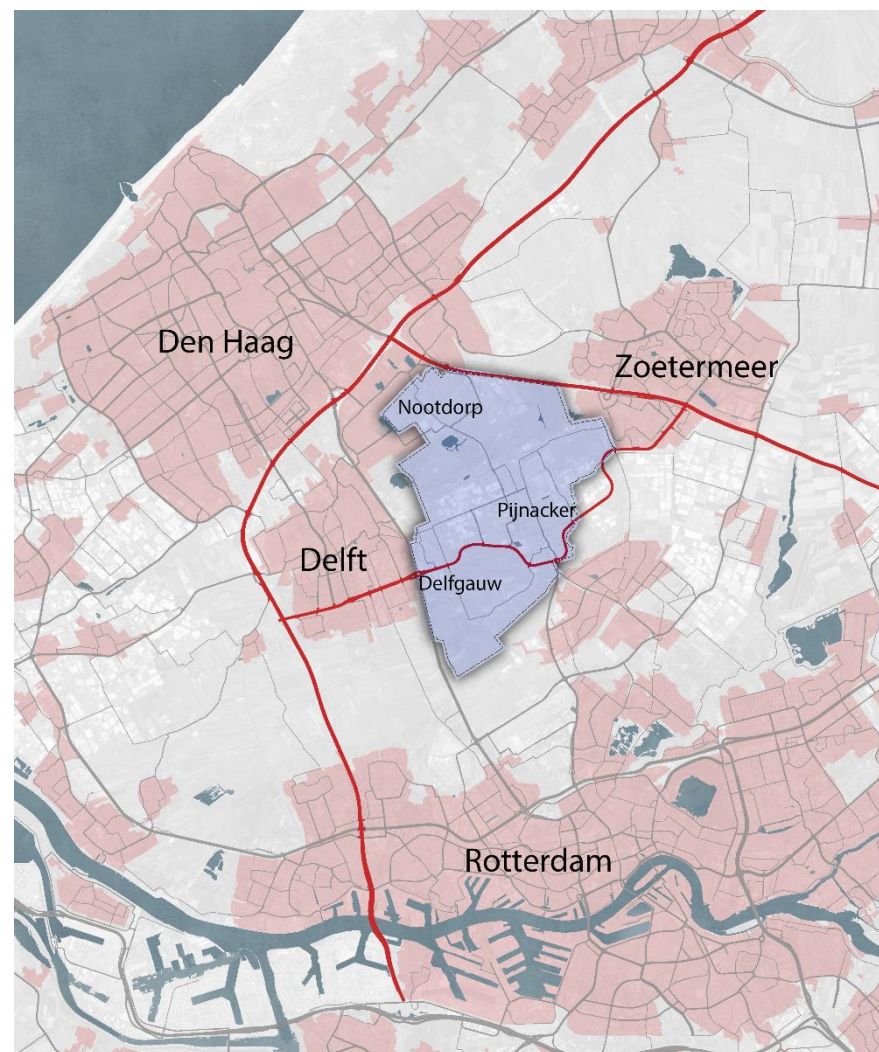
2.1 Een gemeente in transitie tussen de grote steden

Pijnacker-Nootdorp is een landelijke gemeente tussen grote steden zoals Delft, Den Haag en Rotterdam. De meeste woningen in onze gemeente staan in de drie kernen, Pijnacker, Nootdorp en Delfgauw. Deze kernen zijn onderling verbonden door een netwerk van wegen en fietspaden. Belangrijke autoverbindingen met de grote steden zijn de A12, A13 en de N470. De gemeente is daarmee van oudsher goed bereikbaar met de auto. Investerings in de fietsinfrastructuur en het openbaar vervoer hebben ervoor gezorgd dat de bereikbaarheid per fiets en het OV ook goed te noemen is. Zo rijdt metrolijn E om de 10 minuten naar Den Haag en Rotterdam en is er een snelle R-netbusverbinding via Pijnacker naar Delft en Zoetermeer. Daarnaast is Nootdorp via tramlijn 15 rechtstreeks verbonden met Den Haag, waardoor er een efficiënte verbinding tussen beide locaties ontstaat.

2.2 Parkeersituatie per gebied

Voor de parkeervisie is de gemeente opgedeeld in deelgebieden. Ieder deelgebied heeft een eigen parkeersituatie en parkeeropgave. De inzet vanuit de parkeervisie verschilt per gebied. De deelgebieden zijn:

- Centra
- Woonwijken
- Bedrijventerreinen
- Nieuwbouw
- Buitengebieden (inclusief glastuinbouwgebieden)
- P+R locaties



Afbeelding 2: Ligging Pijnacker-Nootdorp



2.3. Centra

In het centrumgebied parkeren verschillende groepen, zoals bewoners, winkelend publiek, bezoekers, werknemers en ondernemers. Bezoekers van de centra in Pijnacker en Nootdorp parkeren voornamelijk in parkeergarages. Voor bezoekers van Delfgauw is een parkeerterrein beschikbaar.

Beoordeling parkeren

De centrumgebieden zijn goed bereikbaar met de auto. Dit wordt door het parkeerpanel als een pluspunt gezien. Ondernemers waarderen de parkeergarages vanwege hun bijdrage aan de kwaliteit van de centra. Het fietsparkeren is nog wel een verbeterpunt, voornamelijk voor fietsen met een afwijkende maat en de scootmobiel. Respondenten geven in de

enquête aan dat diefstal een probleem is en dat er geen (bewaakte) fietsenstallingen zijn op de juiste plaatsen. Daarnaast is er behoefte aan meer stallingsruimte voor fietsen met afwijkende maten.

Huidige inzet parkeerbeleid

Om het direct omliggende gebied van de centra te beschermen tegen een overloop van parkerende bezoekers en werknemers, is op een select aantal locaties parkeerregulering ingevoerd. In de Oranjewijk in Nootdorp en bij het Emmapark in Pijnacker zijn vergunninghoudersgebieden ingesteld. Daarnaast zijn in de drie kernen blauwe zones aangewezen, waar bezoekers maximaal één uur mogen parkeren. Hiermee wordt beoogd bezoekers die langer willen parkeren, gebruik te laten maken van de parkeergarages.

2.4. Woonwijken

In de oudere woonwijken zoals Koningshof en Klapwijk is het parkeren voornamelijk op straat geregeld met haaks- en langsparkeren. In de nieuwere wijken zoals Ackerswoude en Keijzershof parkeert men vaker op eigen terrein en zijn er meer geclusterde parkeervoorzieningen. Bezoekers parkeren voornamelijk op straat. Voorzieningen in woonwijken, zoals scholen, supermarkten en sporthallen, hebben hun eigen parkeergelegenheid.

Beoordeling parkeren

In 2022 is in de gemeente een nachtelijk parkeerdrukonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Dit onderzoek geeft een goed beeld van de parkeerdruk in de woonwijken. Deze is op buurtniveau in alle gevallen 90% of lager.

Ook het gebruik van de parkeerplaatsen op eigen terrein is gemeten. De cijfers laten zien dat deze particuliere parkeermogelijkheden op sommige plekken voor een beperkt deel worden benut. 86% van de respondenten kan op eigen terrein of in de buurt van de woning parkeren. Bijna 8% geeft aan meerdere rondjes te moeten rijden voor een parkeerplaats. Klachten en meldingen uit woongebieden die bij de gemeente binnenkomen gaan met name over foutparkeren, het gebrek aan parkeerplaatsen, slordig parkeren, krappe parkeerplaatsen en hinder van geparkeerde bestelbussen. Hierbij is foutparkeren de meest voorkomende klacht.

Huidige inzet parkeerbeleid

Bij de aanleg van de woonwijken is de parkeerruimte afgestemd op het verwachte autobezit van de toekomstige bewoners. Er is daarmee een vraagvolgend¹ parkeerbeleid gevolgd. Door de jaren heen is het autobezit echter toegenomen, waardoor er niet altijd meer een plek voor de deur te vinden is. Over het algemeen zijn er nog wel parkeerplaatsen beschikbaar binnen een acceptabele loopafstand van 250 meter². Bewoners die dichterbij willen parkeren, worden aangemoedigd om hierover met elkaar in gesprek te gaan.

¹ Zie begrippenlijst



Bestelbussen tot een lengte van 6.00 meter en een hoogte van 2.30 meter zijn op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) toegestaan in de woonwijken. Bewoners ervaren hier soms overlast. Ook in die gevallen moedigen wij bewoners aan om samen naar een oplossing te zoeken. Slordig en foutparkeren is ongewenst, omdat dit ten koste gaat van de parkeerruimte. We zetten handhaving zo goed mogelijk in om deze situaties tegen te gaan.

² Bij de nota parkeernormen 2021 door de gemeente vastgesteld als acceptabele loopafstand



2.5 Bedrijventerreinen

De zes bedrijventerreinen (Boezem Oost, Boezem West, Oostambacht, Heron, Ruyven en Delfpark) liggen aan de randen van de kernen. Hier zijn vooral lokaal georiënteerde en kleinere regionaal opererende bedrijven gevestigd, maar ook landelijk en internationaal opererende bedrijven zijn hier te vinden. De terreinen zijn goed bereikbaar met de auto, mede dankzij de nabijheid van landelijke en regionale infrastructuur, zoals de A12, A13 en de N470. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer, eventueel gecombineerd met de fiets, is redelijk tot goed te noemen. De bedrijventerreinen zijn door het netwerk aan fietspaden ook met de fiets goed bereikbaar. Over het algemeen wordt op eigen terrein geparkeerd; fietsstallingsplaatsen en parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn beperkt aanwezig.

Beoordeling parkeren

Ondernemers van de bedrijventerreinen melden dat parkeerproblemen voornamelijk door de bedrijfsvoering van medeondernemers wordt veroorzaakt. Bedrijfsvoertuigen worden in de openbare ruimte geparkeerd in plaats van op eigen terrein. Dit zorgt voor een verhoging van de parkeerdruk en overlast voor andere ondernemers. Daarnaast wordt parkeeroverlast ervaren van auto's die als handelswaar in de openbare ruimte worden geparkeerd. Ook wordt een tekort aan parkeerruimte en laad- en losruimte voor vrachtwagens ervaren.

Huidige inzet parkeerbeleid

Bij de inrichting van de bedrijventerreinen is het uitgangspunt dat de ondernemingen het parkeren op eigen terrein oplossen. Dit betekent dat er weinig tot geen parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn. Binnen de beschikbare handhavingcapaciteit wordt dat zo goed mogelijk gehandhaafd.

2.6 Buitengebieden (inclusief glastuinbouw)

In de buitengebieden van Pijnacker-Nootdorp zien we een aantal buurtschappen, woonlinten en kleine clusterings van woningen. Openbaar parkeren is hier beperkt aanwezig. Bewoners parkeren de auto en fiets voornamelijk op eigen terrein. In natuur-en recreatiegebieden zijn bij de ingangen parkeerplekken en fietsenrekken aangelegd voor bezoekers.

Beoordeling parkeren

De parkeersituatie voor zowel de auto als de fiets is in deze gebieden goed te noemen. Er is doorgaans voldoende parkeerruimte. Op zonnige dagen is het hier vaak drukker, maar ook dan is er genoeg parkeerruimte beschikbaar.

Huidig inzet parkeerbeleid

Er is geen specifieke aanpak, omdat het parkeren voornamelijk op eigen terrein plaatsvindt. Bij nieuwe ontwikkelingen is de eis dat op eigen terrein voldoende parkeerplekken worden gerealiseerd.





2.7 P+R-parkeren

De gemeente beschikt over P+R-terreinen bij de drie metrostations Pijnacker-Zuid, Pijnacker-Centrum en Nootdorp. Alle metrostations bieden ruimte voor fietsparkeren, waarbij Pijnacker-Centrum en Nootdorp over bewaakte fietsenstallingen beschikken.

Beoordeling parkeren

De P+R-terreinen Pijnacker-Zuid en Nootdorp zijn op bepaalde momenten overbezet. Het P+R-terrein bij Pijnacker-Centrum wordt goed gebruikt, en heeft nog voldoende capaciteit. Bij alle metrostations zijn er voldoende mogelijkheden om de fiets te stallen.

Huidige inzet parkeerbeleid

We beheren de huidige P+R-voorzieningen en fietsenstallingen bij de metrostations. Bij metrostation Pijnacker-Zuid integreren we de P+R-plekken met de parkeerplekken voor de bewoners van de nieuwe woningen in Wijck. Dit zorgt voor dubbelgebruik en een efficiënt gebruik van schaarse ruimte.

3. Trends en ontwikkelingen

In Pijnacker-Nootdorp spelen nu en de komende jaren een aantal ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, de leefomgeving en woningbouw die van invloed zijn op parkeren.

3.1 Autobezit en autogebruik

Het autobezit en -gebruik neemt de komende jaren naar verwachting toe. Dit komt door bevolkingsgroei, ontwikkelingen in het aantal huishoudens en de samenstelling daarvan. Door de huidige situatie op de woningmarkt blijven kinderen langer thuis wonen, waardoor het autobezit per huishouden toeneemt. Ouderen blijven langer zelfstandig wonen en blijven hun eigen auto gebruiken. Met de geplande groei van de gemeente neemt het aantal auto's verder toe. Hierdoor blijft de auto een belangrijke rol spelen in de mobiliteitsbehoefte van inwoners en de inrichting van de ruimte.

3.2 Woningbouwopgave

Er is een groot tekort aan woningen. Tot 2030 moeten er in Zuid-Holland 250.000 extra woningen worden bijgebouwd. Daarvan wordt een deel, maximaal 3.000 tot 4.000 woningen³, in onze gemeente gebouwd. Dit doen we in vier transformatiegebieden en de verschillende inbreidingslocaties in de woonkernen. De uitdaging daarbij om de nieuwe woongebieden goed bereikbaar te maken en de bereikbaarheid van de overige woon- en werkgebieden in de gemeente te behouden. Daarnaast moet minimaal 30% van de te bouwen woningen in de sociale huurcategorie vallen. De betaalbaarheid van deze woningen staat onder druk. Parkeren is daarin een relevante factor. De corporaties geven aan dat de parkeereis voor de sociale woningen de realisatie van sociale woningen belemmert. Dit vraagt om het vinden van een balans tussen de mobiliteitsbehoefte van de bewoners van

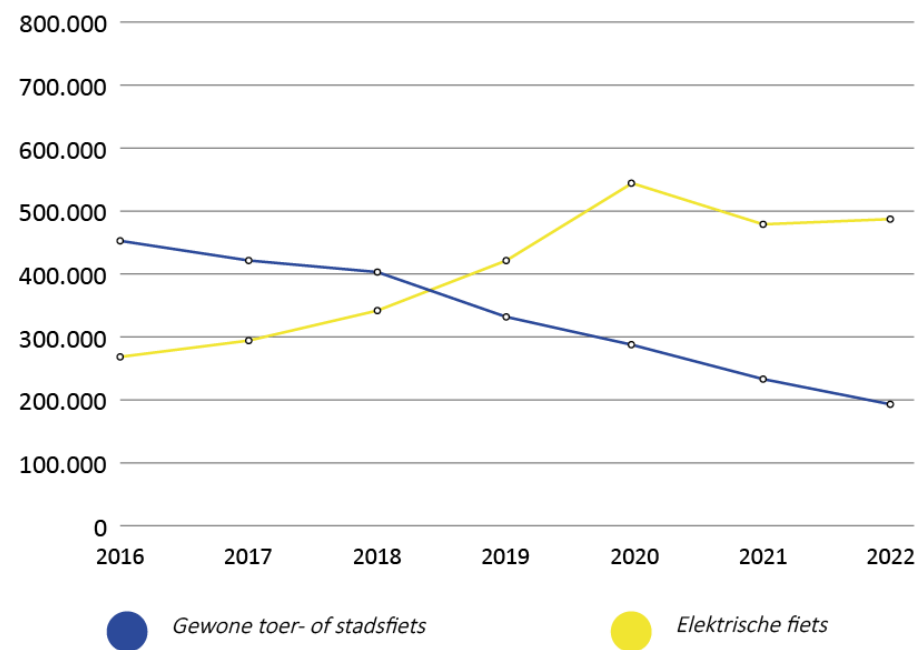
³ Ambitie in de Omgevingsvisie

⁴ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023

de sociale huurwoningen en de wens van de corporaties voor lagere parkeernormen in dit segment.

3.3 Toename van elektrisch fietsen

Sinds 2018 worden er meer elektrische fietsen dan gewone fietsen verkocht (figuur 1⁴). Met een elektrische fiets is een afstand van 15 km voor woon-werkverkeer goed te overbruggen. Hiermee zijn steden als Delft, Rotterdam en Den Haag bereikbaar geworden met de fiets. De (elektrische) fiets is daarmee een kansrijk alternatief voor de auto. De verwachting is dat deze trend ook de komende jaren zal doorzetten. Het fietsparkeren moet daarmee goed moet worden gefaciliteerd.



Figuur 1: landelijke verkoopcijfers van elektrische fietsen vs gewone tour- of stadsfietsen

3.4 Frequenter rijden van de E-metrolijn

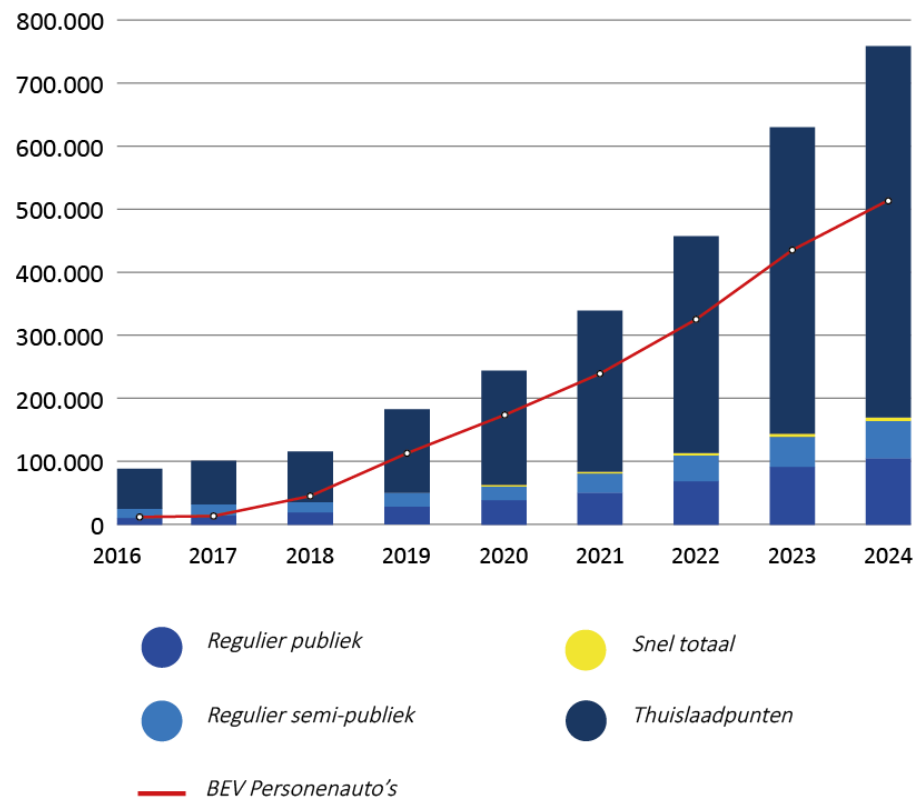
Met de E-lijn heeft de gemeente een snelle openbaar vervoerverbinding naar Den Haag en Rotterdam. Vanaf 2030 zal de metro iedere vijf minuten naar Den Haag en Rotterdam rijden. De E-lijn biedt daarmee een goed en snel alternatief voor de auto.

3.5 Opkomst van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is nog betrekkelijk nieuw, maar de verwachting is dat het aanbod aan deelvervoer de komende jaren stijgt. De deelauto wordt gezien als een kansrijk alternatief voor incidentele ritten, waar nu vaak nog de eigen (tweede) auto voor wordt gebruikt. Ook kunnen autoritten vervangen worden door het openbaar vervoer te combineren met een vorm van deelvervoer, zoals de deelfiets of deelscooter. Deelmobiliteit neemt minder ruimte in dan eigen autobezit en vervangt in de regel tussen de vier en elf particuliere auto's⁵. Deelmobiliteit kan daarmee bijdragen aan de mobiliteitsbehoefte en ruimte vrijmaken voor andere functies in de openbare ruimte, zoals woningbouw of groen.

3.6 Toename elektrisch rijden

Steeds meer auto's zijn elektrisch. Dit wordt geregeld door Europese wetgeving. Vanaf 2035 mogen er in de Europese Unie moeten nieuwe auto's uitstootvrij zijn. Door deze regelgeving zal ook de vraag naar openbare laadplekken toenemen (figuur 2⁶). Deze laadplekken moeten in de openbare ruimte worden gerealiseerd.



Figuur 2: trend behoefte aan laadplekken vs verkoop elektrische personenauto's (rode lijn)

⁵ (Deelmobiliteit Is Hét Middel Voor Minder Autobezit in de Stad | Goudappel)

⁶ (Elektrisch Vervoer - Personenauto's - Nederland,)

4. Relevante beleidskaders

De ambities die relevant zijn voor parkeren op het vlak van leefomgeving, mobiliteit, duurzaamheid en economie staan beschreven in de volgende vastgestelde visie- en beleidsdocumenten.

4.1 Lokaal beleid

In deze paragraaf staat het beleid centraal dat door en voor Pijnacker-Nootdorp is vastgesteld. Dit beleid wordt altijd door de gemeenteraad vastgesteld.

4.1.1 Omgevingsvisie Pijnacker-Nootdorp 2050

De Omgevingsvisie schetst een toekomst waarin de gemeente lokaal en regionaal goed bereikbaar is en waarin meer gebruik wordt gemaakt van duurzame vervoerswijzen: lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Wanneer goede alternatieven voor handen zijn, is de auto niet altijd de meest logische keuze. Door meer te fietsen en te reizen met het openbaar vervoer, neemt het autobezit per inwoner af. Hierdoor zijn op termijn minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig, waardoor deze ruimte anders kan worden ingericht. De Omgevingsvisie schetst daarmee ook het perspectief van een aantrekkelijke, groene (openbare) ruimte, waarbij de kwaliteit van bestaande en nieuwe woonwijken wordt versterkt. Dit betekent minder verharding en meer groen.

4.1.2. Visie op duurzame mobiliteit 2040

De visie richt zich net als de Omgevingsvisie op het optimaliseren van de bereikbaarheid van de gemeente met een focus op duurzame vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. In deze visie is ook de strategie voor parkeren uitgewerkt zoals in het kader hieronder beschreven.

Strategische lijnen uit de visie op duurzame mobiliteit relevant voor het parkeerbeleid

- Parkeerplek voor de deur is geen vanzelfsprekendheid;
- Beter benutten bestaande parkeercapaciteit;
- Voorkeur voor autoparkeren op eigen terrein of huren of kopen van een parkeerplek in de garage;
- Parkeerregulering is een optie om tot beter benutting van de beschikbare parkeercapaciteit te komen;
- Gemeente stimuleert de deel- en elektrische auto en (elektrische) fietsen en geeft hieraan prioriteit bij het parkeren in de openbare ruimte;

4.1.3 Fietsplan Pijnacker-Nootdorp 2030

Fietsen draagt bij aan het bereikbaar houden van de gemeente. Als alternatief voor de auto biedt de fiets kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Nieuwe wijken moeten zo fiets (en wandel) vriendelijk mogelijk worden ingericht. Het STOMP-principe⁷ (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenauto) is leidend voor de ontwerpgegevens in de nieuwe woongebieden. Met de aanleg van regionale fietspaden kunnen ook langere afstanden makkelijk met de fiets worden overbrugd.

Strategische lijnen van het Fietsplan relevant voor het parkeerbeleid

- De fiets is voor korte afstanden binnen de gemeente het meest gebruikte vervoersmiddel in 2030;
- Om de keten voor de fiets compleet te maken zijn er voldoende fietsparkeervoorzieningen nodig;
- In de nieuwe woongebieden is lopen en fietsen gemakkelijk en vanzelfsprekend. Het gebruik van de auto blijft daarbij goed mogelijk.

⁷ Zie begrippenlijst

4.1.4 Laadvisie Pijnacker-Nootdorp 2030 'Opgeladen naar 2030'

De laadvisie zet in op het tijdig realiseren van voldoende laadinfrastructuur. Dit is noodzakelijk om de gewenste transitie naar duurzaam, elektrisch vervoer te faciliteren.

Strategische lijnen van de laadvisie relevant voor het parkeerbeleid

- Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de groei van elektrisch vervoer;
- Laden gebeurt zo veel mogelijk op eigen terrein;
- Openbare laadinfrastructuur wordt verspreid over de gemeente aangelegd op bestaande parkeerplaatsen;
- Op laadplaatsen mogen alleen elektrische voertuigen staan gedurende het opladen;
- De plaatsing van laadinfrastructuur gebeurt naast vraaggestuurd ook strategisch en data gestuurd.

4.1.5 Woonvisie Pijnacker-Nootdorp 2030

De gemeente wil tot aan 2050 maximaal 3.000 tot 4.000 nieuwe woningen bouwen. Deze woningen zijn om aan de woningbehoefte van de eigen inwoners te voldoen. Een bescheiden deel van de woningen is daarnaast bestemd voor de regionale vraag.

4.2 Regionaal beleid

Niet alleen de gemeente stelt beleid vast dat invloed heeft op de Parkeervisie. Ook in regionale samenwerkingsverbanden en door de provincie Zuid-Holland wordt beleid opgesteld dat van toepassing en invloed is op de Parkeervisie.

4.2.1 Strategische Agenda MRDH 2023-2026

De hoofddoelen van de Strategische Agenda zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van de en het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Strategische lijnen van de Strategische Agenda relevant voor het parkeerbeleid

- Inzet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit;
- Verbeterd openbaar vervoer maak reizen hiermee makkelijker en aantrekkelijker;
- Openbaar vervoer dat is afgestemd op lopen en fietsen en past in de buitenruimte.

4.2.2 Omgevingsvisie Zuid-Holland

De provincie zet zich in voor een goed bereikbaar Zuid-Holland omdat dit belangrijk is voor de leefbaarheid, welzijn en economische ontwikkeling van de provincie.

Strategische lijnen van de Omgevingsvisie Zuid-Holland relevant voor het parkeerbeleid

- Optimale benutting van lopen, fietsen, openbaar vervoer en de auto;
- Optimalisatie van woningbouwplannen door minder parkeerplaatsen in stationsomgevingen en bij sociale woningen, door de parkeernormen in overeenstemming te brengen met de werkelijke situatie.
- Minder parkeerplaatsen in grote buitenstedelijke bouwlocaties ('3 ha locaties'), onder meer om het autogebruik tegen te gaan en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.

5. Visie en strategie

De centrale vraag is: hoe zorgen we voor een parkeerbeleid dat de behoefte aan mobiliteit faciliteert, maar dat ook bijdraagt aan de ambities op het gebied van wonen, leefbaarheid en groen en inspeelt op de gesignaleerde trends en ontwikkelingen. Om de juiste keuzes te maken is een integrale koers nodig met een bij Pijnacker-Nootdorp passende strategie. De koers en strategie staan verwoord in dit hoofdstuk.

5.1 Visie op mobiliteit en parkeren

De kapstok voor de parkeervisie is de Omgevingsvisie (zie ook 4.1.1). Daarin is opgenomen dat Pijnacker-Nootdorp lokaal en regionaal goed bereikbaar is. Dit doen we door in te zetten op duurzame vervoersvormen: lopen, fietsen en openbaar vervoer. Deze vormen van vervoer dragen bij aan andere ambities van de gemeente. Ze creëren ruimte voor groen en een aantrekkelijke openbare ruimte, brengen mensen in beweging, zijn goed voor de gezondheid en luchtkwaliteit, en versterken sociale cohesie. Door goede alternatieven is de auto niet altijd de meest logische keuze. Zo werken we aan de transitie van het mobiliteitssysteem met blijvende bereikbaarheid dat in grote mate bijdraagt aan de unieke ervaring van wonen in het groen, waar de stedelijke voorzieningen dichtbij zijn. Vanuit deze visie volgen drie basisprincipes voor onze visie op parkeren.

DE BASISPRINCIPES VAN DE PARKEERVISIE

①

Goede bereikbaarheid

Pijnacker – Nootdorp is nu en in de toekomst (lokaal en regionaal) goed bereikbaar. Er is een passend aanbod van parkeervoorzieningen die beschikbaar is op acceptabele afstand en die betaalbaar is en blijft.

②

Transitie van het mobiliteitssysteem

We werken aan een mobiliteitstransitie. Met inzet op het STOMP ordeningsprincipe geven we prioriteit aan duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en openbaar vervoer). De auto en automobilititeit blijven hierbij van belang, maar door lopen, fietsen en het openbaar vervoer goed te accommoderen, wordt de keuze voor de auto minder vanzelfsprekend.

③

Balans tussen parkeren en andere ruimtevragers

De ruimte voor parkeren, wonen, groen, klimaat, leefbaarheid en sociale cohesie is evenwichtig verdeeld. Waar mogelijk wordt parkeerruimte dubbel benut. Parkeren draagt bij aan duurzame, betaalbare woningbouw.

5.1.1 Principe 1: Goede bereikbaarheid

Er is een passend aanbod van parkeervoorzieningen

Pijnacker-Nootdorp is en blijft goed bereikbaar met alle vervoerswijzen. Voor de fiets en de auto zijn er voldoende stallings- en parkeermogelijkheden. Bij de centra en OV-haltes zijn goede stallingsmogelijkheden voor de fiets, zodat deze voorzieningen snel, makkelijk en veilig te bereiken zijn. De fiets kan altijd dicht bij de bestemming worden geparkeerd. In de woonwijken zijn er voor de auto voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen. We accepteren een parkeerdruk van 90% in de woonwijken. Een maximale bezettingsgraad van 90% wordt veelal gehanteerd omdat deze een optimale balans biedt tussen efficiënt gebruik van de parkeercapaciteit en het minimaliseren van zoekverkeer. Bij een bezettingsgraad van 90% blijven doorgaans enkele parkeerplaatsen beschikbaar, wat voorkomt dat automobilisten langdurig moeten zoeken. Dit draagt bij aan een betere doorstroming van het verkeer en vermindert congestie. Daarnaast biedt deze norm voldoende flexibiliteit om schommelingen in de parkeervraag, zoals tijdens piekmomenten, op te vangen. De beschikbare parkeerplaatsen worden hiermee efficiënt gebruikt en de ruimte voor parkeren, wonen, groen, klimaat en leefbaarheid en ontmoeten is evenwichtig verdeeld. Ondernemers kunnen klanten en bezoekers blijven verwelkomen die met de auto naar Pijnacker-Nootdorp komen. De P+R voorzieningen bij OV-locaties zijn op orde.

Parkeervoorzieningen zijn beschikbaar op acceptabele afstand

Herkomst- en bestemmingslocaties blijven goed bereikbaar met de auto, maar een parkeerplek voor de deur is geen vanzelfsprekendheid. Door de programmering van 10% reservecapaciteit, kan het voorkomen dat de auto iets verder van de bestemming af wordt geparkeerd. Een afstand tot 250 meter vinden we daarbij acceptabel. Daarmee wordt parkeerruimte optimaal benut. Voor plekken die minder frequent worden bezocht voor bijvoorbeeld werk, bezoek of ontspanning zijn langere loopafstanden acceptabel. Minder mobiele inwoners kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart en daarmee op korte afstand van de bestemming parkeren.

Parkeren is betaalbaar

Parkeren voor bewoners en bezoekers van de gemeente is betaalbaar. Voor de fiets zijn stallingsmogelijkheden altijd gratis. Voor de auto zijn alleen in de dorpscentra plekken met betaald parkeren en daar ook alleen na een bepaalde periode. Zones met een parkeervergunning of een blauwe zone brengen voor bewoners kosten met zich mee.

5.1.2 Principe 2: Transitie van het mobiliteitssysteem

De gemeente gaat bij de doorontwikkeling van het mobiliteitssysteem uit van het STOMP-principe. Dit betekent dat de prioriteit bij de inrichting van de openbare ruimte (in volgorde) ligt bij Stappen, Trappen (fiets), Openbaar Vervoer, andere Mobiliteitsoplossingen (zoals deelvervoer) en de Privéauto. Dit betekent niet dat de auto uit het straatbeeld verdwijnt maar dat alternatieven zoals de fiets, lopen en het openbaar vervoer voldoende aanwezig en makkelijk te gebruiken zijn. Aantrekkelijke looproutes, comfortabele fietspaden, goede fietsvoorzieningen bij openbaar vervoerhaltes en de beschikbaarheid van deelmobiliteit dragen bij aan verandering van het gedragspatroon van mensen. Dit zorgt ervoor dat de auto niet altijd meer de eerste en meest logische vervoerskeuze is.

5.1.3 Principe 3: Balans tussen parkeren en andere ruimtevragers

Parkeren is een integraal onderdeel van een duurzame leefomgeving. De ruimte voor parkeren, wonen, groen, klimaat, leefbaarheid en sociale cohesie is evenwichtig verdeeld. Afhankelijk van het gebiedstype en de omgeving moet de afweging gemaakt worden hoeveel ruimte nodig is voor parkeren en welk deel van de openbare ruimte benut kan worden voor andere doelstellingen.

Elektrisch laden en deelmobiliteit krijgen de ruimte

De gemeente stimuleert deelmobiliteit en elektrisch rijden en geeft aan deze modaliteiten prioriteit bij het parkeren in de openbare ruimte. Dit betekent dat een parkeerplek ten koste mag gaan van deelmobiliteit of een laadplek. De verwachting is dat ongeveer 10% van de parkeerplekken de komende vijf tot tien jaar als laadplek ingericht zal worden.

Laadinfrastructuur mag geen belemmering vormen voor de groei van elektrisch vervoer. Parkeerdruk is daarom geen reden om af te zien van de plaatsing van laadpalen.

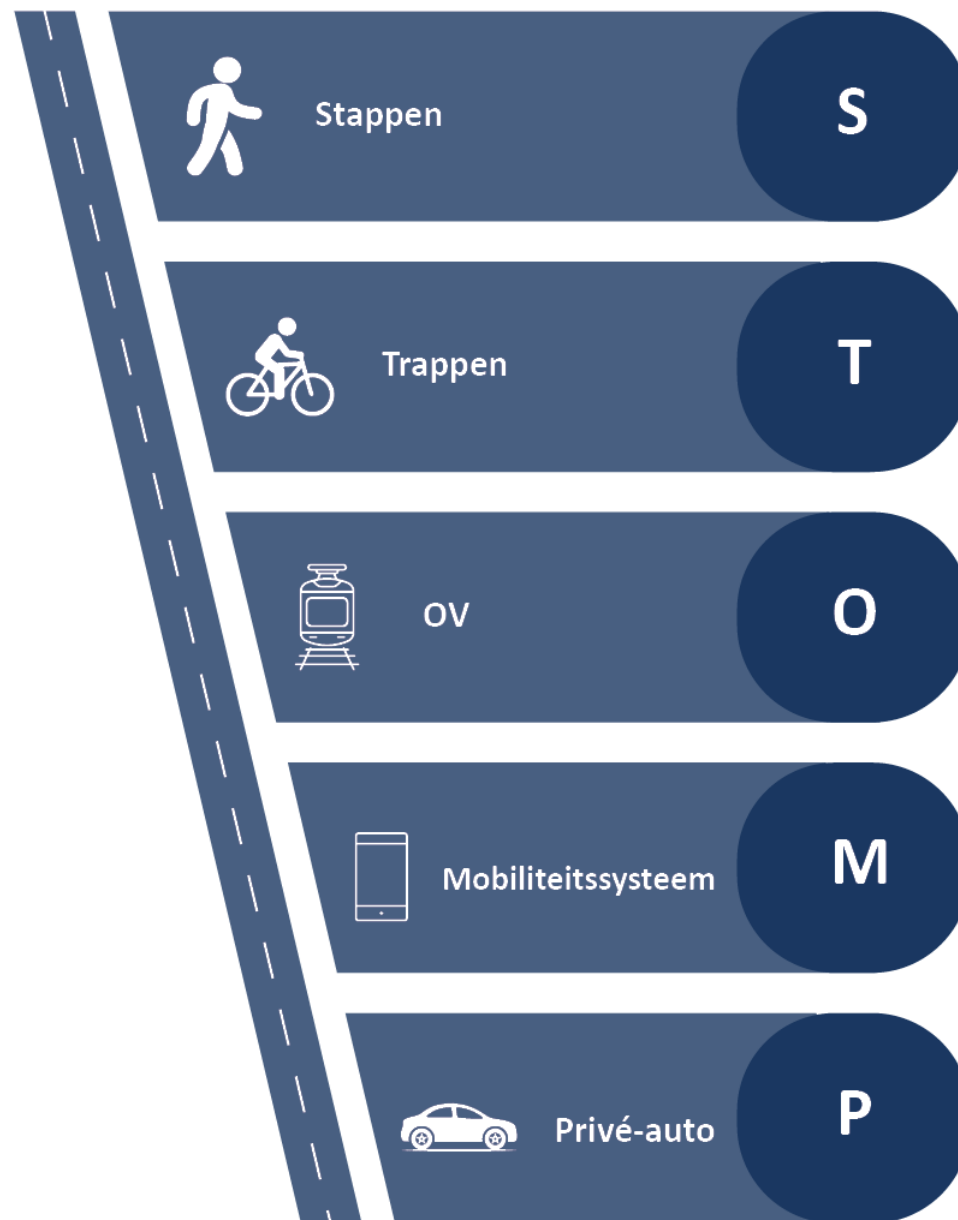
Dubbele benutting van parkeerruimte

De ruimte die nodig is voor parkeren kan ook worden gebruikt voor een bijdrage aan andere (gemeentelijke) doelstelling. Denk hierbij aan doelstellingen op het gebied van klimaat of energie. Door het plaatsen van bijvoorbeeld zonnepanelen op overdekte stallingen of het gebruik van waterdoorlatende verharding krijgt parkeerruimte meerwaarde voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Parkeren en nieuwe woningbouwontwikkelingen

Vooraf bij nieuwe ontwikkelingen - tot aan 2050 worden 3.000 tot 4.000 nieuwe woningen gebouwd in de gemeente - is een nauwkeurige afweging in het ruimtegebruik van belang. Ook door de woningbouwopgave, met een grote behoefte aan betaalbare woningen, staat de betaalbaarheid van ontwikkelingen onder druk.

Nieuwe ontwikkelingen mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in straten en buurten in de omgeving. Wanneer parkeerplaatsen bij nieuwbouw niet op eigen terrein kunnen worden opgelost (met name bij inbreidingslocaties) en er dreigt een waterbedeffect van het parkeren op te treden naar het omliggende gebied, stuurt de gemeente actief op de parkeersituatie. Dit kan bijvoorbeeld het instellen van een parkeerregime betekenen, waardoor de zittende bewoners worden beschermd tegen parkeeroverlast van de nieuwe ontwikkelingen. Het invoeren van een parkeerregime gebeurt alleen als hiervoor voldoende draagvlak is bij de bewoners.



5.3 Strategie parkeren

We zitten in een transitie richting het gebruik van meer duurzame mobiliteit. Met alle onzekerheden die horen bij een transitie en de nog te maken keuzes op de verschillende andere thema's kiest Pijnacker-Nootdorp voor een geleidelijke verandering op het gebied van parkeren, waarbij gebiedsgewijs keuzes worden gemaakt aan de hand van het STOMP-principe.

5.3.1 Omslag naar een meer sturend parkeerbeleid

Het nieuwe parkeerbeleid moet ervoor zorgen dat het aanbod aan parkeervoorzieningen in evenwicht is met de vraag, waarbij er balans is tussen de verschillende belangen: automobilititeit en parkeren, leefbaarheid, groen, sociale cohesie en de woningbouwopgave. Een geleidelijke omslag naar meer sturend parkeerbeleid is noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren.

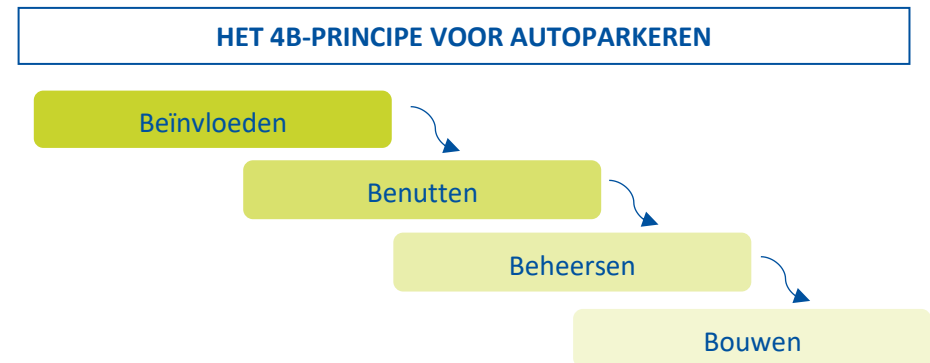
Het 4B-principe voor autoparkeren

De geleidelijke transitie van parkeren en het sturen van de juiste doelgroep naar de juiste parkeerplek wordt uitgewerkt volgens het 4B-principe. Met dit principe worden parkeeroplossingen en maatregelen ingezet in onderstaande volgorde:

- Eerst **beïnvloeden**
- Dan **benutten**
- Waar nodig **beheersen**
- Als laatste **(bij)bouwen**

Eerst wordt onderzocht of beïnvloedingsmaatregelen kunnen bijdragen aan een verminderde focus op de privéauto. Dit kan door alternatieven zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer te promoten en zo het mobiliteitsgedrag te beïnvloeden, ondersteund door gerichte communicatie en gedragsverandering. Vervolgens wordt gekeken naar benuttingsmaatregelen om de bestaande parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. Zo kan extra parkeervraag worden opgevangen door beter gebruik te maken van bestaande parkeergarages en private

parkeerplaatsen. Om de parkeercapaciteit maximaal te benutten, kunnen ook beheersmaatregelen worden toegepast, zoals gereguleerd parkeren waarmee het gebruik van parkeervoorzieningen gericht wordt gestuurd. Maar betaald parkeren door middel van parkeerzones kan altijd pas volgen na het aflopen van de vier B's. Als beheersmaatregelen worden toegepast, wordt vooraf nagegaan welke effecten dit heeft op aangrenzende wijken. Als te voorzien is dat hierdoor de parkeerdruk in aangrenzende wijken te hoog wordt, worden maatregelen om dit te voorkomen gelijktijdig in gang gezet. Hierbij wordt het 4B-principe gevolgd om gepaste maatregelen toe te passen, zodat ongewenste verdrijvingseffecten worden voorkomen. Als laatste optie, wanneer andere maatregelen niet voldoende blijken, wordt gekeken naar het bijbouwen van parkeervoorzieningen. De voorkeur gaat uit naar oplossingen met dubbelgebruik, zoals grasbetontegels, die een groene uitstraling bieden wanneer er niet geparkeerd wordt, maar ook functioneren als parkeerplek wanneer nodig. Deze aanpak ondersteunt zowel de parkeernoodzaak als de ambities voor duurzaam ruimtegebruik. Daarnaast kan het mogelijk zijn dat flexibel bijbouwen wordt toegepast, waarbij parkeerruimte tijdelijk of modulaire wordt toegevoegd op basis van de vraag. Dit maakt het mogelijk om parkeercapaciteit snel en efficiënt uit te breiden zonder permanente aanpassingen, wat zorgt voor flexibele en duurzame ruimtebenutting.



Afbeelding 4: 4B-principe voor autoparkeren

5.3.2 Gebiedsgerichte aanpak

Ieder gebied heeft een eigen parkeersituatie en parkeeropgave. Dit vraagt om een specifieke inzet per gebied. Daarbij zijn er nadrukkelijk verschillen tussen bestaande gebieden en gebieden die de komende periode van functie veranderen en ontwikkeld worden.

Een geleidelijke transitie voor parkeren in bestaande gebieden

We gaan voor een geleidelijke transitie in de omgang met parkeren in bestaande woonwijken en in centrumgebieden. Er wordt stapsgewijs toegewerkt naar een verandering van het mobiliteitspatroon. In woonwijken komt meer ruimte voor deelmobiliteit voor bewoners. Ook in centrumgebieden is er op straat meer ruimte voor deelmobiliteit en komt er (nog) meer aandacht voor (het parkeren van) de fiets.

Nieuwbouwlocaties als vliegwiel voor de mobiliteitstransitie

Bij nieuwe ontwikkelingen maken nieuwe bewoners en werknemers meer gebruik van alternatieve vervoersmiddelen in plaats van de auto. Voor korte afstanden is wandelen of het gebruik van de fiets het meest aantrekkelijk. De geparkeerde fiets is makkelijk, snel en veilig te bereiken. Er is voldoende ruimte voor fietsparkeren, ook door het toepassen van fietsparkeernormen met bijhorende kwaliteitseisen. Hierbij past ook een flexibel toepassingskader (maatwerk) als het gaat over de parkeernorm voor auto's. De nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de doelgroepen, de aandacht voor fiets en voetganger en de toepassing van deelmobiliteit zijn ingrediënten die samen leiden tot een passende parkeernorm met balans tussen aanbod van en vraag naar parkeergelegenheid.



6. Gebiedsgerichte aanpak

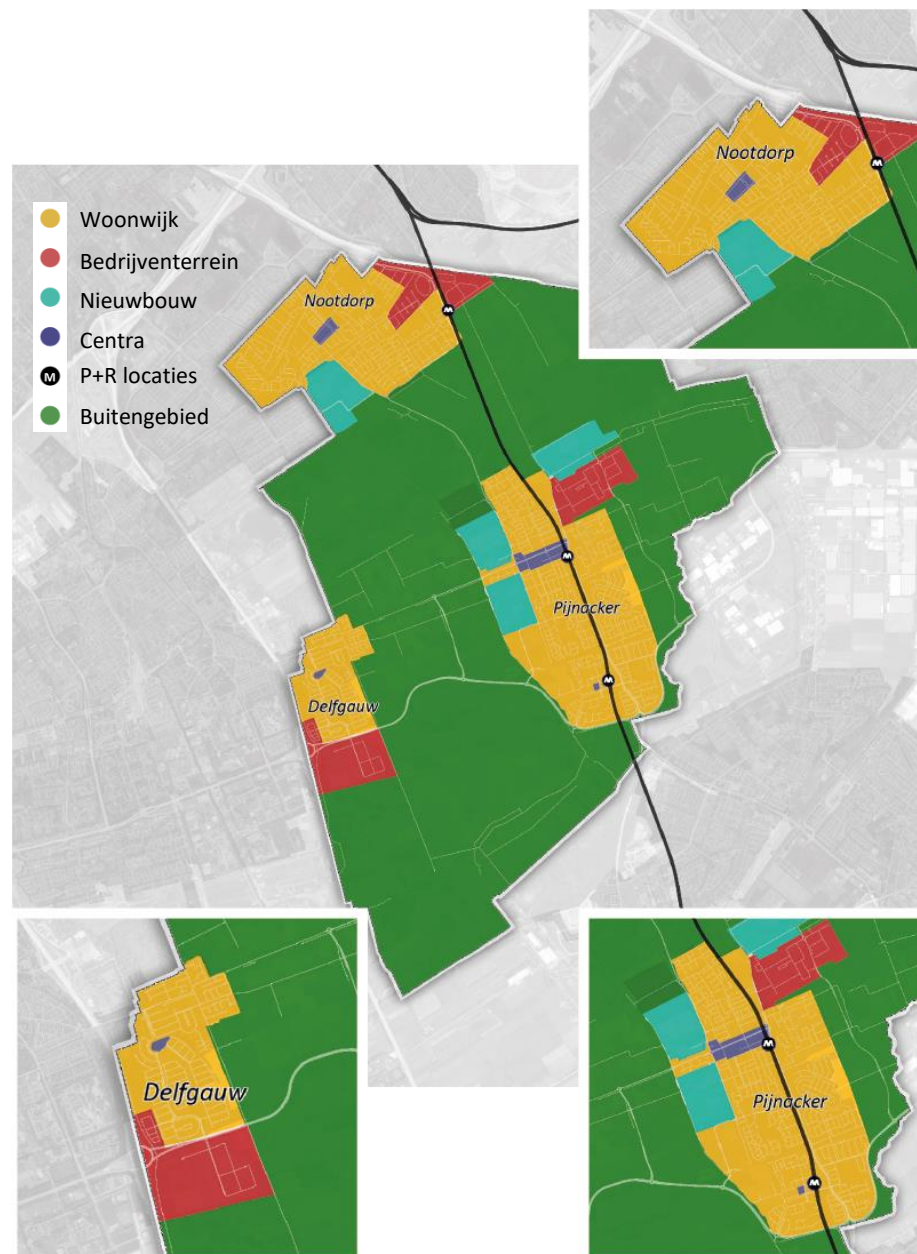
In hoofdstuk 2 zijn de verschillende gebieden binnen Pijnacker-Nootdorp beschreven. Hierbij is gekeken naar de huidige situatie. In de hoofdstukken daarna zijn de trends rondom parkeren (H3), de ambities die invloed hebben op het parkeren (H4) en de visie van de gemeente op het parkeren (H5) aan bod gekomen. In dit hoofdstuk worden deze hoofdstukken vertaald naar een gebiedsgerichte aanpak. Per gebied wordt kort samengevat wat de situatie nu is, wat we willen bereiken en hoe we dat gaan doen.

Deelgebieden

Voor de parkeervisie is de gemeente opgedeeld in deelgebieden. Ieder deelgebied heeft een eigen parkeersituatie en parkeeropgave. De inzet vanuit de parkeervisie verschilt per gebied. De deelgebieden zijn:

- Centra
- Woonwijken
- Bedrijventerreinen
- Nieuwbouw
- Buitengebieden (inclusief glastuinbouwgebieden)
- P+R locaties

De deelgebieden zijn hiernaast weergegeven.



Afbeelding 5: Deelgebieden Pijnacker-Nootdorp

6.1 Centra

6.1.1 Wat zien we?

In de centrumgebieden maken voornamelijk bewoners, bezoekers, werknemers, ondernemers en winkelend publiek gebruik van parkeervoorzieningen. Zij parkeren in de openbare ruimte of in parkeergarages. De fietsparkeervoorzieningen zijn over het algemeen goed ingericht, maar er zijn nog verbeterpunten, met name op het gebied van voorzieningen voor fietsvoertuigen met afwijkende maten, zoals bakfietsen en de scootmobiel.

6.1.2 Wat willen we bereiken?

Voor de dorpscentra van Pijnacker, Nootdorp en Delfgauw is het belangrijk dat de winkels en voorzieningen toegankelijk blijven voor iedereen. Duurzame vervoerswijzen als lopen en fietsen worden aangemoedigd, maar het is ook belangrijk dat de centra bereikbaar blijven met de auto. Winkelend publiek moet in de nabijheid van winkels kunnen parkeren tegen aantrekkelijke voorwaarden, bij voorkeur in de parkeergarages. Langparkeerders, zoals ondernemers en werknemers komen bij voorkeur met de fiets of het openbaar vervoer naar de centra. En als zij met de auto komen, zijn er ook voor hen voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarages. Daarmee creëren we een aantrekkelijke openbare ruimte waar plek is om te verblijven en te ontmoeten.

6.1.3 Hoe willen we dat bereiken?

Beïnvloeden

Bezoekers van de centra worden gestimuleerd om met de fiets te komen. Dit betekent dat er voldoende fietsenstallingen moeten zijn, op logische plekken en met ruimte voor fietsen met afwijkende maten. Deelmobiliteit kan een alternatief zijn voor een eigen (tweede) auto. Bij nieuwe ontwikkelingen in de centra worden initiatiefnemers gestimuleerd om deelmobiliteit aan te bieden. Op deze wijze kan een deel van de (auto)mobiliteitsbehoefte worden opgevangen, wat leidt tot minder benodigde parkeerplaatsen en meer ruimte voor andere functies.

Benutten

Parkeren dient zoveel mogelijk plaats te vinden in de parkeergarages, ook in de avonduren. Zowel bezoekers als bewoners kunnen hier gebruik van maken. Parkeerplekken in de openbare ruimte zijn ook bestemd voor bewoners, maar kort parkerende bezoekers, gehandicapten en bezoekers kunnen hier ook gebruik van maken.

Beheersen

Bij parkeerproblemen gaan wij met bewoners en ondernemers in gesprek. Het uitbreiden van parkeerregulering kan daarbij overwogen worden om zo de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren. Daarbij kan gedacht worden aan het op straat invoeren van parkeerregulering met de mogelijkheid om kort te parkeren op straat en ontheffing voor bewoners. Dit bevordert een beter gebruik van de parkeergarages. Invoeren van een parkeerregime is alleen aan de orde als hiervoor voldoende draagvlak is.

Bouwen

In de centra is er geen ruimte voor extra parkeercapaciteit voor auto's. Er wordt daarom geen extra parkeercapaciteit voor auto's bijgebouwd. Bij de toevoeging van nieuwe functies wordt gekeken of bestaande (gebouwde) parkeercapaciteit kan worden benut of dat parkeercapaciteit op afstand kan worden ingezet. Bij nieuwe ontwikkelingen worden voldoende fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd volgens de geldende fietsparkeernormen.

6.2 Woonwijken

6.2.1 Wat zien we?

In de woonwijken vindt parkeren grotendeels in de openbare ruimte plaats, in de vorm van haaks- en langsparkeren. Een deel van de inwoners parkeert op eigen terrein.

6.2.2 Wat willen we bereiken?

We streven naar een duurzamere leefomgeving met meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten. Omdat de auto een belangrijke vervoerswijze is voor de inwoners van Pijnacker-Nootdorp, gaan we stapsgewijs naar minder afhankelijkheid van de personenauto en bewuster kiezen voor de fiets, het OV of een deelauto. Deze overgang kost tijd. Bij parkeeroverlast in de tussenliggende periode, zoeken we met het 4B-principe naar oplossingen. Er is sprake van parkeeroverlast wanneer de parkeerdruk op het piekmoment meer dan 90% is binnen een loopafstand van 250 meter tot de woning.



6.2.3 Hoe willen we dat bereiken?

Beïnvloeden

We kiezen hierbij voor verleiding en faciliteren de alternatieven (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) zo optimaal mogelijk. In de toekomst zullen deze alternatieven de behoefte aan auto's en parkeervoorzieningen in de woonwijken verminderen. Groot onderhoud biedt kansen om lopen en fietsen nog aangenamer te maken, bijvoorbeeld door extra fietsdoorsteken of groenere looproutes. Deelmobiliteit is nog volop in ontwikkeling. We willen daarom een pilot met deelmobiliteit in één van de woonwijken uitvoeren om te ervaren wat nodig is om deelmobiliteit te laten slagen in een woongebied. Voorwaarde voor de pilot is voldoende draagvlak en bereidheid onder bewoners om hieraan mee te doen.

Benutten

We stimuleren bewoners om meer op eigen terrein te parkeren, zoals op carports, opritten, garages en mandelige parkeerterreinen. Daarnaast onderzoeken wij of er parkeermogelijkheden zijn aan de randen van de woonwijk. Deze plekken zullen wat verder weg liggen, maar zijn bij uitstek geschikt voor de tweede auto die vaak minder wordt gebruikt en daarom ook wat verder weg kan staan. Ook de ruimte bij voorzieningen kan worden benut.

Beheersen

Als beter benutten onvoldoende resultaat oplevert, kan overwogen worden om parkeerregulering in te voeren. We gaan hierover met de bewoners in gesprek en voeren alleen parkeerregulering in bij voldoende draagvlak.

Bouwen

Als alle voorgaande stappen onvoldoende resultaat hebben, is de aanleg van extra parkeerplaatsen de laatste optie, mits dit in balans is met duurzaamheids- en leefbaarheidsambities.

6.3 Nieuwbouw (inbreiding & uitbreiding)

6.3.1 Wat zien we?

In de gemeente realiseren we tot 2050 maximaal 3.000 tot 4.000 nieuwe woningen. Dit doen we in vier transformatiegebieden en op ontwikkellocaties binnen de kernen.

6.3.2 Wat willen we bereiken?

We streven naar woonwijken met een goed woon-en leefklimaat. In deze gebieden wordt extra aandacht besteed aan lopen en fietsen met uitstekende loop-en fietsvoorzieningen die het voor de bewoners ook vanzelfsprekend maken om voor korte afstanden te lopen of te fietsen. Bewoners kunnen ook de eigen auto of een deelauto gebruiken. Deze zijn op afstand geplaatst, waardoor er in de verblijfsgebieden weinig tot geen auto's aanwezig zijn. Minder mobiele inwoners kunnen op kortere afstand parkeren. Bewoners wonen daarmee prettig in een groene omgeving waar de kinderen ook ruimte hebben om te spelen.

6.3.3 Hoe willen we dat bereiken?

Beïnvloeden

Gemeente en ontwikkelaars zetten gezamenlijk het STOMP-principe in met een optimale infrastructuur voor lopen en fietsen. De ontwikkelaars dragen bij aan deze ontwikkeling door in hun promotie en communicatie, doelgroepen aan te spreken die zich aangetrokken voelen tot deze manier van wonen. Ontwikkelaars trekken de lijn van lopen en fietsen ook door bij de ontwikkeling van de woningen. Bergingen zijn ruim en makkelijk toegankelijk voor fietsen. Ontwikkelaars hebben daarbij ook de mogelijkheid om deelmobiliteit mee te nemen in het mobiliteitsconcept. We ontwikkelen een parkeernormenkader dat flexibiliteit biedt in het toepassen van deelmobiliteit en dat voorziet in fietsparkeernormen.

Benutten

Als het niet mogelijk is om de gehele parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein of binnen de ontwikkeling te voorzien, wordt gekeken naar benutting van bestaand parkeerareaal. Dit omvat

parkeergarages en parkeerterreinen, ook al liggen deze op afstand. Het benutten van parkeercapaciteit in de openbare ruimte gebeurt alleen onder strenge voorwaarden. Er moet sprake zijn van een lage parkeerdruk op het maatgevende moment en er mogen geen toekomstige ruimteclaims zijn.

Beheersen

Nieuwe ontwikkelingen mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in straten en buurten in de omgeving. Om dit tegen te gaan, kan parkeer-regulering ingevoerd worden, mits hiervoor voldoende draagvlak is.

Bouwen

Bij nieuwe ontwikkelingen horen nieuwe parkeerplaatsen. Om dit in goede banen te leiden wordt een nieuw parkeernormenkader opgesteld. Dit kader bevat gebieds-gerelateerde parkeernormen met een flexibele toepassing door inzet van onder meer deelmobiliteit, goed openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de betaalbaarheid en bereikbaarheid van de sociale woningbouw. Hiervoor worden passende sociale parkeernormen gehanteerd. Om de fiets te faciliteren, Bij toekomstige ontwikkelingen moet aan fietsparkeernormen worden voldaan.



6.4 Bedrijventerreinen

6.4.1 Wat zien we?

Op de bedrijventerreinen wordt op eigen terrein geparkeerd. In de openbare ruimte zijn weinig tot geen mogelijkheden voor het parkeren van de auto of de fiets.

6.4.2 Wat willen we bereiken?

De economische vitaliteit van de gemeente moet behouden blijven. Dit betekent dat de bedrijventerreinen goed bereikbaar moeten zijn voor auto's, bedrijfsbussen en vrachtwagens. Naast het op peil houden van de bereikbaarheid wil de gemeente samen met de ondernemers inzetten op een mobiliteitstransitie met een grotere rol voor het openbaar vervoer en de fiets. We willen daarbij de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefomgeving verbeteren. Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeeroverlast. We faciliteren de gezamenlijk aanpak van parkeeroverlast door ondernemers en gemeente.

6.4.3 Hoe willen we dat bereiken?

Beïnvloeden

De gemeente stimuleert het gebruik van de fiets naar de bedrijventerreinen door goede fiets-parkeervoorzieningen te realiseren. Met de inzet van het samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar willen we werkgevers ondersteunen in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid.

Benutten

Ondernemers ervaren parkeeroverlast op de bedrijventerreinen. Onze analyse is dat er een mismatch lijkt te zijn tussen de ondernemers die beschikken over de parkeerplaatsen en de ondernemers die behoefte hebben aan deze parkeerplaatsen, maar die hier niet over beschikken. Dit leidt in combinatie met het oneigenlijk gebruik van openbare parkeerplaatsen, tot parkeeroverlast in de openbare ruimte. We willen de ondernemers faciliteren om samen te bespreken hoe het gebruik van de parkeerruimte op de bedrijventerreinen kan worden geoptimaliseerd. We



bespreken ook onze bijdrage aan de aanpak van de parkeerproblematiek, zoals bijvoorbeeld onze rol bij handhaving. De openbare ruimte biedt daarbij weinig tot geen ruimte voor extra parkeren.

Beheersen

Nieuwe ontwikkelingen mogen geen parkeeroverlast veroorzaken in straten en buurten in de omgeving. Om dit tegen te gaan, kan de gemeente parkeerregulering invoeren, mits hiervoor voldoende draagvlak is.

Bouwen

De opzet van de bedrijventerreinen is dat auto's, bedrijfsbussen en vrachtwagens op eigen terrein parkeren. Nieuwe bedrijven moeten hun parkeervraag op eigen terrein oplossen. Om parkeerproblemen in de toekomst te voorkomen wordt de parkeereis bepaald op basis van de te realiseren functies (zoals kantoorruimte, werkruimte, opslag) op de kavel. Alle vereiste parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. We staan daarbij open voor een collectieve parkeervoorziening die structureel en langdurig van aard is en die door een derde partij wordt geïnitieerd en geëxploiteerd.

6.5 P+R gebieden

6.5.1 Wat zien we?

De P+R-gebieden bij de drie metrostations worden goed gebruikt. Wel zien we dat de P+R Pijnacker-Zuid en P+R Nootdorp soms overbezet raken. Daarnaast zien we dat er af en toe langparkeerders gebruik maken van de P+R. Een substantieel deel van de P+R-gebruikers woont op loop-en fietsafstand van de P+R-locaties.

6.5.2 Wat willen we bereiken?

De P+R-locaties ondersteunen reizigers van het openbaar vervoer. Omdat ruimte schaars is, streven we naar een optimaal gebruik van deze locaties. We moedigen P+R-gebruikers die dichtbij wonen om te lopen of te fietsen naar de stations.

6.5.3 Hoe willen we dat bereiken?

Beïnvloeden

Samen met de MRDH en de RET werken we aan de verbetering van de metrostations Pijnacker-Zuid en Nootdorp, onder andere door de fietsenstallingen te verbeteren.

Benutten

We behouden het huidige aantal P+R-plekken. Om zoveel mogelijk reizigers van de P+R gebruik te kunnen laten maken, stimuleren we bewoners die dichtbij het station wonen om lopend of met de fiets naar het station te komen. Daarnaast kan het mogelijk zijn om gebruik te maken van slagbomen. Slagbomen helpen bij het reguleren van toegang tot het parkeerterrein, zodat alleen bezoekers die daadwerkelijk van het openbaar vervoer gebruik maken, toegang krijgen. Dit voorkomt dat het terrein wordt gebruikt voor langdurig parkeren. Bij het invoeren van dergelijke maatregelen werken we altijd in samenspraak en afstemming met de andere gemeenten langs de E-lijn. Dit is essentieel om een waterbedeffect te voorkomen, waarbij parkeerdruk naar de andere gemeenten wordt verplaatst in plaats van structureel te worden opgelost. Gezamenlijke

planning en coördinatie zorgen ervoor dat de maatregelen effectief worden toegepast.

Beheersen

Overbezette P+R-locaties leiden tot zoekverkeer en daarmee tot overlast voor omwonenden. In die situatie overwegen wij om een beperkt parkeertarief in te stellen. We gaan hierover eerst met de MRDH en de buurgemeenten Den Haag en Lansingerland in overleg.

Bouwen

We maken gebruik van de huidige P+R-parkeerplaatsen. Bij Wijck zijn de P+R-plekken geïntegreerd met de parkeerplaatsen van de nieuwe bewoners. Dit zorgt voor een efficiënt gebruik van de beschikbare ruimte. Een onderdeel van de opwaardering van metrostation Nootdorp is de aanpak van het P+R-terrein. Hier zijn 120 P+R-parkeerplekken en een tijdelijke uitbreiding met 100 extra plekken. De afweging over het aantal P+R-plekken in de toekomstige situatie moet nog worden gemaakt, maar we verwachten dat goede fietsvoorzieningen meer reizigers zullen aanmoedigen om met de fiets naar het station te komen.



6.6 Buitengebieden

6.6.1 Wat zien we?

In de buitengebieden wordt voornamelijk op eigen terrein geparkeerd. De parkeersituatie is daarmee goed. Bij de entrees van de recreatiegebieden en de natuurgebieden zijn voldoende parkeermogelijkheden aanwezig. Op zonnige dagen en in het weekend is het vaak wat drukker, maar ook dan voldoen de parkeerfaciliteiten aan de vraag. Fietsparkeerplekken zijn ruim beschikbaar.

6.6.2 Wat willen we bereiken?

In de buitengebieden streven we naar behoud van het landschap en continuering van het parkeren op eigen terrein.

6.6.3 Hoe willen we dat bereiken?

Bij bouwinitiatieven moeten bewoners en ondernemers op eigen terrein in de parkeerbehoefte voorzien.

Beïnvloeden

De buitengebieden zijn goed toegankelijk met de fiets. Maar vanwege de afstand tot bijvoorbeeld de voorzieningen in de kernen, zijn bewoners hier meer aangewezen op de auto.

Benutten

Bestaande parkeerfaciliteiten kunnen beter worden benut door flexibele parkeeroplossingen, zoals grasbetontegels die snel kunnen worden aangepast aan de vraag. Tevens kan bestaande ruimte, zoals braakliggende terreinen, tijdelijk gebruikt worden voor parkeren bij grote evenementen.

Beheersen

Er is geen aanleiding voor dergelijke maatregelen, aangezien parkeren op eigen terrein plaatsvindt en er geen sprake is van parkeeroverlast in deze gebieden.

Bouwen

Bijbouwen van parkeervoorzieningen zal uitsluitend plaatsvinden indien er sprake is van een structurele behoefte, voortkomend uit de recreatieve functie van het buitengebied.



7. Uitwerking

Deze parkeervisie biedt de koers, kaders en een richting van de toe te passen gebiedsgewijze maatregelen. Na vaststelling van deze visie door de gemeenteraad wordt gestart met de verdere uitwerking van het parkeerbeleid.

7.1 Uitwerking

Na vaststelling van de parkeervisie wordt als eerste een nota parkeernormen uitgewerkt, waarin richtlijnen voor zowel auto- als fietsparkeren worden vastgesteld.

7.2 De Nota parkeernormen

De gemeente gebruikt auto- en fietsparkeernormen om een inschatting te maken voor het aantal te maken auto- en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen staan momenteel in de Nota parkeernormen uit 2021. Na de vaststelling van de parkeervisie, stellen we een nieuwe Nota parkeernormen op die ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden.

7.3 De juridische uitwerking: parkeerverordening

De parkeerverordening dient te worden geactualiseerd om verdere uitvoering van het parkeerbeleid en de parkeervisie te ondersteunen. Deze verordening bevat de toepassingsregels voor diverse aspecten van parkeren in Pijnacker-Nootdorp, zoals de maximale parkeerduur in parkeerschijfzones en het aanvragen en verlenen van parkeervergunningen. Daarnaast biedt de verordening een kader waarmee, indien gewenst, in de toekomst een verkenning kan worden gedaan voor aanvullende maatregelen zoals parkeerregulering en kan dit worden overwogen om het parkeergebruik verder te optimaliseren.

7.4 Evaluatie parkeerbeleid

Het parkeerbeleid wordt uiterlijk in 2030 geëvalueerd. Op basis van de evaluatie kan, indien nodig, het parkeerbeleid worden aangepast, geactualiseerd of herzien. Daarnaast vormt de parkeervisie een bouwsteen voor het Omgevingsprogramma duurzame mobiliteit. Het opstellen van het Omgevingsprogramma kan aanleiding zijn om aanpassingen te doen aan het parkeerbeleid.



Begrippenlijst

Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

In de APV staan de gemeentelijke regels op het gebied van openbare orde en veiligheid. In de APV Pijnacker-Nootdorp 2024 zijn ook regels opgenomen over voertuigen en het gebruik van de openbare ruimte. Het is op grond van artikel 5:8 APV verboden om voertuigen met een lengte van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter binnen de bebouwde kom te parkeren, met uitzondering van werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 8.00 uur tot 18.00 uur.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)

De metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is een samenwerkingsverband van 21 gemeenten. Onze gemeente maakt hier ook onderdeel van uit. De belangrijkste doelen van de MRDH zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en het vernieuwen van de economie. De MRDH investeert in openbaar vervoer, fietspaden, autowegen en innovatieve mobiliteitsdiensten zodat bewoners, bezoekers, forenzen en zakelijk verkeer zich gemakkelijk kunnen verplaatsen in de regio.

Parkeerdruk

Parkeerdruk verwijst naar de mate waarin openbare parkeerplaatsen in een bepaald gebied bezet zijn. De parkeerdruk wordt uitgedrukt als een percentage van de totale parkeercapaciteit. De parkeerdruk wordt bepaald op een representatief moment. Voor de woonwijken gaat het hierbij om de nachtelijke uren. We accepteren een parkeerdruk van 90% in de woonwijken. Hierbij zijn de meeste parkeerplaatsen bezet, maar zijn er nog voldoende vrije parkeerplekken beschikbaar voor nieuwe parkeerders. De beschikbare parkeerplaatsen worden hiermee efficiënt gebruikt en de ruimte voor parkeren, wonen, groen, klimaat en leefbaarheid en ontmoeten

is evenwichtig verdeeld. Een loopafstand van 250 meter in de woonwijken is daarbij acceptabel⁸. Minder mobiele inwoners komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats en kunnen daarmee op korte afstand van hun woning parkeren.

Parkeerregulering

Het doel van parkeerregulering is om de parkeerdruk te verminderen, de leefbaarheid te verbeteren en ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering:

- **Blaue zones.** Bij een blauwe zone kan iedereen gedurende een beperkte tijd parkeren in de met een blauwe markering aangegeven gebieden. Aan specifieke groepen, zoals bewoners, kan ontheffing worden verleend voor de maximale parkeerduur. Het voordeel van een blauwe zone is dat iedereen kan parkeren, maar dat langparkeerders geweerd kunnen worden.
- **Vergunningparkeren.** Bij vergunningparkeren komen uitsluitend bewoners en bedrijven die in het gebied gevestigd zijn in aanmerking voor een parkeervergunning. Bezoekers van vergunninghouders kunnen in veel gevallen met een speciale bezoekersvergunning parkeren.
- **Betaald parkeren.** Bestuurders moeten hierbij betalen om te kunnen parkeren.

In Pijnacker-Nootdorp zijn er alleen gebieden met blauwe zones en gebieden met vergunningparkeren.

⁸ Bij de Nota parkeernormen 2021 door de raad vastgesteld als acceptabele loopafstand

STOMP-principe

STOMP staat voor: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en de Privé-auto. Zoals ook in het fietsplan 'Gelukkig op de fiets!' is vastgesteld, is het STOMP principe leidend bij al onze ontwerpogaven in de nieuwe gebiedsontwikkelingen. Door deze volgorde te volgen, wordt het makkelijker en aantrekkelijker om te lopen, te fietsen en te reizen met het openbaar vervoer. Het gebruik van de auto blijft daarbij goed mogelijk.

Vraagvolgend en vraagsturend parkeerbeleid

Bij een vraagvolgend parkeerbeleid wordt het autobezit volledig gefaciliteerd door de aanleg van parkeerplaatsen. Met de nota Parkeernormen 2021 wordt uitvoering gegeven aan dit beleid. De parkeernormen zijn gebaseerd op kencijfers van het autobezit van de toekomstige gebruikers. Tegenover een vraagvolgend parkeerbeleid staat een vraagsturend parkeerbeleid. Met een sturend parkeerbeleid wordt door verschillende maatregelen actief gestuurd op de vraag naar parkeerplaatsen. Een vorm van sturend beleid is het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Hiermee kan de afhankelijkheid van de auto -en daarmee de vraag naar parkeerplaatsen- worden verminderd. Andere vormen zijn de invoering van parkeerregulering en de hantering van lage(re) parkeernormen.

Bijlage 1 – Impressie van de participatie

Voor het opstellen van de ontwerp parkeervisie hebben bewoners, ondernemers, vastgoedontwikkelaars en corporaties tijdens verschillende momenten mee kunnen denken. Hiervoor zijn enquêtes uitgezet en bijeenkomsten georganiseerd.

Participatiemomenten voor de ontwerp parkeervisie:

- A. Brede enquête over parkeren (november en december 2023)
De enquête is verspreid via onze website en social media-kanalen. In de enquête is onder andere gevraagd naar het auto- en fietsgebruik, parkeerervaringen en het belang van verschillende ambities (bijvoorbeeld ruimte voor groen versus parkeren).
- B. Bijeenkomsten voor ontwikkelaars en corporaties (december 2023)
In twee aparte bijeenkomsten is gesproken over parkeren bij vastgoedontwikkelingen bij zowel inbreidingslocaties en nieuwe woongebieden. Met corporaties in ingezoomd op uitdagingen van sociale woningbouw en parkeren.
- C. Bijeenkomst voor ondernemers op bedrijventerreinen (januari 2024)
- D. Parkeerpanel inwoners (7 februari 2024 & 22 mei 2024)
Bij het invullen van de enquête hebben deelnemers aangeven of ze willen meedenken in een parkeerpanel. Uit de geïnteresseerden is een diverse groep samengesteld uit de verschillende kernen en wijken en van verschillende leeftijden.
- E. Enquête voor ondernemers in de winkelcentra (februari 2024)

De opbrengsten van de verschillende participatiemomenten worden in deze bijlage op hoofdlijnen weergegeven.



A. Opbrengsten van de enquête

De enquête is door 490 respondenten ingevuld. Het grootste deel van de respondenten (65,6%) woont in Pijnacker, 19,7% woont in Nootdorp en 11,0% in Delfgauw. Een klein deel van de respondenten woont niet in de gemeente Pijnacker-Nootdorp (3,7%). De leeftijdsgroep van 46 tot 55 is het meest vertegenwoordigd (26,7% van de respondenten). In de groepen onder de 25 jaar (3,3%) en boven de 75 jaar (5,3%) is het aantal reacties relatief laag. Veel van de respondenten hebben één of meerdere auto's in het huishouden. Slechts 1,8% heeft geen auto. 5,1% van de respondenten heeft drie of meer auto's in zijn of haar huishouden.

Uit de enquête komt naar voren dat de meningen over de huidige parkeersituatie en mogelijke oplossingen bij parkeerproblematiek erg uiteenlopen. Deze pagina schets een beeld van de reacties die zijn ontvangen.

Reacties over parkeren van de fiets:

- Er zijn zorgen over fietsendiefstal, vooral bij metrostations en winkelcentra. Bewaakte fietsenstallingen lijken te ontbreken of worden gesloten, waardoor er behoefte is aan meer beveiligde parkeermogelijkheden.
- Bewakingscamera's kunnen diefstal en vandalisme verminderen.
- Bij de winkelcentra zijn meer fiets parkeerplekken nodig. Soms zijn er te weinig fietsnietjes of zijn rekken niet geschikt voor bepaalde fietstypen, zoals elektrische fietsen of bakfietsen.
- Vooral bij de winkelcentra zijn overdekte stallingmogelijkheden nodig voor als het slecht weer is.
- Parkeerlocaties zijn soms rommelig en onveilig.

Reacties over parkeren van de auto:

- Het creëren van extra parkeergelegenheid kan een oplossing zijn voor parkeerproblemen. Hiervoor kunnen straten en groen worden heringericht.
- Stimuleer het gebruik van deelmobiliteit, vooral elektrisch, om autobezit te verminderen.
- Prioriteit moet liggen bij groen en ruimtelijke kwaliteit, parkeerplaatsen hoeven niet per se voor de deur te liggen.
- Handhaving op parkeerbeleid is essentieel, vooral bij foutparkeren en langdurig parkeren van bedrijfsvoertuigen.
- Meer laadpalen voor elektrische auto's zijn nodig, maar deze mogen niet ten koste gaan van reguliere parkeerplekken. Graag ook inwoners mee laten denken over de plek van de laadpaal.
- Betere OV-verbindingen kunnen autobezit verminderen en moeten worden gestimuleerd.
- Meer parkeerplaatsen bij de metrostations zou ov-gebruik stimuleren.
- Het aanleggen van parkeerplaatsen moet rekening houden met de groei van het aantal auto's en de breedte van auto's, maar mag niet ten koste gaan van groen en veiligheid.
- Meer regulering in de vorm van vergunning parkeren en blauwe zones. Geen betaald parkeren.
- Geen extra parkeerplaatsen, maar graag meer ruimte voor groen, water en spelen.
- Verplicht mensen gebruik te maken van hun eigen parkeerplek.
- Het beperken van het aantal auto's per huishouden kan helpen de parkeerdruk te verminderen.

B. Bijeenkomsten met vastgoedontwikkelaars en corporaties

In twee gesprekken met een beperkt aantal corporaties en ontwikkelende partijen zijn inzichten over parkeren in Pijnacker-Nootdorp uitgewisseld.

Ontwikkeldende partijen doen met name de oproep voor passende parkeernormen voor de auto:

- Maak onderscheid tussen gebieden en woningen. Je kan niet de hele gemeente over één kam scheren. Ook de grootte van woningen en doelgroep hebben invloed op het benodigde aantal parkeerplaatsen
- Hierbij past een flexibele parkeernorm. Er moet ruimte zijn voor discussie en gemotiveerd afwijken van de norm.
- Gebruik beschikbare data voor het bepalen van passende normen
- Met name bij het bouwen voor lagere inkomens schuurt de norm voor parkeren met de betaalbaarheid van de woning.

In het gehele vraagstuk wordt ook fiets parkeren als belangrijk onderdeel gezien. Plekken voor de fiets mogen niet ten koste gaan van plekken voor de auto. De fiets moet gestimuleerd worden en een aantrekkelijk alternatief zijn. Hier horen veilige stallingen bij, ook voor bijvoorbeeld de scootmobiel.

Net als de ontwikkelende partijen benadrukken de corporaties de uitdagingen rondom het realiseren van betaalbare woningen in relatie met de (huidige) parkeernormen. Om de betaalbaarheid niet verder onderdruk te zetten hebben ze de voorkeur voor parkeerplekken op maaiveld in de openbare ruimte. Door “fictieve” parkeerplaatsen in te tekenen kan deze ruimte voorlopig groen worden ingericht, maar is er flexibiliteit om deze bij hogere behoefte om te zetten naar parkeerplaatsen. Ook zou er een bij de doelgroep passende (lagere) parkeernorm moeten gelden. Ook in combinatie met maatwerk. Bijvoorbeeld bij zorgwoningen, een doelgroep die vaak geen auto meer heeft. Ook corporaties vinden dat er voor fiets parkeren voldoende ruimte moet zijn. Zij zien dit echter niet als alternatief voor de auto die voor vermindering van het autogebruik kan zorgen.

C. Bijeenkomst met ondernemers op bedrijventerreinen

Aan de bijeenkomst hebben 29 ondernemers deelgenomen. Van verschillende bedrijventerreinen waren ondernemers aanwezig: de Boezem (9), Oostambacht (12), Heron (6) en Ruyven (2).

Tijdens de sessie zijn ondernemers geïnformeerd over de stappen tot nieuw parkeerbeleid, over de ambities van de gemeente en de huidige situatie op de bedrijventerreinen. Daarnaast is gesproken over kansen en mogelijkheden rondom de parkeersituatie. Hiervoor zijn tijdens de avond voor de verschillende bedrijventerreinen gesprekstafels georganiseerd. Aan de gesprekstafels is gesproken over positieve ervaringen, knelpunten, mogelijk oplossingen en de verschillende rollen van betrokkenen.

Opbredingen op hoofdlijnen:

- Elk terrein heeft haar eigen problematiek, er is dus maatwerk nodig. De ondernemers willen dat de gemeente op bezoek komt en de plekken en situaties ziet waar het fout gaat.
- De ondernemers vragen om een gebiedsvisie. Elk terrein ervaart andere problemen en een algemene visie voor de bedrijventerreinen zal de lading niet kunnen dekken.
- Op de hoogte gehouden worden is voor de ondernemers zeer belangrijk. De ondernemers willen graag meekijken gedurende het proces en hun feedback kunnen geven.

D. Parkeerpanel met inwoners

In twee sessies hebben 13 betrokken inwoners meegedacht over de uitdagingen in het parkeerbeleid voor Pijnacker-Nootdorp.

Bijeenkomst 1

Doelen van de eerste sessie zijn het ophalen van positieve ervaringen (wat moeten we behouden?) en ideeën om het parkeerbeleid te verbeteren. Om deelnemers in staat te stellen een mening te vormen zijn ze eerst geïnformeerd over de basisprincipes van het parkeerbeleid, het traject naar een nieuwe parkeervisie, doelstellingen en ambities van de gemeente en de huidige parkeersituatie. Positieve punten en knelpunten die vaker genoemd worden zijn:

BEHOUDEN

- Het is heel fijn dat er nauwelijks betaald parkeren in de gemeente is.
- Parkeergarages bij de centra met de eerste twee uur gratis parkeren werken goed.
- Blauwe zones moeten behouden blijven, wel is het prettig als er niet te veel vergunningszones zijn.
- Er zijn voldoende mogelijkheden voor elektrisch laden.

VERBETEREN

- Zorg voor voldoende fiets parkeerplekken ook andere type fietsen (cargo, mindervalide, etc.)
- Als mensen parkeerruimte op eigenterrein hebben laat ze daar dan gebruik van maken.
- Geparkeerde werkbusjes worden als vervelend ervaren. Het zou prettig zijn als deze verder weg geparkeerd moeten worden.
- Kunnen we ruimte efficiënter gebruiken? Bijvoorbeeld met parkeren op de stoep, meer groene parkeerplekken of geclusterd parkeren

Bijeenkomst 2

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn de opbrengsten van de eerste bijeenkomst teruggekoppeld, is de eerste richting voor de visie gepresenteerd en is gesproken over een gebiedsgerichte aanpak.

In het daaropvolgende gesprek geeft het panel het volgende mee:

- De visie is nog abstract en zal in de uitwerking van de visie concreter moeten worden gemaakt.
- Er is aandacht nodig voor verschillende groepen in de samenleving, zoals ouderen en mindervaliden.
- Er is een zekere mate van flexibiliteit nodig om in te kunnen spelen op snelle ontwikkelingen.
- Bijbouwen zou de laatste maatregel moeten zijn bij het oplossen van parkeerproblematiek.
- Een groot deel van de opgave zit hem in het anders laten denken van inwoners over parkeren en mobiliteit.
- De bereikbaarheid van het OV kan verbeterd worden, ook vanuit de minder centrale gebieden.
- Parkeerruimte op eigen terrein moet beter benut worden.
- Voor een werkend mobiliteitssysteem is goede afstemming met buurgemeenten nodig.

E. Enquête voor ondernemers in de winkelcentra

Voor een actueel beeld en ervaringen met parkeren in de winkelcentra zijn hier gevestigde ondernemers gevraagd een enquête in te vullen. De enquête is verspreid onder alle ondernemer in de winkelcentra. 17 ondernemers hebben gereageerd. Dit zijn ondernemers uit de Ackershof (10), Keijzershof (2) en de Parade (5).

Resultaten met betrekking tot autoparkeren:

- Het grootste deel van de werknemers parkeert de auto op straat in de omgeving. Klanten parkeren de auto in de parkeergarage in de omgeving.
- Het grootste deel van respondenten is positief (9) of neutraal (6) over de parksituatie voor auto's. Twee ondernemers zijn negatief over de parkeersituatie.
- Er worden verschillende manieren genoemd om de parkeersituatie verbeteren. Vaker genoemde oplossingen zijn een blauwe zone (3 keer) en meer handhaving (2 keer).

Resultaten met betrekking tot fietsparkeren:

- Elke ondernemers geeft aan dat werknemers hun fiets parkeren in een fietsenrek op straat en dat klanten daar ook parkeren. Een aantal klanten parkeren fietsen los op straat.
- Het grootste deel van de respondenten is positief (11) of neutraal (4) over de parkeersituatie voor fietsen. Drie ondernemers zijn negatief over de parkeersituatie.
- De parkeersituatie voor fietsen zou verbeterd kunnen worden door meer ruimte te reserveren en plekken aan te wijzen.

Bijlage 2 – Resultaten parkeeronderzoek

Deelgebied	Openbaar terrein			Privé/ eigen terrein		
	Druk	Bezetting	Resterend	Druk	Bezetting	Resterend
Nootdorp	5.245	68%	1.275	1.833	76%	564
De Venen Centrum	770	88%	105	326	87%	47
De Venen/ Crayenburch	316	63%	176	340	84%	63
De Venen Oost	384	71%	155	154	77%	46
Vrouwtjelant/ Nieuweveen	1.207	90%	138	44	25%	132
Nootdorp Centrum/ West	497	25%	303	135	79%	35
Achter het raadhuis	1.691	84%	317	486	78%	141
s-Gravenhout	471	78%	135	405	76%	130
Pijnacker	9.073	71%	2.768	3.084	63%	1.789
Pijnacker-Noord	1.602	71%	636	151	26%	438
Pijnacker Centrum/ dorp	1.429	58%	496	369	47%	423
Ackerswoude	475	71%	78	989	71%	411
Koningshof	936	77%	283	222	77%	67
Klapwijk	1.754	90%	190	249	91%	25
Tolhek	991	75%	336	398	70%	117
Tolhek Centrumlijn	264	57%	197	0	0%	50
De Scheg	78	78%	22	78	98%	2
Keijzershof Boszoom	603	79%	157	328	77%	78
Keijzershof Erven	638	64%	249	264	62%	159
Keijzershof Eilanden	256	58%	175	105	87%	15
Tuindershof	125	73%	47	9	65%	5
Delfgauw	2.812	83%	592	1.032	93%	81
Oud-Delfgauw	638	80%	156	177	78%	51
Emerald Noord	582	85%	99	113	69%	51
Emerald Centrum	990	79%	256	434	104%	-17
Emerald Zuid	602	88%	81	308	102%	-5
Totaal	17.205	72%	4.699	6.006	71%	2.462

