



# Nota Parkeren - Parkeervisie

Gemeente Leiderdorp

Spark

Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl)

[www.spark-parkeren.nl](http://www.spark-parkeren.nl)

[www.linkedin.com/company/spark-parking](http://www.linkedin.com/company/spark-parking)

## Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Leiderdorp
Titel	Nota Parkeren - Parkeervisie
Versie	1.0
Datum	21 februari 2022
Projectteam gemeente	Denijs van Rooijen Rik Verhoeven Wilco van der Burg e.a.
Projectteam Spark	Stan van de Hulsbeek Edwin van der Gracht
Projectleider Spark	Stan van de Hulsbeek

# Inhoudsopgave

---

<b>1</b>	<b>Leiderdorp slaat een nieuwe weg in</b>	<b>4</b>
1.1	Waarom een aangescherpte visie op parkeren?	4
1.2	De positie van de Nota Parkeren	5
1.3	Proces en participatie	6
<b>2</b>	<b>Wat speelt er in Leiderdorp?</b>	<b>7</b>
2.1	Ambities en parkeren	7
2.2	De ontwikkeling van het autobezit	8
2.3	Zero emission doelstelling uit het Klimaatakkoord	9
2.4	Sterkten en zwakten, kansen en bedreigingen	9
2.4.1	Parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen	11
2.4.2	Parkeerdruk en overlast	11
2.4.3	Vrij/gratis parkeren als kwaliteit van Leiderdorp	13
<b>3</b>	<b>Acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren</b>	<b>14</b>
3.1	Introductie visiepunten	14
3.1.1	Wat is parkeeroverlast?	14
3.2	De acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren in Leiderdorp	15
3.3	Toelichting per visiepunt	16
<b>4</b>	<b>Aan de slag met de visiepunten</b>	<b>20</b>
4.1	Aan de slag met de visiepunten	20
4.1.1	Beheersmaatregelen: proactief en afhankelijk van draagvlak	21
<b>5</b>	<b>De stap naar parkeerregulering in Leiderdorp</b>	<b>22</b>
5.1	Wat is parkeerregulering?	22
5.1.1	De drie parkeerreguleringsvormen	22
5.2	Hoe wordt invulling gegeven aan participatie en draagvlak?	23
5.2.1	Draagvlakonderzoek	24
5.3	Monitoring en evaluatie	24
<b>6</b>	<b>Doorkijk naar de beleidsuitwerking</b>	<b>25</b>
6.1	Nota Beleidsuitwerking	25
6.2	Nota Parkeernormen	25
	<b>Bijlage 1 Resultaten participatieproces</b>	<b>26</b>



# 1 Leiderdorp slaat een nieuwe weg in

---

In 2019 is door de gemeenteraad van Leiderdorp de nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld. In 2020 is deze mobiliteitsvisie verder uitgewerkt in drie nota's: de Nota Langzaam Verkeer, Nota Openbaar Vervoer en Nota Circulatie. De Nota Parkeren is de vierde en laatste nota.

## 1.1 Waarom een aangescherpte visie op parkeren?

Het huidige parkeerbeleid van Leiderdorp stamt uit 2012, met een actualisatie in 2016. In de tussenliggende periode is er veel gebeurd in Leiderdorp en staat de gemeente voor de nabije toekomst voor een aantal uitdagingen op het vlak van mobiliteit, openbare ruimte en duurzaamheid. Belangrijk is bijvoorbeeld de **woningbouwopgave**, actueel gemaakt door de herontwikkeling van bedrijventerrein De Baanderij. Maar ook het vraagstuk hoe Leiderdorp om wil gaan met nieuwe vormen van **(deel)mobiliteit** en het stimuleren van het **fietsgebruik**.

---

**Bewoners van het Zijkwartier ervaren parkeeroverlast en spreken van een 'leefbaarheidsprobleem'. Dit is een belangrijk signaal voor deze parkeervisie.**

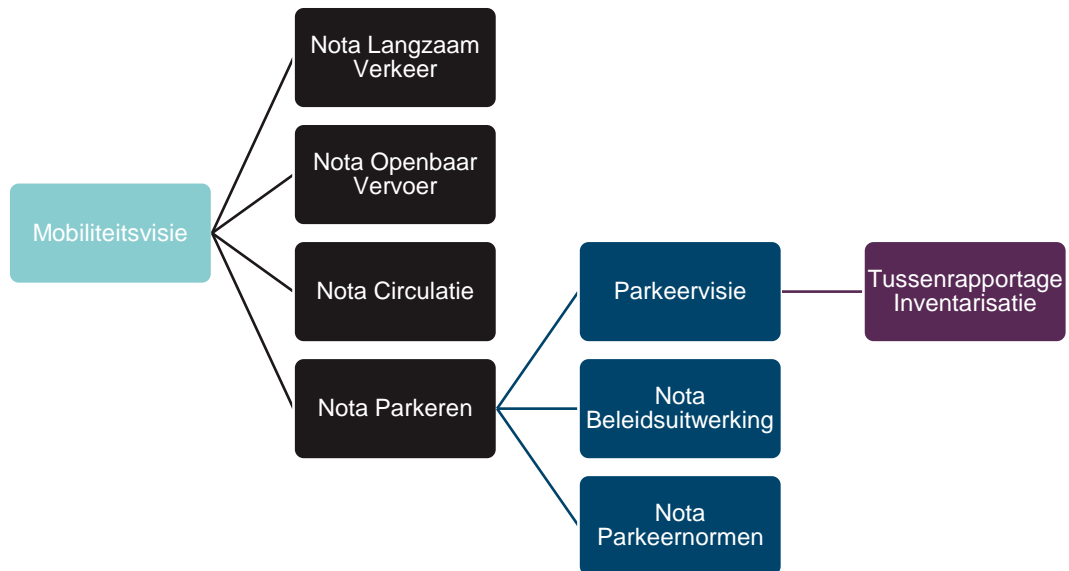
---

Daarnaast heeft Leiderdorp te kampen met specifieke **knelpunten** op het vlak van parkeren. Denk hierbij aan een hoge parkeerdruk in de oudere woonwijken, parkeeroverlast in en rondom de A4-zone en overlast van parkeerders afkomstig uit Leiden aan de gemeentegrenzen. Dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk en ergernissen onder bewoners.

Bovenstaande uitdagingen en knelpunten vragen om een **actueel kader** waarbinnen Leiderdorp aan de slag kan gaan met haar opgaven en een oplossing kan bieden voor de parkeeroverlast die wordt ervaren. Deze parkeervisie vormt dit kader.

## 1.2 De positie van de Nota Parkeren

In het onderstaande stroomschema (zie Figuur 1) is de positie van de Nota Parkeren weergegeven onder de paraplu van de Mobiliteitsvisie. Het voorliggende document is de parkeervisie.



Figuur 1 Stroomschema samenschap beleidskaders onder de Mobiliteitsvisie.

In de **Tussenrapportage Inventarisatie** is alle informatie die van belang is voor het opstellen van de nieuwe parkeervisie bij elkaar gebracht. Naast basisgegevens over verkeer en parkeren in Leiderdorp en een overzicht van relevante ontwikkelingen is ook de mening van belanghebbenden over parkeren geïnventariseerd. Hiervoor is een participatieproces georganiseerd (zie paragraaf 1.3).

Deze **parkeervisie** vormt het door de gemeenteraad vastgestelde kader waarbinnen de gemeente keuzes maakt voor auto- en fietsparkeren. Gebaseerd op actuele inzichten en ervaringen over parkeren, inspeland op lokale ontwikkelingen en anticiperend op actuele maatschappelijke thema's. De concrete uitwerking van de parkeervisie vindt plaats in twee separate beleidsdocumenten.

De **Nota Beleidsuitwerking** vertaalt de visie naar concrete maatregelenpakketten om de ambities uit de Parkeervisie te realiseren. In de **Nota Parkeernormen** staat verwoord hoe Leiderdorp om wil gaan met parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De Nota Beleidsuitwerking en de Nota Parkeernormen worden na vaststelling van deze parkeervisie opgesteld.

### 1.3 Proces en participatie

In Figuur 2 zijn de processtappen opgenomen die zijn gezet om te komen tot de voorliggende parkeervisie. Centraal staat de input die is opgehaald bij belanghebbenden tijdens een digitale informatiebijeenkomst en twee sessies met het Parkeerpanel (zie Bijlage 1 voor de verslagen van het participatieproces). De hieruit voortkomende dilemma's, met centraal de discussie over invoering van parkeerregulering in Leiderdorp, zijn ook aan het politiek Forum voorgelegd. Tijdens deze bijeenkomst is door het Forum gevraagd de nut en noodzaak van parkeerregulering verder te onderzoeken. De uitkomsten hiervan staan verwoord in deze parkeervisie.



*Figuur 2 Proces en participatie parkeervisie.*



## 2 Wat speelt er in Leiderdorp?

---

Welke knelpunten worden ervaren in Leiderdorp ten aanzien van parkeren? En wat gaat er goed en moet behouden blijven? Dit hoofdstuk beantwoordt deze vragen en is hiermee een samenvatting van de uitgevoerde inventarisatie.

### 2.1 Ambities en parkeren

In deze parkeervisie geeft Leiderdorp richting hoe parkeren kan bijdragen aan de ambities op het vlak van mobiliteit, openbare ruimte, duurzaamheid maar ook economische aantrekkingskracht. Deze ambities zijn verwoord in de *Ruimtelijke Structuurvisie Leiderdorp 2035*, de *Mobiliteitsvisie 2020 – 2030*, *Integrale Visie Laadinfrastructuur* en deels nog in het *Parkeerbeleidsplan 2012 – 2020*. Samengevat betekent dit het volgende:

- Leiderdorp geeft ruimte aan de woningbouwopgave binnen haar gemeentegrenzen. De woningbouwontwikkelingen mogen echter niet leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte en daarmee tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat in Leiderdorp.
- “Bij nieuwbouw eerst bewegen en dan bouwen” is een uitspraak in de Mobiliteitsvisie: Leiderdorp wil dit gedachtegoed inbedden in de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden. Er wordt gesproken van voorkeursmodaliteiten: de fiets en voetganger voorop, vervolgens het openbaar vervoer en tot slot de (eigen) auto.
- Stimulering fietsgebruik door kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen. Dit vertaalt zich in meer kwalitatief betere fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Met de uitbreiding van het aantal fietsparkeervoorzieningen wordt ervoor gezorgd dat bewoners en bezoekers hun fiets gemakkelijk kwijt kunnen.
- Faciliteren van nieuwe mobiliteitsconcepten: in ruimtelijke ontwikkelingen doet zich de ideale gelegenheid voor om mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld deelauto's) integraal onderdeel te maken van het woonconcept.
- Verkeersnetwerk met juiste verkeer op de juiste plek. Onder andere het weren van gebiedsvreemd verkeer. Met de parkeerders op de juiste plek moet zoekverkeer en vreemdparkeren worden tegengegaan.

## 2.2 De ontwikkeling van het autobezit

Autobezit en -gebruik is doorlopend in verandering en heeft directe consequenties voor parkeren. Een toename van de parkeeroverlast in veel wijken en buurten kan, niet alleen binnen Leiderdorp, toegeschreven worden aan een toename van het autobezit. Wanneer naar de ontwikkeling van het autobezit over de jaren wordt gekeken, komt naar voren dat het autobezit tussen 2012 en 2020 met meer dan 5% is toegenomen. Deze toename is gedeeltelijk toe te schrijven aan een stijging van het aantal inwoners, echter geldt dit niet voor alle wijken en buurten in Leiderdorp.

Als we kijken naar het toekomstbeeld wat betreft mobiliteit verwijzen we naar de publicatie "Mobiliteitsbeeld 2021" van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteit). In dit document wordt een beeld geschetst van de mobiliteit rekening houdend met de gevolgen van de coronapandemie.

### **Toekomstbeeld: meer thuiswerken sorteert blijvend effect (bron: KiM 2021)**

De veranderingen in de mobiliteit als gevolg van meer thuiswerken, televergaderen en thuis onderwijs volgen, zullen ná de pandemie naar verwachting deels blijven. Ook geeft een beperkt deel van de mensen in onderzoek aan minder gebruik van het openbaar vervoer te zullen blijven maken. Het verwachte structurele dempende effect op de mobiliteitsontwikkeling van meer thuiswerken, televergaderen en thuisonderwijs en van de verschuiving vanuit het openbaar vervoer bedraagt per saldo bijna -2% voor het autoverkeer en ongeveer -9% voor het openbaar vervoer. Voor de fiets is het totale effect minimaal en voor lopen treedt een versterkend effect op van +2,5%.

Deze structurele veranderingen betreffen vooral de economische sectoren waar thuiswerken mogelijk is en al veel gebeurt: de kantoorsectoren. Binnen die sectoren valt een blijvend effect te verwachten, dat de groei van het woon-werkverkeer dempt. Werknemers in de kantoorsectoren gebruikten ook (pré-COVID) al relatief vaak het openbaar vervoer. Hierdoor zullen de gevolgen van het vaker vanuit huis werken voor de omvang van het treinverkeer groter zijn dan voor die van het wegverkeer. Omdat de meeste elektrische auto's nu bovendien van de werkgever zijn, kan de impact op de omvang van de emissies minder zijn dan de afname van het hierbij betrokken autoverkeer. Ook kunnen mensen hun vrijkomende woon-werkreistijd gaan invullen met ander autoverkeer, bijvoorbeeld voor sociaalrecreatieve doeleinden.



Het KIM verwacht een vermindering van het aantal autoverplaatsingen, maar zegt niet over een groei of stijging van het autobezit. Voorspellingen over de toekomstige ontwikkeling van het autobezit zijn dan ook complex. In het geval van corona werkt de ontwikkeling twee kanten op:

- afname autobezit: werknemers zijn gewend geraak aan gedeeltelijk thuiswerken, de noodzaak om een (tweede) auto te bezitten neemt hierdoor af.
- toename autobezit: vanwege het grotere besmettingsrisico in het openbaar vervoer hebben bepaalde (kwetsbare) doelgroepen besloten om een auto aan te schaffen.

## **2.3 Zero emission doelstelling uit het Klimaatakkoord**

In het Klimaatakkoord is de ambitie opgenomen dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn (zero emission). Dit betekent dat de behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de aankomende jaren exponentieel gaat toenemen. Om deze behoefte te kunnen faciliteren, stelde de gemeenteraad op 7 juni 2021 de 'Integrale visie Laadinfrastructuur gemeente Leiderdorp' vast. Omdat Leiderdorp reeds beschikt over een visie op laadinfrastructuur, wordt in deze parkeervisie niet expliciet op dit onderwerp ingegaan. In de Nota Parkeernormen, het beleidsdocument waarin normen en eisen worden gesteld aan de oplossing van het parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen, wordt ook ingegaan op laadinfrastructuur. Hoeveel oplaadpunten moeten er bijvoorbeeld worden aangelegd in een parkeergarage van een appartementencomplex?

## **2.4 Sterkten en zwakten, kansen en bedreigingen**

Op basis van de informatie verkregen uit de stappen, zoals beschreven in paragraaf 1.3, is een SWOT-analyse opgesteld over de parkeersituatie in Leiderdorp. Met deze analyse zijn de sterkten, zwakten, kansen en bedreigen in beeld gebracht.

Uit de SWOT-analyse komen enkele belangrijke constatering en uitdagingen naar voren. De volledige analyse is opgenomen in Tabel 1. Drie aspecten komen als rode draad uit de analyse naar voren:

- het faciliteren van de parkeerbehoefte in ruimtelijke ontwikkelingen is een belangrijke en impactvolle opgave (ruimtelijk en financieel gezien);
- in verschillende buurten van Leiderdorp wordt parkeeroverlast ervaren, de achterliggende oorzaken voor deze overlast zijn divers (overloop van parkeerders, onbalans tussen het autobezit van bewoners en de beschikbare parkeercapaciteit).
- gratis parkeren wordt (bij winkelfuncties) als een belangrijke kwaliteit van Leiderdorp gezien.

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gratis parkeren vormt een van de kwaliteiten van Leiderdorp (specifiek voor de Winkelhof).</li> <li>• In de meeste delen van Leiderdorp bevindt de parkeerdruk zich op een acceptabel niveau (overdag lager dan 85% en in de avond lager dan 90%).</li> <li>• Het hanteren van parkeernormen leidt in veel gevallen tot het beoogde resultaat; de aanleg van voldoende parkeerplaatsen en mogelijke toekomstige parkeeroverlast voorkomen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Leiderdorp is geen 'grip' op het gebruik van de openbare parkeercapaciteit.</li> <li>• In delen van Doeskwartier, Buitenhof en Leyhof bevindt de parkeerdruk zich in de avond en nacht op een hoog niveau (hoger dan 90%).</li> <li>• In verschillende wijken van Leiderdorp wordt overlast ervaren als gevolg van parkeerders afkomstig uit Leiden.</li> <li>• Het relatief stringente parkeernormenbeleid van de gemeente heeft een belemmerende werking op de realisatie van betaalbare woningen.</li> <li>• Parkeerruimte leidt in delen van Leiderdorp tot een groot ruimtebeslag en doet afbreuk aan de kwaliteit van de openbare ruimte.</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoering van parkeerregulering op locaties waar sprake is van een hoge parkeerdruk.</li> <li>• Invoering van parkeerregulering in nieuw te ontwikkelen gebieden (De Baanderij, A4-zone) als risicobeheersmaatregel voor de toepassing van lagere parkeernormen en inzet van nieuwe mobiliteitsconcepten.</li> <li>• Parkeernormenbeleid ontwikkelen waarmee het parkeervraagstuk in de nieuw te ontwikkelen gebieden (De Baanderij) op innovatieve wijze kan worden opgelost – en ruimte bieden voor de realisatie van betaalbare woningen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invoering van parkeerregulering kan leiden tot verschuiving van bestaande parkeeroverlast (het zogenoemde waterbedeffect).</li> <li>• Uitbreiding van parkeerregulering in Leiden leidt tot een toename van de parkeerdruk in delen van Leiderdorp.</li> <li>• Invoering van parkeerregulering leidt tot een afname van de (informele) parkeercapaciteit in buurten (Canadees parkeren, parkeren met twee wielen op de stoep).</li> <li>• Verschil van inzicht tussen belanghebbenden over nut- en noodzaak van parkeerregulering (parkeeroverlast wordt lokaal ervaren).</li> <li>• Woningbouwontwikkelingen die met scherpe parkeernormen worden ontwikkeld leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte.</li> </ul>

Tabel 1 SWOT-analyse parkeersituatie Leiderdorp.

## 2.4.1 Parkeren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Het huidige parkeerbeleid (tot 2021) stelt strikte parkeernormen en een strikte toepassing daarvan. Dit is een belangrijk instrument in ruimtelijke ontwikkelingen. Er worden voldoende parkeerplaatsen aangelegd in een ontwikkeling waardoor er, zeker bij inbreidingslocaties, geen risico ontstaat op parkeeroverlast in omliggende wijken en buurten.

De strikte toepassing van parkeernormen zorgt er ook voor dat sommige ontwikkelingen minder gemakkelijk van de grond komen. Met de forse woningbouwopgave waar Leiderdorp voor staat, waar ook juist ruimte moet zijn voor betaalbare woningen, vormt dit een uitdaging. Daarnaast heeft Leiderdorp ambities om nieuwe vormen van mobiliteit te stimuleren. Leiderdorp wil deze ambitie inbedden in de wijze waarop parkeernormen in de toekomst worden toegepast.

Met ontwikkelingen als de Baanderij, de A4-zone en verschillende inbreidingslocaties in gedachten heeft Leiderdorp behoefte aan een meer flexibele toepassing van haar parkeernormen. Dit draagt eraan bij om ruimtelijke ontwikkelingen op een meer duurzame wijze van de grond te krijgen, met aandacht voor kwaliteit van de openbare ruimte en met plek voor meer duurzame vormen van mobiliteit.

## 2.4.2 Parkeerdruk en overlast

In Leiderdorp blijkt dat er op veel plaatsen nauwelijks sprake is van structurele parkeeroverlast. De bereikbaarheid van een belangrijke bezoekersaantrekende functie zoals de Winkelhof is goed. Er zijn echter ook een aantal locaties in Leiderdorp waar duidelijk wél parkeeroverlast wordt ervaren. De afgelopen jaren zijn klachten en meldingen over parkeeroverlast in deze gebieden toegenomen. Uit de inventarisatie blijkt dat er drie hoofdoorzaken te vinden zijn voor deze parkeeroverlast:

- Parkeeroverlast veroorzaakt door parkeerders uit Leiden of met een bestemming in Leiden;
- Parkeerproblemen in de avonduren in woonstraten, waarbij de parkeerdruk grotendeels wordt veroorzaakt door bewoners zelf;
- Parkeeroverlast in en rondom de A4-zone.

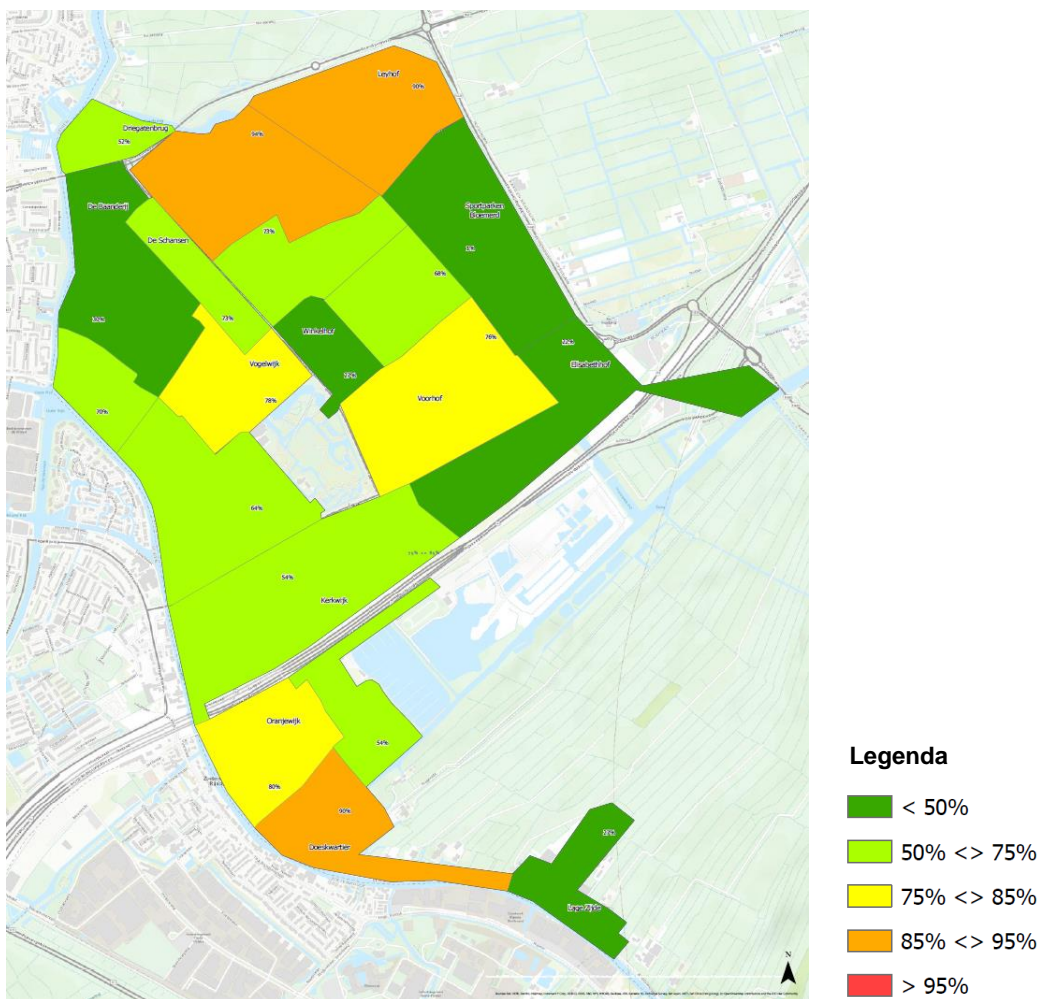
### **Parkeeroverlast als gevolg van Leidse parkeerders**

Uit het parkeeronderzoek, klachten en meldingen en vanuit het Parkeerpanel komt naar voren dat met name in het Zijlkwartier veel overlast wordt ondervonden van parkeerders uit Leiden. Deze overlast doet zich op verschillende dagdelen voor. Dit geeft aan dat overloop van parkeerders uit Leiden door verschillende doelgroepen wordt veroorzaakt.

Vanaf 2022 breidt de gemeente Leiden het gebied uit waarin betaald parkeren geldt. De uitbreiding van het betaald parkeren richt zich voornamelijk op de zuidwestelijke kant van Leiden. Aan de grens met Leiderdorp blijven het Waardeiland en Roomburg ongereguleerd, in de buurt Meerburg wordt wel betaald parkeren ingevoerd. Dit betekent dat ook andere delen van Leiderdorp, zoals bijvoorbeeld de oudere kern, mogelijk te maken gaan krijgen met een toename van de parkeerdruk als gevolg van parkeerders afkomstig uit Leiden.

### Parkeeroverlast in de avonden

In 2019 is de parkeerdruk in Leiderdorp onderzocht (zie Figuur 3). Uit dit parkeeronderzoek komt naar voren dat in de wijken Buitenhof, Leyhof en Doeskwartier de parkeerdruk in de avond en nacht hoog is. In de wijken Vogelwijk, Voorhof en Oranjewijk bevindt de parkeerdruk zich nog onder de toelaatbare grens. Parkeerdruk in de avonden betekent vaak dat het autobezit van bewoners niet in verhouding staat tot de beschikbare parkeercapaciteit (openbaar en privaat).



Figuur 3 Nachtelijk parkeerdruk Leiderdorp (oktober 2019).

### **Parkeeroverlast in en rondom de A4-zone**

In de straten rond de A4-zone en het Alrijne ziekenhuis worden parkeerproblemen geconstateerd. Werknemers en bezoekers van de functies in dit gebied parkeren in de omliggende woonstraten of op andermans terrein. De oorzaak waarom dit gebeurt, kan niet eenduidig worden vastgesteld en zijn mogelijk divers:

- het mijden van betaald parkeren bij het Alrijne ziekenhuis door bezoekers en werknemers van het ziekenhuis;
- een gebrek aan parkeercapaciteit bij bedrijven gevestigd in het gebied.

### **2.4.3 Vrij/gratis parkeren als kwaliteit van Leiderdorp**

Leiderdorp kent op dit moment geen betaald parkeren, met uitzondering van het parkeerterrein van het Alrijne Ziekenhuis en de parkeergarage van Q-park. In een aantal gebieden gelden op kleine schaal parkeerschijfzones (blauwe zones), zoals winkelcentrum Santhorst, Hoofdstraat, in de Leyhof en bij het gemeentehuis. Belangrijke bezoekersaantrekkende functies als de Winkelhof en Santhorst kennen vrij/gratis parkeren.

Vrij/gratis parkeren wordt als een belangrijke kwaliteit gezien. Hierin zit ook meteen het grootste dilemma binnen deze parkeervisie. Want gezien de uitdagingen waar Leiderdorp voor staat, kan een discussie over al dan niet invoeren van parkeerregulering niet meer uit de weg worden gegaan. Het doorzetten van vrij/gratis parkeren heeft namelijk de volgende nadelen:

- Bewoners die nu parkeeroverlast ervaren worden niet gehoord. Er komt geen oplossing voor het weren van wijkvreemde parkeerders of een te hoge parkeerdruk in de avonden;
- Het is niet toekomstvast. Toekomstige ontwikkelingen (zoals woningbouwontwikkeling, toename autobezit en stringent parkeerbeleid Leiden) kunnen ervoor zorgen dat hier alsnog parkeeroverlast ontstaat, zonder dat er beheersmaatregelen tegenover gezet kunnen worden;
- Weinig flexibiliteit mogelijk bij nieuwe ontwikkelingen omdat parkeeroverlast voor de omgeving voorkomen moet worden. Met een sturingsinstrument als parkeerregulering kan vrijheid geboden worden bij nieuwbouwlocaties om minder parkeren te realiseren of dit op een alternatieve wijze vorm te geven, door bijvoorbeeld inzet van deelauto's. Overloop vanuit deze nieuwe ontwikkelingen naar omliggende straten of buurten wordt beheersbaar gemaakt;
- Kansen voor verduurzaming en klimaatadaptieve maatregelen zijn beperkt als gevolg van een hoge parkeerdruk. Parkeerregulering kan leiden tot een daling van de parkeerdruk waardoor in totaliteit minder parkeerplaatsen benodigd zijn. Ongebruikte parkeerplaatsen kunnen worden vervangen door groenvoorzieningen.



## 3 Acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren

Met acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren wordt een richting bepaald voor de parkeervisie. Dit hoofdstuk geeft per visiepunt een toelichting.

### 3.1 Introductie visiepunten

In deze parkeervisie zijn acht visiepunten opgenomen die de leidraad vormen voor de visie van de gemeente Leiderdorp op auto- en fietsparkeren. De visiepunten zijn gerelateerd aan het realiseren van bepaalde gemeentelijke ambities. Daarnaast wordt met een aantal visiepunten een oplossing geboden voor bestaande parkeeroverlast in Leiderdorp.

#### 3.1.1 Wat is parkeeroverlast?

Het voorkomen of aanpakken van bestaande parkeeroverlast neemt een belangrijke rol in binnen de acht visiepunten. Om deze reden wordt stilgestaan bij de vraag: wat is parkeeroverlast?

Parkeeroverlast is in de eerste plaats een subjectief begrip. Wat door sommige mensen als overlast wordt bestempeld, wordt door anderen niet zo ervaren. Desondanks kunnen er op hoofdlijnen drie objectieve kenmerken worden verbonden aan parkeeroverlast. Wanneer een of meerdere van deze kenmerken van toepassing zijn op een wijk of buurt, wordt gesproken van parkeeroverlast. In het onderstaande kader zijn de drie kenmerken van parkeeroverlast opgenomen.

#### **De drie kenmerken van parkeeroverlast**

- De parkeerdruk bevindt zich (op buurtniveau) op een te hoog niveau: overdag meer dan 85% bezetting en in de avond en nacht meer dan 90% bezetting (per 100 parkeerplaatsen zijn er meer dan 85 of 90 bezet). Bij een hoge parkeerdruk neemt de zoektijd naar een beschikbare parkeerplaats toe. Dit is onprettig voor de automobilist, leidt tot meer verkeersbewegingen en daarmee tot verkeersonveiligheid (specifiek voor fietsers en voetgangers).
- Parkeercapaciteit wordt door beleidsmatig ongewenste doelgroepen gebruikt. Denk aan doelgroepen met een bestemming buiten het gebied waarin wordt geparkeerd en voertuigen die langdurig staan geparkeerd zonder te worden gebruikt.
- Fout geparkeerde voertuigen belemmeren de fysieke doorgang voor nood- en hulpdiensten. en/of leiden tot verkeersonveiligheid.

### 3.2 De acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren in Leiderdorp

In het onderstaande kader zijn de acht visiepunten voor auto- en fietsparkeren in Leiderdorp opgenomen. In paragraaf 3.3 wordt een toelichting gegeven per visiepunt.

- Visiepunt 1:** In Leiderdorp is fietsparkeren goed geregeld.
- Visiepunt 2:** In bouwplannen wordt het parkeervraagstuk op een ordentelijke en duurzame wijze opgelost.
- Visiepunt 3:** In Leiderdorp wordt parkeeroverlast aangepakt in de volgorde: benutten, beïnvloeden, beheersen en tot slot het bijbouwen van extra parkeercapaciteit.
- Visiepunt 4:** Leiderdorp pakt parkeeroverlast als gevolg van gebiedsvreemde parkeerders aan.
- Visiepunt 5:** Leiderdorp lost parkeeroverlast als gevolg van een scheve parkeerbalans op.
- Visiepunt 6:** Invoering van parkeerregulering mag niet leiden tot het ontstaan van parkeeroverlast elders.
- Visiepunt 7:** De autobereikbaarheid van winkelfuncties in Leiderdorp blijft gewaarborgd.
- Visiepunt 8:** Parkeren als kans om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

### 3.3 Toelichting per visiepunt

Deze paragraaf geeft per visiepunt een toelichting.

**Visiepunt 1:** In Leiderdorp is fietsparkeren goed geregeld.

Ten opzichte van de auto is fietsen een gezonde en meer duurzame manier van verplaatsen. Leiderdorp juicht het toe dat haar inwoners zich meer met de fiets verplaatsen. Met goede fietsparkeervoorzieningen kan het fietsgebruik worden gestimuleerd. Mensen zijn eerder geneigd om zich met de fiets te verplaatsen als zij hun fiets veilig en comfortabel kunnen stallen in de buurt van de bestemming.

In bouwplannen wordt het fietsparkeren goed geregeld door fietsparkeernormen te stellen. Deze normen bepalen het minimum aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. Hiernaast gelden er ook kwaliteitseisen waar nieuwe fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. De fietsparkeernormen en kwaliteitseisen zijn onderdeel van de Nota Parkeernormen.

**Visiepunt 2:** In bouwplannen wordt het parkeervraagstuk op een ordentelijke en duurzame wijze opgelost.

Leiderdorp heeft een forse woningbehoefte. Bijvoorbeeld in de Baanderij worden op grotere schaal nieuwe woningen gebouwd. Ieder bouwplan gaat gepaard met een mobiliteitsvraagstuk. Nieuwe bewoners moeten en willen zichzelf kunnen verplaatsen. Hiervoor maken zij gebruik van verschillende modaliteiten: auto, fiets, openbaar vervoer en ook deelmobiliteit. Het gebruik van deze modaliteiten gaat voor een deel gepaard met een parkeervraagstuk. Het is van belang dat dit vraagstuk op een ordentelijke en duurzame wijze wordt opgelost.

Met ordentelijk wordt bedoeld dat bouwplannen niet leiden tot het ontstaan van parkeeroverlast in omliggende wijken of buurten. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost. Alternatieve oplossingen zoals het huren van private parkeercapaciteit zijn onder voorwaarden mogelijk. Deze voorwaarden worden uitgewerkt in de Nota Parkeernormen. Een duurzame oplossing van het parkeervraagstuk kan inhouden dat de mogelijkheden worden onderzocht om minder parkeerplaatsen te realiseren, bijvoorbeeld wanneer bewoners gebruik kunnen maken van deelmobiliteit (deelauto's, deelscooters of deelfietsen).



**Visiepunt 3:** In Leiderdorp wordt parkeeroverlast aangepakt in de volgorde: benutten, beïnvloeden, beheersen en tot slot het bijbouwen van extra parkeercapaciteit.

Parkeeroverlast kan op verschillende manieren worden aangepakt. Het is van belang om te duiden in welke volgorde Leiderdorp haar parkeerinstrumenten toepast. Dit biedt ook duidelijkheid richting belanghebbenden. De primaire volgorde die door de gemeente wordt gehanteerd is: benutten, beïnvloeden, beheersen en tot slot het bijbouwen van extra parkeercapaciteit.

#### **De vier parkeerinstrumenten**

1. **Benutten:** het beter benutten van bestaande parkeercapaciteit. Deze capaciteit kan privaat aanwezig zijn (bijvoorbeeld opritten of carports van bewoners) of in de openbare ruimte. Het benutten van openbare parkeercapaciteit betekent vaak dat loopafstanden toenemen.
2. **Beïnvloeden:** het beïnvloeden (verminderen) van het aantal geparkeerde auto's. Verbeteren van het openbaar vervoer, fietsverbindingen of het beschikbaar stellen van deelmobiliteit zijn voorbeelden van beïnvloedingsmaatregelen.
3. **Beheersen:** het beheersen van het aantal geparkeerde auto's en zorgen dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert door de invoering van een vorm van parkeerregulering. Met beheersmaatregelen kunnen benuttings- en beïnvloedingsmaatregelen worden geëffectueerd of risico's (op bijvoorbeeld overloop van parkeerders) worden tegengegaan.
4. **Bijbouwen van extra parkeercapaciteit:** het bijbouwen van extra openbare parkeercapaciteit op straat of in een gebouwde vorm.

In theorie kunnen de vier instrumenten onafhankelijk van elkaar worden toegepast. In de praktijk blijkt dat maatregelen die onder benutten of beïnvloeden vallen, een sterke samenhang kennen met het instrument beheersen. Het instrument beheersen wordt geëffectueerd door een vorm van parkeerregulering in te voeren. In gebieden met overlast van vreemdparkerders zal de gemeente actief beheersmaatregelen treffen (zie visiepunt 4). In gebieden met bijvoorbeeld parkeeroverlast door een scheve parkeerbalans zal de gemeente eerst kijken naar mogelijkheden om bestaande parkeercapaciteit te benutten (zie visiepunt 5).

**Visiepunt 4:** Leiderdorp pakt parkeeroverlast als gevolg van gebiedsvreemde parkeerders aan.

In verschillende delen van Leiderdorp is sprake van parkeeroverlast als gevolg van gebiedsvreemde parkeerders. Dit is een overkoepelende term voor parkeerders die een bestemming buiten het gebied hebben waarin de auto wordt geparkeerd. Concreet worden Leidse parkeerders en medewerkers en bezoekers van het Alrijne Ziekenhuis bedoeld. Deze parkeerders

leiden bijvoorbeeld tot parkeeroverlast in het Zijkwartier en in het Hofje van Holtlant (de buurt ten westen van het Alrijne Ziekenhuis).

De reden waarom in Leiderdorp van dit type parkeeroverlast sprake is, is omdat in Leiderdorp vrij/gratis geparkeerd kan worden. De meest effectieve manier om de parkeeroverlast aan te pakken, is door het treffen van een beheersmaatregel. Deze maatregel bestaat uit de invoering van parkeerregulering. In hoofdstuk 5 van deze visie wordt hier nader op ingegaan.

**Visiepunt 5:** Leiderdorp lost parkeeroverlast als gevolg van een scheve parkeerbalans op.

In een aantal wijken van Leiderdorp (Doeskwartier, Buitenhof, Leyhof) is, met name gedurende de nacht, sprake van een scheve parkeerbalans. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen staat niet in verhouding tot het aantal geparkeerde auto's. Leiderdorp stelt zichzelf tot doel om dit probleem op te lossen.

Bovengenoemde overlast is primair een resultaat van een te hoog autobezit onder bewoners ten opzichte van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Omdat Leiderdorp de parkeercapaciteit in principe niet wil vergroten, moet het probleem worden opgelost door het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag van bewoners (minder autobezit) en het beter benutten van parkeerplaatsen op eigen terrein of in de omgeving (parkeren op afstand).

De invoering van parkeerregulering vormt tevens een krachtige maatregel om de parkeeroverlast tegen te gaan. Leiderdorp onderzoekt indien nodig in samenspraak met bewoners of en onder welke voorwaarden draagvlak is voor parkeerregulering. In hoofdstuk 5 van deze visie wordt hier nader op ingegaan.

**Visiepunt 6:** Invoering van parkeerregulering mag niet leiden tot het ontstaan van parkeeroverlast elders.

Kenmerkend aan de invoering van parkeerregulering als oplossing voor parkeeroverlast, is dat de overlast zich kan gaan verschuiven naar naastgelegen wijken. Het zogenoemde 'waterbedeffect'. Leiderdorp wil voorkomen dat deze ontwikkeling zich voordoet wanneer er parkeerregulering wordt ingevoerd.

Leiderdorp voorkomt een waterbedeffect door bij de invoering van parkeerregulering de grenzen zorgvuldig te kiezen. De grenzen moeten aansluiten bij natuurlijke barrières zoals waterwegen of infrastructuur. Dit kan erin resulteren dat parkeerregulering wordt ingevoerd in grotere gebieden.

**Visiepunt 7:** De autobereikbaarheid van winkelfuncties in Leiderdorp blijft gewaarborgd.

Winkelfuncties zijn gebaat bij een goede autobereikbaarheid. Leiderdorp waarborgt de bereikbaarheid van haar winkelbestand door voldoende parkeerplaatsen voor winkelbezoekers en werknemers beschikbaar te stellen. Om deze bereikbaarheid te waarborgen kan het noodzakelijk zijn om een beheersmaatregel (invoering van parkeerregulering) te treffen.

**Visiepunt 8:** Parkeren als kans om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.

In algemene zin neemt parkeerruimte een groot deel van de openbare ruimte in beslag. In veel Leiderdorpse woonstraten is parkeren als meest dominante functie aanwezig. Dit biedt de kans om, bijvoorbeeld bij wegconstructies zoals vervanging van de riolering, het parkeren anders vorm te geven en meer ruimte te creëren voor kwalitatieve functies zoals groen, water, speelruimte voor kinderen, ontmoetingsruimte en fietsparkeren. Parkeren anders vormgeven hoeft niet te betekenen dat het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen afneemt. Dit visiepunt richt zich op het anders en slim vormgeven van parkeerruimte.

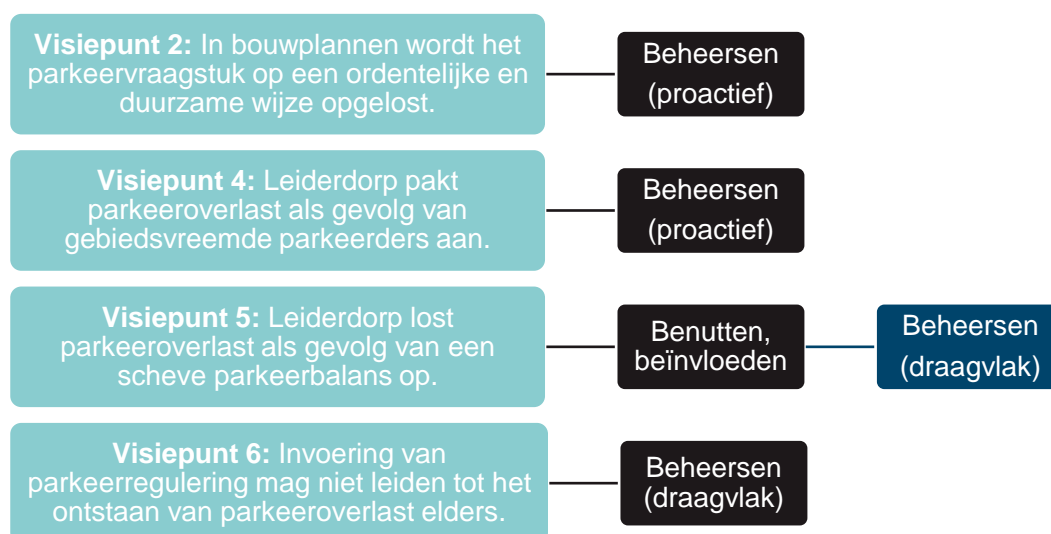
## 4 Aan de slag met de visiepunten

Leiderdorp gaat aan de slag met de acht visiepunten. Hoe dit concreet wordt opgepakt staat beschreven in de Nota Beleidsuitwerking. Dit hoofdstuk geeft een doorkijk hoe de gemeente Leiderdorp aan de slag gaat met de meest urgente problematiek: het aanpakken van parkeeroverlast.

### 4.1 Aan de slag met de visiepunten

Leiderdorp gaat aan de slag met de acht visiepunten zoals beschreven in hoofdstuk 3. Uit sommige visiepunten volgen op een afzienbare termijn directe acties. Dit geldt met name voor de visiepunten gerelateerd aan parkeeroverlast (visiepunten 2 en 4 t/m 6). Leiderdorp constateert in deze parkeervisie, mede op basis van het participatieproces dat is doorlopen, dat in bepaalde wijken en buurten parkeeroverlast wordt ervaren en onderneemt actie om deze overlast aan te pakken.

In Figuur 4 wordt weergegeven welke instrumenten worden toegepast om visiepunten 2 en 4 t/m 6 te realiseren. Uit het figuur komt naar voren dat Leiderdorp voor drie visiepunten inzet op beheersmaatregelen. Voor visiepunt 5 geldt dat in eerste instantie wordt ingezet op beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen proactieve beheersmaatregelen en beheersmaatregelen die afhankelijk zijn van draagvlak onder belanghebbenden. In paragraaf 4.1.1 wordt het verschil tussen deze twee sporen uitgelegd.



Figuur 4 Vier visiepunten en de toepassing van instrumenten.

#### 4.1.1 Beheersmaatregelen: proactief en afhankelijk van draagvlak

Uit Figuur 4 blijkt dat beheersmaatregelen een belangrijke rol spelen in het oplossen of voorkomen van parkeeroverlast. Leiderdorp maakt binnen het instrument beheersen onderscheid tussen twee sporen: proactieve beheersmaatregelen en beheersmaatregelen afhankelijk van draagvlak onder belanghebbenden. In deze paragraaf wordt het verschil tussen de twee sporen toegelicht.

Visiepunten 2 en 4 worden proactief door de gemeente opgepakt door het instellen van beheersmaatregelen in de vorm van parkeerregulering. Visiepunten 5 en 6 worden reactief opgepakt: de gemeente Leiderdorp onderneemt actie als er klachten en meldingen zijn over parkeeroverlast vanuit belanghebbenden en/of als uit monitoring blijkt dat sprake is van een te hoge parkeerdruk.

##### **Proactieve beheersmaatregelen**

Proactieve beheersmaatregelen zijn van toepassing wanneer de ernst van parkeeroverlast of het belang van parkeerregulering groot is. De gemeente Leiderdorp neemt het initiatief om in gesprek te gaan met belanghebbenden over de invoering van parkeerregulering. Doelstelling hierbij is om, in samenspraak met belanghebbenden, te komen tot een succesvolle invoering van parkeerregulering. In het participatieproces ligt de nadruk niet op het meten van draagvlak voor de invoering van parkeerregulering via een draagvlakonderzoek.

##### **Beheersmaatregelen afhankelijk van draagvlak onder belanghebbenden**

In Figuur 4 is onder visiepunt 5 opgenomen dat, nadat benuttings- en beïnvloedingsmaatregelen zijn toegepast, beheersmaatregelen worden toegepast om het visiepunt te verwezenlijken. Hierbij geldt draagvlak als randvoorwaarde voor het toepassen van deze maatregelen. Dit betekent dat de gemeente Leiderdorp, indien nodig, een formeel draagvlakonderzoek zal uitvoeren om in een wijk of buurt het draagvlak te meten voor de invoering van parkeerregulering. In paragraaf 5.2.1 wordt nader ingegaan op de uitvoering van een draagvlakonderzoek.

## 5 De stap naar parkeerregulering in Leiderdorp

Leiderdorp maakt in deze parkeervisie de keuze om in te zetten op de invoering van parkeerregulering.

### 5.1 Wat is parkeerregulering?

Parkeerregulering is een beheersmaatregel waarbij voertuigen, onder bepaalde voorwaarden, het recht kunnen krijgen om te parkeren. De manier waarop dit recht kan worden verkregen, verschilt tussen doelgroepen. Voor langparkeeders (bijvoorbeeld bewoners, werknemers) geldt dat zij een vergunning of ontheffing kunnen aanvragen. De manier waarop kortparkeeders (winkelbezoekers, visite van bewoners) een parkeerrecht kunnen verkrijgen verschilt per parkeerreguleringsvorm.

Paragraaf 5.1.1 gaat in op de drie mogelijke vormen van parkeerregulering.

#### 5.1.1 De drie parkeerreguleringsvormen

Het instrument parkeerregulering kan op drie verschillende manieren worden uitgewerkt. In deze parkeervisie wordt aangegeven dat parkeerregulering nodig is om invulling te geven aan de ambities en om parkeerknelpunten effectief op te lossen. Er wordt nog geen keuze gemaakt voor één van de drie reguleringsvormen. Deze keuze is onderdeel van de beleidsuitwerking.

Verkeersbord	Beschrijving
	<b>Betaald parkeren met parkeervergunningen voor belanghebbenden</b> Betaald parkeren is een fiscale maatregel. Parkeeders moeten belasting (parkeerbelasting) betalen. Voor bepaalde doelgroepen zijn parkeervergunningen beschikbaar, waarmee op een betaalde parkeerplek geparkeerd kan worden. Kortparkeeders kunnen een parkeerticket kopen bij de parkeerautomaat of zich digitaal aanmelden. Dit geldt ook voor visite van bewoners.
	<b>Vergunninghouderparkeren</b> Vergunninghouderparkeren is een verkeersmaatregel. Wanneer in een gebied vergunninghouderparkeren geldt, kunnen er alleen doelgroepen in het bezit van een parkeervergunning parkeren. In tegenstelling tot betaald parkeren staan er bij vergunninghouderparkeren geen parkeerautomaten in de straat. Parkeeders zonder parkeervergunning mogen in dit gebied niet parkeren. Voor bezoek van bewoners kan een bezoekersregeling worden ingesteld.
	<b>Parkeerschijfzone (blauwe zone)</b> De parkeerschijfzone is een verkeersmaatregel. In de aangewezen zone geldt een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 1 of 2 uur. Parkeeders dienen met behulp van een parkeerschijf het tijdstip van aankomst aan te geven. Bepaalde doelgroepen, zoals bewoners, kunnen (mogelijk) een parkeeronthefing aanvragen. Voor ontheffinghouders geldt de parkeerduurbepering niet.

Tabel 2 Beschrijving per reguleringsvorm.

Reguleringsvorm	Voordelen	Nadelen
Betaald parkeren met parkeervergunningen voor belanghebbenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betaald parkeren is een flexibele vorm van parkeerregulering.</li> <li>Kostendekkende handhaving is mogelijk (handhaving door de inzet van scanvoertuigen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Betaald parkeren kan als een onvriendelijke maatregel worden ervaren tegenover bepaalde doelgroepen (zonder parkeervergunning).</li> <li>Risico op parkeeroverlast in naast gelegen gebieden (het waterbedeffect).</li> </ul>
Vergunninghouderparkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle beleidsmatig ongewenste doelgroepen worden volledig geweerd.</li> <li>De kosten van de handhaving kunnen worden gedrukt door de inzet van scanvoertuigen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aan alle gewenste doelgroepen moet een parkeervergunning worden verstrekt.</li> <li>Risico op parkeeroverlast in naastgelegen gebieden (het waterbedeffect).</li> <li>De opbrengsten van verkeersboetes vloeien naar het Rijk en niet naar de gemeente.</li> </ul>
Parkeerschijfzone (blauwe zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkeerregulering zonder een significant kostenaspect voor de parkeerder (de enige kosten zijn de legeskosten die gelden voor het aanvragen van een parkeeronthefing).</li> <li>Geschikt voor toepassing op kleinere schaal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geen robuuste maatregel: het gebruik van een parkeerschijf is vrij onnauwkeurig en gaat gepaard met de kans op misbruik.</li> <li>De kosten voor de gemeente zijn relatief hoog: intensieve handhaving en de opbrengsten van verkeersboetes vloeien naar het Rijk en niet naar de gemeente.</li> </ul>

*Tabel 3 Voor- en nadelen per parkeerreguleringsvorm.*

## 5.2 Hoe wordt invulling gegeven aan participatie en draagvlak?

Invoering van parkeerregulering is geen op zichzelf staand doel. Parkeerregulering is een middel om een doel te bereiken, bijvoorbeeld het oplossen van parkeeroverlast. In algemene zin heerst er een vrij negatieve beeldvorming rond de term parkeerregulering. Dit beeld komt vaak niet overeen met de werkelijkheid. Zodra in een wijk of buurt waarin sprake is van parkeeroverlast een vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd, zijn belanghebbenden hier (achteraf) over het algemeen erg positief over. De parkeeroverlast waar sprake van was, is op een effectieve manier opgelost.

In de participatieprocessen die Leiderdorp in de toekomst zal organiseren over de invoering van parkeerregulering, wordt aandacht besteed aan de beeldvorming die heerst rond parkeerregulering. Dit gebeurt door goede voorlichting en informatieverstrekking.

### 5.2.1 Draagvlakonderzoek

Leiderdorp heeft nog geen eerdere ervaringen met draagvlakonderzoeken over de invoering van parkeerregulering. Een draagvlakonderzoek is in essentie een enquête die wordt verspreid onder belanghebbenden in een afgebakend gebied. In deze enquête staat de vraag centraal: bent u voor of tegen de invoering van parkeerregulering?<sup>1</sup> Bij het uitvoeren van een draagvlakonderzoek worden uitgangspunten over geldigheid (minimum aantal respondenten) en consequenties van de uitslag vooraf vastgelegd en gecommuniceerd naar belanghebbenden. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in de Nota Beleidsuitwerking.

## 5.3 Monitoring en evaluatie

Uit deze parkeervisie volgt dat Leiderdorp aan de slag gaat met het instrument parkeerregulering. Met deze beleidskeuze neemt het belang van monitoring en evaluatie op het gebied van parkeren toe. De invoering van parkeerregulering gaat leiden tot veranderingen in de parkeersituatie. Door de parkeerdruk te monitoren (op basis van parkeeronderzoek) en met belanghebbenden in gesprek te blijven over parkeren, houdt Leiderdorp grip op de parkeersituatie. Op basis van de monitoring en evaluatie kunnen indien nodig aanscherpingen in het parkeerbeleid worden doorgevoerd.

Onderdeel van de Nota Beleidsuitwerking waarin onder andere de invoering van parkeerregulering is uitgewerkt, is een monitoringsprogramma. In dit programma zijn de acties opgenomen die de gemeente Leiderdorp uitvoert in het kader van monitoring en evaluatie.

---

<sup>1</sup> Ervaringen uit andere gemeenten wijzen uit dat, om misvattingen over parkeerregulering te voorkomen, de enquête gepaard moet gaan met informatievoorziening en voorlichting. Dit is dan ook een vaste stap binnen de draagvlakonderzoeken die Leiderdorp in de toekomst zal uitvoeren.





## 6 Doorkijk naar de beleidsuitwerking

---

Aan deze parkeervisie is een beleidsuitwerking gekoppeld. De uitwerking bestaat uit gebiedsgewijze maatregelenpakketten die bijdragen aan de 8 visiepunten. Daarnaast wordt een Nota Parkeernormen opgesteld.

### 6.1 Nota Beleidsuitwerking

Als uitwerking van de 8 visiepunten worden verschillende maatregelenpakketten uitgewerkt. Per pakket worden gebiedsgewijs, doelstellingen, maatregelen en beleidsregels opgesteld. Planning en fasering vormen ook een belangrijk aspect van de Nota Beleidsuitwerking. Daarnaast worden de organisatorische en financiële consequenties in beeld gebracht. Belangrijk onderdeel van de Nota Beleidsuitwerking is de keuze en wijze waarop Leiderdorp parkeerregulering gaat invoeren.

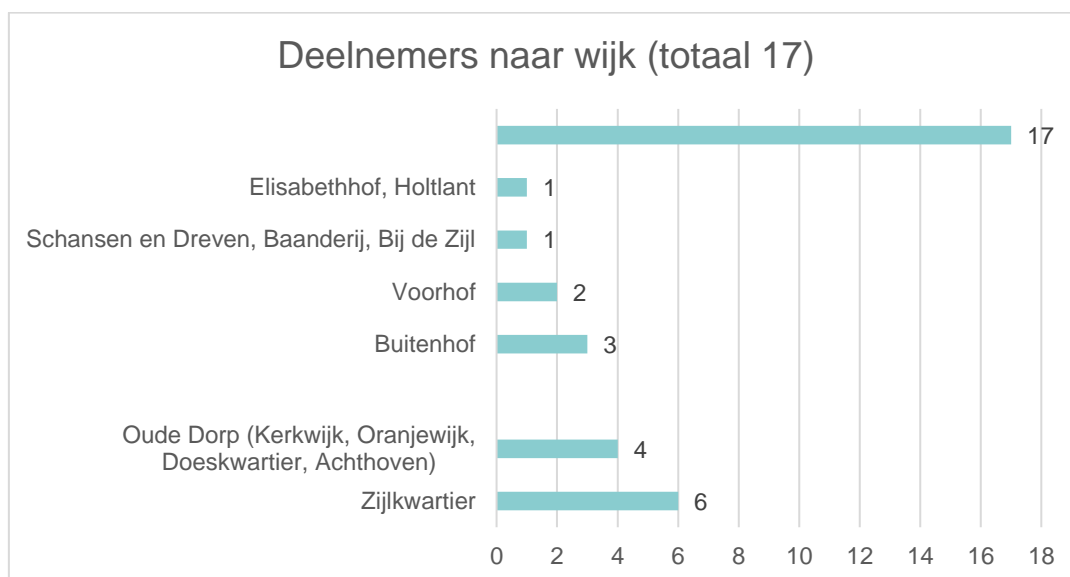
### 6.2 Nota Parkeernormen

De gemeente Leiderdorp hanteert auto- en fietsparkeernormen op basis waarvan een inschatting wordt gemaakt hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn in ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen zijn opgenomen in het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp 2016. Na vaststelling van deze parkeervisie wordt gestart met het actualiseren van de parkeernormen en de manier waarop de normen worden toegepast. De geactualiseerde normen worden in een separaat beleidsdocument vastgesteld: de Nota Parkeernormen.

## Bijlage 1 Resultaten participatieproces

### Digitale informatiebijeenkomst 7 september 2021

Tijdens de digitale informatiebijeenkomst zijn diverse vragen en stellingen voorgelegd. Voor drie van deze vragen zijn de gegeven antwoorden in onderstaande grafieken opgenomen.

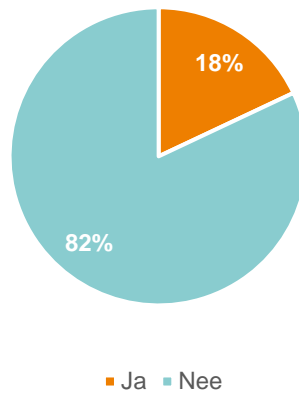


Figuur 5 Deelnemers informatiebijeenkomst naar wijk.



Figuur 6 Draagvlak oplossingsrichtingen voor parkeerproblemen.

## Draagvlak voor inruilen groen en speelruimte voor parkeerruimte



Figuur 7 Draagvlak voor inruilen groen en speelruimte voor parkeerruimte.

### Parkeerpanel 12 oktober 2021

Het eerste parkeerpanel is georganiseerd als een fysieke bijeenkomst op het gemeentehuis. De bijeenkomst is in twee delen opgedeeld. Er is gestart met een inleidende presentatie, waarin onder andere de rol van het parkeerpanel is toegelicht. Na de presentatie en de beantwoording van een aantal vragen is gestart met het interactieve gedeelte van de bijeenkomst. Voor dit gedeelte zijn groepen van 3 à 4 panelleden gevormd. Per groep zijn de positieve en negatieve aspecten van parkeren in Leiderdorp geïnventariseerd. Deze resultaten zijn per groep plenair teruggekoppeld. Vervolgens is in dezelfde groepen gesproken over oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen zijn eveneens plenair toegelicht.

---

#### Groep 1

Positieve aspecten:

- Kwalitatief goede fietsenrekken.
- Soms te weinig rekken (Winkelhof/studenten).

Negatieve aspecten:

- Geen genoteerd.

Oplossingsrichtingen:

- Betaald parkeren/parkeervergunningen.
- Bewoners betalen graag voor een parkeervergunning als dat Leidse parkeerders weert.

- Bij betaald parkeren de eerste paar uur (bijvoorbeeld 2 uur) gratis parkeren.
  - Een voordeel van gereguleerd parkeren is dat het ontwikkelingen in de betaalbare sector (sociale huur) kan aanwakkeren door toekomstige bewoners uit te sluiten van het recht op een parkeervergunning.
  - Extra (gratis) parkeergelegenheid beschikbaar stellen voor personeel van het Alrijne Ziekenhuis.
- 

## **Groep 2**

Positieve aspecten:

- Gratis parkeren bij bedrijven (WOOON, Baanderij, Winkelhof).
- Voldoende parkeergelegenheid bij bedrijven en in woonwijken.
- Op inbreidingslocaties worden vaak voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

Negatieve aspecten:

- Overloop uit Leiden:
  - Kortdurend (werk gerelateerd);
  - Langdurend (internationaal, langdurend bezoek in Leiden);
  - Busjes van bedrijven.
- Overloop rond het Alrijne Ziekenhuis.
- Verstening van de openbare ruimte.
- Te weinig speelruimte (vaak gaat parkeren ten koste van speelruimte).
- Door geparkeerde voertuigen (langsparkeren) ontstaat hinder in de smalle jaren 30 wijken.
- Automobilisten op zoek naar een parkeerplaats rijden over fietspaden (Splinterlaan) en leiden tot verkeersonveiligheid (extra verkeersbewegingen in de straat).

Oplossingsrichtingen:

- Het aantal parkeerplaatsen uitbreiden werkt niet om overloop te voorkomen.
- Maatwerk is benodigd: niet iedere wijk heeft (hetzelfde) parkeerprobleem.
- Parkeerregulering is maatwerk: combinaties van reguleringsvormen moeten mogelijk zijn.
- P+R biedt kansen voor Leiderdorp.
- Parkeerdurbeperking (bijvoorbeeld van 9.00 tot 17.00 uur) om de parkeeroverlast als gevolg van werknemers tegen te gaan.

---

### **Groep 3**

Positieve aspecten:

- Eenduidig parkeerbeleid: het beleid is duidelijk, niet alles is mogelijk.
- Voldoende parkeergelegenheid in woonwijken.

Negatieve aspecten:

- Overlast uit Leiden (lang parkeren).
- Overlast vanuit het Alrijne Ziekenhuis (kort parkeren).

Oplossingsrichtingen:

- Goed in kaart brengen wie de overlast veroorzaken en passende maatregelen treffen (maatwerk).
- Parkeerregulering (anticiperen op het waterbedeffect).
- Parkeerhandhaving in samenwerking met Leiden.

---

### **Groep 4**

Positieve aspecten:

- Voldoende parkeergelegenheid bij de Winkelhof en Santhorst.
- Fietsparkeren is goed geregeld.
- Voldoende parkeergelegenheid bij RCL op zaterdagochtend.

Negatieve aspecten:

- Overloop uit Leiden:
  - Busjes van bedrijven;
  - Forenzen;
  - Expats tijdens de vakantieperiode.
- Voertuigen uit Leiden staan soms meerdere maanden in de straat geparkeerd;
- Het Zijkwartier is een afgesloten gebied, bewoners hebben geen parkeergelegenheid elders;
- Het autobezit (de 2<sup>e</sup> auto) staat niet in verhouding tot de beschikbare parkeercapaciteit.

Oplossingsrichtingen:

- Geen genoteerd.

### Parkeerpanel 25 januari 2022

Het tweede parkeerpanel is georganiseerd in de vorm van een digitale bijeenkomst via Microsoft Teams. Dit als gevolg van aangescherpte coronamaatregelen. Tijdens de bijeenkomst is aan de aanwezige panelleden een toelichting gegeven op de hoofdlijnen van de parkeervisie Leiderdorp. De presentatie is ter voorbereiding op de bijeenkomst toegestuurd aan de panelleden. Tijdens de bijeenkomst zijn verduidelijkende vragen gesteld door panelleden. Een aantal vragen wordt in de onderstaande opsomming toegelicht (inclusief het gegeven antwoord).

- **Vraag:** besteed de gemeente bij het actualiseren van haar parkeernormenbeleid aandacht aan de hoogte van parkeernormen voor sociale huurwoningen?

**Antwoord:** de gemeente is zich ervan bewust dat bewoners van sociale huurwoningen door een lager autobezit worden gekenmerkt. Dit inzicht wordt vertaald in de hoogte van de parkeernorm voor sociale huurwoningen.

- **Vraag:** betekent visiepunt 8 (parkeren als kans om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren) dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen zal afnemen?

**Antwoord:** nee, dit visiepunt is toegespitst op het anders vormgeven van parkeren. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bij een wegreconstructie enkele parkeerplaatsen op een grotere (acceptabele) loopafstand worden teruggebracht.

- **Vraag:** wat zijn de kosten voor een parkeervergunning of -onthefving op het moment dat er parkeerregulering wordt ingevoerd?

**Antwoord:** dit onderwerp maakt geen onderdeel uit van de parkeervisie. Nadat de parkeervisie is vastgesteld, wordt in de beleidsuitwerking op dit onderwerp ingegaan.



**Een wereld te winnen.**

©2022, Spark B.V.

*info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam*

*tel +31 (0)70 317 70 05*

*Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.*

*All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.*

*Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.*