



CONCEPT PARKEERBELEIDSPLAN WESTLAND 2024-2027



Auteur(s)	H. Zuiver, R.J. de Bruijn en J. van der Berk
Datum	6 december 2023
Versie	1.0
Status	Definitief



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Westland ontwikkelt door!	3
1.3 Leeswijzer	4
2. Parkeerontwikkelingen	5
2.1 Er komen steeds meer auto's bij	5
2.2 De transitie naar volledig elektrische auto's	6
2.3 Steeds vaker minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw	7
2.4 Een auto delen in plaats van bezitten	7
2.5 De gevolgen van Covid-19 zijn nog onduidelijk	8
3. De huidige parkeersituatie	9
3.1 Vormen van parkeerregulering	9
3.1.1 Betaald parkeren	9
3.1.2 Blauwe zones	9
3.1.3 Vergunninghouders	9
3.2 De huidige stand van zaken	10
3.2.1 Knelpunt 1 – Parkeren in centra	10
3.2.2 Knelpunt 2 – Parkeerdruk in woonwijken	11
3.2.3 Knelpunt 3 – Strandparkeren en recreatiegebieden (weersafhankelijk)	12
3.3 Conclusie huidige situatie	13
4. Wat zijn onze parkeerambities?	14
4.1 Visie op parkeren	14
4.2 De uitgangspunten	14
4.3 De Westlandse parkeerstrategie	15
5. Wat gaan we doen?	17
5.1 De Westlandse aanpak voor parkeerproblemen	17
5.1.1 Een onderscheid in bestaande en te ontwikkelen gebieden	18
5.2 Het beheersen van parkeren nader uitgewerkt	20
5.2.1 Vormen van parkeerregulering	20
5.2.2 Voorwaarden voor invoering parkeerregulering	21
5.3 Onze aanpak samengevat	22
5.4 Actualisatie van onze parkeernormen	23
5.5 Beperkte mogelijkheden parkeren bedrijfsbusjes	24
5.6 Overstappunten	25
6. Monitoring en evaluatie	26
7. Uitvoeringsprogramma 2024-2027	27

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 10 december 2019 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie Westland 2040 vastgesteld. Hierin staan maatregelen beschreven die nodig zijn om de gemeente richting 2040 duurzaam bereikbaar te houden. De kern van het mobiliteitsbeleid bestaat uit een vijftal doelstellingen:

- verbeteren van de logistieke bereikbaarheid;
- de auto heeft een minder dominante positie in de kernen van de dorpen;
- de fiets en het OV vormen volwaardige alternatieven voor de auto in de mobiliteitsmix;
- Westland is een verkeersveilige gemeente;
- duurzame mobiliteit in Westland (reductie CO₂, stikstof en geluid).

In de Mobiliteitsvisie Westland 2040 staat dat het onderdeel parkeren nader wordt uitgewerkt in een parkeerbeleidsplan waarna de gemeentelijke parkeernormen worden geactualiseerd. Voorliggend parkeerbeleidsplan biedt de gemeente handvatten hoe om te gaan met parkeervraagstukken die nu in Westland spelen of in de toekomst kunnen gaan spelen.

1.2 Westland ontwikkelt door!

Westland is van oudsher sterk afhankelijk van de auto. Dit wordt veroorzaakt door de omvang, de verspreid liggende dorpen, de afstanden tot onder meer Den Haag, Delft en Rotterdam, het hierdoor lastig te exploiteren Openbaar Vervoer en de lengte en deels vrijliggende ligging van de fietsroutes langs drukke wegen. Hierdoor is bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente altijd een relatief hoge parkeernorm toegepast, die niet zonder meer te verkleinen is.

Door onder meer de verdere groei van inwoners, economie en mobiliteit is in Westland minder ruimte beschikbaar onder meer voor wegen en parkeren. Hierop anticiperen wordt dan ook noodzakelijk. Het nu voorliggende parkeerbeleid speelt hierop in en faciliteert de onderstaande ontwikkelingen:

- In Westland wonen nu ca. 115.000 inwoners; richting 2040 groeit dit naar ongeveer 130.000 inwoners. Hiertoe wordt in en rondom de huidige dorpen een groot aantal woningen bijgebouwd. Omdat de beschikbare ruimte in het Westland schaars is, is het nodig duidelijke keuzes te maken over realisatie van parkeervoorzieningen en het gebruik hiervan; dit in relatie tot de aanwezigheid en verdere ontwikkeling op het gebied van Openbaar Vervoer en fietsvoorzieningen. Hierbij speelt ook een steeds belangrijkere rol dat vooral de jongere generaties steeds meer gericht zijn op OV- en fietsgebruik.
- Richting 2040 worden in Den Haag Zuidwest ongeveer 10.000 woningen (onderdeel verstedelijkingsopgave zuidelijke Randstad) bijgebouwd. Kenmerkend voor deze wijk wordt de lage parkeernorm (0,6 pp/woning) met parkeervoorzieningen onder de woningen. Parkeren in de openbare ruimte wordt betaald (voor bezoek). Hierdoor kan uitwijkend parkeergedrag in het naastgelegen Wateringen ontstaan met een hogere parkeerdruk¹ tot gevolg.
- De bereikbaarheid van de zuidelijk Randstad waaronder Westland en aangrenzende gemeenten komt de komende decennia door de ruimtelijke opgaven steeds meer onder druk te staan. Een van deze opgaven betreft de doorontwikkeling van het Westland als hét kennis- en expertisecentrum op het gebied van de glastuinbouw. Deze ontwikkeling leidt tot meer studenten, trainees en kenniswerkers in het Westland die deels in de regio, maar ook daarbuiten wonen.
- De Greenport ontwikkelt en groeit verder door. Dit betekent meer arbeidsplaatsen, meer productie met een toename van het woon-/werk en logistiek verkeer tot gevolg. Daarvoor dienen

¹ Parkeerdruk is het aantal parkeerplaatsen dat bezet is ten opzichte van het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen.

de bedrijventerreinen aangepast en uitgebreid te worden. Het is tegelijkertijd van groot belang de regio bereikbaar te houden. Daarom worden in de gebiedsuitwerking Greenport 3.0 door het Rijk, MRDH, PZH, Den Haag en Westland integrale, concrete mobiliteitsmaatregelen voor de korte, middellange en lange termijn uitgewerkt.

- Westland stimuleert het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen waaronder lopen (elektrische) fietsen, deelmobiliteit (auto en fiets), Openbaar Vervoer en uitstootvrije voertuigen. Deze duurzame vervoerwijzen vormen in 2040 samen met de auto en agrologistiek, het mobiliteitssysteem. Het doel hiervan is om de toename van het autogebruik te verminderen. Om dit mogelijk te maken zijn echter vergelijkbare vervoersystemen noodzakelijk. Daarom wordt onder meer samen met de MRDH, Den Haag, Maassluis en Westland een verdiepende HOV-verkenning uitgevoerd. Hierbij wordt de haalbaarheid van onder meer een HOV-verbinding tussen Den Haag CS-Naaldwijk-Maassluis- Rotterdam CS voor zowel de korte, middellange en langere termijn nader onderzocht.

Deze opgaven vragen op termijn om een andere kijk op parkeren.

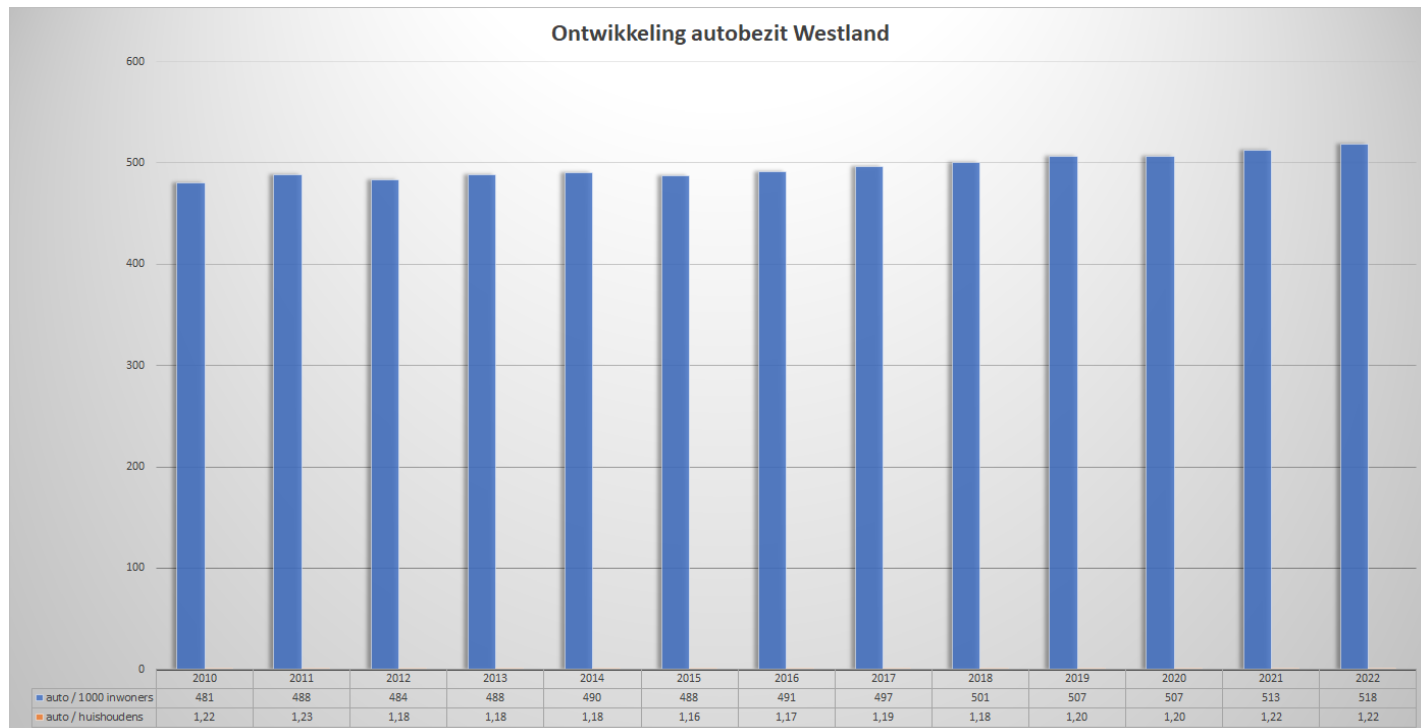
1.3 Leeswijzer

Dit plan gaat uit van een relatie tussen:

- De trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren (hoofdstuk 2).
- De huidige en toekomstige parkeersituatie (hoofdstuk 3).
- De lange termijnvisie op parkeren (hoofdstuk 4).
- De oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5).
- De wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 6).
- Het uitvoeringsprogramma voor de periode 2024-2027 (hoofdstuk 7)

In deze nota wordt niet ingegaan op vrachtwagenparkeren – dit onderdeel wordt separaat uitwerkt. Het onderdeel fietsparkeren wordt meegenomen in het in 2024 op te stellen Fietsbeleidsplan Westland.





Figuur 1 Ontwikkeling autobezit per 1000 inwoners in Westland (bron CBS)

2.2 De transitie naar volledig elektrische auto's



Het aantal elektrische personenvoertuigen zal door het Rijksbeleid in 2030 van de huidige 300.000 toenemen naar 1,9 miljoen. Het aantal publieke laadpunten moet hierdoor fors worden uitgebreid. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten.

Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Hiertoe is recent het laadpalenbeleidsplan Westland geactualiseerd (begin 2022). Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. Regio's en gemeenten moeten een visie en plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur opstellen en zorgdragen voor versnelde procedures voor de uitrol en het elektrificeren van het eigen wagenpark met bijbehorende laadvoorzieningen.

Gezien de ambitie om verder te verduurzamen en de energietransitie die nu gaande is, willen rijk, regio en de gemeente het aanvraagproces versnellen. Westland heeft hiervoor een strategische kaart opgesteld. Dit is een digitale kaart met locaties voor laadpalen met bijbehorende parkeervakken in de gebieden waar de gemeente in de toekomst veel vraag verwacht.⁷ Het participatieproces inzake de locaties vindt momenteel plaats, waarna deze locaties medio 2023 door middel van een verkeersbesluitenprocedure worden vastgesteld.

⁷ Bron: <https://wos.nl/nieuws/artikel/jaar-wachten-op-laadpaal-voor-elektrische-auto>

2.3 Steeds vaker minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De parkeerkencijfers van het CROW dienen hierbij als richtlijn. De CROW-kencijfers zijn gebaseerd op de huidige situatie – hierin is dus geen rekening gehouden met lokale ambities op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Gemeenten verlagen steeds vaker hun parkeernormen. Daarmee sturen zij op het waarmaken van onder meer de volgende bovenliggende ambities: het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, stimuleren van lopen, fietsen en OV-gebruik, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen door parkeerregulering en realisatie van betaalbare woningen.

De afgelopen jaren hebben diverse grotere steden hun parkeernormen (fors) verlaagd (o.a. Rotterdam, Utrecht en Nijmegen) en heeft Amsterdam in haar Nota Parkeernormen (2017) voor delen van de stad zelfs geen minimum parkeernorm meer opgenomen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmaar toenemend autobezit (zie paragraaf 2.1). Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregime, goede fiets- en OV-voorzieningen en deelmobiliteit. Zonder parkeerregulering en een goed aanbod van alternatieven kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van het betreffende complex de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan. In paragraaf 5.4 wordt ingegaan op actualisatie van de Westlandse parkeernormen.

2.4 Een auto delen in plaats van bezitten

Een snel ontwikkelende trend is deze van het autodelen. Autodelen zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, vermindering van het autobezit, vermindering van het aantal geparkeerde auto's, ruimtebeslag en draagt daarnaast bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers gereden worden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn.

Onderzoeksgegevens van het kennisplatform CROW (september 2019) laten een sterke groei van het aantal deelauto's zien. In Nederland waren in 2019 ongeveer 51.000 deelauto's. Dat is een groei van 10.000 auto's ten opzichte van het voorgaande jaar. Van alle deelauto's is het merendeel te vinden bij een autodeel-platform, waarbij mensen hun eigen auto aan anderen verhuren. Deze vorm van autodelen groeit het snelst. In de Green Deal Autodelen II (ondertekend door 42 partners, waaronder het Rijk, gemeenten en aanbieders) wordt gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen.



Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2015) blijkt dat autodelen (en dan vooral de deelauto met een eigen, gereserveerde parkeerplaats) een drietal effecten heeft:

1. Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). Waar voorheen standaard de auto werd gebruikt is bij gebruik van een deelauto overgestapt om duurzamere vormen van mobiliteit (lopen, fiets, of openbaar vervoer) en/of verplaatsingen zijn helemaal niet gemaakt.

2. De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie. Deze ritten worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits (tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3 procent).
3. De deelauto met een vaste standplaats wordt voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Autodelen maakt hiermee ook in Westland onderdeel uit van een breed pakket van duurzame mobiliteitsdiensten als alternatief voor de (tweede) auto. Het is een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu te realiseren en heeft een belangrijke rol in het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid (zie paragraaf 1.1 en paragraaf 5.4).

2.5 De gevolgen van Covid-19 zijn nog onduidelijk

Op dit moment is onduidelijk of Covid-19 tot een blijvende gedragsverandering heeft geleid. Zo is niet duidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer op kantoor gaan werken. Wat vaststaat is dat de coronacrisis ertoe heeft geleid dat er de afgelopen jaren en nog steeds minder met het openbaar vervoer wordt gereisd waardoor de exploitatie van het openbaar vervoer zwaar onder druk is komen te staan. Daarnaast is er sprake van een tekort aan personeel bij de vervoerbedrijven wat geregeld tot vertraging en uitval leidt.

Voor dit parkeerbeleidsplan betekent dit dat we een grote mate van onzekerheid over het toekomstig autobezit hebben. Het uitvoeren van parkeeronderzoeken is daarmee essentieel om een beeld te krijgen van de parkeersituatie en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Dit parkeerbeleidsplan bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt Westland parkeermaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd? Andersom kunnen we met dit parkeerbeleidsplan het toekomstige autobezit beïnvloeden

3. De huidige stand van zaken

3.1 De huidige parkeersituatie

De dorpen in het Westland kennen hun eigen parkeerproblematiek. Er worden regelmatig parkeeronderzoeken uitgevoerd om deze problematiek lokaal in kaart te brengen. Er ontbreekt echter één volledige parkeerdrukmeting (alle dorpen tegelijkertijd op meerdere tijdstippen, tijdens verschillende seizoenen). Na vaststelling van het parkeerbeleid wordt een nieuw, integraal parkeeronderzoek uitgevoerd (zie hoofdstuk 7) om een actueel beeld te krijgen van de parkeersituatie en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen.

In de volgende paragrafen volgt een overzicht van de aanwezige knelpunten (vanuit het centrum naar de randen beschreven) zoals deze nu bekend zijn op basis van uitgevoerde onderzoeken en intern aanwezige kennis (o.a. klachten van inwoners en ondernemers). De opsomming is dan mogelijk niet uitputtend.

3.1.1 Knelpunt 1 – Parkeren in centra

In veel Westlandse dorpscentra is sprake van een hoge parkeerdruk. Bestaande parkeergelegenheden volstaan hier niet of worden niet efficiënt benut.

- De parkeersituatie in 's-Gravenzande is momenteel acceptabel. Als onderdeel van de nieuwe centrumontwikkeling is enkele jaren terug een groot parkeerdek gerealiseerd en de parkeerterreinen op het Graaf Florisplein en aan de Sand Ambachtstraat zijn heringericht.
- In het centrum van Honselersdijk is de parkeerdruk momenteel acceptabel. Voor de Dijkstraat geldt een blauwe zone maar deze wordt beperkt gehandhaafd. Hierdoor wordt hier ook geparkeerd door reguliere langparkeerders. Er wordt gewerkt aan een herontwikkeling van het centrale plein dat autoluw wordt. Parkeerplaatsen worden hiervoor verplaatst.
- Kwintsheul centrum heeft een aantal jaren geleden een kleine transformatie ondergaan. Hier is een nieuwe supermarkt geopend, nieuwe parkeerplaatsen zijn aangelegd en de buitenruimte is aangepast. Het eigen parkeerterrein van de Jumbo is 's avonds (na sluitingstijd) gesloten, waardoor men in de omgeving parkeerdruk ervaart. Er wordt gekeken naar mogelijke oplossingen.
- De Lier heeft een compact centrum, waarbij bezoekers vooral op het Oranjeplein parkeren. Deze parkeerplaats wordt goed gebruikt, terwijl vooral de parkeergarage van de Jumbo beperkt gebruikt wordt. Aan de westzijde van het centrum is de parkeerdruk betrekkelijk hoog.
- De centrumfunctie van de kern Maasdijk is heel beperkt. Er zijn geen structurele parkeerproblemen bekend in het centrum van Maasdijk, anders dan rondom Bakkerij Vreugdenhil. Er wordt momenteel bekeken welke passende maatregelen mogelijk zijn.
- De gemiddelde parkeerdruk in Monster valt over het algemeen mee. Op specifieke momenten en locaties is dat soms anders. 's Avonds en 's nachts ligt de parkeerdruk in de straten grenzend aan het kernwinkelgebied hoog. Op vrijdagen en zaterdagen is de parkeerdruk over het algemeen hoog in het centrum van Monster. Waarbij vrijwel altijd voldoende capaciteit beschikbaar is in de parkeergarage van de Hoogvliet en achter het voormalige gemeentehuis. Om de parkeerdruk in Monster aan te pakken zijn afgelopen jaren diverse maatregelen genomen.
- Het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Naaldwijk is in principe voldoende voor het aantal bezoekers, maar niet alle parkeerplaatsen worden even goed gebruikt. Hierdoor hebben bepaalde locaties te maken met een hoge parkeerdruk. Er is sprake van een grote spreiding in de parkeerdruk tussen betaald parkeren, gratis parkeren en de blauwe zone. De particuliere

parkeervoorziening van de Tuinen (480 parkeerplaatsen) heeft vrijwel altijd ruim voldoende capaciteit. De druk op straat ontstaat onder andere door bewoners die niet in deze garage kunnen parkeren en medewerkers die op straat parkeren, omdat na 3 uur gratis parkeren betaald dient te worden. Op straat parkeren is gratis.

- Het centrum van Poeldijk kent een vrij hoge parkeerdruk ondanks de leegstand. Het is drukker geworden sinds de aanleg van nieuwbouwwijk Poeldijk Dorp.
- Ook Wateringen kent een hoge parkeerdruk. Zoals in meerdere dorpen vindt de parkeerdruk zijn oorsprong in de constante uitbreiding van het dorp, zonder dat de infrastructuur daar in mee gegroeid is. Daardoor is de routing in het dorp niet berekend op het verkeer. De parkeerdruk is hoog en de parkeerplaatsen liggen verspreid in het centrum. Daarnaast heeft het centrum een aantrekkende werking op bezoekers van buitenaf. Dat is gunstig voor de vitaliteit van het centrum, maar leidt tegelijkertijd ook tot extra verkeers- en parkeerdruk. Dit wordt meegenomen in de uitwerking van de *Visie Wateringen*⁸.
- De dorpen Ter Heijde en Heenweg hebben geen (boodschappen)centrum en daarmee ook geen hoge parkeerdruk in het centrum

Voor alle centra met een parkeerschijfzone geldt dat er een spanningsveld is tussen het faciliteren van bezoekers, bewoners en werknemers. Uit zowel Naaldwijk, De Lier, 's-Gravenzande, Monster als ook Wateringen komt daarbij vanuit de ondernemers het verzoek tot meer handhaving van de blauwe zones.

3.1.2 Knelpunt 2 – Parkeerdruk in woonwijken

Vrijwel alle dorpen hebben in enige mate te maken met een hoge parkeerdruk in de woonwijken uit de jaren 70 en in de woonwijken in de nabijheid van het strand. Dit komt enerzijds doordat er in oudere wijken onvoldoende ruimte is om de groei van het autobezit te faciliteren (zie paragraaf 2.1). Anderzijds zijn er ook enkele meer recente gebouwde wijken, waar bij nieuwbouw een hoge parkeerdruk wordt ervaren⁹ door het hanteren van een voor Westland lage parkeernorm. Het gaat hierbij om ontwikkelingen in gebieden waar het OV en de fietsvoorzieningen op orde zijn en lagere parkeernormen zijn toegepast om duurzame mobiliteit te stimuleren.

Het resultaat is in beide gevallen dat niet altijd nabij de woning kan worden geparkeerd.

- De zogenaamde Vogelstraten en de straten oostelijk daarvan in Honselersdijk kennen een hoge parkeerdruk.
- Hulpdiensten kunnen in Naaldwijk lastig navigeren door de wijken Kruisbroek en Lage Woerd. De hoge parkeerdruk in combinatie met smalle straten leidt soms tot een ongewenste situatie. Ten oosten van Kruisbroek was voor de corona-maatregelen op de gemeentelijke parkeerplaats (Laan van Glazen Stad) sprake van een hoge parkeerdruk. Deze parkeerdruk straalt uit naar omliggende straten. Ook uit de wijk Opstal en Zandheuvel komen klachten over een te hoge parkeerdruk.
- In Monster kennen naast de dorpskern met name de woonwijken Grote Geest, Kleine Geest, Duindam en Molenwijk een hoge parkeerdruk. Gedurende het strandseizoen zorgen strandbezoekers daarbij regelmatig voor extra parkeeroverlast.
- In Wateringen is sprake van parkeerproblematiek in de woonwijken en in het centrumgebied. In onder andere de Ambachtsweg, waar veel geparkeerd wordt door inwoners uit Den Haag, wordt wel overlast ervaren. Ondernemers van de Wateringse bedrijventerreinen Zwethove en

⁸ In de Visie Wateringen zijn meerdere maatregelen opgenomen waaronder gebiedsuitwerking centrumgebied en het onderzoeken en realiseren van verkeersmaatregelen ter verbetering van de doorstroming van het verkeer.

⁹ De lijst met parkeerproblematiek is niet uitputtend.

Wateringse Veld ondervinden last van parkeerders die geen bestemming op het terrein hebben.¹⁰

- Op de twee bedrijventerreinen wordt overlast ervaren van langparkerende vrachtwagens en trailers. Mede veroorzaakt door het handhavingsbeleid op bedrijventerrein in Den Hoorn. Vrachtwagenchauffeurs hebben hun voertuigen daardoor verplaatst naar bedrijventerrein Wateringen. Dit veroorzaakt overlast in de vorm van schade aan de infrastructuur, het blokkeren uitritten van bedrijven en vervuiling van de omgeving. Momenteel wordt hier een parkeerverbod voor vrachtwagens voorbereid en eerdaags ingevoerd.

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken leidt op verschillende locaties tot irritatie onder omwonenden. Behalve dat het tot extra parkeerdruk leidt, ontnemen dergelijke voertuigen ook het zicht op straat bij inwoners waar ze voor de deur staan. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Alle voertuigen die hier niet onder vallen mogen in gebieden zonder parkeerregulering onbeperkt worden geparkeerd. De mogelijkheden staan beschreven in paragraaf 5.5. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar, omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling vallen.

3.1.3 Knelpunt 3 – Strandparkeren en recreatiegebieden (weersafhankelijk)

Het strand heeft een grote aantrekkingskracht op mensen uit de regio. Op drukke stranddagen uit zich dit in een verdere verhoging van de parkeerdruk in Monster. De strandparkeerders zijn vooral te vinden in de wijken Grote Geest, Kleine Geest, Duindam en gedeeltelijk in Molenwijk.¹¹ Het parkeren langs de Haagweg wordt door bewoners als erg hinderlijk ervaren. Bewoners vinden het gevaarlijk hoe parkeerders keren op het moment dat zij weer willen vertrekken.

In Ter Heijde is vergunningparkeren ingevoerd ter voorkoming van problemen.¹² Bij de gemeente zijn verzoeken binnengekomen om her en der extra vergunning parkeerplaatsen aan te leggen, om de periode waarin het vergunning parkeren geldt uit te breiden, of om de tijdstippen waarop het vergunning parkeren geldt uit te breiden. Deze wensen hebben niet alleen voorstanders maar ook tegenstanders. De keuzes die gemaakt worden in het parkeerbeleid zijn mede bepalend voor mogelijk te nemen maatregelen.

Ook voor de recreatiegebieden Wollebrand en Prinsenbos geldt dat er op de drukke dagen een tekort aan parkeerplaatsen is. Uitbreiding van de parkeercapaciteit is hier niet mogelijk/gewenst vanwege de autoaantrekkende werking die extra parkeercapaciteit met zich meebrengt.

3.2 Vormen van parkeerregulering

In Westland wordt met betaald parkeren, blauwe zones en vergunninghoudersparkeren verschillende vormen van parkeerregulering toegepast. In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

3.2.1 Betaald parkeren

Parkeren in de dorpen is gratis. De locaties waar momenteel betaald parkeren is ingevoerd bevinden zich langs de kust. Voor deze parkeerplaatsen (Vlugtenburg, Beukel en Molenslag) geldt

¹⁰ Bron: <https://wos.nl/nieuws/artikel/foutparkeerders-doorn-in-het-oog-op-wateringse-bedrijventerreinen>

¹¹ Bron: <https://www.hethelewestland.nl/nl/artikel/19130/gemeente-treedt-op-bij-drukke-op-het-strand>

¹² Bron: <https://www.hethelewestland.nl/nl/artikel/16129/ter-heijde-zucht-onder-strandverkeer>

dat er gedurende het strandseizoen (april t/m september) gedifferentieerd wordt in de parkeertarieven, waarbij de eerste 2 uur gratis parkeren is.

Winkelcentrum de Tuinen in Naaldwijk is voorzien van een particuliere parkeervoorziening waar betaald parkeren geldt. Bezoekers van het winkelcentrum kunnen hier de eerste drie uur gratis parkeren.

3.2.2 Blauwe zones

In zeven dorpen wordt parkeren rond de winkelgebieden gereguleerd door middel van blauwe zones. Afhankelijk van de locatie gelden verschillende tijden (zie onderstaande tabel).

Kern	Locatie	Dagen en tijden	Parkeerduur
Honselersdijk	Centrum	do t/m za 09-18 + vr 18-21	2 uur
Monster	Centrum	ma t/m za 09-18 + vr 18-21	2 uur
Poeldijk	Voorstraat	ma t/m za 08-18	1 uur
Poeldijk	Terrein Jumbo	ma t/m zo 09-19	1 uur
Naaldwijk	Geestweg	ma t/m za 08-18	2 uur
Naaldwijk	Parkeerterrein Sibelius	Ma t/m zo 00-24	2 uur
Naaldwijk	Stokdijkkade	ma t/m vr 08-20	2 uur
Naaldwijk	Centrum overig	ma t/m vr 09-18 + vr 18-21	2 uur
De Lier	Centrum	ma t/m vr 09-18 + vr 18-21	2 uur
's-Gravenzande	Centrum	ma t/m za 08-18	2 uur

Tabel 1 Blauwe zones in Westland

3.2.3 Vergunninghouders

In Ter Heijde is vergunninghoudersparkeren ingevoerd om drukte door strandbezoekers te voorkomen (van mei tot en met september). Met een parkeervergunning kan tussen 8.00 en 20.00 uur in de aangewezen parkeervlakken in de buurt worden geparkeerd. Het aantal vergunningen per huishouden is onbeperkt en een parkeervergunning kost €24,- per jaar.

Daarnaast is er vergunninghoudersparkeren in een deel van de Pompe van Meerdervoortstraat en in de Van Lennepstraat in 's-Gravenzande.

3.3 Conclusie huidige situatie

De bovenstaande situatieschets resulteert in de volgende drie conclusies:

1. De huidige parkeersituatie is gebaseerd op telgegevens van voor de coronapandemie (voor 2020), terwijl tegelijkertijd onduidelijk is wat de lange termijneffecten van thuiswerken, toenemend autobezit en minder OV-gebruik op ons verplaatsingsgedrag zijn. Het uitvoeren van parkeeronderzoeken is daarmee essentieel om een beeld te krijgen van de actuele parkeersituatie en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Deze parkeernota bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt Westland parkeermaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd?
2. De belangrijkste conclusie van de beschikbare parkeeronderzoeken is dat in geen van de dorpen sprake is van grootschalige, structurele hoge parkeerdruk (dat wil zeggen op meerdere momenten een parkeerdruk van >85-90% in een groter gebied), die ingrijpende maatregelen (zoals het reguleren van parkeren in woonwijken) vereisen. Tegelijkertijd is het volgende duidelijk:
 - a. Binnen ieder kern zijn er logischerwijs straten met een hoge parkeerdruk, waar (op specifieke dagen/ tijden) sprake is van een parkeerprobleem. Dit wordt wisselend veroorzaakt door bewoners (woonwijken), winkelend publiek (centra), recreatief bezoek (strand) en/of werknemers (zoals rondom het gemeentehuis in Naaldwijk).
 - b. Bij de gemeente komen regelmatig klachten binnen over het parkeren van bedrijfsvoertuigen in woonstraten en verlies aan openbare parkeercapaciteit door het instellen van laadpalen. Hier lijken maatwerk-oplossingen noodzakelijk.
 - c. In een beperkt aantal straten ondervinden hulpverleners (vuilophaal, brandweer etc.) door de hoge parkeerdruk hinder van foutgeparkeerde voertuigen.
3. Westland staat de komende jaren voor diverse grote ruimtelijke opgaves (nieuwbouwwoningen, doorontwikkeling Greenport 3.0, OV schaa sprong en uitbreiding bedrijventerreinen) en het realiseren van meer openbaar groen en oppervlaktewater. Deze intensivering van het huidige ruimtegebruik, de mobiliteitstransitie en de klimaatopgaven vragen mede een andere kijk op parkeren. Bij uitbreiding- en inbreidingsopgaven kan niet altijd meer worden volstaan met de huidige parkeernormen en het reactief reguleren van parkeren. Dit vanwege de benodigde hoeveelheid ruimte die nodig is voor de realisatie van deze parkeerplaatsen en de mobiliteitstransitie (stimuleren OV- en fietsgebruik) die Westland nastreeft.

Parkeerdruk is het aantal parkeerplaatsen dat bezet is ten opzichte van het totaal aantal aanwezige parkeerplaatsen. Er wordt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod doorgaans een grens van 85 procent parkeerdruk als acceptabel aangehouden. Boven dit percentage neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe. Voor woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90 procent gehanteerd.

4. Wat zijn onze parkeerambities?

In dit hoofdstuk staat de visie op parkeren in Westland centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid) en daarmee de kaders. De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de latere evaluatie daarvan.

4.1 Visie op parkeren

Parkeren maakt deel uit van het mobiliteitsbeleid en levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Westland plaatsvinden (o.a. wonen, werken en recreëren) en aan de kwaliteit en het gebruik van de schaarse openbare ruimte.

Het parkeerbeleid zet op korte termijn niet in op actieve sturing van autobezit en autogebruik door inwoners, werknemers en sociaal & economisch bezoek. De ruimtelijke ontwikkelingen in Westland in samenhang met de hiervoor beschikbare ruimte vragen echter op termijn wel om een andere (meer sturende) kijk op parkeren.

De visie op parkeren voor de komende jaren is in lijn met de Mobiliteitsvisie en luidt als volgt:

“Het parkeerbeleid van Westland zet in op optimalisatie van de aanwezige parkeercapaciteit (slim gebruik van de beschikbare ruimte) en stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede alternatieven zoals de fiets, het openbaar vervoer (HOV), deelauto's en elektrische auto's.”

4.2 De uitgangspunten

Voorliggend plan biedt Westland handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen – of de komende jaren kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Aan de beleidsdoelstellingen koppelen we de volgende uitgangspunten:

1. Het parkeerbeleid van Westland staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie en verkeer te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een duurzaam bereikbare gemeente voor verschillende modaliteiten (lopen, fietsen, openbaar vervoer en auto - zie paragraaf 1.2) en vormt een belangrijk middel om te komen tot de realisatie van de mobiliteitstransitie (slimmer en duurzamer reizen).
2. Het parkeerbeleid van Westland zet in op verschillende doelgroepen. Deze doelgroepen staan centraal in het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft zijn 'eigen' parkeerlocatie. In de centra geven we prioriteit aan bewoners én bezoekers, in woonwijken geven we prioriteit aan inwoners en hun bezoekers en op de bedrijventerreinen aan werknemers en bezoekers van de gevestigde bedrijven.
3. Het parkeerbeleid van Westland zet in op maatwerk bij het oplossen van specifieke parkeerknelpunten op specifieke locaties. Bij het treffen van maatregelen op het gebied van

parkeren geldt het principe van beïnvloeden, benutten, beheersen, bouwen (B-B-B-B) als basis voor het nemen van maatregelen (zie paragraaf 5.1). Dit betekent dat niet als eerste wordt uitgegaan van het bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen door middel van beïnvloeden, beter benutten van bestaand parkeercapaciteit door efficiënter parkeren.

4.3 De Westlandse parkeerstrategie

Op basis van de probleeminventarisatie en gemeentelijke wensen en ambities, zijn de volgende beleidskaders opgesteld:

- De komende jaren (2024-2027) wordt ingezet op het voorkomen en oplossen van knelpunten op het gebied van parkeren door het bieden van [maatwerk-oplossingen](#). Voor bestaande gebieden wordt de komende jaren niet ingezet op actieve sturing van het autobezit en autogebruik van onze inwoners door invoering van parkeerregulering (zie paragraaf 5.2.1 en 5.2.2) op locaties waar geen probleem is of door substantiële vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen in de dorpen.
- Rondom [winkelcentra](#) wordt gezorgd voor voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers door het faciliteren van kort-parkerend autoverkeer. We nemen maatregelen wanneer de gemiddelde parkeerdruk op meerdere dagdelen in de week (dus niet alleen tijdens de zaterdag-piek) boven de 90% uitkomt (zie paragraaf 5.1.1). Voldoende parkeergelegenheid én gratis parkeren dragen immers beide bij aan de aantrekkingskracht van onze winkelcentra.
- In [woonwijken](#) wordt een gemiddelde parkeerdruk van maximaal 90% aangehouden om de dynamiek te behouden en plaats te bieden aan inwoners, wijk gebonden ondernemers en hun bezoek. Naar passende maatregelen wordt gekeken als de parkeerdruk (overdag, 's avonds en/of in het weekend) boven deze grens uitkomt. Het gaat hierbij om een gemiddelde per wijk. De parkeerdruk per straat kan hoger of lager kan zijn. De mogelijke maatregelen staan beschreven in het volgende hoofdstuk.
- De gemeentelijke [auto-parkeernormen](#) worden geactualiseerd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) worden parkeernormen toegepast die aansluiten bij het hedendaags autobezit en onze ambities op het gebied van duurzame bereikbaarheid (zie hoofdstuk 1). Voor specifieke locaties -vooral bij HOV-haltes- gaan andere parkeernormen gelden die beter aansluiten bij de ruimtelijke ambities, de gewenste mobiliteitstransitie en meer kwalitatief groen (zie paragraaf 5.4).
- Dit [parkeerbeleidsplan](#) biedt handvatten om in de gebiedsuitwerkingen flexibiliteit en maatwerk toe te passen. Een combinatie van lagere [parkeernormen](#) en [parkeerregulering](#) sluit bijvoorbeeld aan op onze ambitie om duurzaam vervoer (waaronder fiets en HOV) te stimuleren, de mobiliteitstransitie in te kunnen vullen en het bouwen met een hogere ruimtelijke dichtheid met waar mogelijk ondergronds parkeren, mogelijk te maken.

De verschillende doelgroepen in Westland vragen om een eigen aanpak. Bovenstaande kaders vertaald in onderstaande doelgroep-benadering:

- [Inwoners](#) van Westland hebben de mogelijkheid om de auto in de nabijheid (bij voorkeur binnen 100 meter) van de woning te parkeren (op straat óf op eigen terrein). Voor verplaatsingen binnen de eigen kern wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen en fiets. Het parkeerbeleid zet voor bestaande woon-, winkel en werkgebieden nadrukkelijk niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van inwoners. Wel wordt lopen, gebruik van de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd (zie Mobiliteitsvisie Westland 2040).

- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen **werknemers** minder eisen aan comfort (loopafstand, veiligheid en parkeerduur) van/naar een parkeerplek. Zo is een maximale loopafstand van 400 meter (5 minuten) naar de werklocatie acceptabel en een goedkope en veilige (o.a. zichtbaar en goed verlichte) parkeeromgeving belangrijk. Werknemers kunnen bijna overal in Westland nog vrij parkeren uitgezonderd in blauwe zones, de parkeervoorziening bij de Tuinen en bij het strand. In centra waar een blauwe zone (of een andere vorm van parkeerregulering) is ingevoerd wordt aan werknemers geen ontheffing verstrekt om ruimte te behouden voor andere doelgroepen (=bezoekers).
- **Bezoekers** van inwoners, de centra en (recreatieve) voorzieningen kunnen de auto in de nabijheid van de bestemming parkeren (maximaal 5 minuten lopen – voor dagelijkse boodschappen minder dan 5 minuten). Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of parkeertarieven. Het bezoek per fiets en OV wordt de komende jaren gelijktijdig gestimuleerd.



5. Wat gaan we doen?

Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling naar oplossingsrichtingen voor problemen die nu spelen of die in de toekomst kunnen gaan spelen. Daarbij is nadrukkelijk geen concreet voorstel opgenomen met een uniforme aanpak voor parkeerproblematiek in de dorpen (zie paragraaf 5.1). Eerst volgt de algemene Westlandse aanpak. Gevolgd door de beheersingsstrategie. Hierna volgt een beslisboom met de mogelijke maatregelen (zie paragraaf 5.3). Door geen maatregelen op te leggen blijft maatwerk mogelijk. Het hoofdstuk eindigt met het voorstel om het parkeernomen te actualiseren en mogelijkheden voor parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken.

5.1 De Westlandse aanpak voor parkeerproblemen

Doordat de ruimte in Westland beperkt is, is het niet mogelijk om op grote schaal parkeercapaciteit bij te bouwen onder meer voor bezoekersverkeer. Het uitbreiden van de parkeergelegenheid past bovendien niet in de ambitie om de groei van de mobiliteit met meer fiets- en OV-gebruik te stimuleren. Om (toekomstige) knelpunten in woonwijken op te lossen en in lijn met de Mobiliteitsvisie Westland en ruimtelijke opgaven te handelen, wordt de komende jaren ingezet op de volgende manieren van sturen: beïnvloeden, benutten, beheersen en bijbouwen.

- **Beïnvloeden:** deze maatregelen zijn erop gericht om een parkeerprobleem te verlichten door bij het ruimtelijk ontwerp rekening te houden met het gewenst gedrag en door het bieden van alternatieven. In het mobiliteits- en het parkeerbeleid wordt ingezet op verminderen van de parkeervraag door het aanbieden van alternatieven voor de eigen auto (zoals deelauto's) of andere vervoerwijzen (OV en fiets).
- **Benutten:** Ingezet wordt de komende jaren op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Hiervoor moeten heldere keuzes worden gemaakt over welke doelgroep op welke locatie parkeert (zie paragraaf 4.3). De situatie op straat moet het tegelijkertijd voor iedere parkeerder duidelijk maken wat de bedoeling is. Dit impliceert het beter benutten van bestaande parkeervoorziening in bijvoorbeeld de dorpskernen (zie paragraaf 3.1.1). Dit kan door het aanbrengen van betere parkeerverwijzing met behulp van een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS): hoe daar te komen en onder welke voorwaarden op die plek kan worden geparkeerd.

De tweede benuttingsmaatregel is het beter benutten van de openbare ruimte, met andere woorden het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit op maaiveldniveau. Dit omvat onder andere het aanbrengen van belijning bij parkeervakken (als deze ontbreekt) en het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Indien nodig wordt in samenspraak met de buurt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat kan worden gerealiseerd en niet om de aanleg van complete parkeerterreinen. De beschikbare ruimte is immers beperkt. Er wordt daarom altijd maatwerk geleverd en een integrale ruimtelijke afweging gemaakt. Hierbij is het niet de bedoeling dat de aanleg van extra parkeercapaciteit ten koste gaat van de kwaliteit van de openbare ruimte. Speelplaatsen en groenvoorzieningen worden niet opgeofferd voor parkeervoorzieningen.

Beheersen: indien de eerdere stappen onvoldoende effect voor de parkeerproblematiek bieden. Inzetten op beheersen is dan het volgende beschikbare sturingsinstrument. Met beheersing kan iedere doelgroep (inwoners, werknemers en bezoekers van Westland kort- en langparkeerders) door parkeerregulering actief worden gestuurd. De verschillende vormen van parkeerregulering en hoe hier in Westland mee om wordt gegaan staan beschreven in paragraaf 3.2. Zoals eerder aangegeven wordt er in dit beleidsplan geen keuze gemaakt voor een specifieke vorm van parkeerregulering.

Bijbouwen: in gebieden waar de eerdere maatregelen geen uitkomst bieden, is grootschalige uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande centra, woonwijken en bedrijventerreinen is de realisatie van extra parkeercapaciteit op maaiveld vaak fysiek lastig en ongewenst, omdat dit ten koste gaat van de overige voorzieningen in de openbare ruimte (groen, spelen, verblijven). Het bijbouwen van parkeervoorzieningen (op maaiveld of in een gebouwde parkeervoorziening) is ook niet altijd mogelijk. De gemeente heeft dan nog de mogelijkheid strenger vergunningsbeleid toe te passen; waaronder 1 vergunning per adres.



Een onderscheid in bestaande en te ontwikkelen gebieden

We maken in dit parkeerbeleidsplan een duidelijk onderscheid tussen de parkeerproblematiek in de reeds gebouwde en nog te bouwen woonwijken en dorpscentra.

In de reeds **gebouwde omgeving** gaat het om het bestrijden van parkeeroverlast en parkeerdruk. Het aanpakken van parkeeroverlast doen we in gezamenlijkheid met voldoende draagvlak van bewoners en/of ondernemers. Dit beleidsplan bevat nadrukkelijk een concreet voorstel tot het gaan reguleren van parkeren in specifieke woonwijken.

Het is ongewenst om zonder goede onderbouwing enige vorm van parkeerregulering of andere daaraan gelieerde maatregelen in te stellen. Voorgesteld wordt om dit te doen op basis van klachten en een integraal parkeeronderzoek (zie paragraaf 3.1 en hoofdstuk 7) waaruit nut en noodzaak blijkt. Wel wordt er een voorkeur uitgesproken voor bepaalde vormen van regulering voor als de parkeerdruk op termijn hiertoe aanleiding geeft. Maatwerk blijft daarbij centraal staan (zie ook paragraaf 5.2.2).

Anders ligt het voor parkeerregulering bij **gebiedsuitwerkingen en de directe omgeving**. Er is sprake van een grote woningbouwopgave met beperkte ruimte. Dit betekent dat er veelal gebouwd gaat worden met hogere dichtheden en daardoor mogelijk andere parkeernormen toegepast gaan worden dan momenteel in Westland gebruikelijk zijn. Toepassing van een lagere parkeernorm is nodig om de ontwikkeling betaalbaar te houden (geen onnodig hoge investeringskosten voor grote

gebouwde parkeervoorzieningen) en de rol van de auto te beperken van onder andere de fiets en het openbaar vervoer. In de Gebiedsuitwerking Greenport 3.0 en de HOV-verkenning wordt uitgegaan van een 40% lagere parkeernormen bij nieuwe woningbouwlocaties dan wat normaal gebruikelijk is en deze in de buurt van hoogwaardig Openbaar Vervoer haltes en goede fietsvoorzieningen liggen. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeervraag van bewoners en werknemers binnen de ontwikkeling wordt opgelost. Hierdoor is er op straat alleen ruimte voor bezoekers, waardoor voldoende ruimte voor verblijven, spelen en groen overblijft.

- De planontwikkeling van woningbouwlocaties en andere ontwikkelingen in de nabijheid van HOV-knooppunten wordt gecombineerd met de invoering van parkeerregulering in het plangebied. We kiezen ervoor om parkeerregulering voorafgaand aan de oplevering van de nieuwbouw in te voeren en niet te wachten totdat de parkeerdruk oploopt tot boven de 90%. Hiermee scheppen we duidelijkheid voor de projectontwikkelaars en toekomstige bewoners. We doen dit vanuit drie overwegingen:
 - ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied. Dit omdat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd en hiermee financieerbaar is;
 - we voorkomen dat direct bij de oplevering parkeerproblemen ontstaan;
 - en we stimuleren in alle toekomstige uitbreidingsgebieden het gebruik van duurzamere mobiliteitsvormen zoals deelauto's, fiets en openbaar vervoer.

De invoering van parkeerregulering bij grootschalige uitbreidingsgebieden met hoge dichtheden wordt nader uitgewerkt in de gebiedsvisies voor de betreffende gebieden. Hierbij wordt uitgegaan van logische grenzen om overloop naar aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te voorkomen.

- In zeven dorpen wordt parkeren rond de **winkelgebieden** momenteel gereguleerd door middel van blauwe zones (zie paragraaf 3.2). We gaan de komende jaren samen met omwonenden en ondernemers evalueren of een blauwe zone nog steeds de meest ideale vorm van parkeerregulering is. We komen met een voorstel waarin we de voor- en nadelen van een blauwe zone afzetten tegen betaald parkeren waarbij bijvoorbeeld de eerste twee uur gratis kan worden geparkeerd. Hierbij kijken we naar het effect voor de bezoeker, de kosten en baten voor de gemeente, de mogelijkheden om de handhaving te verbeteren (digitale controle) en de aantrekkelijkheid van het gebied. Met betaald parkeren met bijvoorbeeld de eerste twee uur gratis parkeren kan het gebruik van de parkeerplaatsen beter worden gestuurd en de gewenste mobiliteitstransitie worden gestimuleerd. Hierbij nemen we ook de mogelijkheden van een uniforme parkeerdurbeperking in de gemeente (zie tabel 1 voor de huidige verschillen).

Een belangrijke doelstelling van de blauwe zone is het stimuleren van een betere verkeerscirculatie en het bieden van parkeergelegenheid aan kortparkeerders. Handmatige controle van geparkeerde voertuigen is arbeidsintensief. Handmatige controle van parkeerschijfparkeerders blijft echter nodig. Met een pilot gaan we de komende jaren na of ook in Westland in de blauwe zones efficiënter kan worden gehandhaafd en wat voor effect dit op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen heeft.

5.2 Het beheersen van parkeren nader uitgewerkt

5.2.1 Vormen van parkeerregulering

We beschouwen de volgende vormen van regulering: blauwe zone, vergunninghouders en betaald parkeren. De verschillende parkeerregimes staan hieronder toegelicht:

- Een **blauwe zone** wordt ingesteld om kortparkeren te faciliteren en werkt goed in het weren van langparkeerders bij bijvoorbeeld winkelcentra. In een blauwe zone (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerdur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur).

Aan belanghebbenden kunnen eventueel ontheffingen worden verleend, waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit. Handhaving is hierbij essentieel.

- In gebieden met een **vergunninghoudersregime** kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt vooral toegepast in gebieden zonder bezoekers aantrekkende functies om overlast door overloop vanuit bijvoorbeeld het kernwinkelgebied, werklocaties of recreatiegebieden tegen te gaan. Deze vorm van parkeerregulering is eigenlijk niet geschikt voor grotere gebieden met winkels en voorzieningen omdat hier stroken met een ander regime nodig zijn. Dit werkt verwarrend en is niet gewenst. Bezoek van bewoners kan (digitaal) geregeld worden via een bezoekersregeling. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit. Sturing van het parkeergedrag kan via de venstertijden (dagen/ tijden) en het vergunningenbeleid (beperking aantal vergunningen per adres).
- In een gebied met **betaald parkeren** kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om inwoners of medewerkers van bedrijven een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd.

Bij betaald parkeren is het mogelijk om, overeenkomstig de huidige blauwe zones, de eerste twee-uur gratis te maken en daarna pas een tarief te rekenen. Sturing is verder mogelijk door de mogelijkheden van een maximale parkeerduur, de dagen/tijden (alleen als er hoge parkeerdruk is) en het vergunningenbeleid (beperking aantal vergunningen per adres, tariefdifferentiatie 1^e en 2^{de} parkeervergunning). Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de Verordening Parkeerbelasting.

Om kortparkeren bij voorzieningen te faciliteren is het bij betaald parkeren mogelijk om een parkeerdurbeperking (bijv. max 2-uur), al dan niet gratis of tegen een aantrekkelijker tarief in te voeren. Een groot verschil t.o.v. de blauwe zone is dat de inkomsten uit naheffingsaanslagen volledig naar de gemeente gaan. Bij blauwe zones gaan deze naar het Rijk. Er kan bovendien efficiënter worden gehandhaafd en het doordraaien van de parkeerschijf is niet mogelijk. Hierdoor blijft er parkeercapaciteit beschikbaar voor kortparkeerders. We maken de verschillen tussen beide parkeerregimes inzichtelijk en stemmen dit vervolgens af met vertegenwoordigers van de ondernemers.

5.2.2 Voorwaarden voor invoering parkeerregulering

Dit parkeerbeleidsplan bevat, zoals al eerder aangegeven, geen voorstellen voor de invoering of uitbreiding van parkeerregulering in een van de dorpen. De eerste stap is immers te kijken of de parkeerdruk via beïnvloeding en benutting omlaag kan. Mocht dat onvoldoende soelaas bieden dan wordt ingezet op parkeerregulering. Voor de invoering van parkeerregulering in centra, woonwijken en bedrijventerreinen hanteren we de komende jaren de volgende spelregels:

1. Indien binnen een tijdsbestek van een half jaar meerdere verzoeken van individuele belanghebbenden voor invoering van parkeerregulering uit een wijk, of natuurlijk begrensd gedeelte daarvan ontvangen, dan wordt een parkeerdrukmeting in het betreffende gebied uitgevoerd. Bij de bepaling van het gebied wordt uitgegaan van logische grenzen om overloop naar aangrenzende gebieden zoveel mogelijk te voorkomen. We werken, om te voorkomen dat hier achteraf discussie over ontstaat, van tevoren de gebieden uit.
2. De parkeerdrukmeting wordt op een representatief moment (rekening houden met het seizoen, bijvoorbeeld bij de kust) uitgevoerd op minimaal twee werkdagen en op twee zaterdagen (en afhankelijk van het gebied eventueel ook 2 zondagen). We hanteren hierbij de volgende blokken:

09.00-12.00, 13.00-16.00, 19.00-22.00 en tussen 23.00-06.00 uur (nachttelling). De onderzoekstijden zijn afhankelijk van het soort gebied, in centra en bedrijventerreinen gaat het immers vooral om de blokken overdag en in woonwijken waar inwoners de parkeerdruk veroorzaken vooral om de avond en nacht.

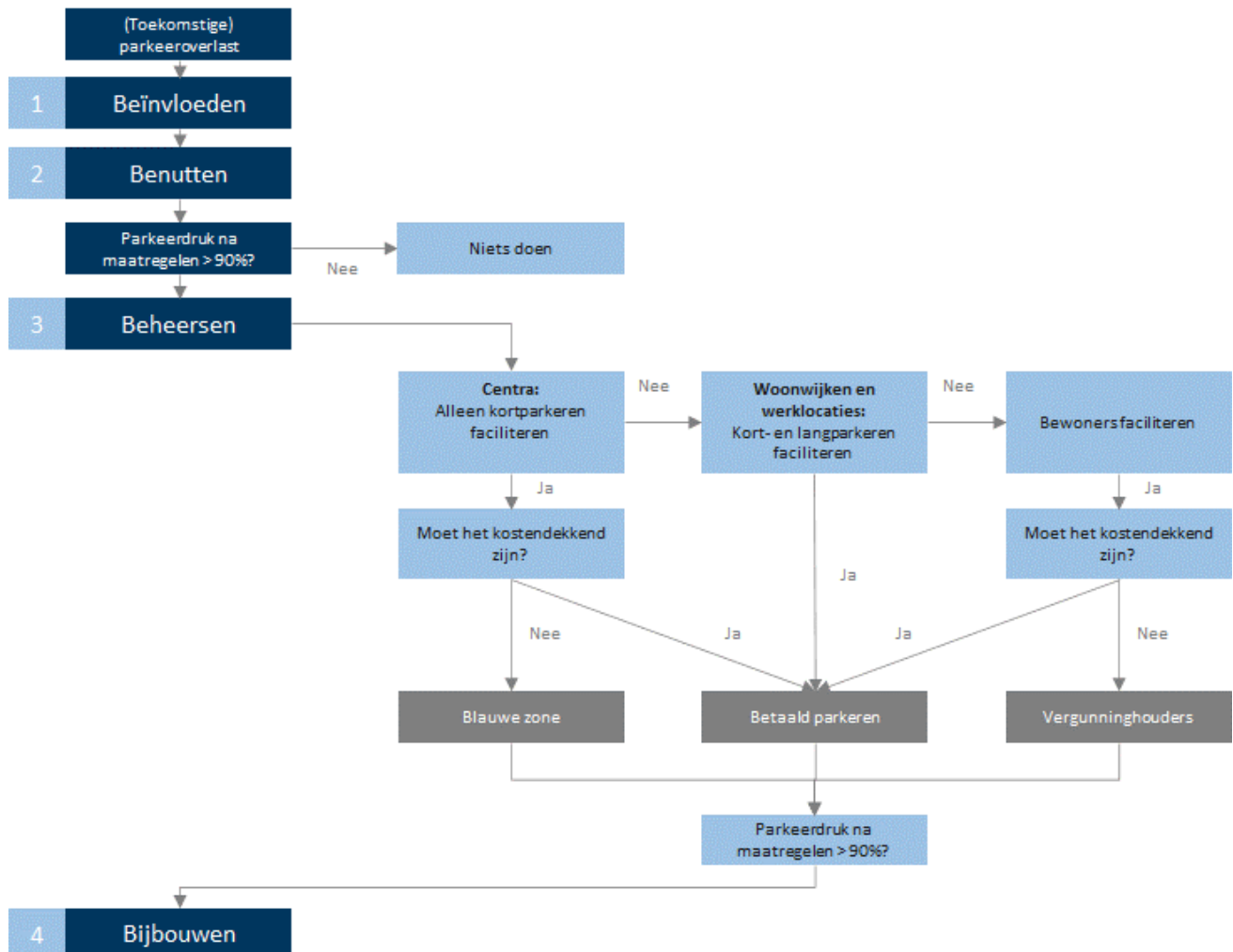
3. Als de gemiddelde parkeerdruk onder de 90% ligt (zie hoofdstuk 3), dan is er in principe geen sprake van een parkeerprobleem. De gemeente treft dan geen beheersmaatregelen. We zoeken dan in overleg met bewoners samen naar passende beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen.
4. Als de gemiddelde parkeerdruk tijdens de onderzoek momenten boven de 90% uitkomt, dan wordt er een voorstel voor maatregelen opgesteld. Deze waaronder mogelijk betaald parkeren worden eerst ter oordeel vorming aan het college voorgelegd. Het resultaat wordt vervolgens aan de bewoners voorgelegd en voeren we een draagvlakonderzoek uit. Alleen indien uit een draagvlakmeting blijkt dat meer dan de helft (50%+1 van de respondenten) van de bewoners en ondernemers daar voorstander van is, dan worden deze aan het college ter besluitvorming voorgelegd. Na positieve besluitvorming door het college worden deze maatregelen uitgevoerd.

De details (de vorm van parkeerregulering, dagen-tijden en aantal vergunningen) is hierbij afhankelijk van het gebied en maakt onderdeel uit van de voorgestelde maatregel. Bij de besluitvorming wordt rekening gehouden met het risico van overloop en de gevolgen voor omliggende wijken.

5. Ligt de gemiddelde parkeerdruk boven de 100%, dan beschouwt de gemeente het parkeerprobleem als urgent en mogelijk bedreigend voor de leefbaarheid en de veiligheid van de buurt. Invoering van parkeerregulering is in dat geval niet afhankelijk van de resultaten van een draagvlakmeting. Deze worden ter besluitvorming eerst aan het college voorgelegd waarna deze aan de bewoners worden voorgelegd en daarna uitgevoerd. Als blijkt dat de nood- en hulpdiensten een dermate groot probleem met de parkeersituatie hebben dat de veiligheid in het geding is, dan kan direct worden overgegaan tot invoering van parkeerregulering. Bewonersorganisatie worden dan logischerwijs wel tijdig geïnformeerd over de planvorming en de noodzaak voor het nemen van maatregelen.
6. Indien de wens hierbij is om geparkeerde auto's weg te kunnen slepen dan dient de APV te worden aangepast.

5.3 Onze aanpak samengevat

De aanpak zoals in dit hoofdstuk is beschreven is samengevat weergegeven in de volgende figuur:



De stappen beïnvloeden, benutten, beheersen en bijbouwen staan beschreven in paragraaf 5.1. Een van de vervolgacties van het parkeerbeleid is een onderzoek naar de verschillende vormen van parkeerregulering, inclusief voor- en nadelen (zie hoofdstuk 7).

5.4 Actualisatie van onze parkeernormen

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. In Westland wordt ten opzichte van de omliggende gemeenten van relatief hoge parkeernormen uitgegaan. De huidige parkeernormen zijn bovendien gebaseerd op landelijke kengetallen uit 2012¹³.

De huidige parkeernormen leiden onder andere bij inbreidingsprojecten in centra (waarbij centrumfuncties worden omgezet in bijvoorbeeld woningen en bij woningsplitsingen) tot problemen omdat hier niet voldaan kan worden aan de parkeernormen. Dit geldt ook voor grootschalige uitbreidingsgebieden.

Het actualiseren van de parkeernormen is daarom een van de vervolgacties die voortvloeit uit het nieuwe parkeerbeleid. Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen, 2018)¹⁴ worden voor Westland specifieke parkeernormen opgesteld. Vooral het bepalen van passende parkeernormen voor ontwikkelingen nabij de HOV-haltes is van belang voor een goede ruimtelijke inrichting en de haalbaarheid van de ontwikkeling.

De verplichting om bij een ruimtelijke ontwikkeling voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren heeft effect op de prijs van het vastgoed. Bij appartementen betekent parkeren op eigen terrein vrijwel altijd dat er een parkeergarage onder het gebouw moet komen. De kosten hiervan worden in de praktijk doorgaans doorbelast naar de toekomstige koper of huurder van het appartement. Bij sociale huur en sociale/goedkope koop is het hierdoor lastig om een gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Omdat corporaties een sociale huurder niet kunnen verplichten een parkeerplaats bij te woning te huren (wat nodig is als er gratis op straat geparkeerd kan worden), is de businesscase lastig rond te krijgen. Daarom willen we bij gebiedsuitwerkingen met hogere dichtheden proactief parkeerregulering invoeren (zie paragraaf 5.1).

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis (het aantal te realiseren parkeerplaatsen) worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van andere vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor een lager autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom wordt bij de actualisatie van de parkeernormen opgenomen: als bij een woningontwikkeling commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, mag het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen (parkeereis bewonersdeel) worden verlaagd. Hierbij geldt het uitgangspunt dat één autodeelparkeerplaats gelijk staat aan vier gewone autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen). Met de inzet van deelauto's kan een korting van maximaal 20% van de parkeereis worden verkregen. De deelauto('s) moeten duurzaam beschikbaar zijn voor de gebruikers van de betreffende ontwikkeling. Dat wil zeggen dat er een overeenkomst voor ten minste 10 jaar is, waarin deze beschikbaarheid is geregeld en de kosten vanuit de betreffende ontwikkeling worden gedragen. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een langlopende overeenkomst met de Vereniging van Eigenaren. Een groot aantal gemeenten heeft dit reeds opgenomen in haar beleidsregels parkeernormen. Bij het actualiseren van de parkeernormen wordt ook naar de mogelijkheid om extra fietsvoorzieningen op eigen terrein te realiseren als optie om de parkeernormen te verlagen.

Het kan voorkomen dat er bij een ontwikkeling niet aan de parkeernormen kan worden voldaan. Dit onderdeel wordt nader uitgewerkt en bij de actualisatie van de parkeernormen 2024 als addendum toegevoegd aan de beleidsregels parkeernormering.

¹³ Bron:

https://www.gemeentewestland.nl/fileadmin/documenten/wonen_bouwen_en_verhuizen/Beleid_Bouwen_Wonen/Beleidsregel_Parkeernormering_gem_Westland_2018.pdf

¹⁴ Bron: <https://www.crow.nl/publicaties/toekomstbestendig-parkeren>

5.5 Beperkte mogelijkheden parkeren bedrijfsbusjes

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken kan tot irritatie leiden. De gemeente ontvangt hier regelmatig klachten over. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling gaan vallen. Hiervoor moet dan een alternatief worden gevonden. De beperking moet bovendien actief worden gecommuniceerd waardoor het ook voor mensen van buiten de gemeente duidelijk is en worden gehandhaafd.

In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze zoveel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de burens. Het hierop aanspreken van de eigenaren is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd.

Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken en hier naar te verwijzen. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat deze plaatsen ergens achteraf worden aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is juridisch niet af te dwingen waardoor het gebruik een vrijblijvend karakter heeft. Ervaringen in het land geven aan dat het effect zeer beperkt is en men doorgaans toch gewoon in de wijk blijft parkeren (tenzij er parkeerregulering is ingevoerd en er een financiële stimulans is om bedrijfsbussen op afstand te parkeren). Daarnaast is er op dit moment geen geschikte locatie in Westland beschikbaar om een dergelijk terrein te realiseren.

Een alternatief en wens is om te differentiëren in parkeren voor bedrijfsbussen en particuliere auto's. Dit door een beperkt aantal parkeerplaatsen in een woonwijk toe te wijzen aan alleen bedrijfsbussen. Gezien de kleinschaligheid zullen de mogelijkheden voor beveiliging bij deze optie beperkt zijn. Maar is het zo wel mogelijk om te voorkomen dat bedrijfsbussen op uitzicht-belemmerende locaties staan. Van belang is dan wel dat er bij de eigenaren van de bedrijfsbussen draagvlak is om daar ook daadwerkelijk te parkeren. Zij mogen immers ook gewoon op de andere parkeerplaatsen blijven parkeren. Zonder draagvlak kan deze maatregel een averechts effect hebben, omdat deze dan zorgt voor lege parkeerplaatsen en daarmee een (nog) hogere parkeerdruk in de wijk. Maar, met draagvlak, is dit op kleine schaal wel een interessante optie zijn. We nemen de toepassingsmogelijkheden van deze maatregel daarom meenemen op het moment dat er concrete overlastmeldingen komen over geparkeerde bedrijfsbussen.

5.6 Overstappunten

De gemeente wil het gebruik van OV stimuleren door huidige knelpunten op te lossen en het OV te versnellen en te verbeteren. Dit is vanuit de opgaven (woningbouw, Greenport 3.0 en campusontwikkeling) essentieel om de bereikbaarheid duurzaam te kunnen borgen en het ruimtegebruik ook bij mobiliteit verder te kunnen intensiveren. Daarom wordt in 2023 een verdiepende HOV-verkenning uitgevoerd voor een snelle verbinding tussen Rotterdam CS, Maassluis, Naaldwijk en Den Haag CS. Bij het voor- en natransport wordt idealiter zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de fiets. Echter inwoners die wat verder van de halte wonen zijn soms aangewezen op de auto. In het parkeerbeleid wordt daarom ook aandacht besteed aan overstappunten (parkeerplaatsen bij OV-haltes). In het op te stellen Fietsbeleidsplan Westland wordt ingegaan op (deel)fietsenstallingen bij OV-haltes.

De belangrijkste succesfactoren voor een overstappunt zijn hieronder kort samengevat:

- Het is belangrijk dat een overstappunt zich op een strategische en logische positie bevindt in het mobiliteitsnetwerk (auto, OV, fiets, lopen). Daarbij moet rekening worden gehouden met de herkomst en bestemming van de gebruikers. Het overstappunt moet daarbij zonder omwegen, op een logische manier en zonder files met de auto bereikbaar zijn. Een locatie aan de rand van een dorp licht hierbij meer voor de hand dan bijvoorbeeld de omgeving van het huidige busstation in Naaldwijk.
- Gebruikers moeten ervan uit kunnen gaan dat zij gebruik kunnen maken van de functionaliteiten van een veilig overstappunt. Dit betekent dat op de route naar het overstappunt duidelijk moet staan vermeld hoeveel parkeerplaatsen er beschikbaar zijn en wanneer de volgende (H)OV-verbinding vertrekt. Hiervoor is een dynamisch parkeerverwijssysteem noodzakelijk. Maar ook de dienstregeling van het (H)OV moet betrouwbaar zijn. Idealiter vertrekt er iedere 10 minuten een HOV-voertuig. Een beperkt tijdverlies door een snelle overstap, korte wachttijden, hoge betrouwbaarheid en een hoogfrequente verbinding zijn essentieel om een overstap aantrekkelijk te maken.
- De aanwezigheid van voorzieningen en het comfort voor de gebruikers gaan hand in hand. Gebruikers moeten worden beschermd tegen weerelementen. Zij moeten droog, uit de wind en zon kunnen wachten op de (H)OV-verbinding. De informatievoorziening moet op orde zijn, dit omvat informatie over openingstijden, tariefstelling, routes en tijden van het aanvullend vervoer (zowel heen- als terugweg) en de loop- en fietsroutes richting bestemmingen (overzichtskaart aanwezig) in de omgeving. Ook op internet dient deze informatie goed vindbaar te zijn.
- De tariefstelling (zowel parkeren en natransport) speelt tenslotte een belangrijke rol in het gebruik van overstappunten. Qua tariefstelling moet een overstappunt tussen de duurdere binnenstadgarages (in Den Haag) en eventuele gratis locaties in de omgeving worden gepositioneerd. Daarnaast is het mogelijk om als beheerder van het terrein prijsafspraken met de OV-concessiehouder te maken. Dergelijke combinatietickets hebben in bestaande praktijkvoorbeelden bijgedragen aan het succes. Er kunnen ook prijsafspraken gemaakt worden met (grote) werkgevers in de nabijheid van het overstappunt. Dit kan helpen om bijvoorbeeld de parkeerdruk in een bedrijvenpark te verlagen.

Overstappunten zijn interessant voor (regionaal) woon-/werkverkeer en recreatief verkeer dat bijvoorbeeld naar het centrum van Den Haag doorreist om te winkelen, horecabezoek en/of bezoek van een museum. Het onderdeel overstappunt wordt de komende jaren nader uitgewerkt binnen de plannen voor grootschalige uitbreidingsgebieden met hoge dichtheden en de verdiepende HOV-verbinding tussen Rotterdam CS, Maassluis, Naaldwijk en Den Haag CS. Hierbij wordt niet alleen naar de aantrekkelijkheid van het overstappunt gekeken, maar ook naar het voorkomen van parkeeroverlast door OV-reizigers in de directe omgeving.



6. Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht. Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre bepaalde beleidsvoornemens zijn bereikt. Dit kan niet zonder een goede monitoring.

Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk in en rondom de centra wordt periodiek in kaart gebracht (bij voorkeur jaarlijks). In woonwijken gebeurt dit reactief op basis van klachten (zie paragraaf 5.2.2). Als blijkt dat de parkeerdruk in gebieden op meerdere momenten problematisch is, dan wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het fietsen op specifieke locaties/tijdstippen geïnventariseerd.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroep gebruik maakt van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre de parkeerdruk door inwoners van de gemeente, bezoekers of werknemers wordt veroorzaakt.
- Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt jaarlijks uitgewerkt in een voortgangsrapportage aan het college en ter info aan de raad.

In de evaluatie van het parkeerbeleid wordt gekeken naar de volgende punten:

- De ontwikkeling van de parkeerdruk – een maximale parkeerdruk van 90% wordt in woonwijken als acceptabel beschouwd. Door cijfers van verschillende jaren met elkaar te vergelijken wordt duidelijk in hoeverre maatregelen van invloed zijn geweest op de parkeerdruk.
- De mate van tevredenheid over de parkeersituatie in Westland (het aantal en de aard van de klachten) biedt inzicht in de beleving van het parkeerbeleid. Verandering in de tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers kan worden herleid op basis van veranderingen in het aantal en soort klachten gedurende een langere periode.
- Het inzichtelijk maken van de kosten voor onder andere de handhaving van parkeerregulering dient als basis voor het bepalen van de toekomstige reguleringsvorm in Westland (bijvoorbeeld blauwe zone versus betaald parkeren).

Daarnaast wordt bekeken welke maatregelen zijn uitgevoerd en welke nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen er mogelijk zijn. Op basis hiervan wordt in 2027 het parkeerbeleidsplan geactualiseerd en een nieuw uitvoeringsprogramma opgesteld.

7. Uitvoeringsprogramma 2024-2027

- 2024: Actualiseren gemeentelijke beleidsregels parkeernormen. Hieraan wordt toegevoegd de nader uit te werken werkwijze, maatregelen en wijze van vastlegging indien bij een ontwikkeling niet aan de parkeernormen kan worden voldaan.
- 2024: Uitwerken gebiedsindeling ten behoeve van parkeeronderzoek en eventuele invoering parkeerregulering.

- 2024: Uitwerken van maatwerk oplossingen vanuit de verschillende onderdelen van de ambtelijke organisatie voor in het bijzonder in Wateringen Noord, in de jaren '60 en '70 en wijken en in straten waar dienst- en hulpverleners (ophalen huisvuil, brandweer etc.) hinder ondervinden van foutgeparkeerde voertuigen als gevolg van een hoge parkeerdruk
- 2024: Voorstel meeste geschikte vorm van parkeerregulering in de stadscentra/ rondom winkelcentra, inclusief afstemming met ondernemers/ omwonenden. Hierin wordt uitgegaan van maatwerk en worden innovatieve vormen van handhaven in meegenomen.
- 2024: Actualiseren Parkeerverordening en opstellen verordening parkeerbelasting
- 2027: Evaluatie van het Westlandse parkeerbeleidsplan en actualisatie van het uitvoeringsprogramma.
- Doorlopend: optimaliseren/uitbreiden van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken bij groot onderhoud/herinrichtingsprojecten (zie onderdeel benutten in paragraaf 5.1).
- Doorlopend: meenemen van invoering parkeerregulering bij oplevering woningen in gebiedsvisies (uitbreidingen bij HOV-haltes) en beoordelen haalbaarheid van een overstappunt op de betreffende locatie.
- Doorlopend: nieuwe parkeeronderzoeken in de kernen (tijdens verschillende periodes vanwege seizoensinvloeden).

