



Parkeerbeleidsplan Lisse

Datum: 20 augustus 2024
Versie: Concept ter inzage

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Beleidskader	4
2.1. Omgevingsvisie Lisse 2040.....	4
2.2. Mobiliteitsvisie Lisse	5
2.3. Mobiliteitsplan Lisse	5
3. Algemene visie op parkeren	6
4. Uitwerking parkeerbeleid per thema	8
4.1. Parkeercapaciteit en benutting	8
4.2. Parkeerregulering	11
4.3. Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties	14
4.4. Fietsparkeren	16
4.5. Handhaving	17
5. Toepassing parkeerbeleid per gebied	19
5.1. Centrum	19
5.2. Winkelgebied Poelpolder.....	25
5.3. Woongebieden	25
5.4. Werkgebieden.....	26
5.5. Sportvelden.....	27
6. Monitoring en uitvoeringsprogramma	28
Bijlage 1 Gebiedsindeling	29
Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken	30

1. Inleiding

Waarom een parkeerbeleidsplan?

Parkeren raakt iedereen, overal en altijd. Of het nu gaat om het parkeren van de eigen auto of het zien van geparkeerde auto's en fietsen in het straatbeeld, het is een onderwerp waar iedereen mee te maken heeft. Met het vaststellen van de Omgevingsvisie, Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan ontstond ook de behoefte om het parkeerbeleid voor het centrum te actualiseren. Op dit moment is hiervoor geen formeel vastgesteld parkeerbeleidsplan. Parkeerbeleid is echter een belangrijk instrument om de ambities uit het Mobiliteitsplan te realiseren. Daarom behelst voorliggend parkeerbeleidsplan niet alleen het centrum, maar de hele gemeente.

In het Mobiliteitsplan is ook opgenomen dat de Beleidsregel Parkeernormen Lisse (2019) moet worden vernieuwd. Deze beleidsregel vormt het toetsingskader voor het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen. Met het opstellen van dit parkeerbeleidsplan Lisse en de Nota Parkeernormen Lisse 2024 is invulling gegeven aan deze behoefte.

Proces

Dit parkeerbeleidsplan is tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van de knelpunten met de huidige parkeersituatie en diverse beleidsdocumenten. Deze inventarisatie is uitgevoerd door gesprekken te voeren met de ambtelijke organisatie, door een online enquête onder inwoners en ondernemers en door parkeertellingen. Op basis daarvan is het parkeerbeleid met name aangescherpt: het parkeerbeleid beoogt duidelijke spelregels te bieden hoe te handelen in welke situatie. Sommige spelregels worden vervolgens separaat uitgewerkt in nadere regels, zoals een nota Parkeernormen, beleidsregels voor laadinfrastructuur en beleidsregels voor deelmobiliteit.

Planperiode

Bij de totstandkoming van dit parkeerbeleidsplan zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Lisse te vatten. De toekomst is echter veranderlijk. Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij verschillende ontwikkelingen, zoals energietransitie, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2029 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

Leeswijzer

In dit parkeerbeleidsplan zijn in hoofdstuk 2 de kaders voor het parkeerbeleid opgenomen. Vervolgens is in hoofdstuk 3 de visie op parkeren binnen Lisse beschreven. Wat dit parkeerbeleid betekent voor de thema's voor parkeren in Lisse is uitgewerkt in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 is uiteengezet wat dit parkeerbeleid betekent voor de verschillende gebieden in Lisse. Hieruit volgen de benodigde maatregelen die in hoofdstuk 6 zijn opgesomd in een uitvoeringsprogramma. In dit afsluitende hoofdstuk wordt ook ingegaan op de monitoring van de parkeersituatie in Lisse.

2. Beleidskader

Waar voorheen landelijk beleid (de nota Mobiliteit en de nota Ruimte) en provinciaal beleid veelal de kaders vormden voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid, is dat sinds kort de landelijke, provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisie, een nieuw instrument uit de Omgevingswet. Deze nieuwe wet, die in 2024 in werking treedt, brengt wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water bij elkaar. Met de Omgevingsvisie als kader wordt een integrale blik geborgd. Naast de Omgevingsvisie Lisse 2040 geven ook de Mobiliteitsvisie Lisse en het Mobiliteitsplan Lisse kaders voor het parkeerbeleid. In dit hoofdstuk is de inhoud van dit kaderstellend beleid beknopt beschreven.¹

2.1. Omgevingsvisie Lisse 2040

Het belangrijkste kader voor het gemeentelijke parkeerbeleid is de gemeentelijke Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Lisse (28 januari 2022) schetst op hoofdlijnen de gewenste ontwikkeling van Lisse op weg naar 2040. Dit betreft een integrale ontwikkelingsrichting voor de gehele fysieke leefomgeving waarin de verschillende belangen vanuit landschap en natuur, het dorp, woon- en werkgebieden, de agrarische sector, recreatie en toerisme samenkomen.



Uitgangspunt voor deze ontwikkelingsrichting voor de komende jaren is het behouden en waar mogelijk groter maken van de bestaande kwaliteiten. De gemeente Lisse heeft hiervoor vijf richtinggevende ambities geformuleerd:

- onze leefomgeving laten bloeien;
- Lisse leert, werkt en onderneemt met oog op de toekomst;
- dorps wonen in het centrum van de Bollenstreek;
- in Lisse floreert iedereen een leven lang;
- Lisse gaat voor duurzaamheid.

Ten aanzien van parkeren is in de Omgevingsvisie opgenomen dat het nieuwe parkeerbeleid zich moet richten op het bevorderen van duurzame mobiliteit (fietsen en lopen, elektrisch rijden, deelauto's). Daar hoort de ambitie van het realiseren van een autoluw centrum door parkeren naar de randen te verplaatsen bij. Ook is opgenomen dat het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd door de realisatie van voldoende (bewaakte) fietsparkeerplaatsen.

¹ De Omgevingsvisie Lisse is een dynamisch document. Bij een actualisatie wordt vastgesteld beleid, zoals de Mobiliteitsvisie Lisse, het Mobiliteitsplan Lisse en dit parkeerbeleid meegenomen. Op dat moment komt de Mobiliteitsvisie Lisse mogelijk te vervallen. Het Mobiliteitsplan Lisse en dit parkeerbeleid zijn meer gericht op uitvoering en zullen daarom blijven bestaan als Programma, een instrument uit de Omgevingswet.

2.2. Mobiliteitsvisie Lisse

Gelijktijdig met de Omgevingsvisie Lisse 2040 heeft de gemeente Lisse de Mobiliteitsvisie opgesteld. In deze Mobiliteitsvisie wordt de basis voor het ruimtelijke beleid uit de Omgevingsvisie verder uitgewerkt. In de Mobiliteitsvisie zijn de vijf ambities uit de Omgevingsvisie vertaald naar vier mobiliteitsambities:

- Lisse is bereikbaar;
- Lisse gaat voor duurzame mobiliteit;
- Lisse heeft een prettige en veilige leefomgeving;
- Lisse gaat voor actieve en toegankelijke mobiliteit.

Voor elke ambitie heeft de gemeente ook een aantal speerpunten geformuleerd om de gestelde ambities te kunnen bereiken.



Postbus 200
2180 AB Lisse
T 04 6512
gemeente@lisse.nl



MOBILITEITSVISIE
GEMEENTE LISSE

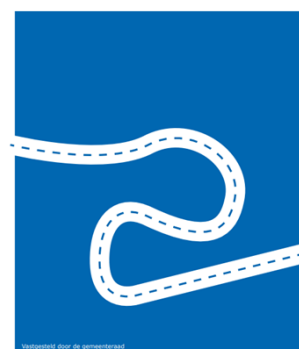
2.3. Mobiliteitsplan Lisse

De Mobiliteitsvisie is vervolgens concreter gemaakt met het Mobiliteitsplan. Hierin staat centraal hoe mobiliteit bijdraagt aan het realiseren van de ambities van de gemeente Lisse. De speerpunten uit de mobiliteitsvisie zijn daarbij vertaald naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende tien jaar.

De mobiliteitsambitie 'Lisse is bereikbaar' gaat over parkeren. De doelstelling behorend bij deze ambitie luidt 'op een gemiddelde zaterdagmiddag mag de parkeerdruk op de parkeerterreinen rondom het centrum niet hoger zijn dan 90%'. De gemeente Lisse heeft in haar mobiliteitsplan de volgende speerpunten en maatregelen op het gebied van parkeren geformuleerd:

- Actualiseren parkeerbeleid Lisse centrum;
- Opstellen nieuwe Nota Parkeernormen;
- Vernieuwen bewegwijzering;
- Inzetten op clusters van fietsenstallingen aan de rand van het centrum;
- Realiseren van overstapplaatsen langs invalswegen waar bezoekers (toeristen) tijdens de piekdruk in de Bollenstreek kunnen parkeren en verder gaan met de fiets.

MOBILITEITSPLAN LISSE
TOEKOMSTBEELD MOBILITEIT 2035



In het parkeerbeleidsplan wordt invulling gegeven aan deze speerpunten en maatregelen.

3. Algemene visie op parkeren

Parkeren, met de auto, de fiets, de vrachtwagen of de caravan, iedereen heeft er mee te maken. Het vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Er moet zowel sprake zijn van een goede verbinding tussen vertrekpunt als eindbestemming, als **genoeg parkeergelegenheid** om die mobiliteitsketen zo soepel mogelijk te laten verlopen. Indien er niet genoeg parkeergelegenheid is, dan is er ook geen sprake van een goede verbinding tussen vertrekpunt en eindpunt. Een locatie, of dit nu een woning, een huisartsenpost of een winkelstraat is, moet goed bereikbaar zijn voor burgers en hulpdiensten. Tegelijkertijd moet de omgeving leefbaar, aantrekkelijk en veilig zijn.

Dit sluit aan bij de Omgevingsvisie Lisse waarin ecologische duurzaamheid, sociale duurzaamheid en economische duurzaamheid als leidende principes staan. Vertaald naar parkeerbeleid betekent dit het vinden van de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers, het bereikbaar houden van de gemeente en de zorg voor een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. De uitdaging is om daarin **de juiste balans** te vinden en daarmee een goede woon- en verblijfskwaliteit te behouden.

Dit betekent dat het parkeerbeleid **faciliterend** van karakter is: vraagvolgend in aantal parkeerplaatsen en, waar dat nodig is, sturend in parkeerlocatie. Hieruit volgt dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gebouwd, maar alleen voor de parkeervraag die echt nodig is. Dit betekent ook dat in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn voor bewoners, bezoekers en werkers. Deze openbare parkeerplaatsen moeten goed vindbaar en gratis beschikbaar zijn. Door **gratis parkeren** te handhaven behoudt Lisse haar karakter van dorps wonen en behoudt

Door de landelijke toename van het aantal elektrische voertuigen en deelauto's, toenemend fietsgebruik, toepassing van slimme technologie en het ontstaan van de keuzereiziger die dat vervoermiddel gebruikt dat voor de reis het beste past, verandert het mobiliteitsgedrag en de elementen waar in het parkeerbeleid aandacht voor moet zijn. De gemeente Lisse zal deze **ontwikkelingen volgen**. De gemeente Lisse anticipeert wanneer daar vraag naar is, en stuurt bij waar nodig. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan met de nog op te stellen beleidsregels voor deelmobiliteit. Met andere woorden, het parkeerbeleid in Lisse faciliteert.

Kenmerk van het parkeren binnen Lisse is **nabij**: bewoners, bezoekers en werknemers kunnen nabij hun bestemming parkeren zolang de balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte, het bereikbaar houden en een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte behouden blijft.

Daar waar keuzes gemaakt moeten worden geldt het principe 'juiste parkeerder op de juiste plaats'. Hierbij geldt het uitgangspunt dat parkeerplaatsen beschikbaar en vindbaar moeten zijn. Wie de juiste parkeerder is, is afhankelijk van het gebiedstype:

- In het centrum en winkelgebieden ligt de prioriteit bij bezoekers van winkels en bewoners inclusief hun bezoek. Parkeercapaciteit voor winkelend publiek moeten binnen acceptabele loopafstand van de winkels zijn.

- In de woongebieden ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoek. Zij moeten in de nabijheid van de woning hun auto kwijt kunnen.
- Op de bedrijventerreinen ligt de prioriteit bij werknemers en bezoekers van de bedrijven. Parkeren gebeurt op eigen terrein.
- Bij sportvelden ligt de prioriteit bij bezoekers van de sportvoorzieningen. Parkeren gebeurt op de parkeervoorzieningen nabij bij de sportvoorzieningen.

4. Uitwerking parkeerbeleid per thema

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op onderstaande onderwerpen.

- Parkeercapaciteit en benutting
- Parkeerregulering
- Parkeren van specifieke doelgroepen en voertuigen
- Fietsparkeren
- Handhaving

4.1. Parkeercapaciteit en benutting

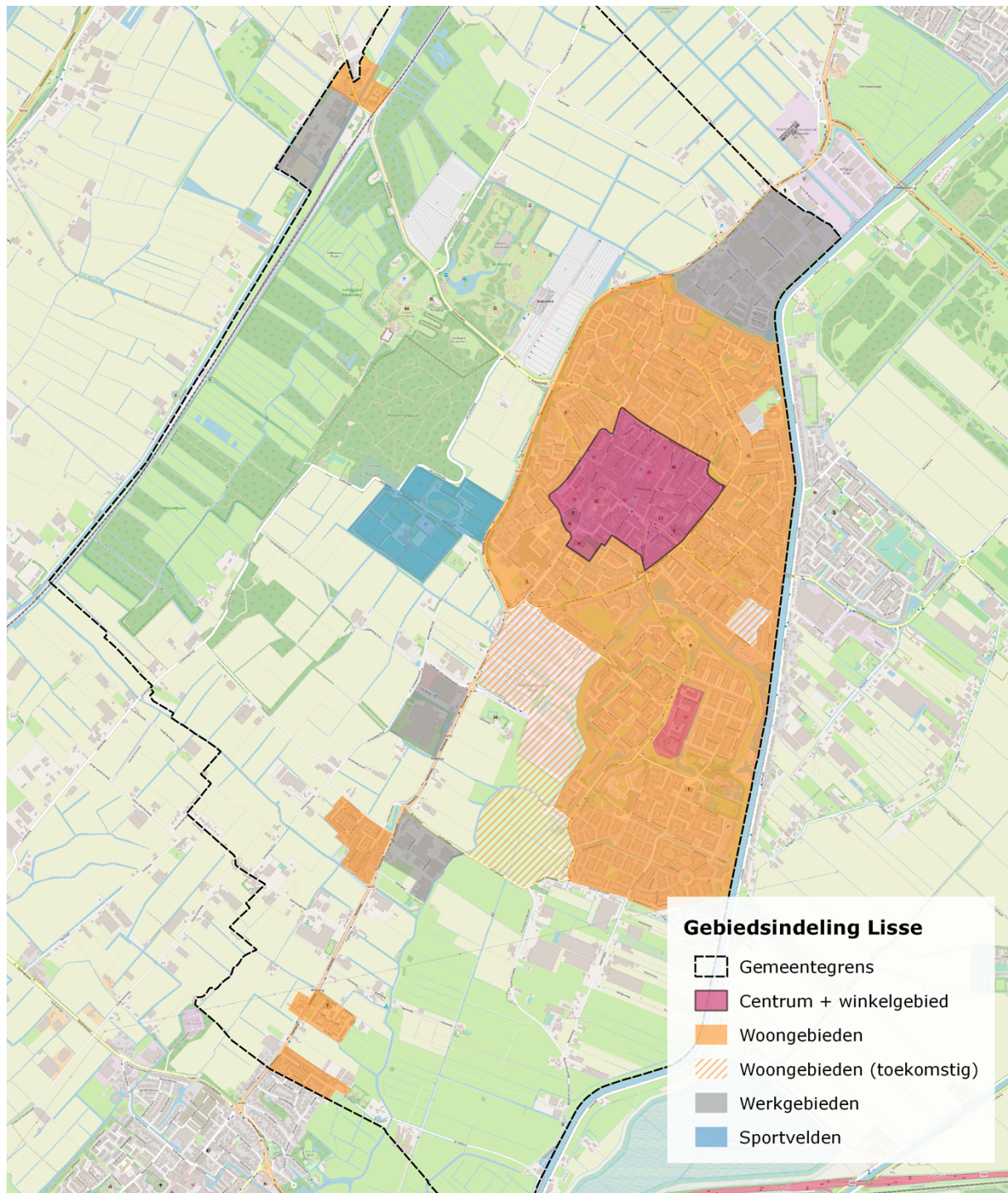
Aantal: wanneer voldoende?

Als in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, is er sprake van een acceptabele parkeersituatie. Dit betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en dat voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen.

Over het algemeen neemt bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toe. In gebieden met veel kortparkeerders en/of waar parkeerplaatsen verspreid liggen en/of lastiger vindbaar zijn, geldt dit veelal bij een bezettingsgraad van 80%. In gebieden met veel langparkeerders en/of veel parkeerterreinen en -garages treedt dit eerder op bij 90%.

Op gebiedsniveau (zie figuur 4.1 op pagina 9 voor de gebiedsindeling) bedraagt de acceptabele bezettingsgraad tijdens de maatgevende momenten voor het betreffende gebied:

- centrum en winkelgebieden : tot 85% overdag
- woongebieden : tot 85% overdag / tot 90% in de nacht
- werkgebieden : tot 90% overdag
- sportvelden : tot 95%



Figuur 4.1 Gebiedsindeling Lisse

Aantal: uitbreiden of verminderen?

De verandering van de automobilititeit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan leiden tot een structureel lokaal tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Een herinrichting of grootschalig onderhoud is een geschikt moment om te beoordelen of het aantal beschikbare parkeerplaatsen geoptimaliseerd kan worden. Daarnaast vormen signalen van bewoners een aanleiding om te beoordelen of veranderingen in de parkeersituatie wenselijk zijn.

Voor lokale situaties waar de parkeerdruk structureel hoog is en de alternatieven in aangrenzende straten beperkt zijn, zal de oplossing worden gezocht in de vorm van herinrichting. Dit betekent dat de inrichting van de openbare ruimte wordt geoptimaliseerd met als doel extra ruimte te creëren voor de aanleg van parkeercapaciteit.

Waar er sprake is van een structureel lage parkeerdruk, kan in een lokale situatie juist het verminderen van parkeerplaatsen overwogen worden ten behoeve van de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Het is daarbij van belang dat de parkeerdruk op gebiedsniveau acceptabel blijft.

Een richtlijn voor het op grotere schaal kunnen verminderen van parkeerplaatsen is daarom dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad die voor een gebied is gedefinieerd. Voor het op kleinere schaal verminderen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld wanneer door een herinrichting of reconstructie enkele parkeerplaatsen komen te vervallen, geldt de randvoorwaarde dat de parkeerdruk na het opheffen van de parkeerplaatsen onder de grens van een acceptabele bezettingsgraad blijft.

In bijlage 2 is een stappenplan opgenomen dat kan worden gehanteerd bij het overgaan tot aanpak van de parkeerproblematiek in bestaande gebieden. Wanneer uit het stappenplan blijkt dat overgegaan moet worden tot het uitbreiden van parkeercapaciteit, streven we ernaar om dit zo duurzaam en klimaat adaptief mogelijk te doen.

Het uitbreiden of verminderen van parkeerplaatsen via een structurele herinrichting zal soms even op zich laten wachten. Een herinrichting kan immers niet op elk moment worden uitgevoerd. Veelal hangt dit samen met bijvoorbeeld de status van het wegdek of het wijkuitvoeringsplan voor riolering. Wanneer een structurele oplossing lang op zich laat wachten kan overwogen worden om tijdelijke maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door met bebording het parkeren met twee wielen op het trottoir toe te staan of door plantenbakken te plaatsen.

De hiervoor geschetste beleidslijn geldt voor reguliere situaties. Tijdens evenementen neemt de parkeerdruk mogelijk toe tot boven de grens voor een acceptabele parkeersituatie, niet alleen vanwege hogere bezoekersaantallen, maar ook door bijvoorbeeld verminderde parkeercapaciteit. Bij het verlenen van een evenementenvergunning moet worden afgewogen of tijdelijk een hogere parkeerdruk wordt geaccepteerd of dat aanvullende maatregelen, zoals een tijdelijke uitbreiding van het parkeeraanbod, bijvoorbeeld met het faciliteren van parkeren op afstand of het openstellen van een privaat parkeerterrein, gewenst is.

Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen realiseren

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In de Nota Parkeernormen Lisse 2024 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Lisse.

De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto en fiets worden binnen het plangebied gerealiseerd (bij kleine ontwikkelingen op de plot);
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw of functiewijziging hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan vanwege verschillende aanwezigheidsmomenten per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar (zonder belemmeringen) toegankelijk zijn.

4.2. Parkeerregulering

Reguleringsvorm: parkeerschijfzone

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd.

De huidige vorm van reguleren is door middel van een parkeerschijfzone, ofwel "blauwe zone", in een deel van het centrum in Lisse. De parkeerschijfzone als regulering past goed bij het centrum en het faciliterende karakter van het parkeerbeleid. Langparkeerders zoals werknemers staan hierdoor op grotere afstand en voor kortparkeerders zoals winkelende publiek is voldoende parkeergelegenheid op korte loopafstand van de winkel beschikbaar. Bij een eventuele uitbreiding van parkeerregulering blijft een parkeerschijfzone als reguleringsvorm het uitgangspunt.

Uitgangspunt is dat parkeerregulering alleen kan worden ingesteld in het centrum, in winkelgebieden, in werkgebieden of bij sportvelden als daar voldoende reden toe is. In de woongebieden zal het instellen van parkeerregulering naar verwachting niet leiden tot een verlaging van de parkeerdruk, omdat hier voornamelijk bewoners parkeren. Als het in een woongebied nodig is om wijkvreemde parkeerders te weren, is een parkeerschijfzone alleen een geschikt reguleringsmiddel wanneer ook ontheffingen worden toegepast.

In het Mobiliteitsplan staat benoemd dat het vernieuwen van het parkeerbeleid voor het centrum benodigd is om verschillende knelpunten op te lossen. Deze knelpunten zijn onder andere een ongelijke verdeling van de parkeerdruk waardoor bezoekers tijdens piekmomenten op een aantal parkeerlocaties een te hoge parkeerdruk ervaren, terwijl elders in het centrum parkeerplaatsen leeg blijven en overlast van voertuigen die net buiten de blauwe zone worden geparkeerd, waardoor bewoners een te hoge parkeerdruk ervaren. Om deze knelpunten op te lossen is in het Mobiliteitsplan een conceptuele doelgroepenbenadering opgenomen, waarbij parkeerplaatsen door één doelgroep (bewoners, werknemers of bezoekers) gebruikt worden. Achterliggende gedachte bij deze doelgroepenbenadering is dat hiermee een betere spreiding van parkeerders over het centrum ontstaat. Daarbij is in het Mobiliteitsplan opgenomen dat, voordat het mogelijk is om definitieve keuzes te maken, eerst de beschikbare capaciteit vergeleken moet worden met de omvang van de doelgroepen. Op basis van die informatie kan in detail worden bekeken welke doelgroepen waar moeten parkeren en welk sturingsinstrument daar het beste bij past (blauwe zone, parkeren voor vergunninghouders of betaald parkeren).

Parkeren voor vergunninghouders is een reguleringsmiddel waarmee sterker kan worden gestuurd op de parkeerlocaties van de verschillende doelgroepen dan met een parkeerschijfzone, aangezien bezoekers worden geweerd uit een vergunninghouderszone. Voor de overige doelgroepen is de mate van sturing gelijk, via een ontheffing of via een vergunning kan worden gestuurd op de aantallen en de locaties waar de doelgroepen parkeren.

Betaald parkeren is een reguleringsmiddel waarmee sterker kan worden gestuurd op de parkeerlocaties van de verschillende doelgroepen dan met een parkeerschijfzone, bijvoorbeeld door te variëren met uurtarieven, dagtarieven en/of een maximale parkeerduur. Het invoeren van betaald parkeren in Lisse zal echter onmiskenbaar leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie van dat centrum in de regio. In de regio geldt immers in geen enkel centrum betaald parkeren. Naast de kans dat het centrum daardoor minder bezocht wordt, is de verwachting dat de bereidheid om te betalen onder van bezoekers die wel komen laag is. Dit heeft uitwijkgedrag naar de omliggende woonwijken tot gevolg, oftewel parkeeroverlast in de omliggende wijken. Dit uitwijkgedrag is met geen enkele logische gebiedsindeling te voorkomen, anders dan door het reguleren van de hele kern. Vanuit deze optiek moet het instellen van betaald parkeren dus worden voorkomen. Naast het uitwijkgedrag is er ook de vraag of het instellen van betaald parkeren per saldo duurder of goedkoper uitvalt dan regulering door middel van een parkeerschijfzone. Belangrijk voordeel van betaald parkeren zijn weliswaar de opbrengsten en het feit dat de inkomsten van uitgeschreven boetes (naheffingen) naar de gemeentekas gaan, waar die bij een parkeerschijfzone naar het Rijk gaan. Tegenover deze inkomsten staan echter ook hogere kosten, met name vanwege de parkeerautomaten (investering en beheer en onderhoud). Zeker bij een beperkte betalingsbereidheid is de kans op een tegenvallend financieel resultaat aannemelijk.

Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Het beleidsuitgangspunt is dat parkeerregulering alleen wordt toegepast wanneer dat nodig is. Een hoge bezettingsgraad is hiervoor een indicator, maar het gaat er voornamelijk om dat bewoners, ondernemers en bezoekers parkeeroverlast ervaren.

Een bestaande parkeerschijfzone kan worden uitgebreid of verkleind als de leefomgeving als gevolg van de parkeersituatie onvoldoende leefbaar, aantrekkelijk en veilig is. Voor het uitbreiden is dit over het algemeen het geval als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone is hoger dan de acceptabele parkeerdruk.
- De hoge parkeerdruk wordt door bezoekersparkeren veroorzaakt (bij een hoge parkeerdruk door langparkeerders volstaat meer handhavinginszetz).
- De hoge parkeerdruk wordt door bezoekers, ondernemers en andere belanghebbenden als probleem ervaren.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor de hele parkeerschijfzone.

Het verkleinen van de omvang van een bestaande parkeerschijfzone kan worden overwogen als een of meer van de volgende situatie optreedt:

- de parkeerdruk van enkel bezoekersparkeren binnen de parkeerschijfzone is lager dan 75%;
- in de parkeerschijfzone is meer dan 40% van de parkeerders langparkeerder;
- de parkeerdruk net buiten de parkeerschijfzone is hoog;
- bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden ervaren overlast met het parkeren buiten de parkeerschijfzone.

Bij het instellen van parkeerregulering in een nieuw gebied gelden dezelfde uitgangspunten als voor het uitbreiden van de bestaande parkeerschijfzone.

Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden.

De huidige reguleringstijden in de parkeerschijfzone (maandag t/m zaterdag van 10.00 tot 18.00 uur en donderdag tot 21.00 uur) sluiten grotendeels aan bij dat uitgangspunt.

De landelijke populariteit van koopavond neemt echter af, zo ook in Lisse. Het reguleringsmoment van donderdagavond kan daarmee komen te vervallen, ten behoeve van bewoners en het avondbezoekers van het centrum.

Om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen tijdens de drukkere momenten te waarborgen, is een overweging om de regulering vanaf 9.00 uur in te laten gaan: een bewoner die dan 's avonds zijn auto binnen de parkeerschijfzone zet, moet deze dan voor 11.00 uur verplaatsen in plaats van voor 12.00 uur.

4.3. Parkeren specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties

In Lisse wordt voor parkeren extra aandacht besteed aan de specifieke doelgroepen, voertuigen en locaties. Deze onderwerpen zijn hierna nader toegelicht.

Gehandicaptenparkeren

Er zijn twee soorten voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken. Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet:

- zonder parkeerduurbeperking in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren.

Algemene gehandicaptenparkeerplaats (gpa)

De gemeente Lisse streeft ernaar voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen te behouden. Hierbij wordt er naar gestreefd dat 2% van de parkeercapaciteit bij bezoekerslocaties (voorzieningen) algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Bij solitaire, sociale voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen moeten voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang. In de parkeerschijfzone wordt voor de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen geen maximale parkeerduur gehanteerd. Hierbij is handhaving op rechtmatig gebruik van de parkeerplaatsen een voorwaarde.

Het aantal en de ligging van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geëvalueerd bij signalen over een tekort of overschot en aan de hand van parkeerdrukmetingen. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, is het niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het gaat enkel om het vrijhouden van de parkeerplaats dichtbij de voorzieningen voor een specifieke doelgroep.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (gpk)

De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. Bewoners van de gemeente Lisse kunnen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken nabij hun woning aanvragen als:

- zij ingeschreven staan op het adres waarvoor de parkeerplaats wordt aangevraagd;
- zij beschikken over een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart voor *bestuurders*;
- zij beschikken over een geldig rijbewijs;
- het kenteken waarvoor de plek wordt aangevraagd, geregistreerd staat op de naam van de aanvrager of op naam van de partner, een huisgenoot of een leasemaatschappij;
- zij niet beschikken over een eigen parkeerplaats, tenzij deze parkeerplaats voor hen niet bruikbaar is.

Toekenning van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is ongeacht de parkeerdruk. Het belang dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij is in dit geval groter. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, is het ook niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het is veelal een bewoner die voorheen ook al in de straat parkeerde. De kosten voor het aanvragen, realiseren,

verplaatsen of wijzigen van een kenteken voor een gehandicaptenparkeerplaats zijn voor de aanvrager. Deze kosten worden jaarlijks vastgesteld in de Legesverordening.

Elektrische auto's

De verwachting is dat de vraag naar laadinfrastructuur zal blijven toenemen. Niet alleen het aantal elektrische personenauto's neemt toe, maar ook andere elektrische voertuigen nemen toe. Voor het parkeren van elektrische auto's gelden dezelfde regels als voor het parkeren van een auto op fossiele brandstof. Indien de auto ook opgeladen moet worden, gelden andere regels. De regels omtrent elektrisch laden zijn beschreven in de Beleidsregels Laadinfrastructuur².

Het laten plaatsen van elektrische oplaadpunten, in combinatie met toe het toewijzen van parkeerplaatsen, wordt door de gemeente Lisse vraagvolgend opgepakt. Hiervoor wordt onder andere de benutting van het oplaadnetwerk actief gemonitord. In de beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden een extra laadpaal gerealiseerd kan worden.

Als een parkeerplaats wordt voorzien van een laadpaal hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd hoeft te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De parkeervraag verandert immers niet, een elektrische auto komt doorgaans in plaats van een auto op fossiele brandstof. Daarnaast past het plaatsen van elektrische oplaadpunten bij de ambities uit de Omgevingsvisie in het streven naar duurzaamheid.

Elektrische auto's mogen alleen op de toegewezen parkeerplaatsen geparkeerd staan, als het elektrische voertuig daarbij wordt opgeladen. Hiermee wordt voorkomen dat oplaadlocaties niet optimaal benut kunnen worden door meerdere gebruikers, waardoor er een grotere behoefte ontstaat naar nieuwe palen dan nodig zou zijn.

Per 1 januari 2023 is het verkeersbord E8c opgenomen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV). Parkeerplaatsen die voorzien zijn van dit bord zijn daarmee officieel bestemd voor het opladen van elektrische voertuigen.

Handhaving blijft echter lastig bij voertuigen die wel aangesloten zijn, maar niet daadwerkelijk laden. De gemeente laat het aan de markt over om methodes en instrumenten te ontwikkelen die het aantal verschillende gebruikers van een laadpaal bevordert. Hierbij kan gedacht worden aan een connectietarief gedurende de tijd dat een laadkabel aangesloten is of een tarief dat wordt gerekend na een bepaalde tijdsduur van aangesloten staan zonder stroom te laden.



Bord E8c

² Beleidsregels Laadinfrastructuur gemeente Lisse 2021 of opvolgend.

Deelauto's

Autodelen draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overal worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Lisse wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden in Lisse. Zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan zal de gemeente, als er aanbieders van deelauto's willen starten, dit faciliteren. Daarnaast is in het Mobiliteitsplan is opgenomen dat de gemeente beleidsregels voor deelmobiliteit gaat opstellen waarin staat omschreven wat de gemeente wil faciliteren en wat tegengaan. Dit doet de gemeente in Holland-Rijnland-verband. Als een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een deelauto hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De essentie van de plaatsing van een deelauto is immers dat de parkeervraag eerder afneemt dan toeneemt. Daarnaast past het faciliteren van deelauto's bij de ambities uit de Omgevingsvisie om te streven naar duurzaamheid.

Deelfietsen en -scooters

Naast deelauto's kunnen deelfietsen en -scooters ook bijdragen aan verduurzaming van het vervoer. Daar waar het openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief is, kan de deelfiets of -scooter zorgen dat de rit niet met de auto wordt gemaakt. In de gemeente staan op dit moment nog geen deelfietsen of -scooters. Het is aan de markt om op meer plekken in Lisse deelfietsen of -scooters aan te bieden. In de op te stellen beleidsregels voor deelmobiliteit worden ook de regels voor deelfietsen en -scooters opgenomen. Om verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan, is het in elk geval belangrijk dat deelfietsen en -scooters alleen op met de gemeente afgestemde plekken kunnen worden geparkeerd.

Grote voertuigen

In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Lisse³ staan diverse voorschriften opgenomen voor het parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter) op de openbare weg. Hiermee is het mogelijk om op geparkeerde grote voertuigen te handhaven, bijvoorbeeld wanneer deze op een hinderlijke wijze het uitzicht van bewoners belemmeren of wanneer deze naar oordeel van het college het uiterlijk aanzien van de gemeente schaden.

Binnen de gemeente Lisse zijn de volgende locaties aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom: 5 parkeerplaatsen aan de Vennestraat, 2 parkeerplaatsen bij Meer en Duin 201 (18.00-08.00uur) en 1 parkeerplaats kort parkeren (15 minuten).

4.4. Fietsparkeren

Fietsers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als 'los' op het trottoir of op pleinen. Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen dienen bij centrumfuncties en voorzieningen daarom voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties.

³ Algemene Plaatselijke Verordening Lisse 2024 artikel 5:8 en 5:9

In de huidige situatie wordt met name in het centrum overlast ervaren door te weinig fietsparkeervoorzieningen en/of fout en hinderlijk gestalde fietsen, scooters en brommers. De gemeente Lisse zet daarom in op een betere bereikbaarheid van het centrum met de fiets door fietsparkeervoorzieningen nabij horeca en supermarkten uit te breiden. Waar te weinig fietsparkeerplaatsen zijn én er in de openbare ruimte onvoldoende geschikte plekken zijn om dit uit te breiden, mag het uitbreiden van fietsparkeerplaatsen ten koste gaan van autoparkeerplaatsen. In de Omgevingsvisie is immers opgenomen dat we vanuit economische duurzaamheid/mobiliteit mensen zoveel mogelijk willen laten fietsen in plaats van de auto te gebruiken. Bezorgfietsen en -scooters (bedrijfsvoertuigen) leveren soms overlast op. Ook hiervoor geldt dat in de openbare ruimte wordt gezocht naar een geschikte ruimte en dat anders een parkeerplaats mag worden gebruikt. Als de bezorging met de auto zou worden gedaan, zou de auto immers ook op straat geparkeerd kunnen worden. Vanuit duurzaamheid stimuleren we echter het gebruik van (elektrische) bezorgfietsen en -scooters.

Bij herinrichting en grootschalig onderhoud wordt bekeken of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij extra fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Hierbij wordt rekening gehouden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen), scooters en brommers. Bij klachten over fietsparkeren wordt in overleg met belanghebbenden gekeken of een oplossing mogelijk is. Dit betekent overigens niet dat per definitie fietsparkeerplaatsen worden toegevoegd wanneer er sprake is van klachten.

Het gebruik van elektrische fietsen neemt de laatste jaren toe. Aangezien deze fietsen doorgaans thuis worden opgeladen en het bereik van elektrische fietsen, is er geen noodzaak voor openbare laadpunten.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de fietsparkeernormen van toepassing om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Deze fietsparkeernormen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Lisse 2024.

4.5. Handhaving

Binnen de gemeente Lisse zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) en de politie⁴ verantwoordelijk voor de handhaving op parkeermaatregelen.

Het gaat daarbij om de handhaving op:

- **de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone**
Binnen de parkeerschijfzone geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van deze regel moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders beschikbaar.
- **foutparkeren**
Bij handhaven op foutparkeren gaat het onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats of een plaats

⁴ De inzet van de politie is vanwege de veelheid aan taken veelal beperkt tot de handhaving op parkeerexcessen.

voor elektrisch laden. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de APV. Op basis van de Wegsleepverordening Lisse 2017 worden op de weg staande voertuigen verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld. In het toeristisch seizoen is het ook nodig te handhaven op campers die parkeren en overnachten op plekken waar dat niet is toegestaan.

Met een efficiënte en doelgerichte aanpak van de handhaving kan met minimale inzet maximaal resultaat worden behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde. Aangezien in Lisse conform het handhavingsplan een beperkt aantal uur aan de handhaving van de parkeerschijfzone mag worden besteed, worden acties gepland om met deze minimale inzet zo onvoorspelbaar mogelijk te zijn.

Op basis van het parkeeronderzoek wordt geconcludeerd dat op het drukste moment op zaterdagmiddag in Lisse ruim bijna 50% van de parkeerders langer stond geparkeerd dan is toegestaan. Een deel van deze parkeerders zal hiervoor een ontheffing hebben, dit is bij het onderzoek niet geïnventariseerd, een deel heeft deze ontheffing niet. Hieruit blijkt dat met de huidige inzet oneigenlijk parkeergedrag niet volledig wordt tegengegaan.

Voor het parkeren buiten de bebouwde kom gelden de landelijke verkeersregels, deze gaan voor op eventueel gemeentelijk (parkeer)beleid. Dit houdt onder meer in dat parkeren langs de kant van de weg op veel plaatsen is toegestaan. Wanneer de verkeersveiligheid in het geding is, kan de wegbeheerder een parkeerverbod instellen en daar op handhaven.

5. Toepassing parkeerbeleid per gebied

Parkeren gaat over het vinden van de balans in het faciliteren van de parkeerbehoefte voor verschillende doelgroepen. Dat vereist het maken van keuzes. Per gebied worden andere keuzes gemaakt en wordt het parkeerbeleid daarop gebaseerd. In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid per gebiedstype uitgewerkt. In figuur 4.1 op pagina 9 is voor Lisse de te onderscheiden gebieden weergegeven. Hierna is per gebied ingegaan op de situatie, parkeercapaciteit en aanwezige parkeerregulering ten tijde van het opstellen van dit parkeerbeleidsplan. De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in september en oktober 2022.⁵ In bijlage 1 is de kaart behorend tot deze parkeertellingen opgenomen met daarin de deelgebieden uit dit onderzoek.

5.1. Centrum⁶

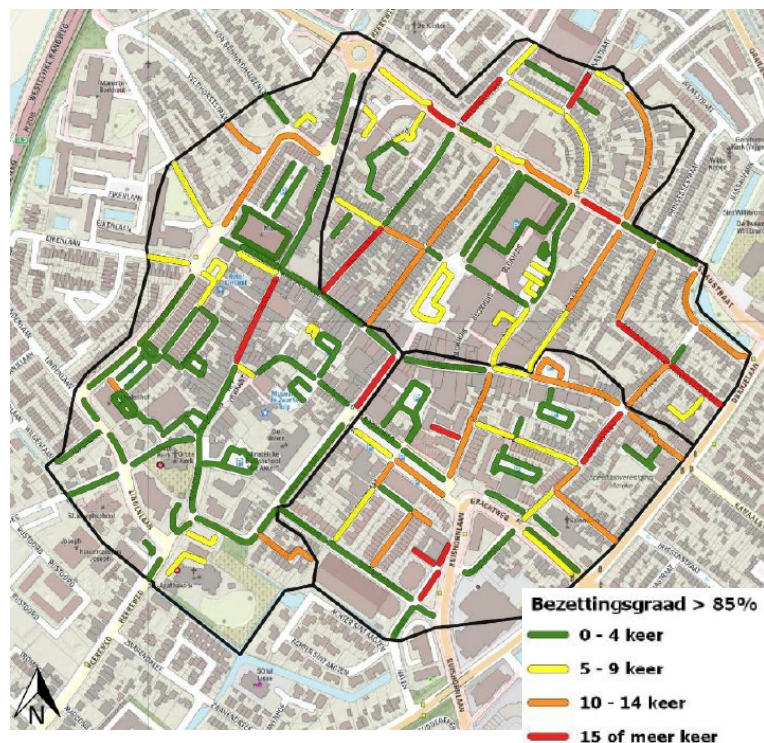
Parkeersituatie

Het centrumgebied van Lisse omvat 2.610 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 74 parkeerplaatsen gelegen in parkeergarage Madelief aan de Westerdreef en 280 parkeerplaatsen in parkeergarage Blokhuis. Beiden parkeergarages zijn buiten de winkelopeningstijden gesloten. Het drukste moment van de week is zaterdag om 14.00 uur. Er zijn dan 1.918 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 73%.

De verschillen in parkeerdruk binnen het centrumgebied zijn groot: er zijn straten waar het niet of nauwelijks druk is (groen in nevenstaande figuur) en straten waar het bijna altijd druk is (oranje en rood in nevenstaande figuur).⁷

Binnen het centrum van Lisse is een parkeerschijfzone gelegen die 1.243 parkeerplaatsen omvat (inclusief parkeergarages).

Het drukste moment van de week binnen deze parkeerschijfzone is op zaterdag om 13.00 uur. Er zijn



⁵ Bureau de Groot Volker, Parkeer- en verkeersonderzoek, deel A: Parkeersonderzoek Gemeente Lisse, 12 december 2022.

⁶ De begrenzing van het gebied Centrum zoals gehanteerd bij de parkeertellingen wijkt enigszins af van de begrenzing van het gebied Centrum zoals gedefinieerd in figuur 4.1 op pagina 9. Voor de essentie van dit hoofdstuk is dit verschil niet van belang. Bij een volgend onderzoek is het verstandig de grenzen zoals aangegeven in figuur 4.1 te hanteren.

⁷ In deze figuur zijn ook straten opgenomen waar geen parkeercapaciteit beschikbaar is. In deze straten is de bezettingsgraad alleen groter dan 85% als er desondanks wordt geparkeerd. In principe kleuren deze straten groen. Uit de figuur is ook bij straten met

dan 931 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 75%. De parkeerdruk in beide garages is dan lager dan gemiddeld.⁸

Op dat moment parkeren er 494 bezoekers binnen de parkeerschijfzone (53% van de parkeerders in de parkeerschijfzone), 437 parkeerplaatsen zijn bezet door auto's die hier langer dan 2 uur staan. Van deze langparkeerders zijn 316 als bewoner te beschouwen.

Op het drukste moment binnen de parkeerschijfzone staan hier ook de meeste bezoekers geparkeerd.

Parkeercapaciteit

In het centrumgebied van Lisse is sprake van een acceptabele parkeersituatie. In sommige straten is de parkeerdruk weliswaar hoger dan de grenswaarde van 85% (zie paragraaf 4.2), in een naastgelegen straat is in dat geval nog wel ruimte. In het zuidelijk deel van het centrum is de parkeerdruk lager dan in het noordelijke deel (respectievelijk 70% en 77% op het drukste moment), de parkeerdruk komt in deze gebieden gemiddeld dus niet boven 85% uit.

De parkeerdruk in het gehele centrumgebied biedt geen ruimte om op grotere schaal parkeerplaatsen op te heffen.⁹ Er zijn ook geen wensen bekend om parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. De parkeerdruk biedt wel ruimte om enkele parkeerplaatsen, die bijvoorbeeld komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie, niet te hoeven compenseren.

Parkeerregulering

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 en de constatering uit het onderzoek, kan geconstateerd worden dat de omvang en reguleringstijden van de parkeerschijfzone aangepast kan worden. Onderstaand is de redenering uiteengezet.

- De hoogst gemeten parkeerdruk van bezoekersparkeren op zaterdagen rond 13.00 uur is 53% en is daarmee lager dan het uitgangspunt van 75%.
- De ervaren en gemeten hoge parkeerdruk *buiten* de bestaande parkeerschijfzone is hoger, dan de parkeerdruk *binnen* de bestaande parkeerschijfzone.
- Binnen de parkeerschijfzone staat een groot aantal langparkeerders.

Daarmee kan worden geconcludeerd dat het huidige formaat van de parkeerschijfzone in het centrumgebied niet passend is. Om de parkeergelegenheid beter in balans te brengen met de parkeervraag en het parkeergedrag, wordt de parkeerschijfzone in het centrum verkleind en

parkeercapaciteit geen inzicht in de aantallen. De figuur duidt vooral waar de parkeerdruk hoog is, maar niet of met de restcapaciteit in naastgelegen straten de druk voldoende kan worden verlaagd.

⁸ In de parkeergarage Madelief (74 parkeerplaatsen) is de parkeerdruk dan 45%, in de parkeergarage Blokhuis (280 parkeerplaatsen) is de parkeerdruk dan 52%.

⁹ In het centrum is een bezettingsgraad tot 85% acceptabel. Om op grotere schaal parkeercapaciteit te kunnen verminderen is de richtlijn dat de bezettingsgraad 15% lager ligt dan de acceptabele bezettingsgraad. In de huidige situatie is de bezettingsgraad op het drukste moment echter 73%.



worden de venstertijden veranderd. Met deze wijzigingen van de zone kan daarnaast de beleidsregel voor het uitgeven van ontheffingen in de parkeerschijfzone worden aangepast.

Verkleinde parkeerschijfzone in het centrumgebied

De parkeerschijfzone in het centrumgebied wordt verkleind door middel van het opheffen van de parkeerregulering binnen een aantal straten en parkeergelegenheden rond het centrum. De nieuwe parkeerschijfzone is afgebeeld in figuur 5.1 op pagina 22.

In de toekomstige situatie blijven 372 parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone, ten opzichte van 1.243 parkeerplaatsen in de huidige situatie. De parkeerschijfzone blijft daarbij verspreid aanwezig in en nabij het centrumgebied.

Aanpassing reguleringstijden in het centrumgebied

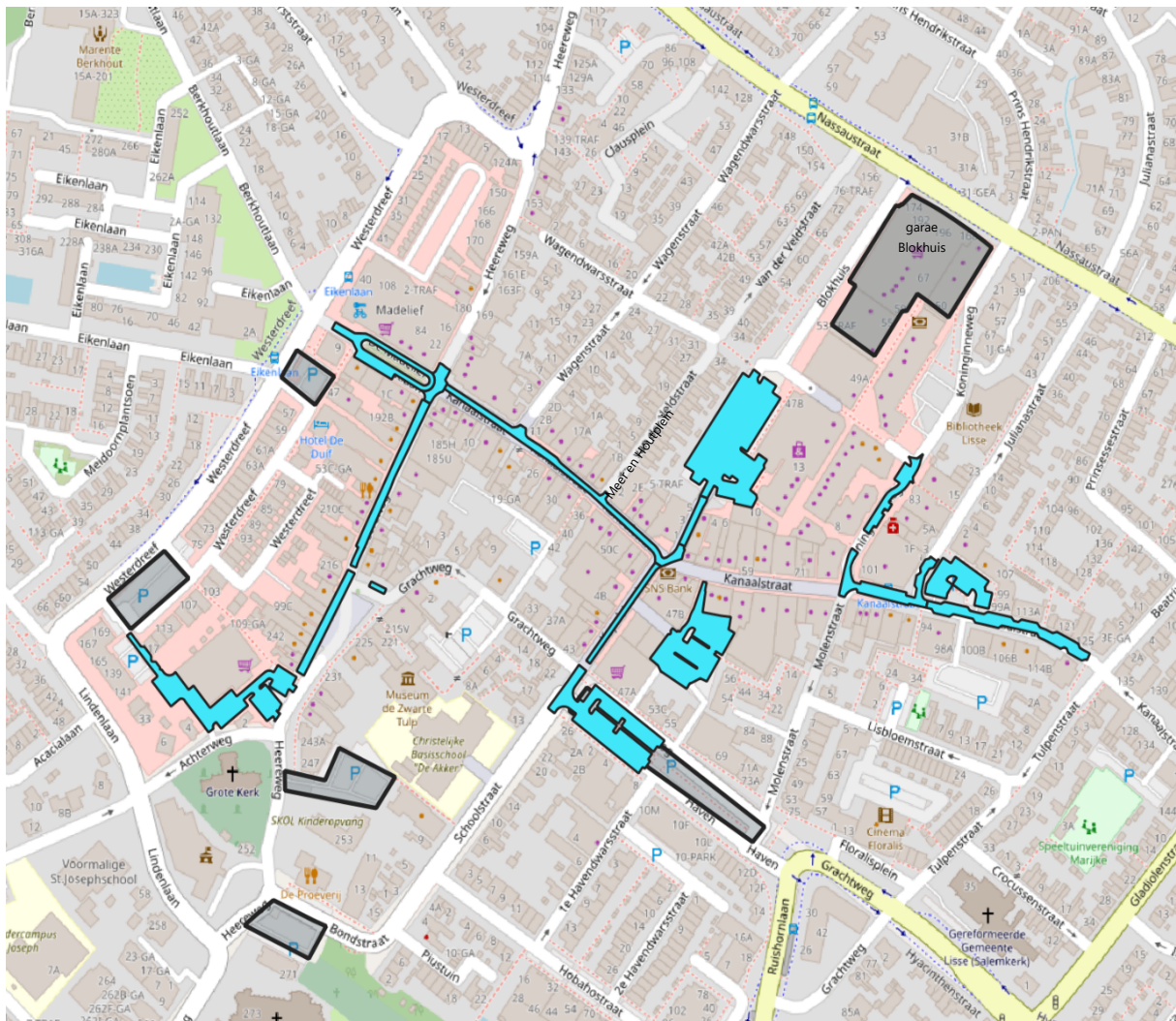
Om de verkleinde parkeerschijfzone beter te kunnen benutten voor kortparkeerders in de ochtenduren, wordt de reguleringstijd aangepast naar een venstertijd van 9.00 tot 18.00 uur. Dit blijft van kracht van maandag tot en met zaterdag. Regulering op donderdagavond komt te vervallen.

Aanpassing beleidsregels ontheffingen parkeerschijfzone

Om een goede beschikbaarheid te bieden aan de bezoekers overdag van woningen en winkels in het centrumgebied, en daarmee een goed functionerende parkeerschijfzone, worden de beleidsregels voor ontheffingen in de parkeerschijfzone aangepast. Door de verkleining van de parkeerschijfzone zal voor bewoners, ondernemers en werknemers in veel gebieden in het centrum een ontheffing niet meer nodig zijn. Ontheffingen voor een aantal groepen parkeerders zal niet meer worden uitgegeven. Tijdelijke ontheffingen blijven mogelijk.

Werkgeversaankpak stimuleren

Door het verkleinen van de parkeerschijfzone komen een aantal grotere parkeergelegenheden in het centrumgebied buiten de zone van parkeerregulering te liggen. Deze parkeergelegenheden, zoals de garages van De Madelief en Blokhuis, bieden dan gelegenheid om ook benut te worden door de werknemers van winkels en bedrijven in het centrum. Ondernemers kunnen hun werknemers informeren en stimuleren om zoveel mogelijk gebruik te maken van de grotere parkeergelegenheden, zodat andere parkeergelegenheid zoveel mogelijk te benutten blijft voor omwonenden of bezoekers. De gemeente zal hiervoor regelmatig met ondernemers in gesprek gaan om de werkgeversaankpak te stimuleren. Dit zowel ten aanzien van het autoparkeren maar ook om te bezien hoe werknemers meer gebruik kunnen maken van andere vervoerswijzen, zoals de fiets.



Figuur 5.1 Parkeerschijfzones na verkleinen reguleringsgebied

Kenmerken verkleinde blauwe zone

- Aantal parkeerplaatsen: 372 parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone
- Reguleringstijden: maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur
- Maximale parkeerduur: 2 uur *
- Aangepaste regels ontheffingen parkeerschijfzone

* = M.u.v. Berkhoutlaan t.h.v. huisnr. 1-5; hier blijft de maximale parkeerduur ½ uur gedurende de dag

Beoogde effecten van de verkleinde parkeerschijfzone

- Van de 1.243 parkeerplekken binnen de huidige parkeerschijfzone, zullen ruim 871 parkeerplaatsen op ieder moment van de dag *zonder* parkeerregulering bruikbaar worden voor bewoners en hun bezoek. Voor deze parkeerplaatsen hoeven bewoners geen ontheffing meer aan te vragen om in de verschillende gebieden van het centrum te kunnen parkeren. Bezoekers van woningen in en rond het centrum kunnen daarmee ook overdag langer dan 2 uur op een parkeerplaats blijven staan nabij de woning.
- Door de aangepaste venstertijden kunnen bewoners *elke* dag van de week vanaf 16.00 uur of tot 11.00 uur ook gebruik maken van de parkeerplaatsen die binnen de parkeerschijfzone blijven gelegen, bij een correct gebruik van een parkeerschijf.
- Grotere parkeergelegenheden (parkeerterreinen en -garages) binnen het centrumgebied, met voldoende capaciteit op het maatgevende moment, worden aantrekkelijker voor langparkeerders overdag (o.a. dagbezoek en werknemers) door het vervallen van de parkeerregulering. Binnen deze parkeergelegenheden zal ook een zeer grote kans zijn om een vrije plek te vinden, gezien daar meer parkeerplaatsen bijeen liggen. Dit vergroot verder de aantrekkingskracht om daar te gaan parkeren. Hierdoor zal er per saldo minder zoekverkeer zijn en ook kortere verkeersbewegingen door het centrumgebied. Langparkeerders zullen daarbij minder vaak geneigd zijn uit te wijken naar de straten buiten de bestaande parkeerschijfzone van het centrumgebied. Dit draagt bij aan een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in en rond het centrum.
- Binnen acceptabele loopafstand van ondernemingen in het centrumgebied komen meer parkeerplaatsen buiten het reguleringsgebied van de parkeerschijfzone te vallen. Voor een dagbezoek langer dan 2 uur, waarbij bijvoorbeeld winkelen gecombineerd wordt met een horecabezoek, komen meer parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar. Hiermee wordt het aantrekkelijker voor bezoekers die met een auto naar Lisse komen, zoals winkelend publiek uit de regio en toeristen.
- Een kleinere parkeerschijfzone vergt minder capaciteit van de handhaving. Met een gelijkblijvende inzet van capaciteit op handhaving in de parkeerschijfzone, kan er intensiever gecontroleerd worden op foutparkeren. Dit bevordert het correcte gebruik van de parkeerschijfzone en biedt daarmee aan kortparkeerders in het centrum overdag een grotere kans op het vinden van een parkeerplaats voor een kort bezoek aan een woning of winkel.

5.2. Winkelgebied Poelpolder

Parkeersituatie

Het winkelgebied Poelpolder omvat 263 parkeerplaatsen. Het drukste moment van de week is dinsdag om 15.00 uur. Er zijn dan 160 parkeerplaatsen bezet, oftewel de parkeerdruk is dan 61%.

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat rond winkelgebied Poelpolder sprake is van een acceptabele parkeersituatie.

Parkeerregulering

Rond winkelgebied Poelpolder is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding om hier verandering in te brengen. Er parkeren naast bezoekers ook bewoners en langparkeerders rondom het winkelgebied, maar er zijn voldoende vrije parkeerplaatsen voor bezoekers.

5.3. Woongebieden

Parkeersituatie

Lisse is tijdens het parkeeronderzoek opgedeeld in 20 deelgebieden (zie bijlage 1 voor gebiedsindeling). Gebieden L14 (Dever) is een werkgebied, en daarom niet meegenomen in deze meting. In alle andere deelgebieden is een nachtmeting uitgevoerd. Onderstaande tabel toont de resultaten van die meting.

	Gebied	Capaciteit	parkeerdruk	bezettingsgraad
L01	Het Vierkant	1.230	694	56%
L02	Blokhuis	1.159	631	54%
L03	Berkhout	762	431	57%
L04	Van Rijckevorsel	274	167	61%
L05	Bloemenbuurt	1.030	825	80%
L06	Zeeheldenbuurt	748	582	78%
L07	Oranjebuurt	886	720	81%
L08	De Blinkerd	863	732	85%
L09	Meerenburgh	841	635	76%
L10	Meer en Duin	20	6	30%
L11	Geestwater	29	21	72%
L12	Schildersbuurt	1.296	845	65%
L13	Vogelbuurt	1.065	728	68%
L15	Lisse Rond	752	615	82%
L16	Vrouwenpolder	811	651	80%
L17	Componistenbuurt	1.077	636	59%
L18	De Engel	379	317	84%
L19	Ter Beek	150	99	66%
L20	3e Poellaan	104	78	75%

Tabel: nachtelijke parkeersituatie in de woongebieden

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in alle woongebieden acceptabel is (bezettingsgraad lager dan 90%). Dit betekent dat in geen enkele woonbuurt het stappenplan uit bijlage 2 ter hand hoeft te worden genomen om de parkeersituatie aan te pakken.

De parkeersituatie in de woongebieden met een bezettingsgraad lager dan 75% betekent dat hier ruimte is om de parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen of speelvoorzieningen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de woongebieden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.2 wordt in woongebieden in principe ook geen parkeerregulering toegepast.

5.4. Werkgebieden

Parkeersituatie

In onderstaande tabel is de parkeersituatie in de 2 werkgebieden van Lisse op een werkdag tussen 10.00 en 14.00 uur opgenomen. De capaciteit in Meer en Duin is overdag hoger dan 's nachts (zie paragraaf 5.3) vanwege de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen.

	Gebied	Capaciteit	Parkeerdruk	Bezettingsgraad
L10	Meer en Duin	181	107	59%
L14	Dever	238	96	40%

Tabel: parkeersituatie overdag in de werkgebieden

Parkeercapaciteit

Conform de uitgangspunten in paragraaf 4.1 kan gesteld worden dat de parkeersituatie in alle werkgebieden acceptabel is, de bezettingsgraad is overdag ruimschoots lager dan 90%. De parkeersituatie in de werkgebieden biedt ruimte om de openbare parkeercapaciteit te verminderen ten gunste van bijvoorbeeld groen. Ook hoeven enkele parkeerplaatsen die komen te vervallen bij een herinrichting of reconstructie niet te worden gecompenseerd.

Parkeerregulering

In de werkgebieden van Lisse is op dit moment geen sprake van parkeerregulering. De parkeersituatie geeft ook geen aanleiding voor het instellen van parkeerregulering.

5.5. Sportvelden

De parkeersituatie rond de sportvelden aan de Spekkelaan is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Er kan dus niet worden vastgesteld of de parkeerdruk rond de sportvelden lager dan 95% blijft. Er zijn ook geen klachten van bewoners of gebruikers van de sportvoorzieningen bekend. Er is daarom geen reden om de parkeersituatie direct te onderzoeken, maar bij een volgende parkeertelling is het verstandig om de parkeersituatie op zaterdagochtend in beeld te brengen.

Bij de sportvelden is op dit moment geen sprake van parkeerregulering.

6. Monitoring en uitvoeringsprogramma

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Op basis van resultaten vanuit de monitoring kan indien nodig tijdig worden bijgestuurd.

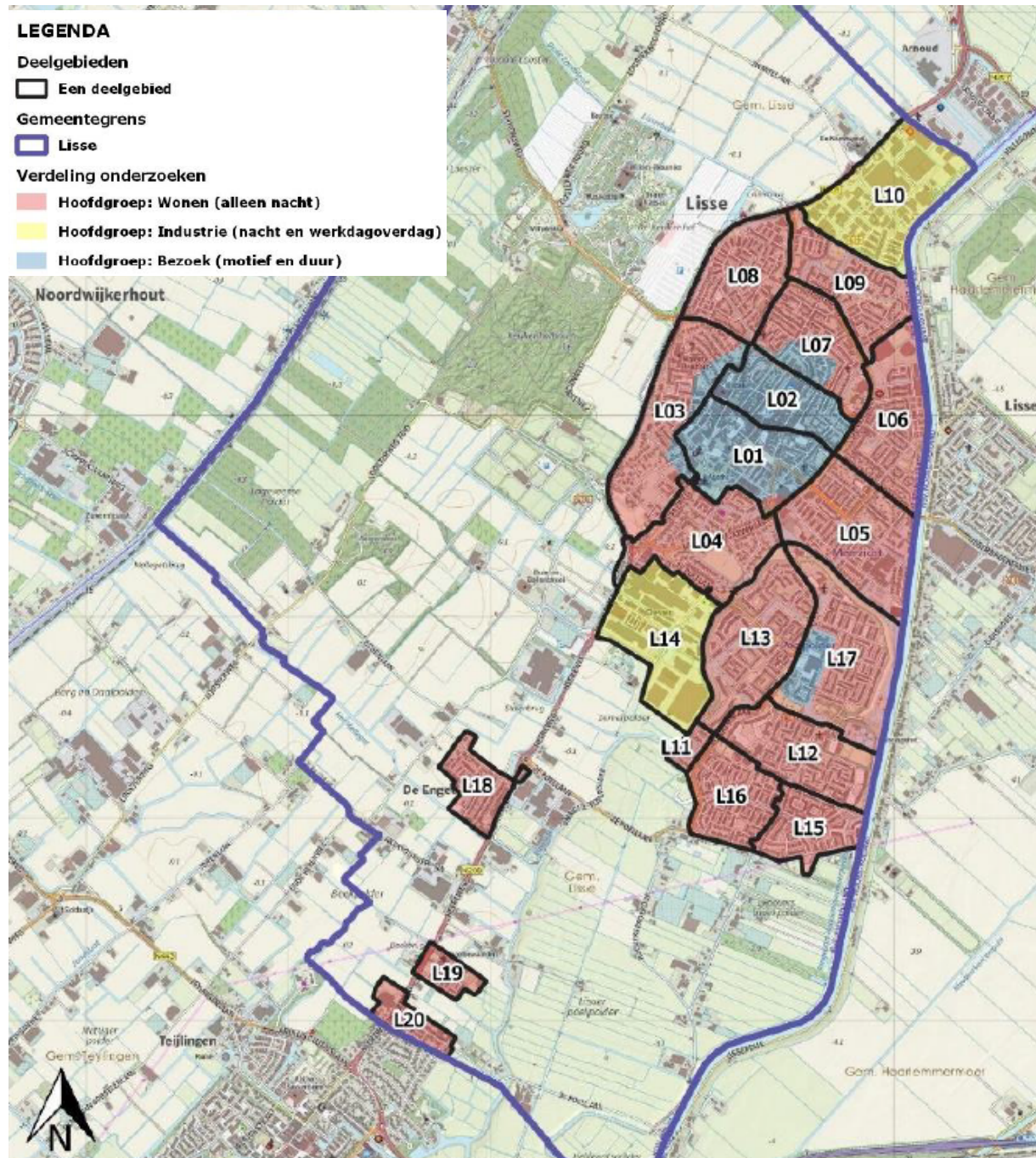
De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Parkeerdrukmeting. Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele parkeersituatie toestaat, wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt iedere 4 jaar gehouden tijdens reguliere situaties (niet tijdens vakantieperiodes, festiviteiten, etc.) ten minste op het maatgevende moment van het betreffende gebied (zie paragraaf 4.1). Als hier aanleiding voor is, kan de parkeerdrukmeting vaker gehouden worden.
- Parkeermotiefmeting. Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is met name van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk overdag, kan worden overwogen om de parkeermotiefmeting ook in andere gebieden uit te voeren om de oorzaak van die hoge parkeerdruk te achterhalen. De parkeermotiefmeting wordt idealiter samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- Parkeerduurmeting. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk, kan in de parkeerschijfzone samen met de parkeerdrukmeting een parkeerduurmeting worden gehouden. Hiermee wordt nagegaan of bezoekers zich houden aan de maximale parkeerduur.
- Klachten. Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie.

Naast monitoring van het parkeerbeleid zijn binnen dit parkeerbeleidsplan een aantal maatregelen geformuleerd waar uitvoering aan wordt gegeven. Deze maatregelen zijn:

- Het aanpassen van bebording en bestrating bij het verkleinen van de parkeerschijfzone
- Het aanpassen van bebording voor de reguleringstijden van de parkeerschijfzone, gelijktijdig uit te voeren met het verkleinen van de parkeerschijfzone.
- Het aanpassen van de bestaande beleidsregels ontheffingen parkeerschijfzone Lisse, en deze in werking laten treden na het verkleinen van de parkeerschijfzone.
- Analyse van de effectiviteit en kwaliteit van de parkeerverwijzingen, en eventuele benodigde aanpassingen daarin uitvoeren.

Bijlage 1 Gebiedsindeling



Bijlage 2 Stroomschema participatie woonwijken

De groei van de automobiliteit (gebruik van de auto en het bezit daarvan) kan in bestaande gebieden lokaal leiden tot een structureel tekort aan parkeerplaatsen. Men ervaart in bepaalde straten van woonwijken een hoge parkeerdruk en moet gevoelsmatig te ver lopen naar de auto. In het schema hierna, doorlopend op de volgende pagina's, is het proces uiteen gezet dat volgt nadat er meerdere klachten over een te hoge parkeerdruk in een straat zijn ontvangen.

