

Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied Gemeente Heerhugowaard

2021 - 2025



Gemeente Heerhugowaard
Team Mobiliteit
Juli 2021

VERANTWOORDING

Titel: Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied

Omvang rapport: 16 pagina's

Datum: Juli 2021

Status: Eindrapport

Auteurs: **Namens gemeente Heerhugowaard**
Domein Ruimte -Team Mobiliteit:

Contact: **Gemeente Heerhugowaard**
Team Mobiliteit
Postbus 390
1700 AJ HEERHUGOWAARD
NEDERLAND
T: 14072 (Heerhugowaard)
E-mail: post@heerhugowaard.nl

Hesselink Advies- en Consultancy Bureau (HACB)
Verkeer en Parkeren
Erwin Hesselink
Bloementuin 10
3994 ZP HOUTEN
NEDERLAND
T: +316 1377 2545
E-Mail: info@hacb.nl

VOORWOORD

Nergens in Heerhugowaard is zo'n grote diversiteit aan functies aanwezig als in het Stadshart en het Stationsgebied. In deze hoogstedelijke gebieden is het doorlopend zoeken naar een balans in het samenspel van verschillende functies en stedelijke opgaven. Juist deze verwevenheid maakt dat de hantering van het huidige kader: *voor elke gebruiker, een parkeerplaats*, in veel gevallen niet meer haalbaar is. In gebieden waar openbaar vervoer vlakbij is, kan er een andere norm gehanteerd worden. Juist om flexibiliteit mogelijk te maken is deze Parkeerstrategie opgesteld. Het geeft een handreiking om maatwerk toe te passen bij de realisatie van parkeren.

Bij de toepassing van maatwerk zijn verschillende partijen doorlopend met elkaar in gesprek om te komen tot een zo goed mogelijke en gezamenlijke invulling van parkeren naast de andere invullingen van functies die ruimte vergen. Al met al blijft Heerhugowaard hiermee constant de balans opzoeken in de verschillende opgaven die allemaal hun eigen ruimte vragen: de bouw van voldoende woningen in een groene, klimaatbestendige omgeving. En dat in een bereikbare, veilige, levendige omgeving. In de openbare buitenruimte moet er plaats zijn voor spelende kinderen, wandelaars, fietsen en terrassen, wat zorgt voor ruimtelijke kwaliteit en een prettig straatbeeld. Tegelijkertijd lopen we aan tegen het gegeven dat we de ruimte maar één keer kunnen uitgeven. Door tijdig mobiliteit en parkeren op strategisch niveau uit te werken en de consequenties uit te denken voor deze gebieden, kan hoogstedelijk ontwikkelen een succes worden.

Om uitvoering te geven aan deze ambities is deze Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied opgesteld, die specifiek ingaat op het parkeervraagstuk in deze twee gebieden. De strategie is een nadere uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en de uitkomsten van de participatie daarover. In deze strategie zijn de uitkomsten van de themabijeenkomsten van de gemeenteraad over parkeren in juni en december 2020, verwerkt.

In deze strategie is het instrumentarium beschreven waaruit geput kan worden om te sturen op een optimaal gebruik van gemeentelijke en particuliere parkeervoorzieningen en de balans met andere vraagstukken in evenwicht te houden door maatwerk toe te passen. Alle functies moeten een plek kunnen krijgen in deze gebieden waar we een hoge kwaliteit nastreven.

Om het Stadshart en het Stationsgebied bereikbaar te houden, verkennen we met vele partijen de mogelijkheden van het transparant en flexibel toepassen van parkeernormen voor de auto en fiets bij nieuwbouw of een nieuwe functie van een gebouw. We hanteren niet één parkeernorm voor heel Heerhugowaard, maar we bieden de mogelijkheid om per gebied, functie en doelgroep onderscheid te maken en maatwerk te bieden om tot uitgebalanceerde keuzes te komen. Zo ontstaat ruimte voor realisatie van verschillende projecten die bijdragen aan de woonkwaliteit, het ondernemersklimaat en de leefomgeving.

Bijzonder in deze strategie is dat het fietsparkeren volop aandacht krijgt. De komende jaren wordt geïnvesteerd in parkeer- en stallingsplaatsen voor (elektrische) fietsen en scooters, die als eerste in het Stadshart en het Stationsgebied zullen verschijnen.

Zo draagt "het parkeren" bij aan het verder uitbreiden van onze prettige en schone woon- en leefomgeving met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit waar het goed toeven is. Zo houden wij de leefbaarheid, bereikbaarheid en gastvrijheid van Heerhugowaard in balans! Deze strategie zal dan ook een belangrijk onderdeel zijn voor het te harmoniseren parkeerbeleid in de nieuwe gemeente Dijk en Waard.



Monique Stam - De Nijs
Wethouder Stadshart en Stationsgebied
Duurzaamheid, Mobiliteit, Economie, Wonen, Citymarketing en Toerisme.

INHOUD

VOORWOORD

1. Inleiding	5
1.1 Achtergrond en proces.....	5
1.2 Doel van de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied.....	6
1.3 Leeswijzer	7
2. Trends en ontwikkelingen	8
2.1 Autobezit en -gebruik	8
2.2 Elektrisch rijden	8
2.3 Omgevingswet.....	8
2.4 Duurzaamheid	8
2.5 Coronacrisis.....	8
3. Input voor de parkeerstrategie	9
3.1 Masterplan Stationsgebied	9
3.2 Omgevingsprogramma Mobiliteit	9
3.3 Parapluplan Woonbegrippen en verwijzing parkeerkencijfers (2021).....	9
3.4 Regels voor bijzondere doelgroepen.....	9
4. Ambities auto- en fietsparkeren	10
4.1 Ambitie auto- en fietsparkeren Stadshart en Stationsgebied	10
4.2 Ambities duurzaamheid.....	10
4.3 Ambities klimaat, groen en circulariteit	10
4.4 Ambities ruimtelijk-economische structuur	10
4.5 Ambitie financiën.....	10
4.6 Uitgangspunten voor de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied	11
4.7 Parkeernormen.....	11
5. Parkeerstrategie Stadshart	13
5.1 Situatie en ruimtelijke ontwikkelingen.....	13
5.2 Doelgroepen parkeren	13
5.3 Parkeerproblemen	13
5.4 Oplossingen Stadshart aan de hand van de 4B's	14
6. Parkeerstrategie Stationsgebied	15
6.1 Situatie en Masterplan	15
6.2 Doelgroepen parkeren	15
6.3 Parkeerproblemen	15
6.4 Oplossingen Stationsgebied aan de hand van de 4B's	16

1. Inleiding

1.1 Achtergrond en proces

Het door de raad op 16 februari 2021 vastgestelde Omgevingsprogramma Mobiliteit schetst het kader van het mobiliteitsbeleid voor de nieuwe gemeente Dijk en Waard. Parkeren is daar een onderdeel van. Het is een start voor uitwerking van verschillende vervoerwijzen (modaliteiten) en bereikbaarheid. In het programma wordt een hoogwaardig woon-, werk- en leefklimaat voor inwoners, ondernemers, werknemers en bezoekers nagestreefd.

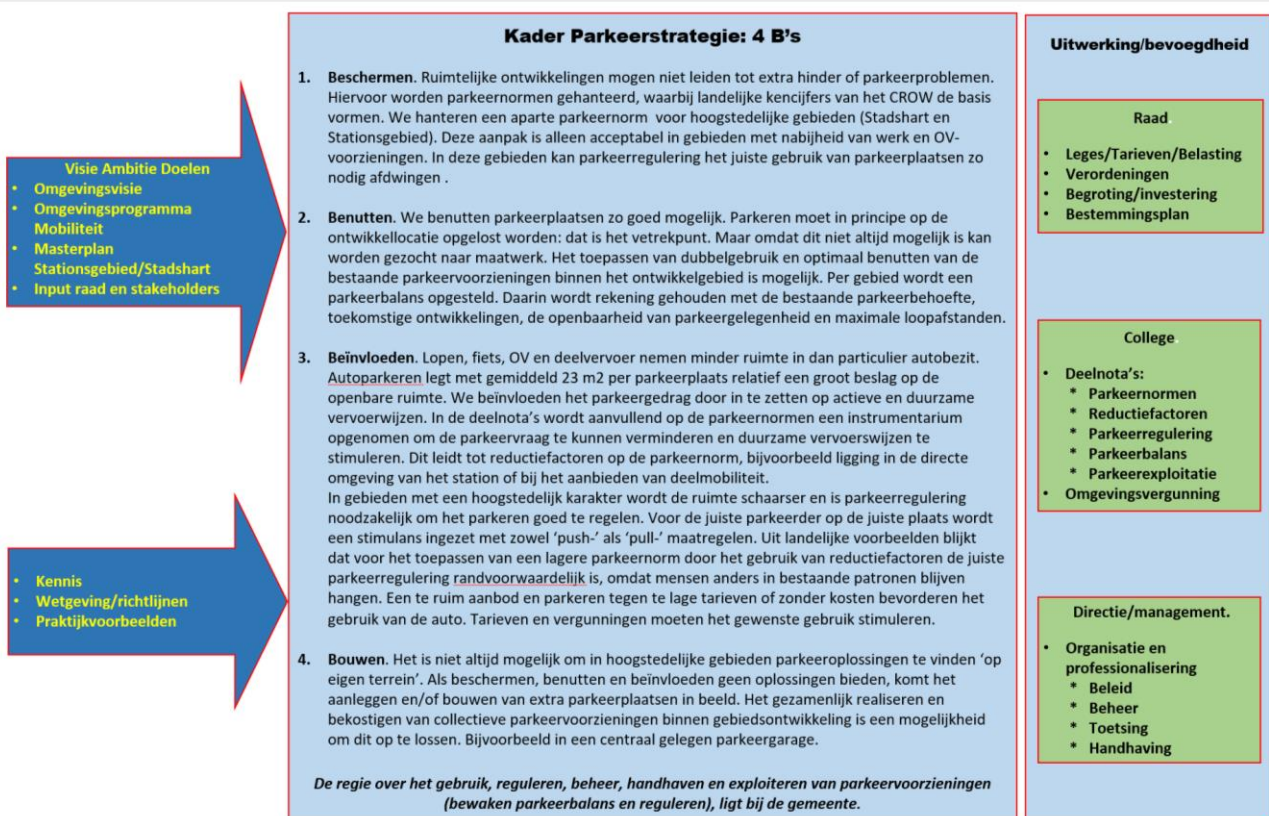
Bij de totstandkoming van het Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn er bestuurlijke, ambtelijke en maatschappelijke consultatierondes gehouden. De reacties die daaruit kwamen zijn in het Omgevingsprogramma verwerkt. Het thema Parkeren is onderdeel van het programma. Deze parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied is een uitwerking van dat Omgevingsprogramma.

Op 9 juni en 16 december 2020 zijn er raadsinformatieavonden gehouden. Daarbij gaven raadsleden denkrichtingen mee voor deze parkeerstrategie. Ook besloot de raad in april 2021 om vanaf 2022 een tarief voor parkeervergunningen in te voeren. Onderwerpen die uit de raadsbijeenkomsten naar voren kwamen, betreffen:

- Nieuwe bouwontwikkelingen hanteren de parkeernormen. Als een plan daardoor niet gerealiseerd kan worden dan is het een optie om buiten de ontwikkellocatie te zoeken om de parkeeropgave in te kunnen vullen.*
- Er kan naar parkeerruimte worden gezocht in de volgorde Beschermen-Benutten-Beïnvloeden-Bouwen (4 B's).*
- Stem het gebruik van de parkeervoorziening af op de functie van die voorziening. Biedt alternatieven voor ongewenste en/of oneigenlijke gebruikers, zoals mobiliteitsconcepten.*
- Parkeerbeleid wordt uitgevoerd binnen financieel wettelijke kaders (BBV). De parkeeropgaven verschillen per gebied. De bekostiging van parkeervoorzieningen vraagt om maatwerk. Participanten in een ontwikkelgebied dienen bij te dragen in de parkeerinvestering en -exploitatie.*

Deze strategie concentreert zich op het Stadshart en Stationsgebied, omdat daar de grootste uitdagingen liggen om de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen in balans te brengen.

Samengevat:



1.2 Doel van de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied

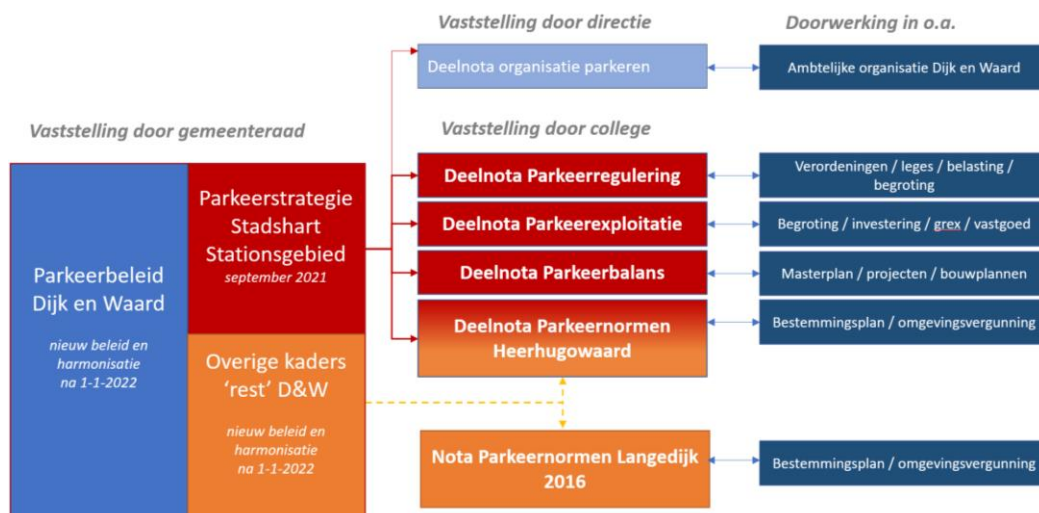
De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied biedt een kader voor parkeervraagstukken in deze gebieden en beoogt parkeeroverlast te voorkomen, de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen, hier flexibel in te zijn, duidelijkheid te geven wie waar en tegen welke kosten een parkeerplaats mag gebruiken, de plaatsen zo eerlijk mogelijk te verdelen naar verschillende gebruikers en het uitwijken van parkeren naar omliggende gebieden zoveel mogelijk te voorkomen. Dit is altijd toegespitst op de situatie en daarom wordt hier maatwerk in geleverd. Op die manier draagt parkeren bij aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en van het ruimtelijk-economisch en maatschappelijk functioneren van beide gebieden.

Over deze kaders besluit de raad. Hierbinnen maakt het college keuzes en werkt deze verder uit naar organiseren, uitvoeren beheren en exploiteren van beleid en parkeervoorzieningen. Parkeernormen zijn daar een onderdeel van naast de deelnota's parkeerregulering, parkeerexploitatie en parkeerbalans.

Heerhugowaard heeft met beide gebieden een diversiteit aan functies die in de gemeente nergens zó divers en gelijktijdig aanwezig zijn. Door ontwikkelingen nemen de woon-, kantoor- en zorg- en verblijfsfuncties toe. Door die toename neemt het aantal mensen bewoners, personeel en winkelend publiek toe. Op het parkeerareaal nemen claims toe om openbare parkeerplaatsen en privéplaatsen in te zetten. Ook nemen de bezetting van plaatsen en de tijd dat er geparkeerd wordt toe. De gemeente reguleert het parkeren zodanig dat plaatsen zo veel mogelijk eerlijk verdeeld worden over gebruikersgroepen. En ook dat omliggende gebieden worden beschermd tegen overlast als gevolg van uitwijkgedrag, bijvoorbeeld door middel van betaald parkeren, blauwe zones en vergunningparkeren. Maar ook door parkeernormen c.q. reductiefactoren daarop, toe te passen. Op die manier draagt parkeren bij aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en van het ruimtelijk-economisch en maatschappelijk functioneren van beide gebieden.

Deze Parkeerstrategie beschrijft de kaders voor het parkeren van auto en fiets in het Stadshart en Stationsgebied. Over deze kaders besluit de raad. Hierbinnen maakt het college keuzes en werkt deze verder uit naar organiseren, uitvoeren beheren en exploiteren van beleid en parkeervoorzieningen. Parkeernormen zijn daar een onderdeel van naast de deelnota's parkeerregulering, parkeerexploitatie en parkeerbalans.

De strategie legt vast waar en wanneer parkeerregulering aan de orde is, welke stappen worden doorlopen en welk systeem wordt toegepast. Uitgangspunt blijft dat parkeerregulering alleen wordt ingevoerd in gebieden waar dat noodzakelijk blijkt.



Kleurverklaring:

- **Blauw** – Totaalbeleid
 - **Rood** – Ligt in Q3/Q4 voor aan het college ter besluitvorming en heeft betrekking op Heerhugowaard.
 - **Oranje** – Heeft betrekking op Dijk en Waard.
 - **Donkerblauw** - instrumenten waar de inhoudelijke uitwerking van de deelnota's in opgenomen wordt.
- * Waar bij genoemde deelnota's sprake is van financiële uitwerking, is de raad aan zet.

1.3 Leeswijzer

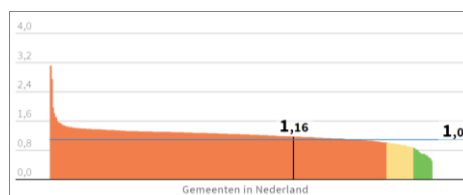
Hoofdstuk 2 beschrijft trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de parkeerstrategie. Hoofdstuk 3 sluit daar op aan en geeft de input voor de parkeerstrategie weer. Uit beide hoofdstukken volgen in hoofdstuk 4 de ambities voor auto- en fietsparkeren van de gemeente. Die resulteren in uitgangspunten voor de parkeerstrategie. Die uitgangspunten worden in hoofdstuk 5: Parkeerstrategie Stadshart en in hoofdstuk 6: Parkeerstrategie Stationsgebied, toegelicht.

2. Trends en ontwikkelingen

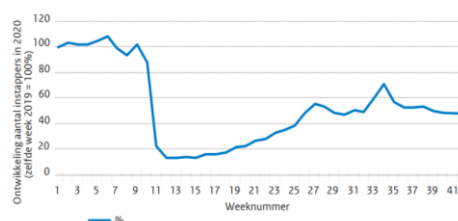
2.1 Autobezit en -gebruik

Er zijn trends en factoren die de komende jaren de groei van de automobieliteit en gebruik van het parkeerareaal beïnvloeden. Die zijn terug te voeren op vijf componenten: voortgaande verstedelijking, demografie, economie, technologie, werk- en openingstijden. Ook nieuwe systemen van betalen voor autogebruik zijn in opkomst. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over betalen naar gebruik, zoals rekeningrijden. Die invloeden zullen merkbaar zijn in het gebruik van parkeerplaatsen. Zo neemt het delen van voertuigen toe, kunnen parkeerplaatsen via internet gereserveerd worden en veranderen wijzen van betalen (parkeerapp). De waarden en gevolgen van die ontwikkelingen zijn nog niet zodanig concreet te maken dat er eenduidige beleidskaders op zijn te baseren.

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek telde Nederland begin 2021 1,08 auto per huishouden. In Heerhugowaard is dat met 1,16 hoger. Landelijke trends laten een groei van het autopark zien.



Conclusie: Ook in Heerhugowaard zal het autopark groeien, terwijl nu al veel mensen “standaard de auto pakken”, ook voor korte ritten. De verwachting is dat dit patroon niet op korte termijn wordt doorbroken. Door de verdichting in het Stadshart en Stationsgebied zal de parkeerdruk toenemen.



2.2 Elektrisch rijden

Het elektrisch rijden zal toenemen. Binnen het milieu-, klimaat- en mobiliteitsbeleid stimuleert de gemeente het elektrisch rijden en investeert in onder meer openbare laad-infrastructuur.

2.3 Omgevingswet

In de Omgevingswet is bepaald dat al het beleid in de fysieke leefomgeving wordt vastgelegd in een omgevingsvisie, -programma's en -plannen. Het mobiliteits- en parkeerbeleid zal daarvan onderdeel uitmaken. De inwerkingtreding van de Omgevingswet is momenteel gepland op 1 juli 2022.

2.4 Duurzaamheid

Duurzaamheid, energietransitie en klimaatadaptatie zijn ook op het parkeren van toepassing. Positieve trends zijn de toename van het gebruik van elektrische voertuigen en deelauto's. Volgens de landelijke trends groeit het totale wagenpark de komende jaren. Méér auto's betekent ook méér vraag naar ruimte voor (deel)auto's. Daarnaast vergroten grote parkeerterreinen, zoals het Coolplein, hittestress. In een 'stenen omgeving' is de temperatuur hoger en wordt de warmte langer vastgehouden dan in groene gebieden. De keuze van vervoerwijze die bezoekers en bewoners maken hebben dus gevolgen voor het milieu en de kwaliteit van de openbare ruimte.

2.5 Coronacrisis

Het is onbekend wat het effect van de coronacrisis is op de ontwikkeling van de mobiliteit en het parkeergedrag. Landelijke gegevens laten zien dat corona-maatregelen invloed hebben op mobiliteit. Thuiswerken heeft lege treinen en bussen tot gevolg. Over de effecten op de auto zijn nog geen gegevens bekend. Daarom is het te vroeg om uitspraken te doen of de effecten blijvend zullen zijn en welke andere veranderingen dit tot gevolg heeft.

De effecten van de ontwikkelingen zijn niet eenvoudig te voorspellen.

3. Input voor de parkeerstrategie

3.1 Masterplan Stationsgebied

Het Masterplan Stationsgebied is een uitwerking binnen de Omgevingsvisie Heerhugowaard. Het is het toetsingskader voor ontwikkelingen in dit gebied en geeft een beeld van de gewenste parkeersituatie, zoals:

- a. De parkeereis moet in beginsel op de eigen locatie worden opgelost.
- b. Bij ontwikkelingen kan niet altijd het parkeren volledig op eigen terrein plaatsvinden; slimme oplossingen zijn nodig.
- c. Fietsen stallen in collectieve voorzieningen.
- d. Parkeerfaciliteiten zijn toekomstbestendig: ze kunnen eenvoudig getransformeerd worden.
- e. Alle functies in het gebied (bedrijven, zorg etc.) zijn voor alle gangbare vervoerwijzen bereikbaar.
- f. Veel automobilisten parkeren nu op parkeerplekken die daar niet voor bedoeld zijn. Vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen sluiten niet overal goed op elkaar aan.
- g. Het parkeren mag niet tot versnippering en lagere kwaliteit van de openbare ruimte leiden. Opgaven voor vergroening en klimaatadaptatie vragen ook ruimte.
- h. Het parkeren moet financieel haalbaar zijn én zichtbaar bijdragen aan de haalbaarheid van een hogere kwaliteit van de omgeving en de vastgoedontwikkeling.

Het Masterplan zet in op meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Dat moet leiden tot efficiënt ruimtegebruik met kansen voor het inpassen van kwaliteit, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

3.2 Omgevingsprogramma Mobiliteit

Dit door de raad vastgestelde programma werkt toe naar een bereikbare, duurzame, klimaatneutrale en leefbare gemeente en stimuleert vooral lopen, (elektrisch) fietsen en OV-gebruik. Het sluit aan op ontwikkelingen in het Stationsgebied en Stadshart. Het verder ontwikkelen van het fietsnet stimuleert het fietsgebruik. Hier horen goede fietsstallingen op de bestemmingslocaties van fietsers bij.

3.3 Parapluplan Woonbegrippen en verwijzing parkeerkencijfers (2021)

De essentie is dat bij nieuwe ontwikkelingen het parkeren volgens de geldende parkeernorm op eigen terrein wordt opgelost. Hiervoor worden parkeernormen gehanteerd waarbij landelijke kencijfers van het CROW de basis vormen, conform het eerder vastgestelde paraplubestemmingsplan. De uitwerking hiervan wordt in de nota Parkeernormen opgenomen.

3.4 Regels voor bijzondere doelgroepen

Beleidsregels beschrijven hoe met bijzondere doelgroepen om te gaan, zoals gehandicapten, hulpverleners, mantelzorgers en grote voertuigen. Deze beleidsregels worden in de Parkeerverordening opgenomen.

4. Ambities auto- en fietsparkeren

4.1 Ambitie auto- en fietsparkeren Stadshart en Stationsgebied

Uit het voorgaande zijn de volgende ambities voor parkeren in het Stadshart en Stationsgebied geformuleerd:

1. *Het gebruik van de auto en de bereikbaarheid met de auto blijven belangrijk. Het gebruik van de fiets, lopen en het delen van vervoerwijzen, zoals het gebruik van deelauto's en -fietsen worden gestimuleerd.*
2. *Het parkeren wordt op de eigen ontwikkellocatie opgelost: dat is het vertrekpunt. Parkeervoorzieningen worden zo optimaal mogelijk gebruikt. Ingezet wordt op een eerlijke en slimme verdeling van het aantal plaatsen over doelgroepen en het beperken van extra overlast voor huidige gebruikers.*
3. *De juiste parkeerder op de juiste plek. Parkeerders weten of, waar, hoe lang en tegen welk tarief zij de auto of fiets kwijt kunnen. Bewoners weten welke vergunning aan te vragen en in welke zone zij kunnen parkeren. Nieuwe bewoners weten wat voor parkeerplek hun woning heeft. Bezoekers weten waar zij kunnen parkeren. Nieuwe werknemers weten dat zij met het openbaar vervoer kunnen komen, als hun werkplek daar nabij ligt.*
4. *Parkeervoorzieningen zijn te transformeren als de behoefte vermindert.*
5. *Auto- en fietsparkeren hoeven niet kostendekkend te zijn. De gemeente ziet parkeren als een investering in goede bereikbaarheid, leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.*
6. *Met verdergaande digitalisering worden parkeerproducten en -diensten efficiënter aangevraagd, verleend en gehandhaafd.*
7. *De ontwikkelingen en het functioneren van het parkeerareaal dienen gemonitord te worden om bij te kunnen sturen.*

4.2 Ambities duurzaamheid

De komende jaren worden er in het Stadshart en Stationsgebied vooral woningen en zorggebouwen gebouwd. Deze projecten dragen bij aan een gezond, duurzaam en aantrekkelijk Heerhugowaard. Parkeernormen kunnen helpen projecten haalbaar te maken, zonder extra parkeerdruk elders te veroorzaken. Ook lagere parkeernormen, dus minder auto's per eenheid of functie, dragen bij aan het realiseren van de verstedelijkingsopgave en aan het stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerswijzen.

4.3 Ambities klimaat, groen en circulariteit

In 2030 moet Heerhugowaard CO2 neutraal zijn. Klimaatadaptatie, biodiverse vergroening, circulariteit en duurzame mobiliteit hebben een relatie met parkeren. Zo verminderen meer groen en water in plaats van parkeerplaatsen hittestress. Parkeren kan deelmobiliteit stimuleren door parkeerhubs aan te leggen.

4.4 Ambities ruimtelijk-economische structuur

De gemeente investeert momenteel veel in het Stadshart en Stationsgebied. De manier waarop het parkeren functioneert is mede bepalend voor de economische vitaliteit van beide gebieden.

4.5 Ambitie financiën

Betalen voor parkeren is een instrument om de juiste parkeerder op de juiste plek te brengen. Ook stimuleert het bezoekers, bewoners en werknemers om een bewuste keuze te maken voor het gebruik van schonere vervoersvormen die minder ruimte beslaan en de leefbaarheid ten goede komen.

De risico's van uitvoering van het parkeerbeleid, parkeerproducten en -diensten dienen organisatorisch, financieel en kwalitatief uitvoerbaar en beheersbaar te zijn. Over de financiële consequenties hiervan beslist de raad.

4.6 Uitgangspunten voor de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied

Bovenstaande ambities zijn in deze strategie vertaald in uitgangspunten voor auto- en fietsparkeren. Die worden na vaststelling door de raad, uitgewerkt tot beleid in de nota's parkeernormen, parkeerregulering, parkeerexploitatie en parkeerbalans en concrete uitvoering.

De uitgangspunten zijn:

- a. Ruimtelijk-Economische structuur en openbare ruimten duurzaam versterken: duurzaam, flexibel en maatwerk.
- b. Doelgroepenbenadering: juiste doelgroep op de juiste plaats.
- c. Flexibiliteit bij het zoeken naar parkeeroplossingen volgens de 4B-volgorde:
 1. Beschermen: de voor doelgroepen aangewezen parkeervoorzieningen beschermen tegen parkeeroverlast door andere, hier niet voor bestemde doelgroepen.
 2. Benutten van de vrije parkeercapaciteit in tijd en ruimte door doelgroepen op maximale loopafstanden met als referentie CROW kengetallen.
 3. Beïnvloeden door maatregelen om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren.
 4. Bouwen als blijkt dat er een structureel tekort is aan parkeerplaatsen.
- d. De parkeerexploitatie moet betaalbaar zijn.
- e. Het college past reductiefactoren toe per ontwikkeling, met als referentie de parkeernormen die zijn opgenomen in het paraplubestemmingsplan op basis van de landelijke CROW kencijfers (zie de mogelijkheden in paragraaf 4.7).

De uitgangspunten worden in hoofdstuk 5: Parkeerstrategie Stadshart en in hoofdstuk 6: Parkeerstrategie Stationsgebied, toegelicht. Voordat hier op wordt ingegaan volgt eerst een toelichting op het hanteren van de Parkeernormen.

4.7 Parkeernormen

Deze strategie heeft een relatie met het paraplubestemmingsplan Wonen en Parkeren waarin gesteld is te werken met landelijke kencijfers uit de CROW.

Aanvullend in deze strategie is dat parkeernormen voor de fiets worden gehanteerd en dat zowel voor auto als fiets de gemiddelde parkeernormen worden gehanteerd waarbij deze landelijke kencijfers van het CROW de basis vormen.

Hierbij wordt uitgegaan van het gemiddelde van de norm binnen de bandbreedte met een maximumwaarde en een minimumwaarde. De norm kan lager dan het gemiddelde uitvallen als het college besluit om ontwikkelaars reductiefactoren (zoals deelauto's) toe te laten passen.

Elke ontwikkeling heeft een bouwprogramma dat wordt getoetst aan parkeernormen voor de auto en voor de fiets. De uitkomsten van de toets worden gespecificeerd naar functie (wonen, winkelen, onderwijs, zorg, et cetera). Het Stadshart en Stationsgebied zijn gebieden met een variëteit aan hoogwaardige stedelijke functies en worden daarom beschouwd als hoogstedelijke zones in Heerhugowaard.

Binnen deze zones worden functies verder gespecificeerd naar het type en omvang (huur-/koopwoningen, kantoren, supermarkt, apotheek, huisartsenpost, fysiotherapie, horeca, recreatie, et cetera). Ook wordt er gekeken naar het parkeren per moment van de dag. Zo zijn er 's nachts geparkeerde auto's van bewoners, zaterdagmiddag een combinatie van vooral winkelend publiek en personeel. 's Avonds parkeren hier overwegend horecabezoekers, bewoners en bezoek. De uitkomst van al deze specificaties is een zo goed mogelijke schatting van de te verwachten parkeerbehoefte.

Mogelijkheden om reductiefactoren toe te passen als gemeente, zijn bijvoorbeeld:

- Parkeernormen vaststellen per gebouwfunctie, per moment van de dag, onderscheiden naar type gebruikers (bezoekers, bewoners, personeel, et cetera)
- Sturen op het beschikbaar stellen van parkeerproducten en -diensten.
- Instellen van een parkeerfonds, waarin financiële bijdragen worden gestort om parkeervoorzieningen mogelijk te maken die een ontwikkelaar niet kan realiseren.
- Parkeervergunningen (uitgiftecriteria).
- Abonnementen in parkeergarages (uitgiftecriteria).
- Parkeertarieven.

- Data- en informatie verzamelen: monitoring en onderzoek.

Ook initiatiefnemers mogen met creatieve en innovatieve oplossingen komen die voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld fasering in de aanleg van parkeerplaatsen, het voorzien in (tijdelijke) alternatieve parkeerlocaties bij derden, deelauto's, deelfietsen etc. Het college besluit of en onder welke voorwaarden die reductiefactoren zijn toe te passen. De uitwerking van de parkeernormen en de toegepaste reductiefactoren worden als informatie toegevoegd bij het besluit over deze ontwikkeling.

5. Parkeerstrategie Stadshart

5.1 Situatie en ruimtelijke ontwikkelingen

Het Stadshart is één van de meest intensief gebruikte gebieden van Heerhugowaard. Het gebied kenmerkt zich door een diversiteit aan functies: wonen, winkelen, werken en recreëren. Het gebied heeft verschillende parkeervoorzieningen, zoals:

- Gemeentelijke voorzieningen: Coolplein en Stadspleingarage
- Private parkeervoorzieningen: Zuidtangent, parkeergarage Dekamarkt en Middenweggarage.

Het Stadshart bestaat uit een winkelgebied (B). Het Coolplein behoort tot dat gebied. Daarnaast heeft het een woongebied (A). In dit gebied A liggen de Koraal, Dolomiet en de aangrenzende Robijn. Het Stadshart wordt ontsloten door de hoofdwegen Westtangent en de Zuidtangent. Tussen de gebieden A en B ligt de Stadspleingarage (C). In het Stadshart zijn verschillende ruimtelijke ontwikkelingen gepland. In gebied A is de Tangentlocatie gepland. In gebied B zijn Lapis Lazuli, Klein België, herstructurering van het winkelgebied Middenwaard (door Wereldhave), en woningen op het Coolplein en nabij het Huygenscollege gepland.



5.2 Doelgroepen parkeren

Door de verschillende functies in het Stadshart zijn er ook verschillende parkeerdersgroepen, zoals bewoners, personeel, winkelend publiek, bezoek aan zorgfuncties en aan bewoners, et cetera. Iedere doelgroep heeft een gebruiksprofiel, zoals moment van de dag dat zij parkeert en heeft eigen kenmerken, zoals kort- of langparkeren. Via parkeerregulering kan de gemeente de doelgroepen naar de gewenste parkeerlocaties sturen: de juiste doelgroep op de juiste plaats. In het Stadshart parkeren doordeweeks vooral bewoners, personeel van Middenwaard en van het gemeentehuis. Op koopavonden en zaterdagen parkeert een mix van vooral winkelend publiek, personeel van Middenwaard, bewoners en hun bezoek en bezoekers aan cultuur en horeca.

5.3 Parkeerproblemen

Een hoge parkeerdruk is er op de parkeervoorzieningen in de Stadspleingarage, Coolplein en de parkeervoorzieningen aan de Zuidtangent (Dekamarkt, Zuidtangent en garage Middenwaard) op zaterdagen en koopavonden. Dat zijn de piekmomenten. Doordeweeks is de bezetting hoog in vooral de Stadspleingarage en Coolplein als gevolg van langparkerend personeel in dit gebied. Als gevolg van coronamaatregelen was de parkeerdruk op die plekken het afgelopen jaar lager.

Wat opvalt op in het huidige gebruik:

- Gebruik van parkeerplaatsen in de Stadspleingarage door langparkeerders. Door de lage dagtarieven (€ 2) staat personeel uit dit gebied hier lang geparkeerd. Daardoor is er minder parkeerruimte voor kortparkerende bezoekers, bijvoorbeeld aan Middenwaard en het gemeentehuis.
- De haalbaarheid van ontwikkelingen staat onder druk c.q. is niet uit te voeren, als ontwikkelaars de parkeereis op de eigen ontwikkellocatie zouden moeten realiseren. En er is onvoldoende openbare parkeergelegenheid beschikbaar om de parkeereis van de ontwikkelingen op te vangen. Wereldhave en Dekamarkt kunnen op korte termijn evenmin parkeercapaciteit beschikbaar stellen.
- Bewoners van de Dolomiet, de Raatstede (ook personeel), het Koraal, Het Rond en (buiten gebied A) de Robijn parkeren met een vergunning die voor alle parkeerplaatsen in dit gebied te gebruiken is (zone B1). De vergunningen zijn gratis en zijn onbepert uitgegeven. Zo zijn bijvoorbeeld aan de Raatstede ruim 200 parkeervergunningen voor personeel uitgegeven. Zo ook aan andere instanties, zoals de gemeente. Ook aan andere grote organisaties zijn vergunningen en abonnementen verstrekt. Bewoners van het verzorgingstehuis hebben twee bezoekerspassen per bewoner. Een ander voorbeeld is de parkeergarage op de Dolomiet. Bewoners parkeren gratis op maaiveld, omdat een

abonnement in de parkeergarage hen geld kost. Het gevolg is leegstand in de parkeergarage. Voorgaande voorbeelden leiden bij een hoge parkeerdruk tot overloop naar andere straten binnen hetzelfde vergunningsregime.

5.4 Oplossingen Stadshart aan de hand van de 4B's

Als parkeerplaatsen buiten een te ontwikkelen locatie nodig zijn, omdat de ontwikkelaar de plaatsen niet op eigen terrein kan onderbrengen, dan kan het college de 4B-benadering inzetten.

- **Beschermen:** eerst worden doelgroepen benoemd en toegedeeld aan de ontwikkellocatie, huidige parkeervoorzieningen c.q. aan de parkeervoorziening waarvoor ze bedoeld zijn. Zo zijn de vergunningplaatsen aan de Koraal, Robijn primair bedoeld voor bewoners en hun bezoek.
- **Benutten:** De gemeente gaat inzetten op een maximale benutting. Een tekort aan plaatsen op een moment op een locatie, bijvoorbeeld in de Stadspleingarage, kan overdag worden opgevangen door locaties waar op dat moment lege plaatsen zijn. Die locaties moeten wel aan randvoorwaarden voldoen, zoals maximale loopafstanden tot bestemmingslocaties, bereikbaarheid en fysieke toegankelijkheid. Het resultaat moet aansluiten op het principe “de juiste parkeerder op de juiste plek”.
- **Beïnvloeden:** er worden maatregelen genomen om het huidige gebruiksprofiel te beïnvloeden (de parkeerdruk te verlagen). Daardoor komt ruimte vrij. Die ruimte kan vervolgens worden ingezet om andere parkeerders te laten parkeren. Mogelijke maatregelen zijn het invoeren van tarieven voor parkeervergunningen (raadsbesluit in april 2021), beperken van uitgifte van het aantal en type vergunningen en op de langere termijn het eventueel aanpassen van tariefstructuren in de huidige parkeergarages en het Coolplein. De gemeenteraad besluit over het aanpassen van de tarieven.
- **Bouwen:** Als de voorgaande stappen niet tot gewenste resultaten leiden, kan besloten worden tot de aanleg c.q. bouw van parkeervoorzieningen. Het uitgangspunt daarbij is dat ontwikkelaars, ondernemingen, gemeente en instellingen gezamenlijk een parkeerfaciliteit ontwikkelen, aanbieden c.q. exploiteren voor hun specifieke doelgroep.

6. Parkeerstrategie Stationsgebied

6.1 Situatie en Masterplan

Het Stationsgebied is met het Stadshart het meest intensief gebruikte gebied van Heerhugowaard. Het gebied kenmerkt zich door een diversiteit aan functies: wonen, zorg, onderwijs- en werklocaties.

Het Stationsgebied gaat veranderen. Het wordt een modern OV-knooppunt dat past bij de omvang van de nieuwe gemeente Dijk en Waard en bij de belangrijke positie die deze in zal nemen in de regio. Hoogwaardige architectuur, innovatieve zorg en bedrijvigheid zijn sleutelbegrippen.



Kenmerkend voor het Stationsgebied is dat woningbouw hier versneld plaatsvindt. Enkele marktpartijen hebben daarvoor grondposities ingenomen. Om de woningbouw te kunnen laten plaatsvinden, wordt ingezet op een mix van mobiliteitsoplossingen, zoals deelauto's, maatoplossingen specifieke parkeernormen, (elektrisch) fietsen en gebruik van openbaar vervoer. Met de keten van fiets en trein is de Metropoolregio Amsterdam vanuit Heerhugowaard binnen een uur te bereiken. Het Stationsgebied wordt een nieuw icoon; een toekomstbestendig en innovatief voorbeeld op het gebied van energietransitie, klimaatbestendigheid, duurzame mobiliteit, wonen en werken.

Er wordt op ingezet dat parkeren vanuit verschillende functies op dezelfde parkeerfaciliteit plaatsvindt. Dat biedt mogelijkheden voor dubbel parkeergebruik en creatieve oplossingen bij bouwinitiatieven, tijdelijk parkeren (als faseringsoplossing) en verbeterde P+R-voorzieningen. Het is bovendien prijstechnisch gunstig en vergroot zo de haalbaarheid van vastgoedontwikkelingen. Tegelijk kan er volop ingezet worden op duurzaamheidsaspecten zoals klimaatadaptatie, biodiversiteit en duurzame mobiliteit met slimme geïntegreerde oplossingen voor bijvoorbeeld fietsparkeren.

6.2 Doelgroepen parkeren

De hoofdfuncties van gebouwen zijn/worden vooral wonen, zorg en onderwijs. Daarbij horen parkeerdersgroepen als bewoners, personeel, bezoek aan zorgfuncties en aan bewoners, et cetera. Kenmerkend voor het Stationsgebied nu is dat het parkeren in dit gebied vooral op de ontwikkellocaties wordt opgelost. Dat betekent dat hier overwegend private parkeervoorzieningen zijn met verschillende eigenaren. Daarom zijn deze niet zonder meer in te zetten als er elders vraag is naar (extra) parkeerplaatsen.

Iedere doelgroep heeft een gebruiksprofiel, zoals moment van de dag waarop zij parkeert en heeft eigen kenmerken. In het Stationsgebied wordt lang geparkeerd door vooral personeel van de onderwijs- en zorggebouwen, bewoners en hun bezoek en forensen op P&R-terreinen. Er is een substantieel aandeel kortparkeerders die zorgfuncties bezoeken.

6.3 Parkeerproblemen

1. Op een aantal plekken is er een hoge parkeerdruk op parkeerplaatsen, zoals bij de P+R-plekken en voor bezoekers van voorzieningen in het gebied.
2. Er is veel parkeerruimte in het stationsgebied, verdeeld over (1) de openbare ruimte, (2) achter slagbomen, (3) op private parkeerterreinen, (4) in parkeerkelders en (5) op plaatsen met een parkeerbeugel.
3. Er is doordeweeks een hoge parkeerdruk in openbare parkeervoorzieningen, P&R-terreinen en achter slagbomen van enkele terreinen van bedrijven en instellingen, terwijl er ook particuliere voorzieningen zijn met lege parkeerplaatsen.
4. De vraag naar en aanbod van plaatsen sluiten niet overal goed op elkaar aan; veel automobilisten staan op parkeerplekken geparkeerd die daar eigenlijk niet voor bedoeld zijn. Een voorbeeld is de situatie op de Nelson Mandelastraat. Veel bewoners parkeren gratis op maaiveld, omdat een abonnement in de parkeergarage hen geld kost. Het gevolg

is leegstand in de parkeergarage onder de appartementen, maar een hoge parkeerdruk op parkeerplaatsen op maaiveld.

5. Veel bewoners parkeren niet in de daarvoor aangewezen gebouwde parkeervoorzieningen. Zij parkeren op straat met een parkeervergunning. Dat is goedkoper dan een abonnement in de parkeergarage. Het gevolg is een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte.
6. Het parkeren leidt nu tot versnippering en verminderde kwaliteit van de openbare ruimte.
7. De gemeente stelt nadere parkeerregels op voor doelgroepen en stemt dat adequaat af met de initiatiefnemers van de ontwikkellocaties en met de eigenaren van parkeervoorzieningen, zoals bijvoorbeeld met de NS over het P&R-terrein.
8. De haalbaarheid van ontwikkelingen staat onder druk c.q. zijn niet uit te voeren, als ontwikkelaars de parkeereis niet op de eigen ontwikkellocatie (kunnen) realiseren. Er is onvoldoende openbare parkeergelegenheid c.q. parkeergelegenheid bij aangrenzende locaties beschikbaar om de parkeereis van de ontwikkelingen op te vangen.
9. Per ontwikkelfase dienen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn. Die fasering ligt nog niet vast. Voorkomen moet worden dat het verschil in ontwikkel- en bouwtempo leidt tot een (tijdelijk) tekort aan plaatsen.

6.4 Oplossingen Stationsgebied aan de hand van de 4B's

- Als parkeerplaatsen buiten een te ontwikkelen locatie nodig zijn, omdat de ontwikkelaar de plaatsen niet op eigen terrein kan onderbrengen, dan kan het college de 4B-benadering inzetten.
- **Beschermen:** eerst worden doelgroepen benoemd en toegedeeld aan de ontwikkellocatie, huidige parkeervoorzieningen c.q. aan de parkeervoorziening waarvoor ze bedoeld zijn.
- **Benutten:** de verschillende soorten (gebouwde) parkeervoorzieningen worden niet op alle momenten van de dag volledig benut. Er zullen bedrijven zijn die op momenten van de dag lege plaatsen hebben, terwijl andere bedrijven op die momenten (extra) plaatsen nodig hebben. De gemeente zet in op een maximale benutting. Dat betekent dat er in samenwerking tussen de gemeente, private partijen en instellingen gezocht wordt naar het benutten van elkaars parkeerruimte. De voorzieningen kunnen tegemoetkomen aan de parkeervraag van bewoners, bezoekers en medewerkers. De voorzieningen moeten wel aan een aantal randvoorwaarden voldoen, zoals maximale loopafstanden tot bestemmingslocaties, bereikbaarheid en fysieke toegankelijkheid. Het resultaat moet aansluiten op het principe “de juiste parkeerder op de juiste plek”. Er wordt uitgegaan van parkeernormen die passen bij een locatie nabij openbaar vervoer en waarbij het delen van auto's en fietsen gestimuleerd wordt. Het parkeren op maaiveld en parkeren in parkeergarages moet flexibel en adaptief genoeg zijn om bij alle pieken voldoende aanbod te bieden en de verschillende doelgroepen naar de beschikbare plekken in het Stationsgebied begeleiden.
- **Beïnvloeden:** er worden maatregelen genomen om het huidige gebruiksprofiel te beïnvloeden (de parkeerdruk te verlagen). Daardoor komt ruimte vrij. Die ruimte kan vervolgens worden ingezet om andere parkeerders te laten parkeren. Mogelijke maatregelen zijn het invoeren van tarieven voor parkeervergunningen (raadsbesluit in april 2021), beperken van uitgifte van het aantal en type vergunningen en op de langere termijn het eventueel aanpassen van tariefstructuren. De gemeenteraad besluit over het aanpassen van de tarieven.
- **Bouwen:** Als de voorgaande stappen niet tot gewenste resultaten leiden, kan besloten worden tot de aanleg c.q. bouw van parkeervoorzieningen. Een optie is om uit meerdere ontwikkellocaties een groep parkeerders te halen en onder te brengen in een flexibele, adaptieve parkeervoorziening voor gezamenlijk gebruik (clusterparkeren). Het doel daarbij is dat ontwikkelaars, ondernemingen, gemeente en instellingen gezamenlijk een parkeerfaciliteit ontwikkelen, aanbieden c.q. exploiteren voor hun specifieke doelgroep.