



Agendanr.: 10
Voorstelnr.: RB2021068
Onderwerp: Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied
Programma: Verkeer en Vervoer
Wethouder(s): V. C.M. Stam
Portefeuille: Mobiliteit

Reden van agendering: ter besluitvorming

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 27 juli 2021

Voorstel / besluit:

1. De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied vast te stellen, met de volgende hoofdpunten:
 - a. in het Stadshart en Stationsgebied een meer sturend parkeerbeleid te hanteren door het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen (lopen, fiets, OV en deelvervoer) met als doel om parkeren in balans te brengen met andere ruimtelijke ambities;
 - b. voor parkeervraagstukken in Stadshart en Stationsgebied de benadering van de 4 B's 'Beschermen, Benutten, Beïnvloeden en Bouwen', te hanteren.
2. Het college opdracht te geven om de onderwerpen parkeerorganisatie, parkeerregulering, parkeerexploitatie, parkeerbalans en parkeernormen inhoudelijk uit te werken en met voorstellen naar de raad te komen voor de financiële uitwerking van deze onderwerpen zoals bijvoorbeeld de tariefstelling parkeervergunningen.

Inleiding

Heerhugowaard ontwikkelt zich in hoog tempo tot een moderne stad van formaat. Er zijn daarbij ontwikkelingen, ambities en actuele vraagstukken die het nodig maken om na te denken over het parkeervraagstuk. Met name bij de ontwikkeling van hoogstedelijke gebieden in het Stadshart en het Stationsgebied. De grote woningbouwopgave dwingt ons tot creatief en efficiënt handelen. Het zo snel als kan bouwen van woningen is topprioriteit. De stad moet daarbij bereikbaar blijven en ondanks verdichting ook nog leefbaar. Het is van belang om de juiste afwegingen te maken, ook als het om parkeren gaat.

Voor onze stadsontwikkeling hebben we volop doelstellingen benoemd, waarbij ambities elkaar in de weg kunnen zitten en het nodig is de juiste balans te zoeken. Groen, klimaatbestendig, inclusief, veilig, bereikbaar en levendig. Een openbare ruimte gericht op meer buitenruimte voor spelende kinderen, wandelaars, fietsen, parkjes en terrassen zorgt voor meer ruimtelijke kwaliteit en een rustiger straatbeeld. Maar tegelijkertijd lopen we aan tegen het feit dat we de ruimte maar een keer kunnen uitgeven. Door tijdig mobiliteit en parkeren op strategisch niveau uit te werken en de consequenties uit te denken, kan er hoogstedelijk ontwikkeld worden.

Om de gewenste kwaliteit in het Stadshart en Stationsgebied te bereiken, moet er dus een goede oplossing zijn voor het parkeervraagstuk. Minder parkeerruimte op straat en een goede inpassing van parkeervoorzieningen voor auto en fiets kunnen veel bijdragen aan de kwaliteit. Hoge woondichtheden verhouden zich namelijk slecht tot parkeeroplossingen op maaiveld. Grote parkeerterreinen zijn geen fraai gezicht en bovendien geen efficiënt grondgebruik. Het simpelweg achterwege laten van parkeerplaatsen is ook geen oplossing. Dit veroorzaakt een tekort aan

parkeerplaatsen en parkeeroverlast in de omgeving en daarmee evengoed aantasting van de leefbaarheid. Bijvoorbeeld door (illegaal) parkeren op stoepen en in groenstroken of een grote parkeerdruk in aanpalende gebieden. Voor bepaalde groepen, zoals gehandicapten, is een parkeerplaats soms een essentiële voorwaarde.

Om uitvoering te geven aan deze ambities is de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied opgesteld, die specifiek ingaat op het parkeervraagstuk in deze twee gebieden en hierin de balans zoekt. Het biedt ook een kader voor eventueel nieuwe ontwikkelgebieden met een hoogstedelijk karakter die later worden ontwikkeld. Deze nota is een nadere uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit (vastgesteld 16 februari 2021) en de uitkomsten van de participatie daarover.

In juni en december 2020 zijn er themabijeenkomsten voor de gemeenteraad georganiseerd om richting te geven aan de nieuwe parkeerstrategie. Omdat het vaststellen van deze Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied kaderstellend is wordt u om een besluit gevraagd. Ook is het college bij behandeling van de secundaire begroting gevraagd om het invoeren van een tarief voor parkeervergunningen inhoudelijk te behandelen bij het vaststellen van nieuw parkeerbeleid, waarvoor de gemeenteraad de uiteindelijke tariefstelling vaststelt. De mogelijkheid om tarieven te hanteren sluit aan bij deze parkeerstrategie.

In deze strategie worden een aantal instrumenten genoemd die ingezet kunnen worden om het parkeren in deze hoogstedelijke gebieden te reguleren. Dit instrumentarium wordt door het college verder uitgewerkt in meer specifiekere deelnota's over Parkeerregulering, Parkeerexploitatie en Parkeerbalansen. Deze deelnota's zijn ook specifiek gericht op Stadshart en Stationsgebied. Daarnaast wordt een Nota Parkeernormen Heerhugowaard opgesteld, die wel betrekking heeft op het hele grondgebied van Heerhugowaard. Deze strategie heeft een relatie met het paraplubestemmingsplan Wonen en Parkeren (vastgesteld 16-02-2021) waarin gesteld is te werken met landelijke kencijfers uit de C.R.O.W. Omdat het gaat om inhoudelijke uitwerking van kaders, is dit een bevoegdheid van het college.

De gemeentelijke fusie maakt harmonisatie van parkeerbeleid noodzakelijk. Daarnaast is geconstateerd dat ook in andere wijken in Heerhugowaard parkeervraagstukken spelen die vragen om nieuw beleid. Het proces om te komen tot een nieuw parkeerbeleid voor Dijk en Waard wordt na de fusie in 2022 opgepakt. Gelet op de actuele parkeervraagstukken in het Stadshart en Stationsgebied is het wenselijk om kaders voor deze gebieden eerder vast te stellen. Deze kaders worden ingepast in het nieuwe parkeerbeleid voor de gemeente Dijk en Waard

Om bovenstaande te illustreren is onderstaande afbeelding gemaakt.



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.

Beoogd effect

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 met als doel om parkeren in balans te brengen met andere ruimtelijke ambities.

Argumenten

1.1 *Deze Parkeerstrategie is een uitwerking van ambities die zijn vastgelegd in eerdere visies*
In de Omgevingsvisie Dijk en Waard, Omgevingsprogramma Mobiliteit en het Masterplan van Stadshart en Stationsgebied is de speciale positie van deze gebieden benoemd. Het gewenste hoogstedelijke karakter van deze gebieden maakt een andere innovatieve aanpak van parkeervraagstukken noodzakelijk. Waar voorheen een harde eis werd gesteld om alle parkeren op eigen terrein op te lossen hanteert deze strategie nog steeds dit vertrekpunt waar aan de hand van de 4B's: 'beschermen, benutten, beïnvloeden en bouwen' van afgeweken kan worden om op deze wijze het parkeren in deze gebieden in balans te houden (**zie de toelichting hieronder bij punt 3 tot en met 7**).

1.2 *Het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen is een belangrijke ambitie voor de mobiliteitstransitie en voor de gewenste omgevingskwaliteit*

Het stimuleren van lopen, fiets, OV en deelvervoer is bij uitstek mogelijk in hoogstedelijke gebieden. Tegelijkertijd vermindert dan de dominantie van parkeerplaatsen in de schaarse openbare ruimte, wat ten goede komt aan de verblijfskwaliteit. Een fijnmazig functiegemengd stedelijk netwerk met de gewenste stedelijke woonmilieus moet de tegenprestatie vormen voor minder automobilititeit, maar waar bewoners hogere verblijfskwaliteit voor terug krijgen.

- 1.3 *Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeerproblemen (Beschermen)*
Algemeen uitgangspunt is dat ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot parkeerproblemen. Hiervoor worden parkeernormen gehanteerd waarbij landelijke kencijfers van het CROW de basis vormen conform het eerder vastgestelde bestemmingsplan. We hanteren een aparte parkeernorm voor hoogstedelijke gebieden (Stadshart en Stationsgebied). Deze aanpak is alleen acceptabel in gebieden met nabijheid van werk en voorzieningen. In deze gebieden kan parkeerregulering het juiste gebruik van parkeerplaatsen zo nodig afdwingen .
- 1.4 *Optimaal benutten en stimuleren van dubbelgebruik (Benutten)*
We benutten parkeerplaatsen daarom zo goed mogelijk. Parkeren moet in principe nog steeds op de ontwikkellocatie opgelost worden: dat is het vetrekpunt. Maar omdat dit niet altijd mogelijk is wordt gezocht naar maatwerk. Het toepassen van dubbelgebruik en optimaal benutten van de bestaande parkeervoorzieningen binnen het ontwikkelgebied is mogelijk. Per gebied wordt een parkeerbalans opgesteld waarin rekening wordt gehouden met de bestaande parkeerbehoefte, toekomstige ontwikkelingen en de openbaarheid van parkeergelegenheid en redelijke loopafstanden.
- 1.5 *Actieve en duurzame vervoerwijzen nemen minder plek in beslag (Beïnvloeden)*
Lopen, fiets, OV en deelvervoer nemen minder ruimte in dan particulier autobezit. Autoparkeren legt met gemiddeld 23 m² per parkeerplaats relatief een groot beslag op de openbare ruimte. We beïnvloeden het parkeergedrag door in te zetten op actieve en duurzame vervoerwijzen. In de deelnota's wordt aanvullend op de parkeernormen een instrumentarium opgenomen om de parkeervraag te kunnen verminderen en duurzame vervoerswijzen te stimuleren. Dit leidt tot reductiefactoren op de parkeereis die voortkomen uit de parkeernormen, bijvoorbeeld in de directe omgeving van het station of bij het aanbieden van deelmobiliteit. Een voorbeeld van een reductiefactor is het beschikbaar stellen van deelauto's. In een overeenkomst met de ontwikkelaars wordt dan opgenomen onder welke voorwaarden en bij toepassen van welke maatregelen de reductiefactoren mogen worden toegepast.
- 1.6 *Parkeerregulering is noodzakelijk om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren (Beïnvloeden)*
In gebieden met een hoogstedelijk karakter wordt de ruimte schaarser en is parkeerregulering noodzakelijk om het parkeren goed te regelen. Voor de juiste parkeerder op de juiste plaats wordt een stimulans ingezet met zowel 'push-' als 'pull-' maatregelen. Uit landelijke voorbeelden blijkt namelijk dat voor het toepassen van een lagere parkeernorm door het gebruik van reductiefactoren de juiste parkeerregulering randvoorwaardelijk is, omdat mensen anders in bestaande patronen blijven hangen. Een te ruim aanbod en parkeren tegen te lage tarieven of zonder kosten bevorderen het gebruik van de auto. Tarieven en vergunningen moeten het gewenste gebruik stimuleren.
- 1.7 *Uitbreiden van het parkeerareaal is soms noodzakelijk (Bouwen)*
Het is niet altijd mogelijk om in hoogstedelijke gebieden parkeeroplossingen te vinden 'op eigen terrein'. Als beschermen, benutten en beïnvloeden geen oplossingen bieden, komt het aanleggen en/of bouwen van extra parkeerplaatsen in beeld. Het gezamenlijk realiseren en bekostigen van collectieve parkeervoorzieningen binnen gebiedsontwikkeling is een mogelijkheid om dit op te lossen. Bijvoorbeeld in een centraal gelegen parkeergarage.
- 2.1 *De kaders moeten worden uitgewerkt in uitvoeringsbeleid en beleidsregels*
Het gaat daarbij onder andere om het vaststellen van een nota parkeernormen, parkeerbalansen per deelgebied, een financieel houdbare parkeereexploitatie en aanwijzingsbesluiten voor parkeerregulering. En uiteindelijk om het toetsen van omgevingsvergunningen. Waar het gaat om raadsbevoegdheden (bestemmingsplan, verordeningen, tarieven) komen er aparte besluitvormingstrajecten.

Kanttekeningen

1. *het betekent dat een 'eigen auto voor de deur' niet meer vanzelfsprekend is*

Heerhugowaard is nu nog meer dan gemiddeld gericht op autogebruik in vergelijking met andere steden. Waar het beleid voorheen gericht was op het faciliteren van autobezit (vraagvolgend) is het beleid in het Stadshart en Stationsgebied meer sturend en gericht op alternatieven. Bij nieuwe ontwikkelingen worden bijvoorbeeld niet zomaar vergunningen meer afgegeven voor straatparkeren op gemeentelijke parkeerplaatsen. Deze strategie dient ervoor om bij planontwikkeling dit van te voren duidelijk te hebben voor nieuwe bewoners. Een doelgroepenbandering door de ontwikkelaar kan dit faciliteren.

2. *de kosten voor parkeren worden meer dan voorheen in rekening gebracht bij de gebruiker*

Met het realiseren en onderhouden van nieuwe parkeervoorzieningen zijn altijd kosten gemoeid (aanleg, onderhoud, beheer), die nu vaak niet in rekening worden gebracht bij de parkeerder. Parkeervraagstukken kunnen in hoogstedelijk gebied leiden tot aanzienlijke investeringen, vooral als er gebouwde parkeervoorzieningen nodig zijn. Maar ook parkeervoorzieningen op maaiveld hebben financiële effecten, bijvoorbeeld op de grondexploitatie vanwege de invloed op de bebouwingsdichtheid. De financiële lasten (investeringen en gebruiks- en beheerlasten) dienen evenwichtig verdeeld te worden over gemeente, ontwikkelaars, toekomstige eigenaren, huurders en bezoekers.

3. *de nieuwe aanpak zorgt voor meer inzet van gemeentelijke capaciteit*

Bij het toepassen 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. De consequentie is dat het overeenstemming bereiken in deze processen meer tijd zal vragen dan wanneer 'slechts' een vaste parkeernorm opgelegd wordt.

De regie over het gebruik van parkeren in hoogstedelijke gebieden (toetsing, parkeerbalans bewaken, beheer, regulering, vergunningverlening, handhaving, etc.) ligt bij de gemeente en vergt een behoorlijke ambtelijke inzet. Binnen de werkorganisatie wordt onderzocht op welke wijze dit op een goede manier kan worden ingebed en geprofessionaliseerd (zie de paragraaf hieronder: Financiële gevolgen). Dit kan leiden tot formatie-uitbreiding voor het taakveld parkeren.

Financiële gevolgen

Voor dit moment zijn er geen directe financiële gevolgen. Bij de uitwerking van de strategie worden de financiële gevolgen verwerkt via de reguliere begrotingscyclus. Dit kan ook gelden voor eventuele formatie-uitbreiding voor het taakveld parkeren (zie kanttekening 2.1). Omdat de doorwerking van deze parkeerstrategie voor deze gebieden maatwerk betreft en daarom per definitie meer werk vraagt zal dit om extra formatie of middelen vragen binnen de organisatie. Een uitgewerkt voorstel zal bij de begrotingsbehandeling worden ingebracht en aan u worden voorgelegd.

Voor de wijziging van het tarief voor parkeervergunningen en het eventueel wijzigen van de parkeertarieven leggen wij u een apart voorstel voor. In de secundaire begroting is rekening gehouden met een opbrengst van € 100.000 bij parkeervergunningen per jaar vanaf 2022. Dit vormt de input voor de begrotingsbesprekingen.

Preventief toezicht

- Ja
 Nee

Communicatie

De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied zal na vaststelling gepubliceerd worden op de gemeentelijke websites van Heerhugowaard. Er wordt een persbericht verstuurd.

Uitvoering

Het college zal uitvoering geven aan de nieuwe kaders door het opstellen van deelnota's voor de onderwerpen parkeerregulering, parkeereexploitatie, parkeerbalansen en parkeernormen. Indien nodig wordt dit verwerkt in beleidsregels en verordeningen.

Monitoring/Evaluatie

De parkeerbalans en parkeerdruk in het Stadshart en Stationsgebied wordt continue gemonitord. Als dat nodig is wordt het instrumentarium uit deze parkeerstrategie hierop toegepast.

Bijlagenr.	Titel/Onderwerp
Bij21-0563	Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,



de burgemeester,



Advies commissie Stad en Ruimte d.d. 07 september 2021
RB2021068 Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied :

Besprekstuk



Heerhugowaard Stad van kansen

Nr.: RB2021068

Voor	Allen
Tegen	---

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 27 juli 2021;

gelet op het advies van de commissie Stad en Ruimte d.d. 07 september 2021;

gelet op:

de kaderstellende bevoegdheid van de gemeenteraad op grond van de Gemeentewet

b e s l u i t

1. De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied vast te stellen, met de volgende hoofdpunten:
 - a. in het Stadshart en Stationsgebied een meer sturend parkeerbeleid te hanteren door het stimuleren van actieve en duurzame vervoerswijzen (lopen, fiets, OV en deelfervoer) met als doel om parkeren in balans te brengen met andere ruimtelijke ambities;
 - b. voor parkeervraagstukken in Stadshart en Stationsgebied de benadering van de 4 B's 'Beschermen, Benutten, Beïnvloeden en Bouwen', te hanteren.
2. Het college opdracht te geven om de onderwerpen parkeerorganisatie, parkeerregulering, parkeerexploitatie, parkeerbalans en parkeernormen inhoudelijk uit te werken en met voorstellen naar de raad te komen voor de financiële uitwerking van deze onderwerpen zoals bijvoorbeeld de tariefstelling parkeervergunningen.

Heerhugowaard, 21 september 2021

De Raad voornoemd,

de wnd. griffier,
H. Wijnveen



de voorzitter,
A.B. Blase