

Contactpersoon: dhr. P. Snoeren
Afdeling/Team: Regie & Ontwikkeling
E-mail: post@heerhugowaard.nl

Ons kenmerk: Bij20-400
Zaaknummer: Cbb200285

RAADSINFORMATIEBRIEF

Aan de Gemeenteraad van Heerhugowaard

Onderwerp: Parkeren

Heerhugowaard, 2 juni 2020

Geachte leden van de gemeenteraad van Heerhugowaard,

Kennisnemen van

De parkeervraagstukken die op de gemeente afkomen en de wijze waarop we hiermee om kunnen gaan. Deze brief gaat ook in op de motie *Parkeergelegenheid Stadshart* (Bij 19-293) van april 2019.

Inleiding

Heerhugowaard is een stad in ontwikkeling. In delen van de stad ontstaan nieuwe verhoudingen tussen wonen, werken en winkelen. Het verplaatsingsgedrag van mensen verandert. We stellen andere eisen aan onze buitenruimten. Van ontwikkelaars ontvangen we signalen over de (on)mogelijkheden om parkeergelegenheid te realiseren. Tegelijkertijd zien we dat de parkeergarages in het stadshart met grote regelmaat vol staan. Vanuit Beveland bereiken ons signalen dat er in toenemende mate een tekort aan parkeerplaatsen is. En in het stationsgebied constateren we dat er mismatch is tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen. Al deze factoren vragen om een andere parkeerstrategie.

Aan de hand van deze raadsinformatiebrief willen we op 9 juni graag met u het gesprek voeren over de wijze waarop het parkeerbeleid zich kan ontwikkelen. Onderdeel hiervan vormen ook enkele vraagstukken die met de motie *Parkeergelegenheid Stadshart* van april 2019 zijn opgeworpen.

Kernboodschap

Aanleiding

Heerhugowaard verandert. Er komen nieuwe woonbuurten bij. Het westelijk deel van de stad transformeert van een werkgebied naar een gebied waar wonen en werken samen gaan. In het

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard

Telefoon: 14 072 | Fax: (072) 575 55 56 | E-mail: post@heerhugowaard.nl | Internet: www.heerhugowaard.nl

IBAN: NL94 BNGH 0285 0035 77

stadshart neemt het aantal woningen toe. Ook zijn er op diverse plaatsen in de stad ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld Centrumwaard. Deze veranderingen hebben hun weerslag op verplaatsingspatronen en op parkeren.

Projectontwikkelaars vragen lagere parkeernormen

Met ontwikkelaars zijn afspraken gemaakt over de hoeveelheid parkeerplaatsen die gerealiseerd moet worden per project. Bij het bepalen van die omvang is al rekening gehouden met de specifieke omstandigheden zoals locatie, doelgroep en, binnen het vigerend beleid, mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In toenemende mate krijgen wij signalen van ontwikkelaars dat het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein een financieel onmogelijke opgave is. Ze vragen de gemeente de (afgesproken) parkeernormen te verlagen.

We willen meer kwaliteit van de buitenruimten

De beschikbare ruimte om parkeren mogelijk te maken is beperkt. Dit heeft ook te maken met de verandering van het karakter van het gebruik van de buitenruimten. Het maakt daarbij niet uit of dit private buitenruimte of publieke buitenruimte is. Meer woonfunctie betekent meer verplaatsingen die als voetganger of als fietser worden uitgevoerd. Ook de momenten op de dag waarop men zich verplaatst veranderen. We stellen hogere eisen aan de kwaliteit van de buitenruimten. Het gaat daarbij om thema's als leefbaarheid, sociale veiligheid, klimaatadaptatie, belevingswaarde, bruikbaarheid voor mensen met fysieke beperkingen.

Vraag en aanbod van parkeerplaatsen is niet altijd in evenwicht

Op verschillende plaatsen in de stad valt te constateren dat op sommige momenten de parkeerdruk erg hoog is. Zo staat het P+R-terrein aan de westzijde van het station een groot deel van de dag vol. Automobilisten zoeken dan naar een parkeerplaats in de directe omgeving. En tegelijkertijd staan private parkeervoorzieningen voor een groot deel leeg. In het stationsgebied sluiten vraag en aanbod -over de gehele dag bezien- niet overal goed op elkaar aan. Vanuit de ondernemers van Beveland ontvangen we regelmatig signalen dat er onvoldoende parkeerplaatsen zijn. Ondanks de vele parkeermogelijkheden bij de bedrijven hier gebeurt het met enige regelmaat dat bezoekers op straat parkeren, waardoor de toegang voor hulpdiensten in het geding kan komen.

De vraag naar een parkeerplek rond het regionale winkelcentrum Middenwaard is op een aantal momenten in de week groter dan het aanbod. In de beleving staan sommige parkeergarages regelmatig vol. Dit is vaak afhankelijk van de parkeergarage en het moment van de dag. De bijlage over de bezetting van de parkeergarages laat zien dat er momenten zijn dat bijna de volledige capaciteit gebruikt wordt. Onze conclusie uit deze gegevens is dat de Stadspleingarage overdag dagelijks een hoge parkeerdruk kent, ook op de vrijdag. Voor het totaal van de vier genoemde parkeergarages is de parkeerdruk hoog op zaterdagmiddag en vrijdagavond. Buiten de piekmomenten is er in de garages ruimte voor dubbelgebruik.

De indruk bestaat dat er veel werknemers van bedrijven en maatschappelijke instellingen in het Stadshart vanwege het relatief lage dagtarief van de parkeervoorzieningen gebruik maken

Zorgen over voldoende parkeergelegenheid in en rondom het Stadshart

Met de unaniem aangenomen motie *Parkeergelegenheid Stadshart* (Bij 19-293) heeft uw gemeenteraad in april 2019 uw zorgen kenbaar gemaakt over de parkeergelegenheid voor bewoners rondom het Stadshart, de bezoekers van Middenwaard en medewerkers van de gemeente. U roept het college op om te komen tot een gedegen parkeerstrategie die uitgaat van de wensen van bewoners en waarbij afname van autogebruik geen argument is.

Werken aan een toekomstbestendig parkeerbeleid.

De kijk op mobiliteit verandert naar een toenemend gebruik van duurzame vervoermiddelen en naar duurzame verplaatsingen. Dit vraagt ook om een andere benadering van parkeeropgaven. Uitgangspunt is en blijft dat parkeren een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van gemeente, projectontwikkelaars en eigenaren van gebouwen en complexen. Vanuit de versterkte aandacht

voor de kwaliteit van de leefomgeving en de beperkt beschikbare ruimte vloeit de opvatting voort dat parkeervoorzieningen nog efficiënter gebruikt moeten worden.

Dit leidt tot een aantal vraagstukken:

- Valt er in het stationsgebied slim gebruik te maken van de vrij toegankelijke parkeervoorzieningen en die 'achter de slagboom'? Of algemener gesteld, wat zijn de mogelijkheden om voor verschillende functies en parkeermotieven een gezamenlijk parkeeroplossing te bieden?
- Moet ieder functie (wonen, werken, winkelen) blijven voorzien in de eigen parkeerbehoeften? En moet dit nog steeds 'op eigen terrein'?
- Welke differentiatie in parkeren is mogelijk? Is 'voorrang geven' aan bepaalde type parkeerders naar tijd en locatie wenselijk?

Gebruik van parkeervoorzieningen voor meerdere parkeermotieven is dan de regel. Zo kunnen bewoners en werknemers veelal gebruik maken van dezelfde parkeerplaats omdat aanwezigheidstijdstippen van elkaar verschillen. Werknemers bij winkelvoorzieningen en klanten van diezelfde winkels kunnen geen gebruik maken van dezelfde parkeerplek, eenvoudigweg omdat ze op hetzelfde tijdstip aanwezig zijn. Het principe 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' ziet hierop toe. Volgens dat principe is het niet perse vanzelfsprekend dat werknemers van kantoren en bedrijven in het stadshart de gehele werkperiode hun auto 'voor de deur' moeten kunnen parkeren. Juist deze parkeerplaatsen zijn noodzakelijk voor het economisch blijven functioneren van de winkelvoorzieningen en de kwaliteit van de dienstverlening. Dat betekent dat juist bezoekers 'voor de deur' hun auto kwijt moeten kunnen. Werknemers en bewoners parkeren dan meer aan de randen van of net buiten het stadscentrum.

Vanuit deze gedachtegang is het een kleine stap om projectontwikkelaars en gebouweigenaren te stimuleren om gezamenlijk parkeervoorzieningen te realiseren en te exploiteren: clusterparkeren. Er ontstaat zelfs extra voordeel voor ontwikkelingen omdat (een deel van) het parkeren niet noodzakelijkerwijs op eigen terrein gerealiseerd hoeft te worden. Er kan meer kernfunctie (bijvoorbeeld woningen) toegevoegd worden, binnen gelijkblijvende bestemmingsplannen. Daarmee biedt clusterparkeren voor ontwikkelaars financieel interessante mogelijkheden. Een andere meerwaarde van geclusterde parkeervoorzieningen is dat de kwaliteit van de openbare ruimte en de kwaliteit van de nieuwe ontwikkelingen verbeterd kunnen worden. Immers, de kosten van parkeren worden slimmer en gedeeld georganiseerd. Tot slot vormt clusterparkeren een deel van een antwoord op de stijgende parkeerdruk (vraag 3 uit de motie van april 2019).

Concretisering van het parkeerbeleid

Parkeerbeleid kan ook inspelen op verduurzaming van mobiliteit. In stedelijke gebieden gaat dat gepaard met de kwaliteit van de leefomgeving. De ruimtelijke uitwerking hiervan kan plaatsvinden langs twee lijnen:

- De omvang van het parkeerareaal: hoeveel parkeerplaatsen zijn er nu daadwerkelijk nodig, ook als er (verplicht) gebruik gemaakt wordt van nieuwe mobiliteitsconcepten?
- Waar worden de parkeerplaatsen gesitueerd?

Het doel van parkeerbeleid is om parkeren in voldoende mate te faciliteren **en** om parkeeroverlast elders tegen te gaan.

Bepaling van de parkeervraag

Voor de bepaling van de omvang van het parkeerareaal hanteren we de parkeerkcijfers van CROW, het kennisinstituut voor verkeer en vervoer. De kencijfers maken onder andere onderscheid naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging van een voorziening binnen de bebouwde kom: in 'het centrum', in 'de schil direct om het centrum' en de 'rest van de bebouwde kom'. Daarnaast maken de kencijfers onderscheid in een groot aantal woningtypen en prijsklassen. Voor de verschillende typen ondernemingen en maatschappelijke instellingen zijn kencijfers gerelateerd aan omvang (vaak in bvo), en specifieke functiekenmerken. Voor de verschillende functies en de daarbinnen te onderscheiden categorieën zijn de kencijfers vermeld in bandbreedten. Vertrekpunt voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen in

Heerhugowaard bij een voorziening is het gemiddelde van de genoemde bandbreedte. De uitkomst van deze berekening valt, gemotiveerd, te corrigeren. Dan gaat het om bijzondere omstandigheden, door u te bepalen in mogelijk nieuw parkeerbeleid.

Situering van de parkeerplaatsen

Na de berekening van de omvang van het parkeerareaal volgt de vraag over locatie van de parkeerplaatsen. Het qua parkeren zelfvoorzienend zijn van nieuwe ontwikkelingen vormde altijd het uitgangspunt. Een vernieuwde kijk op parkeren leidt tot de vraag in hoeverre voor alle parkeermotieven de parkeerplaatsen op het te ontwikkelen perceel moeten worden gerealiseerd. Vooral met de toenemende parkeerdruk in het Stadshart en het stationsgebied biedt een verschuiving 'van perceel naar gebied' een, in combinatie met clusterparkeren, tot een efficiënt gebruik van de schaarse (parkeer)ruimte. Voor specifieke groepen, zoals mensen met een fysieke beperking, zorgen we er voor dat parkeerplaatsen gelijkmatig over een gebied gespreid zijn en dicht bij ingangen zijn gesitueerd. Hierdoor blijven de loopafstanden voor deze groep inwoners zo klein mogelijk.

Uitgangspunt is dat het parkeervraagstuk een gezamenlijke verantwoordelijkheid van projectontwikkelaars, gebouw/complexeigenaren en de gemeente betreft. Dit vraagt wel van de betrokken partijen dat er verandering optreedt in taken en rollen. Nadrukkelijk gaat het om een gezamenlijk opvatting voor zowel de oplossingen als de risico's, op korte, middellange en lange termijn. Onder ogen moet worden gezien dat aannamen niet altijd voldoende toekomstbestendig zullen blijken te zijn. Dit vraagt om een flexibele insteek.

Rol gemeente

De gemeente heeft als het om parkeren gaat meerdere taken en rollen. Als wegbeheerder is er een taak als het gaat om het inrichten, beheren en onderhouden van openbare parkeerplaatsen. Als overheid ontwikkelt de gemeente parkeerbeleid en legt dit vast in een separate nota en in bestemmingsplannen. Vanuit deze rol gebruikt de gemeente ook reguleringsinstrumenten (betalen, vergunningen- en ontheffingssysteem) om doelen uit het parkeerbeleid te bereiken. Tot slot bieden de gemeentelijke handhavingstaken de mogelijkheid om op het nakomen van de regulering toe te zien.

Met een vernieuwde benadering van parkeren kunnen de taken en rollen van de gemeente veranderen. Het beleid ondergaat een actualiseringsslag waarbij tenminste voor de transformatie- en inbreidingsgebieden de focus kan komen te liggen op het gezamenlijk realiseren en exploiteren van parkeervoorzieningen. Het actief stimuleren en ondersteunen van innovaties is een minimale variant van de rol van de gemeente bij deze parkeervraagstukken. Daarbij is ook denkbaar dat de gemeente de rol van participant vervult in het gezamenlijk realiseren en exploiteren van parkeervoorzieningen vanuit het deels publiek karakter dat parkeren heeft. Een nog verdere stap is dat de gemeente de rol van ontwikkelaar en exploitant van een parkeervoorziening vervult, waarbij ontwikkelaars en gebouweigenaren verplicht worden in die voorziening hun parkeeropgave onder te brengen. Daarbij valt dan wel te constateren dat er niet meer sprake is van een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

De vernieuwde benadering van parkeren in het kort

Samenvattend bestaat een mogelijk vernieuwde benadering van parkeren uit de volgende elementen:

- Doelgroepgericht: voor iedere parkeerder de juiste parkeerplek (voorrang geven aan welke type parkeerders op welke specifieke tijden en specifieke locaties).
- De locatie en kwaliteit van parkeervoorzieningen sluiten aan op de verschillende parkeermotieven. Hiermee vervalt de 'regel' dat iedere voorziening en functie in de eigen parkeerbehoefte op de eigen locatie voorziet.
- Flexibiliteit en toekomstgerichtheid (de parkeeroplossing kan meebewegen met veranderende parkeerbehoeften in de toekomst en koppelkansen met duurzame vormen van vervoer moeten mogelijk zijn). Zeker als het nieuw te bouwen parkeergarages betreft vormt het kunnen transformeren van (gedeelten van) het gebouw een aandachtspunt in het ontwerp.

- Er zijn heldere en transparante afspraken over de exploitatie, ook voor de lange termijn. Daarbij spelen het zichtbaar bijdragen aan de haalbaarheid van een hoge kwaliteit van de omgeving en de vastgoedontwikkeling een rol.

Discussie

- In welke mate herkent u de geschetste ontwikkelingen als het gaat om transformatie van gebieden, de locaties van woningbouwopgaven en de hogere eisen voor de kwaliteit van buitenruimten?
- In welke mate moet het parkeren dat een functie genereert ook op het betreffende perceel / plangebied worden georganiseerd?
- Wie zouden de kosten kunnen dragen voor het realiseren en exploiteren van een parkeervoorziening?
- Welke rol ziet u voor de gemeente als het gaat om
 - beleidsontwikkeling
 - de realisatie van (gebouwde) parkeervoorzieningen
 - de exploitatie van (gebouwde) parkeervoorzieningen
 - de inzet van reguleringsinstrumenten zoals ontheffingen, vergunningen, betaald parkeren, enzovoort
- In hoeverre ziet u clusterparkeren (gezamenlijk realiseren en exploiteren van parkeervoorzieningen) als oplossing van de parkeeropgaven?

Consequenties

De uitkomsten van de discussie vormen de basis voor de verdere ontwikkeling van de parkeerstrategie.

Communicatie

De concept parkeerstrategie die ontwikkeld gaat worden, wordt besproken met belangrijke betrokken partijen zoals woningcorporaties, eigenaren van grote complexen, ondernemersverenigingen, eigenaren van de huidige parkeervoorzieningen, ontwikkelaars.

Vervolg

Het gesprek met de raad op 9 juni vormt een belangrijke basis voor het verder ontwikkelen van de parkeerstrategie. Deze zal eind 2020, begin 2021 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Bijlage(n)

Bijlage Bij2009386: parkeerdruk straatparkeren Stadshart

Bijlage Bij2009474: bezetting parkeergarages

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,
de secretaris, de burgemeester,

A.S. Meijer

A.B. Blase