



**Heerhugowaard**  
Stad van kansen

# Beleidsnota Parkeren in Woonwijken



# Parkeerbeleid in woonwijken

---

Deze nota is in opdracht van gemeente Heerhugowaard opgesteld door:



ADVISEURS VOOR WONING EN LEEFOMGEVING

projectnummer	70930-A
opdrachtgever	Gemeente Heerhugowaard
contactpersoon	Fred Wildenburg / Jan-Albert de Leur
projectleiding	Peter Veenbrink
projectadvisering	Ineke Spapé

## Inhoudsopgave

<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding	3
1.2 Belangrijk vertrekpunt voor deze nota	3
1.3 Waar geeft deze nota antwoord op?	5
1.4 Leeswijzer	5
<b>Hoofdstuk 2 Visie en uitgangspunten</b>	<b>6</b>
2.1 Faciliteren en de juiste balans	6
2.2 Extreme scenario's in parkeerbeleid	6
2.3 Uitgangspunten	7
2.4 Transparante aanpak	7
<b>Hoofdstuk 3 Parkeerbeleid bestaande woonwijken</b>	<b>8</b>
3.1 Faciliteren: dus niet vraagvolgend	8
3.2 Vast proces: de parkeerdruktoets	8
3.3 Toepassing parkeerdruktoets: alleen bij behoefte	8
3.4 Realisatie extra parkeerplaatsen	8
3.5 Kwaliteit autoparkeren is meer dan aantal plaatsen	9
3.6 Handhaving	9
Bijlage 1: Parkeerdruk- en maatregeltoets	10
<b>Tot slot</b>	<b>13</b>

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In het collegeprogramma 2014-2018 wordt het parkeren in de wijken als aandachtspunt benoemd. Vaak is er op wijkniveau gezien geen probleem met de bezettingsgraad, maar zijn er wel straten of deelbuurten met een (te) hoge parkeerdruk.

De parkeerproblemen in de woongebieden van Heerhugowaard zijn onder meer het gevolg van het toegenomen autobezit, bedrijfsauto's die mee naar huis genomen worden, verjonging van sommige wijken waardoor er meer tweeverdieners zijn gekomen die vaak ook twee auto's hebben, maar hebben deels ook te maken met opgroeiende thuiswonende kinderen die een eigen auto gaan rijden.

Maar parkeerklachten hebben deels ook te maken met zaken als beleving, de auto graag dichtbij de eigen woning willen parkeren, het 'claimen' van een bepaalde parkeerplaats en (gevoelens van) onveiligheid en auto-inbraken die op sommige locaties, waar bijvoorbeeld minder sociale controle is, meer kunnen voorkomen. Daarnaast worden parkeerplaatsen op eigen erf niet altijd gebruikt, waardoor de druk op de openbare parkeerplaatsen stijgt.

### 1.2 Belangrijk vertrekpunt voor deze nota

De oorzaken van de parkeerproblemen lopen daarmee nogal uiteen en dat geldt daarmee ook voor de mogelijke oplossingen. In de aanpak van parkeeroverlast wil de gemeente daarom niet langer met "harde" normen werken maar juist inzetten op maatwerk en overtuigingskracht in de dialoog met de inwoners.

Daarom is dit beleidsstuk opgesteld dat zich richt op het parkeren in bestaande woonwijken. Het gaat dan niet om nieuwbouw of binnenstedelijke ontwikkellocaties want daarvoor maakt de gemeente gebruik van de kencijfers van het CROW of de voor een gebied vastgestelde parkeernormen of -strategie.

Het gaat ook niet over parkeeroverlast als gevolg van (de olievlekwerking) rondom een betaald parkeren-locatie, maar in dit geval specifiek om parkeeroverlast in woonbuurten die vaak langzaam in de loop der jaren ontstaan is en waarbij veelal gevraagd wordt om extra parkeerplaatsen te realiseren. De gemeente wil op die locaties niet zondermeer (meer) over gaan tot de realisatie van extra parkeerplaatsen en heeft daartoe dit beleidsstuk opgesteld.

In het kader staat een korte beschrijving van de parkeersituatie anno 2015.

### Periodiek parkeeronderzoek

Sinds 2006 wordt de nachtelijke parkeerbezetting van de parkeervoorzieningen in de woonwijken periodiek op dinsdagen en donderdagen tussen 23:00 en 05:00 uur gemeten. Dit gebeurt in een doorlooptijd van telkens drie jaar, waarbij elk jaar ca. 1/3 van de gemeente wordt onderzocht. De gemeente beschikt hiermee over recente nachtelijke parkeerdrukgegevens van al haar woonwijken. Het periodieke onderzoek maakt enerzijds inzichtelijk hoe de parkeerdruk zich in de jaren ontwikkeld en anderzijds maakt het onderzoek het mogelijk om parkeerklachten te beoordelen op basis van deze meetgegevens.

### Parkeerdruk wijken

Voor alle wijken is de bezetting van de parkeervoorzieningen uitgedrukt in een parkeerdrukcijfer. Daarbij wordt aangegeven hoeveel procent van de beschikbare capaciteit 's nachts bezet was tijdens de parkeeronderzoeken. Hierbij is een percentage voor alleen de openbare parkeerplaatsen gegeven en een percentage waarbij naast de openbare parkeerplaatsen ook de parkeerplaatsen op eigen terrein (die waarneembaar zijn vanaf de openbare weg) zijn meegenomen binnen de beschikbare parkeercapaciteit (zie overzicht).

In het overzicht valt te zien dat er drie wijken zijn met een parkeerdruk van 80% of meer. Hierbij wordt opgemerkt dat deze wijkcijfers informatie geven over de parkeerdruk in de totale wijk en verder niets zeggen over de parkeerdruk in een specifieke straat of buurt. Op basis van de beschikbare periodieke parkeeronderzoeken is het, zodra daar aanleiding voor is, wel mogelijk om hier verder op in te zoomen.

### Hoeveelheid voertuigen maar ook hoeveelheid parkeerplaatsen flink gegroeid

In de afgelopen jaren is er een toename van het aantal auto's in de openbare ruimte te zien. Van ruim 12.000 motorvoertuigen (mvt) voor 2009 tot ruim 15.000 in de periode 2012 t/m 2014. Hier staat ook een toename van het aantal openbare parkeerplaatsen tegenover: van bijna 17.500 tot bijna 21.000. Deze nieuwe vakken zijn met name gerealiseerd in de nieuwbouwwijken en bij herinrichtingen.

In 2009 was er per auto ca. 1,46 parkeerplaats in Heerhugowaard aanwezig.

In 2014 was er per auto ca. 1,40 parkeerplaats aanwezig.

### Parkeerknelpunten

In (vrijwel) alle woonwijken zijn in de nachtelijke uren, waarop de meeste bewoners thuis zijn, locaties waar sprake is van parkeeroverlast als gevolg van een hoge parkeerdruk. Maar op een aantal locaties zijn ook overdag problemen. Dit heeft doorgaans te maken met winkels met een grote aantrekkingskracht zoals supermarkten, maar soms ook met de aanwezigheid van kantoren en bedrijfspanden, scholen of gezondheidscentra. Dit zijn locaties waar in de regel veel mensen naar toe gaan voor een langere of kortere periode en iedere locatie kent daarmee zijn eigen probleem.

In het gebied rondom het stadshart wordt (vrijwel) jaarlijks overdag gemonitord en zijn recente parkeertellingen aanwezig. In de andere woongebieden zijn geen parkeertellingen voor handen die informatie geven over de parkeersituatie overdag. Daar moet in voorkomend geval een gericht parkeeronderzoek plaatsvinden om de parkeerdruk overdag te bepalen.

wijken	parkeerdruk	
	openbaar	incl. P-privé
Recreatiewijk	41%	59%
Buitterhuizen II	51%	50%
Heemradenwijk	58%	57%
Huygenhoek II	65%	70%
Stationsplein	66%	64%
Schrijverswijk	70%	66%
de Noord	70%	62%
Buitterhuizen I	70%	68%
Bomenwijk	71%	70%
Rivierenwijk	71%	69%
Zuidwijk II	72%	73%
Molenwijk	73%	70%
Zuidwijk I	76%	78%
Schilderswijk I	77%	75%
Edelstenenwijk	78%	76%
Oostertocht	79%	79%
Huygenhoek I	80%	79%
Stad v/d zon	82%	78%
Schilderswijk II	85%	82%

### 1.3 Waar geeft deze nota antwoord op?

In deze nota staat centraal hoe omgegaan moet worden met parkeeroverlast in bestaande woonwijken. Daarbij zijn de volgende aspecten vastgelegd:

- Het te doorlopen proces zodra er een parkeerklacht is ontvangen (stappenplan).
- De daarbij te hanteren toetsingsgronden: wanneer is het wel/geen echt probleem.
- En indien er maatregelen getroffen moeten worden: welke maatregel wordt toegepast?

Als speciaal onderdeel van deze nota zijn voornoemde aspecten vastgelegd in een voor Heerhugowaard ontwikkeld stromenschema, getiteld: "Parkeerdruk- en maatregeltoets woonwijken Heerhugowaard".

Deze is als bijlage toegevoegd.

### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de visie en de uitgangspunten, waarna in hoofdstuk 3 het beleid voor parkeren in bestaande woongebieden behandeld wordt.

## Hoofdstuk 2 Visie en uitgangspunten

### 2.1 Faciliteren en de juiste balans

Landelijk geldt dat automobilititeit bij onze samenleving hoort en dus mag. Maar het is wel wenselijk om de verkeersdeelnemer te verleiden om ook gebruik te maken van andere vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer (kortweg: OV) om de bereikbaarheid en leefbaarheid te bevorderen. Dat is de kern van faciliterend parkeerbeleid. Ook de gemeente Heerhugowaard zet in op een faciliterend parkeerbeleid voor haar woonwijken.

Faciliterend parkeerbeleid betekent nadrukkelijk niet dat er vraagvolgend moet worden opgetreden en volledig voldaan moet worden aan de autoparkeerbehoefte. Bij het faciliteren moet ook gekeken worden of de parkeerdruk verlaagd kan worden door de aantrekkelijkheid van fiets en OV te vergroten.

In het kader van het gemeentelijke duurzame mobiliteitsbeleid wordt ingezet op milieuvriendelijke vervoerswijzen, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Automobilititeit mag, maar binnen grenzen van schaarste aan ruimte, milieu, veiligheid en geld. Er moeten keuzes gemaakt worden, waarbij het belang van een betere bereikbaarheid en het economisch functioneren afgewogen wordt tegen het belang van leefbaarheid. Ook de inwoner moet keuzes maken.

Om een zo'n optimaal mogelijk resultaat te bereiken zal het parkeerbeleid maatregelen zoeken binnen:

- Infrastructuur;
- Ruimtelijke ordening en inrichting;
- Gedrag, mobiliteit en handhaving;
- Educatie, communicatie en voorlichting.

Parkeren en het oplossen van parkeerproblemen is maatwerk. Er bestaat daarom geen standaard oplossing die in elke buurt kan worden toegepast. Het parkeerbeleid stelt daarom dat er per parkeerprobleem nadrukkelijk naar de juiste balans gekeken moet worden.

### 2.2 Extreme scenario's in parkeerbeleid

De twee meest extreme scenario's voor de aanpak van parkeerproblemen in woonbuurten zijn:

#### 1. Veel nieuwe parkeerplaatsen aanleggen met alle kosten van dien.

Ter toelichting: een openbare parkeergelegenheid op straat kost al gauw € 5.000,- en in een gebouw € 15.000,- tot € 30.000,-. De realisatie van veel parkeerplaatsen levert tevens een spanningsveld op met het gebruik van de openbare ruimte voor groen, spelen en leefbaarheid.

#### 2. Grootschalige inzet van parkeerregulering in de openbare ruimte om het gebruik beter te regelen.

Parkeerregulering, de uitgifte van parkeervergunningen en bijbehorende handhaving kennen echter ook hoge kosten die aan de inwoners en bedrijven in rekening moeten worden gebracht of door de gemeente zelf betaald dienen te worden.

Beide scenario's zijn vanuit kosten oogpunt niet gewenst. Daarom is het belangrijk goede uitgangspunten te hanteren.

### 2.3 Uitgangspunten

Bij het parkeerbeleid ten aanzien van bestaande woonbuurten in Heerhugowaard worden de volgende uitgangspunten in acht genomen:

1. **Kosteneffectiviteit:** De gemeentelijke middelen zijn beperkt. Dus het beleid en de daarbij behorende instrumenten moeten parkeren in aanleg en in beheer op een efficiënte wijze mogelijk maken. Daarbij gaat het niet alleen om fysieke beheerkosten, maar ook om de kosten van handhaving.
2. **Leefbaarheid:** vooral het parkeergedrag en parkeeroverlast hebben invloed op de leefbaarheid. Maar leefbaarheid in woonbuurten vertoont ook relaties met de navolgende aspecten en het parkeerbeleid dient hier ook rekening mee te houden:
  - a **Bereikbaarheid:** in woonbuurten wordt gestreefd om de bewoners binnen een acceptabele loopafstand van de woning te laten parkeren.
  - b **Ecologische duurzaamheid:** gestreefd wordt naar een milieuvriendelijke mobiliteit, zoals het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets.
  - c **Economische duurzaamheid:** de parkeersituatie moet voorzien in de behoefte van winkels en bedrijven om hun klanten te ontvangen. Dit speelt minder in 'echte woonbuurten', maar ook in woonbuurten kunnen winkels en bedrijven gevestigd zijn.
  - d **Ruimtelijke duurzaamheid:** Er moet ook duurzaam omgegaan worden met het ruimtegebruik: de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting mag niet uit het oog verloren worden bij het oplossen van een te hoge parkeerdruk.
3. **Positieve aanpak:** De gemeente streeft naar beperking van gemeentelijke regels en de bijbehorende handhaving. De parkeerders in woonbuurten moeten daarom vooral via communicatie en voorlichting 'verleid / gestimuleerd' worden tot het gewenste gedrag. Maar hoewel de positieve aanpak in eerste

instantie gevolgd zal worden, kan handhaving als eindstuk niet ontbreken.

### 2.4 Transparante aanpak

Het volgende hoofdstuk bevat de hoofdlijnen van het parkeerbeleid, gebaseerd op de uitgangspunten kosteneffectiviteit, leefbaarheid en een positieve aanpak.

Belangrijk uitgangspunt is dat het beleid, maar ook de implementatie daarvan toetsbaar, transparant, praktisch uitvoerbaar en goed uitlegbaar is. Daartoe wordt binnen het parkeerbeleid gewerkt met een transparante en goed uit te leggen parkeerdruktoets om te bepalen of er sprake is van een parkeerprobleem in een woonbuurt en een bijbehorende maatregeltoets om te bepalen welk type aanpak/maatregel toegepast moet worden om het geconstateerde knelpunt op te lossen.



## Hoofdstuk 3 Parkeerbeleid bestaande woonwijken

### 3.1 Faciliteren: dus niet vraagvolgend

De auto een goede plek bieden en tegelijkertijd ook voldoende parkeerplekken bieden, maakt een woonwijk zeker leefbaarder, aldus velen. Maar het risico van voldoende parkeerplekken willen realiseren om een wijk leefbaar te houden / te maken, is dat in plaats van faciliterend er toch volledig vraagvolgend geopereerd wordt. Er mag dus niet vergeten worden om de faciliterende beleidslijn vast te houden bij het zoeken naar oplossingen voor een parkeerprobleem in woonbuurten. Ook het concept van (elektrische) deelauto's kan daarbij overwogen worden. Daarbij gaat de voorkeur uit naar publieke deelautoconcepten waarbij particulieren hun eigen auto als deelauto aanbieden, omdat daarbij geen kostbare parkeerruimte verloren gaat aan een vaste standplaats.

Overigens zal in de praktijk blijken dat het lastig is om het autobezit in woonwijken op korte termijn terug te dringen door het stimuleren van deelautoconcepten en het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer. Het stimuleren van deze alternatieven wordt daarom vaak pas als één van de laatste maatregelmogelijkheden ingezet en is in veel gevallen ook aanvullend op een andere maatregel om de parkeerdruk te verlagen.

### 3.2 Vast proces: de parkeerdruktoets

Zeker in een bestaande situatie is de toevoeging van parkeerplaatsen vaak duur en daarmee strijdig met het uitgangspunt van kosteneffectiviteit. Daarnaast gaat uitbreiding van parkeerruimte vaak ten koste van het groen. Daarom wordt een werkwijze gevolgd die in eerste instantie gericht is op benutting van de aanwezige

parkeerruimte. Hierbij wordt gewerkt volgens een vast proces, zijnde 'de parkeerdruktoets'. Daarin wordt bepaald of de parkeersituatie echt een probleem is en of het treffen van maatregelen noodzakelijk is. Hierdoor worden alle parkeerdrukvraagstukken op uniforme wijze beoordeeld. Belangrijke basis voor de parkeerdruktoets zijn de eerder genoemde parkeerdrukonderzoeken, indien nodig met aanvullend parkeeronderzoek. De parkeerdruktoets is opgenomen in bijlage 1.

De parkeerdruktoets is conform de beleidsuitgangspunten gebaseerd op de volgende prioriteitstelling van mogelijke maatregelen:

1. optimale benutting van aanwezige parkeerruimte (communicatie);
2. realisatie van extra parkeervoorzieningen;
3. invoering van parkeerregulering.

### 3.3 Toepassing parkeerdruktoets: alleen bij behoefte

De parkeerdruktoets wordt pas toegepast op het moment dat er vanuit een woonwijk verzoeken daartoe komen. Indien er geen klachten ontvangen worden, zal de gemeente de parkeerdruktoets niet toepassen. De gemeente gaat dus niet op voorhand alle woonwijken onderwerpen aan de parkeerdruktoets, ook niet als uit parkeerdrukonderzoeken blijkt dat er sprake is van een hoge parkeerdruk.

### 3.4 Realisatie extra parkeerplaatsen

De realisatie van extra parkeervoorzieningen in woonbuurten kan niet los worden gezien van de kwaliteit van de woonomgeving. Vaak lopen de wensen daarover sterk uiteen. Daarom worden extra parkeerplaatsen in principe alleen gerealiseerd in combinatie met een integrale herinrichting van een straat of buurt.

### 3.5 Kwaliteit autoparkeren is meer dan aantal plaatsen

Bij autoparkeren gaat het niet alleen om het aantal parkeerplaatsen, de vindbaarheid en bereikbaarheid daarvan en of er parkeerregulering moet worden toegepast. Oók de looproutes van de parkeervoorzieningen naar de bestemming en de maatvoering en aantrekkelijkheid (van de inrichting) van parkeervoorzieningen moet bij het stimuleren van het gebruik en de realisatie van parkeervoorzieningen altijd in ogenschouw genomen worden. Het kan zijn dat op één van deze vlakken aanvullende maatregelen moeten worden genomen.

Looproutes dienen zo direct mogelijk verbindingen te zijn die goed zijn ingericht, sociaal veilig zijn en weinig obstakels te bevatten.

Soms wordt (ook) geklaagd over de kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Hierbij valt te denken aan krappe maatvoering van de parkeerplaatsen afgezet tegen in de loop van jaren steeds groter geworden auto's, of aan het ontbreken van zicht of voldoende verlichting op een parkeerterrein. Bij herbestrating, bijvoorbeeld vanwege rioleringswerkzaamheden wordt de maatvoering aangepast en/of extra verlichting geplaatst conform de huidige CROW-maatstaven. Soms kan het snoeien van groen en/of extra politietoezicht ook een actiepoint vormen.

Ook bij de aanleg van volledig nieuwe parkeervoorzieningen wordt kwaliteit geboden door zorg te gedragen dat deze voldoen aan de CROW-maatvoeringen en inrichtingsprincipes.

### 3.6 Handhaving

Bij alle inzet op parkeeroplossingen die automobilisten verleiden tot het gewenste gedrag blijft handhaving **als sluitstuk** onmisbaar. Om ook dit onderdeel op een efficiënte wijze te benaderen moet vooral gewerkt worden met gerichte prikacties. Daarbij ligt het accent eerst op communicatie (voorlichten, mediation en waarschuwen) en pas daarna op thema- of gebiedsgerichte handhaving.

Net als in de huidige situatie wordt handhaving gericht op de gereguleerde parkeerzone en daarbuiten thema- en gebiedsgericht gebaseerd op het klachtenbeeld en de overlastmeldingen. Er moet dan sprake zijn van overlast voor de hulpdiensten of parkeerhinder die zich al een langere periode voordoet. Streven hierbij is de parkeeroverlast in eerste instantie met de betrokkenen te bespreken alvorens tot handhaving over te gaan.

Handhaving geschiedt (vooral) door de inzet van de beschikbare BOA's die zich inzetten voor het bestrijden en voorkomen van overlast en vergroten van de veiligheid. Het handhaven op fout parkeren is daar een (beperkt) onderdeel van.

### Bijlage 1: Parkeerdruk- en maatregeltoets

De standaard werkwijze om alle parkeerdrukvragestukken op uniforme wijze te kunnen beoordelen bestaat uit de volgende stappen:

1. Check of er voor het te beoordelen vraagstuk recente en relevante telgegevens beschikbaar zijn.
2. Indien recente, dan wel relevante, telgegevens ontbreken: parkeerdrukonderzoek van zowel de openbare parkeervoorzieningen als de parkeervoorzieningen op eigen terrein uitvoeren op een maatgevend moment.
3. Check of de openbare parkeerdruk binnen de acceptabele loopafstand boven de kritieke 90%-bezettingsgrens\* ligt. Conform landelijke richtlijnen van het CROW (publicatie 182) moeten er boven de 90%\* maatregelen getroffen worden.

#### **Belangrijke kanttekening**

\* 90% in een gedeelte van een woonbuurt is acceptabel, maar daarbij geldt wel dat nog gekeken moet worden naar de ruimtelijke opzet van de betreffende wijk: een parkeerdruk van 90% in een wijk die ruim van opzet is en groen is, is acceptabel maar 90% in een krap opgezette (vaak oudere) wijk en/of met maar een beperkte hoeveelheid groen is vanuit oogpunt van leefbaarheid en de kwaliteit van openbare ruimte niet gewenst. Voor dergelijke wijken moet een kritieke bezettingsgrens van 80% gehanteerd worden.

4. Als de parkeerdruk onder de kritieke grens ligt dan hierover communiceren, eventueel een afspraak maken over bijvoorbeeld

jaarlijkse monitoring van de parkeerdruk als deze naar de kritieke grens neigt te gaan, maar voorts geen maatregelen treffen.

5. Als de openbare parkeerdruk boven de kritieke grens ligt dan moet er bepaald worden welke maatregel(en) getroffen moet(en) worden. Daarbij wordt voor het bepalen van de te treffen maatregel onderscheid gemaakt naar parkeerproblemen tijdens de nacht en parkeerproblemen overdag:
  - Voor de nachtelijke parkeerdrukproblemen wordt maatregelenvolgorde a t/m e aangehouden.
  - Bij een parkeerdrukprobleem overdag moet eerst gecheckt worden of dit komt door autoverkeer dat niet aan bewoners toebehoort. In dat geval is maatregel f namelijk van toepassing (zie laatste bladzijde).
  - Wordt het parkeerdrukprobleem overdag niet veroorzaakt door derden en betreft het hier sec een parkeerprobleem dat door de auto's van bewoners veroorzaakt wordt, dan wordt evenals voor de nachtelijke problemen maatregelenvolgorde a t/m e aangehouden.
- a. Stimuleren dat de parkeercapaciteit op eigen terrein en de beschikbare openbare parkeercapaciteit binnen de acceptabele loopafstand (150 meter dit komt overeen met ca. 2 minuten), beter benut gaat worden. Hierbij mag het uitvoeren van een kwaliteitstoets niet ontbreken.

### Kwaliteitstoets

- Oók de looproutes van de parkeervoorzieningen naar de bestemming en de maatvoering en aantrekkelijkheid (van de inrichting) van parkeervoorzieningen moet bij het stimuleren van het gebruik en de realisatie van parkeervoorzieningen altijd in ogenschouw genomen worden. Het kan zijn dat op één van deze vlakken aanvullende maatregelen moeten worden genomen.
- Looproutes dienen zo direct mogelijke verbindingen te zijn die goed zijn ingericht, sociaal veilig zijn en weinig obstakels te bevatten.
- Soms wordt (ook) geklaagd over de kwaliteit van de parkeervoorzieningen. Hierbij valt te denken aan krappe maatvoering van de parkeerplaatsen afgezet tegen in de loop van jaren steeds groter geworden auto's of aan het ontbreken van zicht of voldoende verlichting op een parkeerterrein. Een deel van deze knelpunten kan bij herbestrating, bijvoorbeeld vanwege rioleringswerkzaamheden, worden aangepast conform de huidige CROW-maatstaven. Soms kan het snoeien van groen en/of extra politietoezicht ook een actiepoint vormen.
- Bij de kwaliteitstoets moet ook niet vergeten worden om naar de functionaliteit van de ongebruikte parkeerplaatsen op eigen terrein te kijken. Soms zijn er ontwerpfouten gemaakt waardoor het logisch is dat deze plaatsen niet of nauwelijks gebruikt worden door de bewoners (bijvoorbeeld omdat ze anders hun berging niet meer in of uit kunnen met de fiets).

- Indien maatregel a. niet of onvoldoende mogelijk is dan inzetten op het creëren van dubbelgebruik van bestaande parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand (dit is het door uiteenlopende partijen laten gebruiken van dezelfde parkeervoorzieningen waarbij de ene partij er bijvoorbeeld overdag parkeert en de andere partij er 's avonds en 's nachts gebruik van maakt). Dit kan als er bijvoorbeeld bedrijven, voorzieningen die overdag bezoekers aantrekken of een sporthal in de buurt zijn.
- Parkeerdruk verlagen door stimuleren en mogelijk verbeteren van vervoersalternatieven zoals de fiets, het openbaar vervoer en de inzet van een deelauto, verbetering van ketenvoorzieningen (stallingen op overstappunten) en het verbeteren van de fiets- en OV-verbindingen naar bepaalde bestemming. Deze maatregelen maken vaak onderdeel uit van een groter en langer lopend ander mobiliteits- of herinrichtingsproject. Maar ook bijvoorbeeld van het mobiliteitsmanagement vanuit (lokale) bedrijven.

**Mobiliteitsmanagement** is een aanpak van het bedrijfsleven gericht op het beperken van reizen door thuis werken en /of het maken van een reis op een slimme manier bijvoorbeeld door een combinatie van auto en OV of OV en de (OV-) fiets. Het biedt alle betrokken partijen voordeel: bedrijven kunnen besparen op kosten van mobiliteit, werknemers kunnen werk & privé beter afstemmen en bijvoorbeeld de tweede auto verruilen voor het geboden vervoersalternatief (denk aan de E-bike of een OV-abonnement).

In principe wordt deze maatregel alleen toegepast als er een lopend of binnen afzienbare tijd te starten initiatief is waarbij

aangehaakt kan worden om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren / te vergroten.

Bij het toepassen van faciliterende maatregelen zoals onder maatregel c beschreven, moet overwogen worden of dit een maatregel is die voldoende oplossing biedt om de parkeerdruk te verlagen, of dat deze maatregel gezien moet worden als een maatregel waar nog aanvullende parkeermaatregelen bij getroffen moeten worden. In het laatste geval moet doorgedaan worden met maatregel d.

- d. Indien voorgaande maatregelen niet of onvoldoende mogelijk zijn of als maatregel c als aanvullende maatregel wordt opgevat (zie toelichting hierboven) dan is de volgende optie het uitbreiden van de parkeercapaciteit. Dit geschiedt in beginsel alleen als dit mee kan liften met groot onderhoud (bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden).

Als het oplossen van de te hoge parkeerdruk te veel afbreuk doet aan de kwaliteit /leefbaarheid van de openbare ruimte of niet ruimtelijk inpasbaar is, dan zal in principe niet overgegaan worden tot de aanleg van extra parkeerplaatsen.

- e. Indien maatregel d. niet mogelijk of ongewenst is dan wordt, als laatste optie, de invoering of uitbreiding van parkeerregulering overwogen.

**Kanttekening:**

De gemeente is voornamelijk van mening dat parkeerregulering alleen in het centrumgebied moet worden toegepast en dus in principe ook geen voorstander van invoering van parkeerregulering in een woonwijk. Indien echter blijkt dat derden (niet zijnde bewoners en/of bezoekers van de bewoners) de parkeeroverlast veroorzaken dan wel bewoners die beschikken over parkeergelegenheid op eigen erf maar daar geen gebruik van maken, dan kan invoering van vergunningparkeren (waarbij de bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein voor de eerste auto geen vergunning krijgen) uitkomst bieden. Maar ook hierbij geldt dat de gemeente dit probleem eerst in de buurt bespreekbaar zal maken in de hoop dat dit er toe leidt dat de parkeerplaatsen op eigen terrein beter benut gaan worden en de parkeerdruk in de desbetreffende straat/straten af zal nemen. Dit valt onder punt a.

- f. Bij een te hoge parkeerdruk overdag dat door derden veroorzaakt wordt, moet bekeken worden door wie dit veroorzaakt wordt.

- l. **Oorzaak schoolverkeer:**

Dit is veelal een kortstondig probleem dat veroorzaakt wordt door het haal- en brengverkeer. In een dergelijk geval legt de gemeente contact met de school om de problematiek te bespreken en zal het op te lossen probleem meegenomen worden binnen een speciale scholenaanpak dat onderdeel uitmaakt van het Octopusplan en waar de gemeente op diverse scholen al goede resultaten mee bereikt heeft.

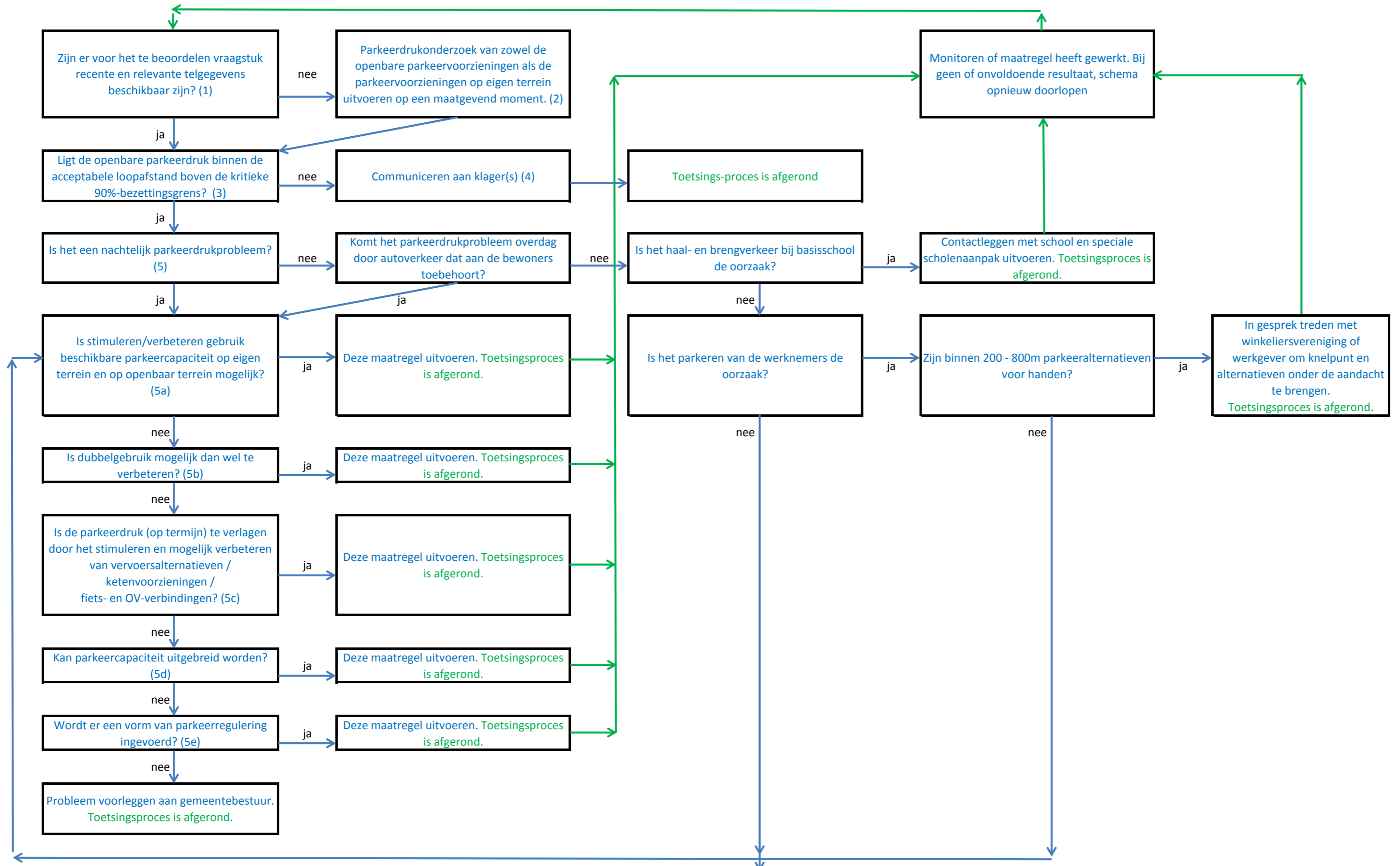
- II. Oorzaak bezoekers/werknemers winkels en gezondheidscentra:  
 In dat geval is het belangrijk om eerst vast te stellen of het overlast is van bezoekers of juist van de werknemers.
- In het geval van werknemers zal de gemeente (eventueel samen met een bewonersvertegenwoordiger) in gesprek treden met de winkeliersvereniging, het gezondheidscentrum of school om het knelpunt onder hun aandacht te brengen en de werknemers te stimuleren hun auto elders te parkeren. Uiteraard dienen hier dan binnen een loopafstand van 200 tot 800m parkeeralternatieven voor beschikbaar te zijn (dit is de CROW-richtlijn conform publicatie 317). Als deze alternatieven niet voor handen zijn, of uitvoering van deze maatregel onvoldoende effect heeft, wordt maatregelvolgorde a t/m e doorlopen.
  - Indien het overlast is als gevolg van bezoek, dan wordt maatregelvolgorde a t/m e direct aangehouden.
- III. Oorzaak werknemers overige bedrijven:  
 In dat geval zal de gemeente (eventueel samen met een bewonersvertegenwoordiger) in gesprek treden met de werkgever om het knelpunt onder hun aandacht te brengen en de werknemers te stimuleren hun auto elders te parkeren. Uiteraard dienen hier dan binnen een loopafstand van 200 tot 800m parkeeralternatieven voor beschikbaar te zijn. Als deze alternatieven niet voor handen zijn, of uitvoering van deze maatregel onvoldoende effect heeft, wordt maatregelvolgorde a t/m e doorlopen.

### **Tot slot**

De meeste parkeerproblemen zullen opgelost kunnen worden met toepassing van de beschreven parkeerdruktoets. In het geval van een uniek parkeerprobleem dat afwijkt van de beschreven parkeerproblemen of in het geval het doorlopen van de parkeerdruktoets niet tot een uit te voeren maatregel leidt, is maatwerk en/of een bestuurlijk standpunt noodzakelijk. Indien het vraagstuk daarbij ambtelijk niet (direct) oplosbaar is, dient het vraagstuk ter beoordeling aan het gemeentebestuur voorgelegd te worden en moet een bestuurlijk standpunt ingenomen worden.

### Parkeerdruk- en maatregeltoets woonwijken Heerhugowaard

Bij dit stromenschema hoort de uitgebreidere beschrijving in bijlage 1 van de Nota parkeerbeleid woonwijken gemeente Heerhugowaard. De nummers in het stromenschema corresponderen met de nummers in bijlage 1.





Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard  
Telefoon: 14 072 | Internet: [www.heerhugowaard.nl](http://www.heerhugowaard.nl)