Startnotitie

Toekomstgericht parkeerbeleid, ook voor de korte termijn

Datum raadsvergadering: 9 februari 2021

Aanleiding en probleemstelling

In het collegeprogramma 2018-2022 staat dat het parkeerbeleid wordt geactualiseerd. Het gaat daarbij om een nieuwe parkeervisie voor de langere termijn én om concrete maatregelen om op korte termijn knelpunten aan te kunnen pakken. Zowel de huidige parkeervisie als de nota parkeernormen wordt vervangen.

Leeswijzer
Via een raadsinformatiebrief hebben we u op 15 juli jl. geïnformeerd over dit voornemen en het voorgenomen proces (kenmerk 310975). In deze startnotitie beschrijven wij de koers voor het parkeerbeleid, wij horen graag uw mening daarover. Ook leest u hier hoe wij bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrekken bij het parkeerbeleid.

Doelstelling

Parkeren en parkeerbeleid zijn geen doel op zich, maar een middel om andere ambities zoals verdichting, betere ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en grotere economische vitaliteit mogelijk te maken. Op hoofdlijnen dient het nieuwe parkeerbeleid te zorgen voor een goede afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.

Het nieuwe parkeerbeleid moet hierover duidelijkheid geven en in de loop der tijd kunnen meegroeien in samenhang met de verwachte ruimtelijke groei van Houten, de groei van de mobiliteit die daarbij plaatsvindt en de ontwikkeling van fiets, openbaar vervoer en nieuwe mobiliteitsconcepten.

Daarnaast zijn parkeermaatregelen niet op elke locatie in Houten even effectief. Per gebied kunnen maatregelen anders zijn, of de manier waarop ze worden ingezet. Nu al zijn parkeernormen gedifferentieerd naar locatie (centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). In de toekomst is een grotere differentiatie mogelijk. Dit is enerzijds afhankelijk van de ruimtelijke dichtheid en de druk op de openbare ruimte, anderzijds van het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid van verschillende delen van Houten en de kernen Schalkwijk, Tull en ’t Waal en ’t Goy.

Relevante beleidskaders

De **bereikbaarheidsvisie (2011)** geeft aan wat de gemeente Houten de komende jaren wil bereiken vanuit de ambities en doelstellingen per beleidsterrein. Zo willen we onder andere dat de autoafhankelijkheid van werknemers en bewoners afneemt, het gebruik van de fiets verder wordt gestimuleerd en de concurrentiepositie van het Regionaal OV verbetert.

Het Eiland van Schalkwijk wordt gezien als proeftuin voor duurzame mobiliteit. Met de **Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk (2017-2027)** wordt ingezet op het versterken van het fietsgebruik, meer en beter openbaar vervoer en overstapmogelijkheden van auto op duurzamere vormen van vervoer aan de randen van het gebied. Op een groot deel van het Eiland streven we naar rust en ruimte door doorgaand autoverkeer te weren. In de Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk (2017-2027) zijn naast de visie ook projecten opgenomen om de visie te realiseren.

In **Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living (2017)** is de ruimtelijk-economische koers voor de regio Utrecht vastgelegd. Hierin staat onder meer dat de regio voorrang wil geven aan duurzame mobiliteit, wat betekent dat de fiets het belangrijkste transportmiddel is. Ook OV krijgt voorrang op de

auto om de bereikbaarheid te waarborgen, al blijft de auto in gebieden waar weinig mensen wonen een belangrijke rol spelen.

De **Regionale Fietsvisie 2.0 U10 (2018)** stelt als doel dat in 2030 60% van de mensen die wonen of werken in het U10-gebied voor het woon-werkverkeer per fiets, OV, of combinatie daarvan reist. Om het fietsgebruik te stimuleren, worden harde maatregelen (snelfietsroutes, meer stallingen) en zachte maatregelen (gedragsbeïnvloeding) genomen.

De provincie Utrecht heeft in het **Mobiliteitsprogramma 2019-2023** haar Mobiliteitsvisie uitgewerkt. Doel van het Mobiliteitsplan is een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Het programma moet nog verder worden uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's en van daaruit vertaald naar projecten. Belangrijk hierin is de bereikbaarheid met diverse vervoermiddelen, waarbij fietsparkeren op alle knooppunten in voldoende mate aanwezig moet zijn, inclusief verhuur van deelfietsen.

Relatie met andere projecten

Parkeerbeleid gaat over bestaand én nieuw Houten. Daarmee bestaat een sterke verwevenheid met de concept **Ruimtelijke Koers**, die onder andere inzet op verdichting binnen bestaand Houten. In de Ruimtelijke Koers wordt voorgesorteerd op de introductie van meer deelauto's, parkeren op afstand, meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen en parkeerregulering in het centrum en de Molenzoom. Het parkeerbeleid moet de randvoorwaarden scheppen waarbinnen deze verdichtingsopgave mogelijk is.

Ook in de concept **Herijking visie Oude Dorp** zijn ambities ten aanzien van parkeren opgenomen. Belangrijkste wijziging ten opzichte van de eerdere visie is dat voor het parkeren wordt gewerkt met een parkeerbalans die bij de diverse ruimtelijke transformaties in evenwicht moet blijven. Streven daarbij is om het parkeren te concentreren met een openbaar toegankelijke uitstraling..

Tenslotte wordt gewerkt aan de **regionale parkeerstrategie 2030**, (U10, vanuit het programma U-Ned). Om de toenemende mobiliteit op te vangen, werken de gezamenlijke overheden toe naar een meer samenhangend, robuust en multimodaal mobiliteitssysteem. Een regionaal afgestemd pakket aan slimme maatregelen op het gebied van parkeren hoort hierbij.

Resultaat

We werken aan geactualiseerd parkeerbeleid, waarmee de gemeenteraad de visie voor de langere termijn vastlegt. Die parkeervisie vormt het kader om vervolgens als college te kunnen werken aan concrete maatregelen om op korte termijn knelpunten aan te pakken. Ook bevat de parkeervisie een soort gereedschapskist: raad en college kunnen de beschikbare set aan parkeermaatregelen gebruiken op basis van de voorwaarden in de parkeervisie. Eén van de uitwerkingen is de actualisatie van de nota parkeernormen, waarin we onder meer de kaders voor alle ruimtelijke ontwikkelingen verankeren en daarmee ook de ambities van de concept Ruimtelijke Koers kunnen verwezenlijken. Hiermee kunnen per type gebied kaderstellende parkeermaatregelen aan ontwikkelaars worden meegegeven. In de parkeervisie zullen de belangrijkste spelregels zijn verankerd.
Kaders voor alle ruimtelijke ontwikkelingen verankeren en daarmee ook de ambities van de RK kunnen verwezenlijken.

Trends

Hoe de parkeersituatie in Houten er in 2040 uitziet? Eén ding is zeker, het zal anders zijn dan nu. Er zijn verschillende trends die invloed gaan hebben op de parkeersituatie in Houten waar met het nieuwe beleid op kan worden ingespeeld:

- Toenemende digitalisering zal parkeren eenvoudiger en klantvriendelijker maken. Dit kan enerzijds tot een toenemend autogebruik leiden, anderzijds ook tot een betere benutting van het parkeerareaal.
- Toenemende digitalisering zal autogebruik en autobezit minder noodzakelijk maken. De ontwikkeling die deelmobiliteit doormaakt, maakt het steeds aantrekkelijker om geen eigen auto te bezitten. Mobility-as-a-Service (MaaS), waarbij het vooral gaat om het op een slimmere manier organiseren van mobiliteit, zal dit versterken: het gaat er niet meer om hoe je altijd reist, maar dat je kan reizen op de manier die op dat moment het beste bij jou past.

- Het lange termijn effect van Corona, en daarmee het effect op autobezit en autogebruik, is onzeker. Op dit moment werken mensen meer thuis en wordt er minder met het OV gereisd. Onzeker is of dit zo blijft, en of mensen hun autobezit en autogebruik daarop aanpassen.
- De toenemende elektrificatie van vervoer heeft geen impact op autobezit, het is een substitutie-effect.
- Door de aandacht voor duurzame mobiliteit komt de auto in een ander daglicht te staan. Lopen, fietsen, deelmobiliteit, elektrisch rijden en openbaar vervoer dragen bij aan een gezonde toekomst. Bijkomend voordeel is dat lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit ook ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn.
- Er wordt nog geen effect van zelfrijdende auto's verwacht. Het is niet de verwachting dat voor 2040 auto's echt zelfstandig, dus zonder bestuurder, in stedelijk gebied mogen rondrijden. Daarmee is dit (nog) geen trend waar we in het parkeerbeleid rekening mee moeten houden.

Het gemiddelde autobezit per huishouden en per persoon laat landelijk de afgelopen tien jaar een zeer lichte en gestage groei zien. Binnen de provincie Utrecht is dit beeld hetzelfde. Het autobezit in Houten is minder snel gegroeid dan in Nederland. De bovenstaande geschetste ontwikkelingen hebben of geen rol of een verlagend effect op het autobezit en autogebruik. Of het autobezit en -autogebruik daadwerkelijk gaan dalen, is lastig te voorspellen. Dat zal ook afhangen van de koers die Houten met het nieuwe parkeerbeleid inzet en de koers die in de regio wordt gevolgd. Zo is het effect van het sturende parkeerbeleid dat de gemeente Utrecht jaren geleden heeft ingezet, daar zichtbaar in een lager autogebruik en autobezit. Daarnaast heeft dit sturende beleid van de stad Utrecht uitstraling op de regio met parkeeroverlast in een aantal omliggende gemeenten. Deze uitstralingseffecten hebben mede geleid tot de wens voor een regionale parkeerstrategie.

Koers parkeerbeleid

Het coalitieakkoord vormt een belangrijk kader voor de koers die wij voor ogen hebben. Onderdeel van onze missie is immers een duurzaam en groen Houten en een Houten waar het goed toeven is en blijft voor Houtenaren, voor nieuwe inwoners en voor toekomstige generaties. In het coalitieakkoord hebben we ook onze ambitie ten aanzien mobiliteit opgenomen: we willen op zoek naar goede en schone vervoersalternatieven. Als fietsstad geven we prioriteit aan de fiets, en daarnaast stimuleren we ook andere vormen van schoon vervoer (lopen, OV en elektrisch rijden). De verschillende trends en ontwikkelingen maken het mogelijk dat de auto een minder belangrijke positie in het mobiliteitspatroon van de Houtenaren inneemt. Wij willen met het parkeerbeleid die kansen benutten, waarbij wij tevens erkennen dat autogebruik bij Houten hoort. De koers van het parkeerbeleid is daarmee '**faciliteren waar kan, waar mogelijk de druk op openbare ruimte beheersen**', **met inzet op duurzame vormen van mobiliteit**'.

Om die kansen te kunnen benutten, ontwikkelen we het parkeerbeleid als een gereedschapskist: het beleid maakt de mogelijkheden op parkeergebied inzichtelijk. Elk instrument heeft een gebruiksaanwijzing: hoe kan het ingezet worden en voor welke beoogde resultaten is het instrument inzetbaar. Ter illustratie: om een schilderij op te kunnen hangen (beoogd resultaat), zal er een gat in de muur moeten komen. Hiervoor kan een boormachine gebruikt worden waarmee je verzekerd bent van resultaat, maar ook van neveneffecten (een altijd zichtbaar resultaat, geen weg meer terug). Als het schilderij licht is, kun je ook kiezen voor een hamer en spijker, een minder ingrijpend instrument met mogelijk hetzelfde resultaat en minder neveneffecten.
Het parkeerbeleid, de gereedschapskist, vormt hiermee de basis om in de toekomst te kunnen beslissen over maatregelen, passend bij het resultaat dat op dat moment gewenst is. In het parkeerbeleid is dus niet uitgestippeld welke maatregelen moeten worden genomen.

Passend bij onze missie en visie zijn de volgende **principes** leidend bij het nemen van parkeermaatregelen:
1. alternatieven voor autogebruik stimuleren (zodat bewoners en bezoekers minder auto afhankelijk zijn);
2. duurzame wijzen van vervoer stimuleren (zoals autodelen en elektrisch vervoer stimuleren);
3. parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen en reguleren (het zo goed mogelijk verdelen van de openbare ruimte).

Deze principes gelden voor heel Houten, de mate waarin en onder welke voorwaarden is afhankelijk van de (ruimtelijke) kenmerken van een gebied. Dit werken we verder uit in het parkeerbeleid.

De leidende principes sluiten goed aan bij de constatering in de concept Ruimtelijke Koers dat de ruimte schaars is en dat er vaak geen ruimte is voor grote hoeveelheden parkeerplaatsen. In de rest van Houten speelt dit minder sterk. Vanuit de koers ‘faciliteren waar kan’ zal het derde leidende principe in de rest van Houten minder actief worden toegepast dan bij de verdichtingsgebieden. Daarbij speelt mee dat de alternatieven voor de auto in de rest van Houten, afgezien van de fiets, minder aantrekkelijk zijn en de trends de komende jaren nog geen grote invloed zullen hebben op het autobezit en autogebruik van deze Houtenaren. Keuzevrijheid blijven we belangrijk vinden. Op plekken waar de ruimte knelt, zullen we zeker kijken naar kansen om de auto een minder prominente rol te geven en houden we vast aan onze overtuiging dat we groen niet moeten inwisselen voor grijs.

Bij nieuwe ontwikkelingen benutten we de kansen actief om het mobiliteitspatroon van deze toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers te verduurzamen. Daarbij speelt mee dat een verhuizing vaak hét moment is om het mobiliteitsgedrag aan te passen en dat de Ruimtelijke Koers zich richt op doelgroepen met een over het algemeen lager autobezit en autogebruik dan waar we in Houten tot nu toe van uitgaan. Waar het kán, verlagen we daarom de parkeernorm. Dit is in belangrijke mate afhankelijk van het woonconcept en de mobiliteitsbehoefte van toekomstige bewoners. De mobiliteitsconcepten in het centrum en de Molenzoom kunnen vervolgens een vliegwiel zijn voor de rest van Houten. Deelmobiliteit zal zo in bestaand Houten langzaam zijn intrede doen.

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen het mobiliteitspatroon van de toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers verduurzamen brengt uitdagingen met zich mee. Het hanteren van een lagere autoparkeernorm betekent dat deze doelgroepen meer gebruik gaan maken van deelauto’s, het OV en de fiets en meer gaan lopen. Want hoewel wij ervan overtuigd zijn dat deze verandering past bij de beoogde doelgroep, bestaat er een risico dat de toekomstige bewoners een hoger autobezit hebben dan gedacht. Het gevolg is dat zij in de omgeving op zoek gaan naar een plek om hun auto te parkeren. Om de druk op de openbare ruimte in de omgeving van ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen beheersen, is het daarom noodzakelijk om daarvoor de noodzakelijke instrumenten beschikbaar te hebben.

Instrumenten binnen het parkeerbeleid

Geordend naar de principes beschikt het parkeerbeleid over de volgende instrumenten:

1. alternatieven voor autogebruik stimuleren
    a. ruimte geven aan deelmobiliteit (deelauto’s en deelfietsen)
    b. altijd ruim voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar hebben op de gewenste locaties: in kwantiteit en in kwaliteit (voor verschillende type (elektrische) fietsen)
2. duurzame wijzen van vervoer stimuleren
    a. faciliteiten die duurzame wijzen van vervoer mogelijk maken, zoals voldoende elektrische oplaadpunten realiseren (passend bij de behoefte), ook in gebieden waar de parkeerdruk hoog is
3. parkeerdruk in de openbare ruimte beheersen en reguleren
    a. bij ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren dat parkeren uit het zicht wordt ingepast
    b. met parkeerregulering de vraag naar parkeerplaatsen beïnvloeden
    c. geen grijs voor groen als uitgangspunt in gebieden met een hoge parkeerdruk.

De mate waarin een instrument wordt ingezet, is afhankelijk van de ruimtelijke kenmerken van en de parkeerdruk in een gebied. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het bijvoorbeeld eenvoudiger om het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen of de inzet op deelauto’s af te dwingen aan de hand van de parkeernormen. In bestaand Houten zullen de instrumenten vooral ingezet worden om duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren. In de parkeervisie werken wij de instrumenten gebiedsgericht uit.

Fietsparkeren
Houten is dé Fietsstad van Nederland, dat betekent dat het beleid ten aanzien van fietsparkeren is gericht op het stimuleren van fietsgebruik. Het nieuwe parkeerbeleid zal voorzien in extra mogelijke sturingsinstrumenten ten aanzien van fietsparkeren. Mogelijkheden zijn het toevoegen van kwaliteitseisen per type stallingsfunctie of mogelijkheden voor stallen van bakfietsen in de woonomgeving. Ook bij bedrijven is het voorzien in voldoende kwalitatieve stallingen belangrijk om het fietsgebruik te stimuleren. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kunnen we voldoende kwantiteit en kwaliteit van fietsparkeerplaatsen goed afdwingen via de omgevingsvergunning.

Parkeerregulering
Het instrument parkeerregulering is een goed voorbeeld van gebiedsgerichte toepassing. In bestaand Houten is het huidige reguleringsmiddel, een blauwe zone, effectief om parkeerplaatsen vrij te houden voor bezoekers (kort parkeren).
Met het actualiseren van het parkeerbeleid willen we ook de andere reguleringsinstrumenten aan de gereedschapskist toevoegen: vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren. De inzet van deze instrumenten zal met name gekoppeld worden aan ruimtelijke ontwikkelingen waar het gegeven de beperkte ruimte lastig is om grote hoeveelheden parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Wanneer hier lagere parkeernormen worden gehanteerd ten gunste van duurzame vormen van vervoer, kan het nodig zijn om de directe omgeving te beschermen tegen een oplopende parkeerdruk door uitwijkgedrag.

Participatieaanpak en proces

Op basis van de hiervoor beschreven koers van het parkeerbeleid zijn en gaan wij met stakeholders in gesprek over verschillende thema's. We starten hierbij niet op nul. Als voorbereiding op de actualisering van het parkeerbeleid heeft de gemeente in 2018 onderzocht hoe inwoners het parkeren in hun directe woonomgeving ervaren. Dit is gedaan bij de deelnemers van het burgerpanel. Ook zijn tijdens het proces van de Ruimtelijke Koers meningen opgehaald over de mobiliteitsmaatregelen waaronder parkeren, specifiek voor de gebieden waar woningen worden toegevoegd.

Op verschillende momenten betrekken we bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden bij het parkeerbeleid.

1. Online animatievideo en bijbehorende vragen/stellingen

Om een vliegende start te maken hebben we reeds een aantal vragen en stellingen voorgelegd via onze online kanalen, vergezeld van een korte animatiefilm. We hebben gekozen voor een online aanpak in verband met de coronamaatregelen én om ook andere/meer doelgroepen te bereiken die veelal niet deelnemen aan fysieke bijeenkomsten.
De vragen en stellingen die we online hebben voorgelegd, gaan over onderwerpen die voortvloeien uit het coalitieprogramma:

- Hoe zou de gemeente fietsen/openbaar vervoer het beste kunnen stimuleren als alternatief voor de auto?
- Wat is een acceptabele loopafstand voor het parkeren van de eigen auto en welke rol kan de komst van een deelauto spelen in de aanpak Parkeren op Maat?
- Is het belangrijk om in te spelen op stallingsmogelijkheden voor niet-reguliere fietsen (bakfiets, speedpedelecs etc.).
- Ook zijn verkennende vragen opgenomen om de meningen te peilen waar rekening mee gehouden moet worden bij het instrument betaald parkeren in het centrum.

2. Verdiepende gesprekken

Na de online participatie worden verdiepende gesprekken gevoerd over specifieke onderdelen. Dit doen we in ieder geval met gehandicaptenorganisaties en ondernemers en belanghebbenden in en rond het centrum. Deze gesprekken vinden plaats nadat u zich heeft uitgesproken over de koers van het parkeerbeleid. In deze ronde organiseren we ook voor raadsleden een kennissessie om de mogelijke parkeerinstrumenten nader te duiden en informatie uit te wisselen. Deze gesprekken zullen, mede gegeven de coronasituatie, naar verwachting digitaal plaatsvinden. De uitkomsten van de online participatie zijn mede bepalend voor de thema's waarop verdieping zal plaatsvinden.

3. Inspraak op parkeernota en parkeernormen

Parkeren heeft impact op de leefomgeving. Daarom is het wenselijk om bewoners en stakeholders naast de participatie voorafgaand aan het opstellen van het beleid, ook de mogelijkheid te bieden om via inspraak een reactie te geven op de uiteindelijke nota's.

Financiën

Voor het opstellen van de parkeervisie en nota parkeernormen zijn de middelen gereserveerd in het bestedingsplan mobititeit.

Wanneer de kaders voor het nieuwe parkeerbeleid helder zijn, wordt een implementatieplan voor het uitvoeren van het parkeerbeleid opgesteld. Op basis van dit plan worden ook de organisatorische en financiële consequenties geduid.

Kanttekeningen

Participatie is voorzien in voornamelijk digitale vorm. Dit is hoofdzakelijk ingegeven door de situatie waarin Corona onze mogelijkheden bepaalt.

Proces/projectfasering

Bij de bespreking van deze startnotitie in de raad zijn de eerste inzichten van de online participatie beschikbaar. Op basis van deze koers én de online opgehaalde informatie, vinden daarna verdiepende gesprekken plaats. Daarna werken wij het parkeerbeleid verder uit. De resultaten daarvan worden vervolgens verwerkt in het geactualiseerde parkeerbeleid en na verwerking van de inspraakreacties ter besluitvorming voorgelegd, naar verwachting na de zomer van 2021.

Bijlagen

Geen