

Mobiliteit

Integraal parkeerbeleid 2023 – 2030

Concept beleidsdocument versie 4-10-23

[Datum definitief raadsbesluit]

Positionering beleid

Programma 2 – Verkeer, Vervoer en Waterstaat

Domein Ruimte

Beleidsterrein	Product en dienst
Duurzaamheid en Leefomgeving	
Economie en Ondernemen	
Mobiliteit	Parkeren
Onderwijs-huisvesting	
Ruimtelijke Ordening	
Wonen	
Stedenbouw en Landschap	

Inhoudsopgave

1 Aanleiding 6
1.1 Inleiding 6
1.2 Integraal parkeerbeleid is noodzakelijk 6
1.3 Waarom nu 7
1.4 Achtergrond en proces 7
1.5 Huidige beleidsstukken 8
2 Visie en ambitie 9
2.1 Bovenliggende visie mobiliteit 9
2.2 Ambitie 9
Speerpunt 1: Oog voor de (parkeer)problemen van nu 9
Speerpunt 2: Oog voor doelgroepen 10
Speerpunt 3: Oog voor veiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid 11
Speerpunt 4: Oog voor klimaat en duurzaamheid 12
Speerpunt 5: Oog voor alternatieve vervoerswijzen 12
Speerpunt 6: Oog voor verschillen 13
Speerpunt 7: Oog voor veranderingen 14
Speerpunt 8: We doen het niet alleen 14
2.3 Van visie naar beleid 14
3 Opgaven vanuit de analyse 15
3.1 Algemene opgaven 15
Wat is een parkeerprobleem? 15
Huidige parkeerproblemen: 15
Waarom is parkeerregulering nodig? 17
3.2 Opgaven per deelgebied 19
Stadshart 19
OV-knoop 21
Dorps- en wijkcentra 21
Woonbuurten 22
Schoolomgeving 25
Landelijk gebied 26
Bedrijventerreinen 26
4 Beleid 27
4.1 Beleidsuitgangspunten 27

4.2 Beleidsinstrumenten 28
Parkeernormen 28
Betaald parkeren 30
Vergunninghoudersparkeren 31
Parkeerclusters 32
Dubbelgebruik bevorderen 33
Parkeerverwijzingen verbeteren 33
Alternatieven voor de eigen auto stimuleren 34
Handhaving 35
Monitoring en bijsturing 35
Digitalisering 36
Locatiespecifieke verbeteringen 36
5 Afweegkader 37
5.1 Inleiding 37
5.2 Toepassing afweegkader 38
6 Maatregelen en effecten 39
6.1 Maatregelen per deelgebied 39
Stadshart 40
OV-knoop 40
Dorps- en wijkcentra 41
Woonbuurten 42
Schoolomgevingen 44
Landelijk gebied en bedrijventerreinen 44
6.2 Effecten 44
7 Uitvoeringsparagraaf 48
Actie 1: Beleidsuitwerking in deelnota's 48
Actie 2. Parkeerverordeningen en omgevingsplan 48
Actie 3: Aanschaf benodigde producten en diensten 48
Parkeerautomaten 48
Beheersysteem 48
Scanauto 49
Bebording en PRIS in Stadshart en Stationskwartier 49
Actie 4. Implementeren van nieuw parkeerbeleid 49
Interne afstemming gemeente 49
Betrekken stakeholders 50

Actie 5. Monitoring en evaluatie 50
7.1 Planning 50
Bijlagen 51
Bijlage A Businesscase 2030 51
Bijlage B Technische toelichting businesscase 52
Nadere duiding inkomsten 52
Nadere duiding kosten 53
Bijlage C Risicobeheersing 56
Bijlage D Groslijst locatiespecifieke verbeterpunten 56
Bijlage E Vergelijking met andere gemeenten 58
Bijlage D Participatieverslag 59
Stadshart en stationsgebied – ronde I 59
Stadshart en stationsgebied – ronde II 62
Stedelijk gebied Heerhugowaard – ronde I 66
Stedelijk gebied Heerhugowaard – ronde II 68
Dorpen en landelijk gebied – ronde I 77
Dorpen en landelijk gebied – ronde II 79

1 Aanleiding

1.1 Inleiding

Dijk en Waard ontwikkelt zich tot een grote moderne gemeente. Deze snelle groei en veranderingen brengen complexe vraagstukken met zich mee, onder andere over het ruimtegebruik en het behouden van een leefbare omgeving. De raad bevestigde op 15 maart 2022 met de motie Parkeerverordening[1] dat het parkeervraagstuk hier een onderdeel van is omdat parkeren veel ruimte vraagt. Dat betekent dat het tijd is voor een integrale aanpak van het parkeerbeleid. Dit integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, met oog voor huidige en toekomstige vraagstukken, evenals de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker.

Aan de hand van de visie en ambities en de opgaven voor korte en lange termijn is dit toekomstbestendige parkeerbeleid opgesteld, de nota ‘integraal parkeerbeleid Dijk en Waard’. De belangrijkste beleidsinstrumenten die binnen het kader vallen zijn betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, parkeerclusters inrichten en het gebruik van alternatieven stimuleren. Deze nota bevat een aantal concrete beleidsinstrumenten en een afweegkader waarmee de inzet van parkeer instrumenten op basis van de deelgebieden en problemen kan worden afgewogen. Met de vaststelling van dit beleid wordt een businesscase en uitvoeringsplan verstrekt. Deze nota integraal parkeerbeleid is de basis voor vervolguitwerking in deelnota’s, verordeningen en besluiten.

1.2 Integraal parkeerbeleid is noodzakelijk

Voor de gemeente Dijk en Waard is integraal parkeerbeleid noodzakelijk. De urgentie hiervan is groot vanwege vier majeure opgaven waar de gemeente in de komende jaren mee te maken heeft:

- de mobiliteitstransitie. In de komende jaren wil Dijk en Waard de ambities uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit waarmaken, wat onder andere betekent dat er meer aandacht komt voor duurzame vormen van mobiliteit;
- de verstedelijkingsopgave. In de komende 10 jaar wil Dijk en Waard 10.000 nieuwe woningen bouwen. In totaal valt tweederde van de nieuwbouw in de categorieën betaalbare koop of lagere huur;
- de energietransitie, waarbij de CO_2 emissies worden gereduceerd, ook die vanuit mobiliteit. Dit vraagt om reductie in het gebruik van fossiele brandstoffen. De opgave van gemeente Dijk en Waard is een CO_2-neutrale gemeente zijn in 2050;
- klimaatadaptatie, waarbij ruimte nodig is om zich aan het veranderende klimaat aan te passen. In Dijk en Waard betreft dit hoofdzakelijk waterberging en het tegengaan van hittestress. Uit deze opgaven volgt de integrale opgave om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten om de leefbare omgeving ook te kunnen waarborgen. Integraal parkeerbeleid is hiervoor een belangrijke bouwsteen.

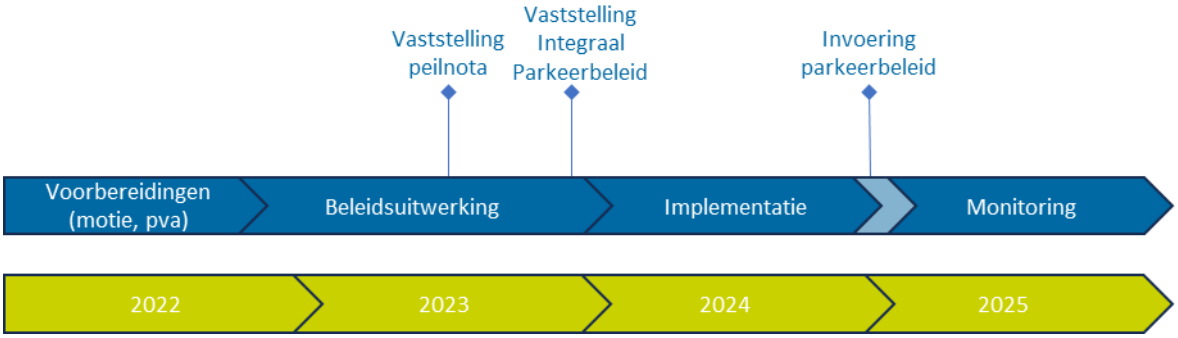
[1] Dijk en Waard Motie 2022-03-15 02 DOP Motie Parkeerverordening

1.3 Waarom nu

Er is behoefte aan herziening en uitbreiding van de parkeerregulering om actuele en toekomstige parkeervraagstukken het hoofd te bieden. De inwoners en ondernemers zijn niet altijd tevreden over het huidige parkeerbeleid. Rondom het station, winkelcentra en scholen wordt het steeds drukker waardoor inwoners, bezoekers en werknemers in toenemende mate parkeerproblemen ervaren. Bovendien komen bouwplannen voor (betaalbare) woningen nu al moeilijk tot stand, onder andere omdat het inpassen van voldoende autoparkeerplaatsen complex is. Daarbij is het belangrijk om ruimte te creëren voor klimaatadaptatie. Voor de vraagstukken in de nabije toekomst zien we onder andere in de transformatie van het stationskwartier een belangrijke aanleiding. Dit gebied wordt tot 2030 volledig getransformeerd. Hiervoor is onder andere een parkeercluster nodig voor treinreizigers in combinatie met inwoners, werknemers en bezoekers.

1.4 Achtergrond en proces

In figuur Figuur 1 is de tijdlijn weergegeven van de activiteiten die hebben geleid tot deze nota en gaan leiden tot de invoering van het integraal parkeerbeleid. Voorafgaand aan deze nota integraal parkeerbeleid, is een peilnota opgesteld om de kaders van het parkeerbeleid vast te stellen. De adviezen in de peilnota zijn opgesteld op basis van onderzoek én uitgebreide participatie van inwoners en ondernemers. In de peilnota staan richtinggevende uitspraken over het parkeerbeleid die de raad heeft behandeld en haar voorkeursscenario op 12 juli 2023 heeft vastgesteld. In deze nota is dit uitgewerkt tot parkeerbeleid.

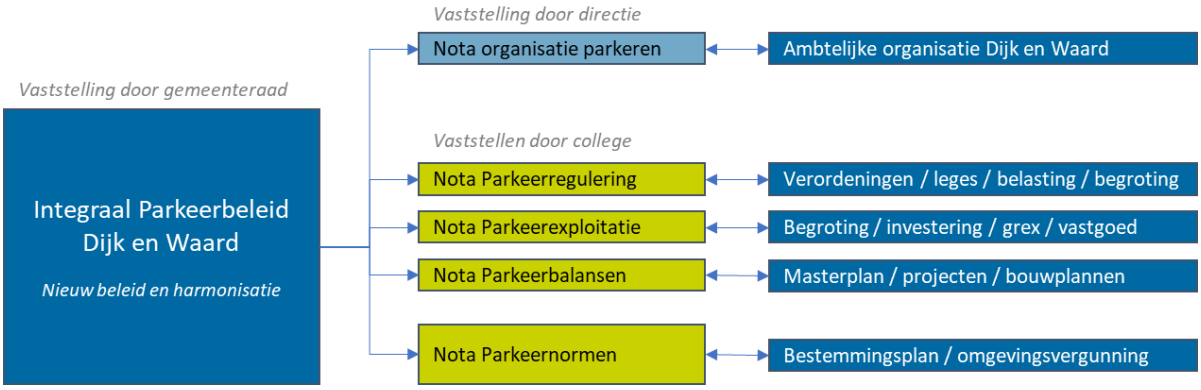


Figuur 1 Proces van een integraal parkeerbeleid

Deze nota schetst de visie op parkeren in de gemeente Dijk en Waard in de komende jaren in relatie tot de majeure opgaven en het mobiliteitsbeleid uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit: Duurzaam onderweg in Dijk en Waard (2020 vastgesteld). Dit beleidskader bevat passende beleidsinstrumenten om parkeeropgaven nu in en in de toekomst op te lossen. De instrumenten worden in deze nota op hoofdlijnen benoemd en verder uitgewerkt in deelnota's. Dit zijn:

- nota parkeerregulering;
- nota parkeernormen;
- nota parkeerexploitatie;
- nota parkeerbalansen;
- nota organisatie parkeren.

In Figuur 1.2 wordt de context van de beleidsuitwerking van het Integraal Parkeerbeleid Dijk en Waard weergegeven.



Figuur 1.2 Beleidscontext Integraal Parkeerbeleid Dijk en Waard.

1.5 Huidige beleidsstukken

Het huidige parkeerbeleid van de voormalige gemeenten Heerhugowaard en Langedijk wordt vervangen door het integraal parkeerbeleid in dit beleidskader en in de deelnota's. Dit gaat om de Beleidsnota Parkeren in woonwijken van Heerhugowaard (2015), de Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied Gemeente Heerhugowaard (2021) en het parkeerbeleid van Langedijk uit het oude verkeer en vervoersplan Langedijk (2009).

De uitgangspunten uit de Parkeerstrategie van het Stadshart en Stationsgebied zijn meegenomen in dit integraal Parkeerbeleid. Daarnaast wordt voorgesteld om de Nota Parkeernormen 2022 op basis van dit kader te herzien.

Als uitgangspunten voor deze nota gelden het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 van Dijk en Waard en het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard (2020).

2 Visie en ambitie

Mobiliteit en parkeren leggen een forse claim op de (openbare) ruimte die ook voor andere functies gebruikt wordt. Vanuit de beleidsambities woningbouw en duurzaamheid is het beperken van de toename van parkeerplaatsen bij gebiedsontwikkeling van belang. In het in 2020 vastgestelde Omgevingsprogramma Mobiliteit is hier een eerste aanzet toe gegeven. Vanuit de visie van het omgevingsprogramma is de ambitie van het parkeerbeleid uitgewerkt in meerdere speerpunten.

2.1 Bovenliggende visie mobiliteit

Deze integrale visie op parkeren in Dijk en Waard is in lijn met de visie zoals gesteld in het Omgevingsprogramma Mobiliteit:

1. veilige en duurzame bereikbaarheid: door het aanpakken van huidige (parkeer)problemen wordt autoverkeer tussen (woon)gebieden beperkt en de bereikbaarheid voor langzaam verkeer verbeterd;
2. veilige en gezonde woonomgeving: door parkeeroverlast aan te pakken verbetert de toegankelijkheid van woonwijken voor hulpdiensten en vuilniswagens, wordt het autoverkeer binnen woonwijken beperkt en wordt ruimte gemaakt voor groen en spelen;
3. levendig Stationskwartier en Stadshart: dit parkeerbeleid gaat uit van passende parkeernormen bij ontwikkelingen o.a. in het Stationskwartier en Stadshart, waardoor deze gebieden zich kunnen ontwikkelen tot stedelijke gebieden met grote diversiteit van winkels, cultuur, woningen en overige functies;
4. goede omstandigheden voor werk en ondernemen: dit parkeerbeleid waarborgt de bereikbaarheid van (winkel)gebieden voor werknemers en ondernemers. Ook als de auto niet meer direct voor de deur geparkeerd kan worden;
5. aansluiting op de regio en de wijde omgeving: dit parkeerbeleid faciliteert ontwikkelingen in het stationsgebied en stimuleert het gebruik van de trein. Een groter reizigerspotentieel draagt bij aan een hogere frequentie van treinen en daarmee een betere aansluiting op de omgeving;
6. recreatieve kwaliteiten benutten: door het beperken van autoverkeer in de centrumgebieden draagt dit parkeerbeleid bij aan de verblijfskwaliteit.

2.2 Ambitie

Vanuit de visie uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn de volgende acht speerpunten benoemd voor het integrale parkeerbeleid.

Speerpunt 1: Oog voor de (parkeer)problemen van nu

Ambitie:

Met dit parkeerbeleid streeft Dijk en Waard ernaar om de huidige parkeer- en bereikbaarheidsproblemen voor bewoners, ondernemers, winkeliers, treinreizigers en bezoekers aan te pakken. Deze problemen worden geschetst in hoofdstuk 3 van deze nota.

Hoe dit te bereiken?

Deze nota biedt handvatten om parkeerinstrumenten gericht toe te passen in gebieden waar parkeerproblemen worden ervaren, rekening houdend met de verschillende

gebiedstyperingen en doelgroepen. Het uitgangspunt is dat de huidige inwoners beschermd worden zodat zij met redelijke zekerheid ten minste één auto in de straat kunnen parkeren. In gebieden waar onvoldoende parkeerruimte voor iedereen is worden de mogelijkheden bekeken van alternatieven (op afstand). Daarnaast is in de uitvoeringsagenda een groslijst opgenomen met locatie specifieke problemen die uit de analyses en publieksparticipatie naar voren zijn gekomen. Hiermee kunnen parkeerproblemen op maat en zeer locatie specifiek worden aangepakt. De parkeermogelijkheden in het stationsgebied voor treinreizigers worden verbeterd en het gebruik door bewoners en bezoekers wordt in dit deelgebied gereguleerd door betaald parkeren en vergunningen. Ook het gebruik van andere modaliteiten wordt gestimuleerd door parkeerinkomsten te gebruiken voor investeringen in fiets- en wandelvoorzieningen. Ten slotte is de monitoring van genomen maatregelen een belangrijk onderdeel van dit parkeerbeleid, zodat inzichtelijk wordt of de maatregelen het beoogde effect hebben gesorteerd. Met dit inzicht kan snel worden bijgestuurd indien noodzakelijk.

Speerpunt 2: Oog voor doelgroepen

Ambitie

Verschillende doelgroepen in Dijk en Waard vertonen verschillend parkeergedrag. Dit parkeerbeleid houdt rekening met de belangen van alle doelgroepen en de verschillende parkeerbehoeftes die deze doelgroepen hebben.

Hoe dit te bereiken?

Dit parkeerbeleid identificeert de volgende doelgroepen:

- bewoners: zij willen een goede en veilige parkeerplaats voor hun auto. Het liefst zo dicht mogelijk bij de woning;
- bewoners van de woonzorgvoorzieningen met verminderde mobiliteit: belangrijk is dat zij goed bereikbaar zijn en blijven voor zorgverleners (direct voor de deur) en familie en vrienden, die verder weg kunnen parkeren;
- werknemers in het gebied: voor hen is belangrijk dat ze iedere dag gemakkelijk hun werkplek kunnen bereiken. Vaak zijn dit inwoners van Dijk en Waard, maar ook werknemers die verder weg wonen;
- winkeliers, horeca-eigenaren en andere ondernemers: zij zijn afhankelijk van bezoekers die hun onderneming gemakkelijk kunnen bereiken;
- bezoekers van de winkels en recreatieve bezoekers: voor hen is het belangrijk dat er een gevarieerd en bereikbaar aanbod aan winkels, horeca en recreatie is. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen is belangrijker dan de kosten;
- bezoekers van maatschappelijke voorzieningen, zoals het gemeentehuis en de bibliotheek: zij bezoeken het Stadshart om belangrijke zaken te regelen of gebruik te maken van de sociale voorzieningen. Goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gemeentehuis en de bibliotheek zijn voor hen het belangrijkst;
- ondernemers die bedrijfsvoertuigen nodig hebben voor werkzaamheden: zij moeten met hun voertuig kunnen komen op plekken waar ze werkzaamheden moeten verrichten
    - Vaak wonen zij ook in de gemeente en willen zij hun voertuig buiten deze werkzaamheden om op een veilige plaats kunnen parkeren, liefst dichtbij de woning;

- bezoekers van bewoners die incidenteel bij familie of vrienden op bezoek gaan. Zij kennen de weg niet altijd goed en willen niet lang zoeken naar een vrije parkeerplaats. Zij zijn bereid op enige afstand te parkeren mits dit gemakkelijk is;
- OV-reizigers die parkeren bij het station en met het ov verder reizen. Zij willen gemakkelijk parkeren en op tijd een parkeerplaats vinden om de trein te halen. De parkeerduur van deze doelgroep is lang;
- Ouders/verzorgers die kinderen naar school brengen en ophalen: het is belangrijk dat zij de kinderen iedere dag in een veilige omgeving naar school kunnen brengen en ophalen of zelfstandig naar school kunnen laten gaan.

Belangrijk is dat de balans tussen deze doelgroepen niet overal gelijk is. Bovendien zitten verschillende belangen van verschillende doelgroepen elkaar soms in de weg, omdat doelgroepen (bijvoorbeeld bewoners en bezoekers van winkels) gelijktijdig een claim leggen op dezelfde ruimte. Dit parkeerbeleid houdt rekening met verschillende type gebieden, functies en doelgroepen door in ieder deelgebied een prioritering van doelgroepen aan te brengen. Zo wordt per deelgebied parkeerbeleid op maat gevoerd aansluitend bij de daar aanwezige doelgroepen.

Speerpunt 3: Oog voor veiligheid, toegankelijkheid en leefbaarheid

Ambitie

Dijk en Waard moet een prettige en leefbare gemeente blijven waar het aangenaam en veilig wonen en verblijven is. Dijk en Waard maakt ruimte voor iedereen. Woon-, werk- en verblijfsgebieden blijven veilig en toegankelijk, ook voor kwetsbare doelgroepen. Nood- en hulpdiensten en vuilniswagens moeten overal gemakkelijk kunnen komen.

Hoe dit te bereiken?

Dit parkeerbeleid zorgt voor meer sturing zodat er ruimte ontstaat op plekken waar het druk is. Het aantal uit te geven vergunningen in (woon)gebieden wordt op basis van de parkeercapaciteit bepaald. Op plekken waar weinig ruimte is worden alternatieven voor voertuigen op afstand gezocht. Er worden, binnen of aanvullend op het zogenaamde Octopusplan[2], gericht maatregelen ingevoerd in de omgeving van scholen waar veel autoverkeer rond schooltijd zorgt voor gevaarlijke situaties. Door relatieve vermindering van het aantal parkeerplaatsen komt er meer ruimte beschikbaar die kan worden gebruikt voor groen, speelplaatsen en wandel- en fietsvoorzieningen. De behoefte aan en het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt opnieuw in kaart gebracht.

[2] Dit is een bewezen stappenplan waarmee omgegaan kan worden met schoolomgevingen en onveilige/overlast situaties.

Speerpunt 4: Oog voor klimaat en duurzaamheid

Ambitie

Ook Dijk en Waard wordt voorbereid op grotere extremen door klimaatverandering. Dit vergt een andere indeling van de openbare ruimte, waarbij er meer ruimte wordt gereserveerd voor waterberging en omgaan met hittestress. Daarnaast streeft de gemeente naar reductie van CO_2-emissie, met als doelstelling om CO_2-neutraal te zijn in 2050.

Hoe dit te bereiken?

Onder andere het mobiliteitsbeleid, en parkeerbeleid in het bijzonder, dragen bij aan het realiseren van de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Door bij gebiedsontwikkelingen balans aan te brengen met de bouw van minder extra parkeerplaatsen, het vergunningengebied uit te breiden en vergunningplafonds toe te passen en door het verhogen van tarieven van betaald parkeren wordt het gebruik van duurzame vervoerswijzen (fiets, OV, deelmobiliteit) gestimuleerd. De vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt voor groen, waterberging of transformatorhuisjes om de energietransitie van fossiel naar elektrisch mogelijk te maken. In dit parkeerbeleid wordt verder de aanleg van klimaatadaptieve parkeerplaatsen aangemoedigd door dit op te nemen in de locatiespecifieke verbeteringen.
Het parkeerbeleid wordt daarnaast gekoppeld aan de laadpaalstrategie.

Speerpunt 5: Oog voor alternatieve vervoerswijzen

Ambitie

De gemeente Dijk en Waard zet in op goede bereikbaarheid met andere vervoerswijzen dan de auto, waarbij in het Omgevingsprogramma Mobiliteit prioriteit wordt gegeven aan lopen en fietsen. De gemeente wil hiermee het fietsen en wandelen stimuleren, onder meer door het creëren van veilige en autoluwe fietsroutes en aantrekkelijke looproutes. Een groter aanbod van deelmobiliteit moet het particulier autobezit doen afnemen en de gemeente streeft naar een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod door actief en sturend te opereren richting de provincie.

Hoe dit te bereiken?

- Door uitbreiding van betaald parkeren naar het stationskwartier en verhoging van het tarief worden bezoekers van het Stadshart en Stationskwartier aangemoedigd om de fiets te gebruiken. Door het vergunningengebied uit te breiden, vergunningplafonds in te stellen en betaalde (2^{e}) vergunning toe te passen worden autobezitters naar de juiste parkeerplek verwezen;
- door het parkeercluster in het Stationskwartier op te nemen in het integraal parkeerbeleid wordt de treinreiziger beter gefaciliteerd om met de fiets of de auto naar het station te reizen;
- vanuit de inkomsten van het integraal parkeerbeleid worden locatiespecifieke kwaliteitsverbeteringen aan loop- en fietsvoorzieningen aangebracht bij schoolomgevingen en andere gebieden;

- door als gemeente een actieve rol te pakken in het vergroten van het aanbod van deelmobiliteit en te onderzoeken hoe de juiste voorwaarden gecreëerd om voldoende aanbod te genereren;
- door de mogelijkheid in de nota parkeernormen om onder voorwaarden reductiefactoren voor de parkeereis bij gebiedsontwikkeling toe te passen worden ontwikkelaars aangespoord om in hun ontwikkelingen zorg te dragen voor een aanbod aan fietsvoorzieningen en deelmobiliteit.

Speerpunt 6: Oog voor verschillen

Ambitie

Dijk en Waard is een karaktervolle en diverse gemeente die bestaat uit verschillende deelgebieden, die ieder hun eigen functies, karakter en doelgroepen hebben. Dit moet behouden blijven. Dijk en Waard wordt gevormd door:

- een bruisend, levendig en divers Stadshart waar veel te beleven is, met een aantrekkelijk ondernemersklimaat en waar bewoners aangenaam kunnen leven en elkaar kunnen ontmoeten, met alle dagelijkse voorzieningen op loopafstand;
- een stationskwartier dat functioneert als volwaardig centrumgebied van de gemeente, een goed ontsloten en multifunctionele OV-knoop met trein, bus, auto en deelmobiliteit rond het NS-station waar wonen, bedrijvigheid, onderwijs en zorg samenkomen;
- aantrekkelijke dorps- en wijkcentra waar bewoners elkaar ontmoeten en hun dagelijkse voorzieningen in de nabijheid van hun woning vinden. In deze dorps- en wijkcentra bevinden zich de ondersteunende winkelgebieden;
- groene, veilige en duurzame woonwijken, waar de bewoners omkijken naar elkaar en ook toekomstige bewoners hun plek kunnen vinden;
- de karakteristieke oorspronkelijke dorpslinten die ondanks alle veranderingen door de jaren heen nog altijd zichtbaar zijn en gekoesterd worden;
- schoolomgevingen waar kinderen veilig en zorgeloos naar school kunnen gaan;
- een waterrijk, groen en wijds buitengebied met natuur, recreatie en agrarisch gebied;
- bedrijventerreinen die functioneren als economisch cluster en goed bereikbaar zijn voor bezoekers en werknemers van de bedrijven. De visie voor deze werklocaties is omschreven in de Visie werklocaties Dijk en Waard (2020).

Het parkeerbeleid moet aansluiten bij de visie om de karaktervolle en diverse gebieden te behouden voor huidige inwoners en toekomstige generaties.

Hoe dit te bereiken?

Het behouden en versterken van de verschillende deelgebieden wordt gerealiseerd door op basis van deze gebiedstypologieën parkeerbeleid op maat te voeren. Parkeermaatregelen passen bij de functies en voorzieningen, de (primaire) doelgroepen en de ruimtelijke kwaliteiten van het betreffende gebied, waarbij de samenhang tussen verschillende gebieden wordt bewaakt. Ook bij toekomstige ontwikkelingen worden de verschillende gebiedstypes in acht genomen door o.a. de parkeernorm en reguleringsmogelijkheden. Draagvlak in de directe omgeving is een belangrijke afweging bij passend parkeerbeleid. Zo is het uitbreiden van betaald parkeren in de gemeente niet bedoeld om een uniform parkeerbeleid te voeren in de hele gemeente maar om op basis van draagvlak en urgentie in de deelgebieden zelf een oplossing te bieden voor toekomstige parkeerproblemen die in die gebieden verwacht worden.

Speerpunt 7: Oog voor veranderingen

Ambitie

Dijk en Waard staat in de komende jaren voor demografische en socio-economische veranderingen. Er worden nieuwe woningen gebouwd en het inwoneraantal van de gemeente zal groeien tot meer dan 100.000. Ook het aantal arbeidsplaatsen neemt toe en de centrumgebieden zullen meer bezoekers krijgen. Het parkeerbeleid zorgt ervoor dat de gemeente in staat is om parkeerproblemen van de toekomst op te lossen.

Hoe dit te bereiken?

Op basis van verwachte gebiedsontwikkelingen en demografische en socio-economische ontwikkelingen is een beleidsscenario voor 2030 uitgewerkt met regulerende maatregelen. Daarnaast is in deze nota een afweegkader opgenomen om het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij toekomstige gebiedsontwikkelingen en noodzakelijke reguleringsmaatregelen te bepalen. Hierbij is ook rekening gehouden met gebiedstypologieën, waarbij de plannen mogelijk zorgen voor een andere typering van een gebied.

Speerpunt 8: We doen het niet alleen

Ambitie

In Dijk en Waard dragen gemeente, bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en andere belanghebbenden gezamenlijk zorg voor elkaar en de omgeving. Samen maken we Dijk en Waard.

Hoe dit te bereiken?

- bewoners blijven betrokken bij ontwikkelingen in hun stad, dorp of buurt en melden urgente problemen en mogelijke oplossingen;
- gebiedsontwikkelaars hebben oog voor veranderende woon- en mobiliteitsbehoeften van doelgroepen en dragen bij aan oplossingen;
- scholen denken mee over de manieren hoe kinderen naar school worden gebracht en gehaald;
- samen met bedrijven wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen gestimuleerd en bedrijven zelf worden aangemoedigd om hun private parkeerterreinen beschikbaar te stellen op momenten dat zij deze zelf niet nodig hebben;
- VvE’s en makelaars zetten in op deelmobiliteitsoplossingen gekoppeld aan gebouwen (bijvoorbeeld een deelauto voor bewoners van een appartementencomplex);
- de gemeente zorgt ervoor dat iedereen meedoet.

2.3 Van visie naar beleid

Vanuit de hier beschreven visie formuleren wij in de volgende hoofdstukken de algemene en gebiedspecifieke opgaven voor de korte en lange termijn en het beleid dat hierop aansluit.

3 Opgaven vanuit de analyse

Om de visie te vertalen naar beleid zijn de opgaven voor de korte en lange termijn in kaart gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen algemene opgaven en gebiedspecifieke opgaven. De gebieden binnen de gemeente Dijk en Waard verschillen van elkaar, daarom zijn de problemen per deelgebied geanalyseerd.

3.1 Algemene opgaven

Wat is een parkeerprobleem?

Er is sprake van een parkeerprobleem wanneer de parkeerdruk hoger dan 90% is in een omgeving van een gepaste loopafstand op een maatgevend moment.

- Het maatgevende moment wordt gedefinieerd als het moment waarop gemiddeld de parkeerdruk het hoogst is. Dit verschilt per functie van het gebied. Bijvoorbeeld:
    - in een woongebied is het maatgevende moment ’s nachts omdat dan de meeste bewoners thuis zijn;
    - in een winkelgebied is het maatgevende moment overdag en in het weekend, omdat er dan bezoekers van de winkels zijn;
    - in de omgeving van een school is het maatgevende moment aan het begin en einde van de schooldag, omdat ouders dan hun schoolgaande kinderen wegbrengen en ophalen;
    - bij sportverenigingen is het maatgevende moment vaak in het weekend, omdat er dan sportwedstrijden plaatsvinden.
- De parkeerdruk is de verhouding tussen de parkeercapaciteit (totaal aantal parkeerplaatsen) en de parkeervraag. Het parkeren is een probleem wanneer gebruikers ervaren dat het vol is en er zoekverkeer ontstaat om een geschikte parkeerplek te vinden. Dit ontstaat wanneer de parkeerdruk boven de 90% komt. Dit zoekverkeer leidt tot meer verkeersbewegingen, meer gevaarlijke verkeerssituaties, ergernis voor de autogebruiker en overlast voor de omgeving;
- Er is een probleem wanneer de hoge parkeerdruk niet in de omgeving van een gepaste loopafstand (maximaal 10 minuten lopen of 800 meter afstand, senioren en mindervaliden uitgezonderd) opgelost kan worden.

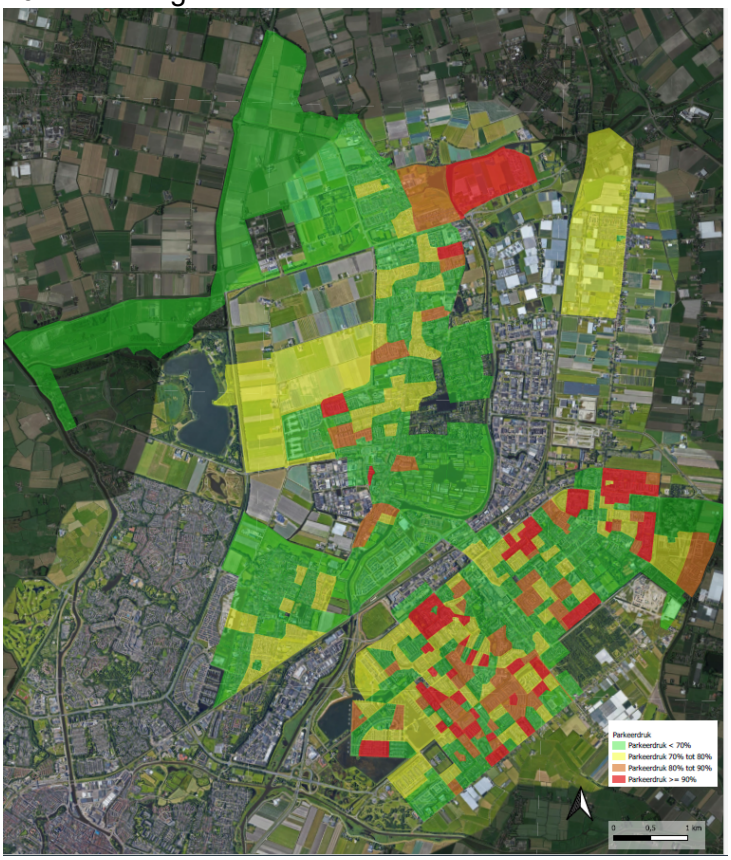
Huidige parkeerproblemen:

De parkeerproblematiek is geanalyseerd op basis van (recente) data uit parkeeronderzoeken en input van inwoners en ondernemers tijdens zes participatiesessies. Uit de analyse zijn de volgende problemen naar voren gekomen:

- in woonwijken met parkeerregulering en gebieden met meerdere functies is er onduidelijkheid en onvrede over de verdeling van parkeervergunningen, abonnementen en ontheffingen;

- in een deel van de (ongereguleerde) woonwijken rond winkelcentrum Middenwaard is er een capaciteitstekort omdat er op piekmomenten (overdag en weekend) zowel inwoners als bezoekers en werknemers parkeren in de wijken. In plaats van te parkeren op een van de parkeerterreinen, waar vaak nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn, wordt gekozen voor de dichtstbijzijnde vrije (en gratis) parkeerplaats in de wijk;
- in een deel van de (ongereguleerde) woonwijken is er een capaciteitstekort omdat de behoefte van inwoners op piekmomenten (’s nachts) groter is dan verwacht vanwege (a) toename thuiswonende kinderen met een auto, (b) bezit van bijzondere voertuigen zoals bedrijfsbussen en (c) relatief laag aanbod van OV en fietsvoorzieningen;
- in een deel van de (ongereguleerde) woonwijken worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet als zodanig gebruikt. Inwoners met parkeergelegenheid op eigen terrein parkeren veelal op straat;
- In woonwijken (met krappe straten) nemen geparkeerde auto’s veel ruimte in. Grote voertuigen passen niet altijd binnen de parkeervakken en komen deels op straat te staan. Daarnaast wordt ook buiten parkeervakken geparkeerd of op plekken waar dit eigenlijk niet kan. Dit blokkeert de doorgang, waardoor hulp- en nooddiensten en vuilniswagens er niet altijd door kunnen.

Figuur 3.1 geeft de geobserveerde parkeerdruk in 2022 doordeweeks in de nacht en op zaterdagmiddag weer. Dit betreft de parkeerdruk zoals deze tijdens parkeerdrukmetingen in 2022 is waargenomen.



3.1a geobserveerde parkeerdruk doordeweeks nacht (2022)



3.1b zaterdagmiddag (2022)

Figuur 3.1 Geobserveerde parkeerdruk. NB: de parkeerdrukmetingen zijn uitgevoerd op het niveau van straatsecties. Bovenstaande afbeeldingen geven de parkeerdruk weer op het niveau van (grotere) zones.

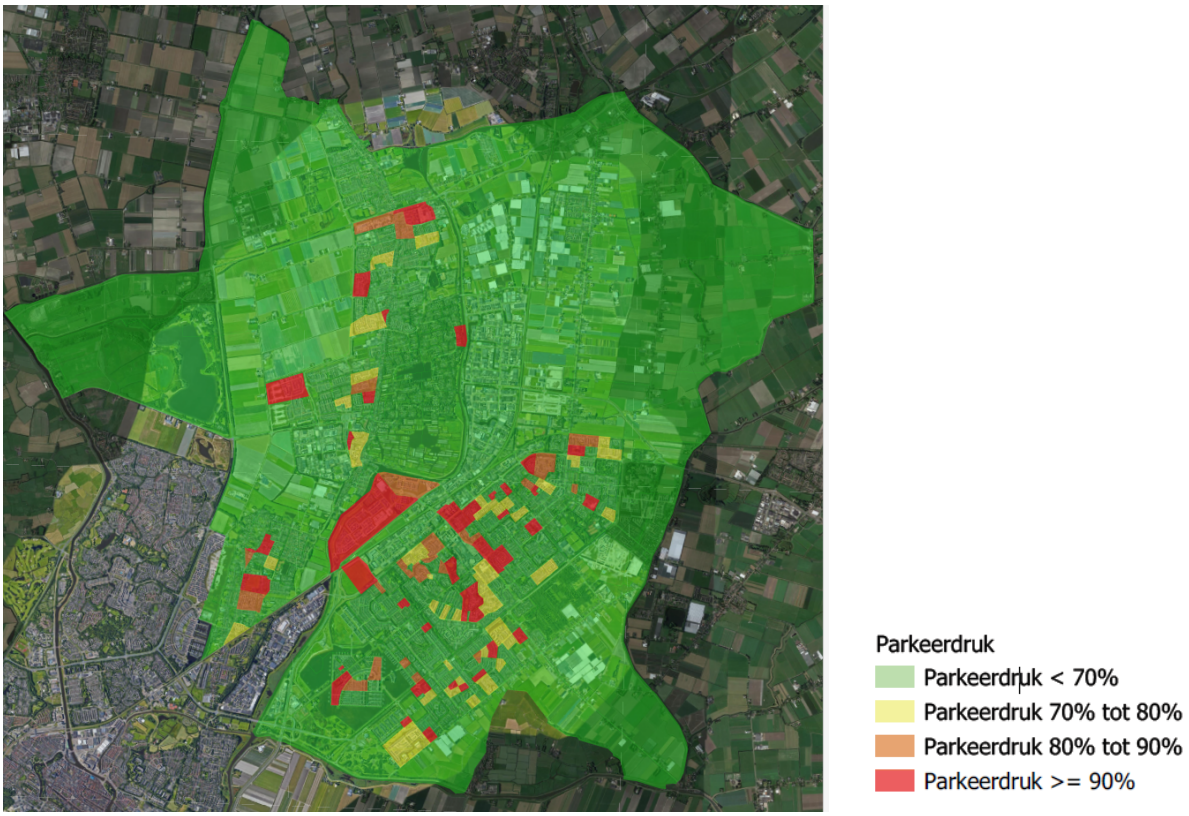
Hierdoor kan het beeld afwijken van eerder kaartmateriaal. Dit is bijvoorbeeld het geval in de omgeving van de Dorpsstraat

Waarom is parkeerregulering nodig?

In de komende jaren verandert Dijk en Waard. De bevolking neemt toe en vergrijst, door klimaatverandering moet anders worden omgegaan met de ruimte en het autobezit blijft toenemen ondanks de mobiliteitstransitie. Dit leidt tot toenemende parkeerdruk, waaronder op plekken waar de parkeerdruk nu al hoog is. Parkeerregulering is een instrument om de parkeerdruk beheersbaar te houden en de schaarse ruimte goed te verdelen. Wat zien we gebeuren:

- een (te) hoge druk op openbare parkeerplaatsen in gebieden waar gebiedsontwikkelingen plaatsvinden. Wanneer deze gebiedsontwikkelingen gepaard gaan met een verlaging van de parkeernorm, omdat ze bijvoorbeeld dichtbij het station liggen, is deze druk nog hoger als de ontwikkeling niet gepaard gaat met parkeerregulering die het bezit van een eigen auto ontmoedigt. In de nota parkeernormen is parkeerregulering een voorwaarde voor verlaging van parkeernormen;
- toenemende bezetting van de parkeerterreinen en garages bij winkelcentra door de groei van het aantal inwoners, winkelend publiek en werknemers;
- meer uitwijkgedrag (olievlekwerking) naar omliggende buurten als er geen vrije parkeerplaatsen meer zijn bij de bestemming en dus toename van het aantal wijken waar parkeeroverlast is.
- toename van foutparkeren door bewoners, bezoekers en werknemers;
- verslechtering van de (verkeers)veiligheid op plekken waar het drukker wordt;
- verminderde toegankelijkheid voor mindervaliden, terwijl de behoefte in een vergrijzende maatschappij alleen maar gegroeid is;
- verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld in de karakteristieke (dorps)linten waar functies worden toegevoegd;
- grotere druk op de financiën door toenemende kosten voor handhaving, beheer en onderhoud, zonder dat daar extra inkomsten tegenover staan.

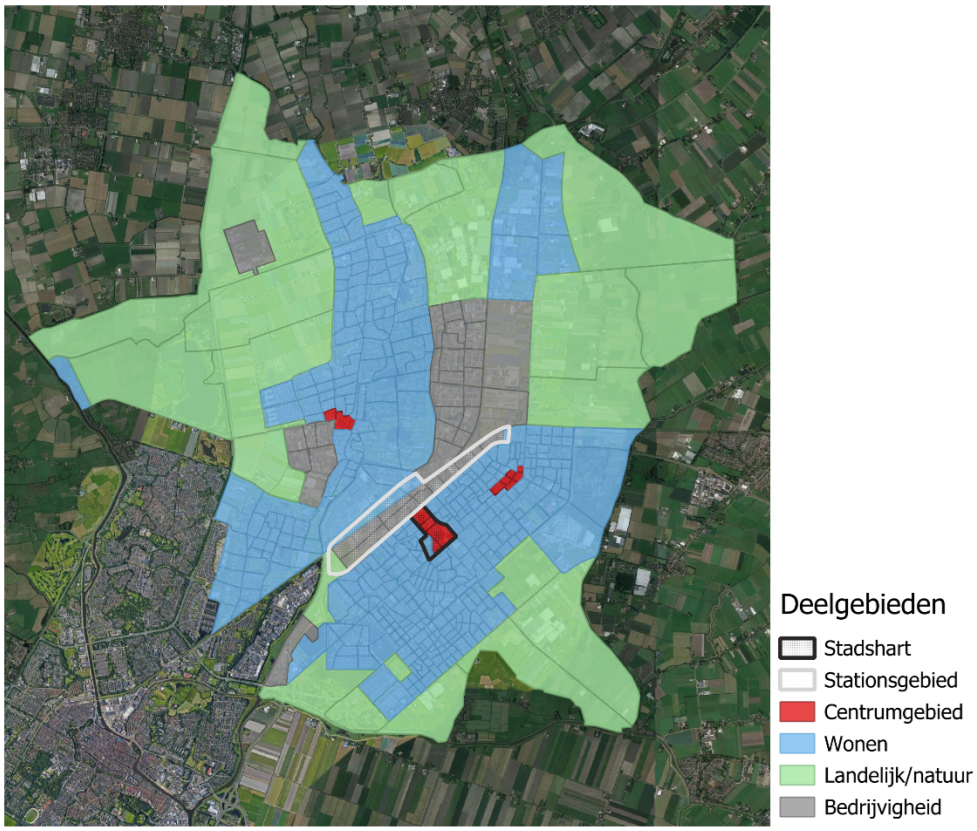
In figuur 3.2 is de situatie gemodelleerd van 2030 wanneer de geplande ontwikkelingen tot 2030 zijn gerealiseerd en geen maatregelen zijn genomen. Dit leidt tot meer parkeerdruk in bepaalde gebieden.



Figuur 3.2 gemodelleerde parkeerdruk 2030, doordeweeks in de nacht. NB: diverse zones waar nu geen parkeerproblemen zijn (o.a. Broekhorn, Westpoort) kleuren in de modelweergave voor 2030 rood. Dit heeft 2 redenen: 1) in het parkeerbehoeftemodel wordt parkeervraag aan specifieke zones toegekend. Als de capaciteit in deze zone wordt overschreden, wordt de parkeerdruk in deze zone hoog, terwijl er in veel gevallen voldoende restcapaciteit in de omliggende zones is waardoor de gemodelleerde parkeerdruk in werkelijkheid meer verspreid is. 2) In een aantal van deze zones is de capaciteit in absolute aantallen laag, waardoor zelfs een kleine toename van de parkeerbehoefte al snel leidt tot een hoge parkeerdruk.

3.2 Opgaven per deelgebied

Voor elk deelgebied wordt de opgaven in de huidige situatie en de toekomstige ontwikkeling beschreven. Deze opgaven zijn het uitgangspunt voor het gevormde beleid (zie H.4).



Figuur 3.3 overzicht van de deelgebieden (gebaseerd op gebieden uit het parkeermodel)

Stadshart

Huidige situatie

Het Stadshart wordt gekenmerkt door een hoge functiemenging. Het kernwinkelgebied Middenwaard biedt een divers winkelaanbod, horecagelegenheden, het Cooltheater en een Vue-bioscoop. Daarnaast zijn er woningen in het gebied. Er is een grote parkeerbehoefte door winkelbezoekers, recreatieve bezoekers, bewoners en werknemers. Bovendien zorgt de lage kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen ervoor dat de auto veel wordt gebruikt. Er zijn gemeentelijke parkeervoorzieningen: P3 (Coolplein, 164 plaatsen) en P4 (Stadspleingarage, 200 plaatsen) en private parkeervoorzieningen: P1 (Zuidtangent, 794 plaatsen), P2 (Middenweg, 551 plaatsen) en P5 (Dekamarkt, 120 plaatsen). De huidige opgave in het Stadshart is in de kern geen probleem dat veroorzaakt wordt door een capaciteitstekort op gebiedsniveau, maar binnen het gebied wordt de capaciteit niet optimaal benut. Uit de analyse zijn de volgende problemen naar voren gekomen:

- overdag op werkdagen is de bezetting hoog in vooral de Stadspleingarage als gevolg van langparkerend personeel in dit gebied. Door de lage dagtarieven (€2) staat personeel uit dit gebied hier lang geparkeerd, waardoor minder parkeerruimte is voor kortparkeerders, zoals bezoekers aan Middenwaard of het gemeentehuis. In de andere garages is op deze momenten voldoende capaciteit;
- overdag en op zaterdagen is de parkeerdruk in het Stadshart en de omliggende wijken hoog door bezoekers van het winkelcentrum. In de wijken is de parkeerdruk dan het hoogst. In plaats van uit te wijken naar een van de parkeerterreinen, waar vaak nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn, kiezen bezoekers en werknemers voor de dichtstbijzijnde vrije (en gratis) parkeerplaats in de wijken rondom het gebied;
- er heerst grote ontevredenheid over het huidige vergunningenbeleid, dat als oneerlijk en niet transparant wordt ervaren. Voor inwoners in en rond het stadshart geeft de gemeente parkeervergunningen uit voor parkeerplaatsen op straat. Het is onduidelijk op welke grond vergunningen al dan niet worden verleend. In totaal zijn er 985 vergunning plaatsen, waarvoor 1.000 vergunningen zijn uitgegeven. Alle parkeervergunningen worden gratis uitgegeven, voor bezoekers van inwoners worden gratis bezoekerspassen verstrekt. Ongeveer een kwart van de uitgegeven vergunningen zijn voor een tweede, derde of daaropvolgende auto. Naast inwonersvergunning zijn er ook veel vergunningen voor ondernemers en ontheffingen aan bedrijven die werkzaamheden in de gemeente verrichten, waardoor er te weinig ruimte is voor iedereen;
- abonnementen voor het gebruik van de betaalde parkeerterreinen en garages worden door veel inwoners niet als reëel alternatief voor een vergunning gezien door de hoge tarieven (zeker in vergelijking met de gratis vergunningen op straat);
- ’s nachts is er voor de inwoners in de huidige situatie op wijkniveau in principe voldoende capaciteit. In de wijken rond het Stadshart zijn er verschillende zones met een te hoge parkeerdruk. De hoge parkeerdruk in deze gebieden worden verklaard door de auto’s van inwoners (vaak meerdere per adres, soms ook bedrijfsvoertuigen) en ondergebruik van (parkeer)ruimte op eigen terrein. In deze straten wordt er fout geparkeerd (bijvoorbeeld op stoepen), waardoor de veiligheid vermindert;
- de aanwezige fietsparkeerplaatsen in het Stadshart en stationsgebied worden onveilig gevonden. Mensen zijn bang voor fietsdiefstal. Er is geen goede OV-verbinding tussen de woonwijken in Heerhugowaard en het stadshart en station. De fiets- en wandelverbindingen worden onveilig gevonden. Dit maakt het des te aantrekkelijker om het gebied met de auto te bezoeken.

Wat gebeurt er als we niets doen?

Inwoners maken zich zorgen over toenemende bezoekersaantallen en de geplande woningbouwontwikkeling met lage parkeernormen. Zij vrezen voor de toekomstige beschikbaarheid van parkeerplaatsen door de verwachte toenemende drukte. Bewoners geven aan meer overlast dan voorheen te ervaren als gevolg van reeds opgeleverde ontwikkelingen. Bestaande problemen zullen worden versterkt. Dit kan leiden tot:

- verdere toename parkeerdruk in wijken en toename aantal wijken waar een hoge parkeerdruk is;
- verdere toename van de onvrede over het vergunningstelsel en de verdeling van vergunningen;
- toename van de onzekerheid van inwoners en bezoekers om een geschikte parkeerplaats te vinden;

- capaciteitstekort parkeerterreinen en -garages op piekmomenten.

OV-knoop

Huidige situatie

De OV-knoop is het gebied rond het NS-station en wordt begrensd door de Zuidtangent, de N242/Westerweg, de Umbriellaan en de Westtangent. Hier liggen 3 parkeerterreinen die bedoeld zijn als P+R voor treinreizigers (aan de Stationsweg, het Stationsplein en de Westtangent). Parkeren op deze terreinen is gratis. Bewoners aan de Stationsweg parkeren op eigen terrein en in de woonbuurt tussen de Nelson Mandelastraat en de Martin Luther Kingweg ligt een blauwe zone, waar bewoners ontheffing voor krijgen. Aan het Stationsplein zitten diverse horecagelegenheden, zorg, uitzendbureaus en andere bedrijvigheid. In het gebied zitten daarnaast bedrijven uit de maakindustrie (Industriestraat, Nijverheidstraat, Umbriellaan) en het ROC Horizoncollege gevestigd (Umbriellaan). Het gebruik van de P+R-terreinen bij het station en aan de Westtangent is onderzocht in het kader van een breder onderzoek naar P+R-terreinen op de Zaancorridor (MuConsult, 2023). Uit de analyse zijn de volgende problemen naar voren gekomen:

- de P+R-terreinen bij het station staan vol, waardoor er veel zoekverkeer is;
- de P+R-terreinen worden niet alleen door treinreizigers gebruikt, maar ook door andere doelgroepen;
- er komt veel fietsendiefstal voor op het Stationsplein (78 gevallen in 2022).

Wat gebeurt er als we niets doen?

In de omgeving van het station staan meerdere grote gebiedsontwikkelingen (bijvoorbeeld bij het station, De Frans en De Scheg) met meerdere functies gepland, zowel wonen als bedrijvigheid. Door de bouw van nieuwe woningen stijgt de parkeerbehoefte en is het faciliteren van parkeerplaatsen voor de twee verschillende doelgroepen, bewoners én treinreizigers, belangrijk. Bestaande problemen zullen worden versterkt. Dit kan leiden tot:

- meervoudig gebruik van het P+R-terrein door andere doelgroepen, waardoor er op piekmomenten onvoldoende ruimte is.

Dorps- en wijkcentra

Dorps- en wijkcentra zijn centrumgebieden in de dorpen en woonwijken. Daarnaast valt de functiemening in oude dorpslinten en de ondersteunende boodschappenstructuur voor de inwoners van het dorp of de wijk hier ook onder. Dit zijn:

- winkelcentrum Centrumwaard in Heerhugowaard;
- winkelcentrum Broekerveiling in Broek op Langedijk;
- functiemening in de oude dorpslinten (Dorpstraat, Bovenweg en de Middenweg)
- ondersteunende boodschappenstructuur in dorpskernen en woonwijken.

Huidige situatie

Winkels en andere voorzieningen in deze gebieden hebben een lokaal verzorgingsgebied waarbij de bewoners in de directe omgeving de primaire doelgroep zijn. De uitzondering hierop is het centrum van Broek op Langedijk, met publiekstrekkers als winkelcentrum en museum Broekerveiling. Gezien de dorpse omgeving van dit gebied wordt het in dit parkeerbeleid toch onder de andere dorpscentra geschaard.

- In dorps- en wijkcentra komen verschillende doelgroepen bij elkaar. Op piekmomenten is er sprake van hoge parkeerdruk door bezoekers van winkels, personeel en omwonenden die hier gelijktijdig willen parkeren;
- op het nabijgelegen parkeerterrein bij winkelcentrum Centrumwaard op het Raadhuisplein is parkeren gratis. Naast winkelend publiek wordt hier ook langdurig geparkeerd door omwonenden en personeel van de winkels. Ook in andere winkelgebieden in de gemeente is parkeren gratis voor bezoekers, personeel en omwonenden;
- in het winkelgebied van Centrumwaard ligt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur bij Poort Halfweg om de doorstroom van parkeerders te faciliteren. In de straten rond Poort Halfweg ervaren inwoners overlast door uitwijkgedrag van personeel van winkels, die als gevolg van de tijdsbeperking door de blauwe zone uitwijken naar straten waar de parkeerduur onbeperkt is;
- langs de lintgebieden op de locaties met functiemenging, is een hoge en toenemende parkeerdruk zichtbaar. Inwoners, winkeliers, horeca en overige bedrijvigheid komen hier samen. Dit leidt soms tot oneigenlijk gebruik van capaciteit op eigen terrein door derden, waardoor deze capaciteit niet meer beschikbaar is voor de beoogde doelgroepen die uitwijken naar openbare parkeerplaatsen.

Wat gebeurt er als we niets doen?

In Centrumwaard staan er gebiedsontwikkelingen op de planning om het winkelgebied aantrekkelijker te maken. Door de groei van het aantal inwoners, winkelend publiek en werknemers zal de bezetting van de parkeerterreinen bij winkelcentra toenemen. Door deze groei zullen de piekmomenten en uitwijkgedrag erger worden bij dorps- en wijkcentra in Dijk en Waard. Dit kan leiden tot:

- hogere parkeerdruk op gratis parkeerterreinen en blauwe zones winkelcentra;
- meer overloop van parkeerders in woonwijken rondom winkelcentra;
- meer foutparkeren in blauwe zones en woonwijken;
- verslechterde toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten;
- vastgoedontwikkelingen komen lastiger van de grond.

Daarnaast is er in de multifunctionele (dorps)linten betrekkelijk weinig ruimte, terwijl meerdere doelgroepen hier gelijktijdig willen parkeren. Doordat er functies worden toegevoegd in de karakteristieke (dorps)linten verslechtert de ruimtelijke kwaliteit. Door de beperkte ruimte zijn extra parkeermogelijkheden niet op te lossen op straatniveau, op wijkniveau zijn er meer mogelijkheden om parkeerplaatsen beter te benutten.

Woonbuurten

Woonbuurten zijn primair bedoeld om prettig en veilig te kunnen wonen. Eventuele andere aanwezige functies zijn hieraan ondergeschikt. Een overzicht van de woonbuurten in Dijk en Waard staan in tabel 3.1.

Huidige situatie

Parkeeroverlast in woongebieden is afhankelijk van de ligging van de woonbuurt binnen Dijk en Waard. Daarnaast zijn er ook opgaven op straatniveau. Problemen op straatniveau worden behandeld in de longlist wenselijke verbeterpunten (zie bijlage D).

In de oude lintgebieden van Dijk en Waard (zoals op de Dorpsstraat, Bovenweg en de Middenweg) is de ruimte schaars en is deze vaak niet optimaal verdeeld tussen de woonadressen. In de Dorpsstraat in Oudkarspel is op diverse plekken een hoge parkeerdruk. Bewoners maken zich zorgen over de toegankelijkheid van bijvoorbeeld hulpdiensten, omdat er aan beide wegzijden geparkeerd wordt.

Daarnaast wordt het parkeren op eigen terrein niet altijd als zodanig gebruikt. In de Dorpsstraat in de kern van Broek op Langedijk parkeren inwoners op straat terwijl ze parkeergelegenheid op eigen terrein hebben. In Oudkarspel Zuid kiezen inwoners ervoor om hun tuin te verharden en te gebruiken als parkeerplaats, met de verslechterde afwatering als bijkomend probleem.

In de huidige situatie is er sprake van de volgende opgaven per buurt:

Tabel 3.1 Parkeerproblemen per buurt in Dijk en Waard o.b.v. gemodelleerde parkeerdruk en input bewoners uit tijdens participatieavonden (2022-2023)

	Problemen						
	Hoge parkeerdruk				Geblokkeerde doorgangen	Uitwijkgedrag van centra	Overig
Buurtnaam	Nacht	Overdag	Weekend	School			
Bomenbuurt (HHW)	x	x	x		x	x	1, 2, 3
Broek op Langedijk kern	x	x	x	x			1, 4
Broekhorn							
Butterhuizen Noord	x	x	x			x	
Butterhuizen Zuid							
Centrumwaard		x	x				
De Draai Noord		x		x			
De Draai Zuid							
De Noord				x			
De Scheg							
Duizend Eilandenrijk Noord							
Duizend Eilandenrijk Zuid							
Edelstenenwijk	x	x	x	x		x	
Heemradenbuurt	x	x	x				
Huygenhoek Midden				x			
Huygenhoek Noord			x				
Huygenhoek Zuid				x			
Mayersloot Noord							
Mayersloot Zuid		x		x			
Molenwijk		x					
Noord-Scharwoude Oost							
Noord-Scharwoude West				x	x		
Oosterdel							
Oostertocht Noord							
Oostertocht Zuid							
Oudkarspel Noord	x			x			
Oudkarspel Zuid	x				x		

	Problemen						
	Hoge parkeerdruk				Geblokkeerde doorgangen	Uitwijkgedrag van centra	Overig
Buurtnaam	Nacht	Overdag	Weekend	School			
Planetenwijk	x	x	x	x		x	
Recreatiebuurt		x	x	x		x	
Rivierenwijk	x	x	x	x		x	
Schildersbuurt Noord	x	x	x	x			
Schildersbuurt Zuid	x	x	x				
Schrijverswijk	x	x	x			x	
Sint-Pancras kern		x	x	x	x		5, 6
Stad van de Zon	x		x	x	x		7
t Kruis							
Twuyverhoek en Oostwal							8
Westerdel Noord							
Westerdel Zuid							
Zuid-Scharwoude Oost		x	x				
Zuid-Scharwoude West							
Zuidwijk				x			

Overige problemen:
1. Parkeren op straat ipv op eigen terrein
2. Grote voertuigen (bedrijfsbussen, caravans)
3. Veel voertuigen per huishouden
4. Door het aanleggen van laadpalen minder plek voor benzine/diesel auto
5. Blokkeren van voetgangers
6 Overlast in de zomer van zwembad bezoekers
7. Te weinig invalideplaatsen bij woningen en winkels
8. Krap door langsweggeparkeerde autos



Figuur 3.4 Parkeren op de stoep blokkeert de doorgang voor voetgangers (Zuid-Scharwoude)



Figuur 3.5 Parkeren in groenstroken zorgt voor verrommeling (Bomenbuurt, Heerhugowaard)

Wat gebeurt er als we niets doen?

De huidige problemen lossen in de toekomst niet vanzelf op. De druk op openbare parkeerplaatsen neemt juist toe door de groei van het aantal inwoners die vaker meerdere auto's bezitten. Ongeveer een derde van de bevolkingsgroei betreft mensen jonger dan 34 jaar. Dit zijn jongvolwassenen, jonge ouders en hun kinderen. Dit leidt ook tot een grote dynamiek in gezinssamenstellingen en de behoefte om een auto te bezitten. De bestaande problemen zullen hierdoor toenemen. Het is belangrijk om goed te monitoren of er sprake is van parkeeroverlast in woongebieden. Hiervoor worden periodieke parkeerdrukmetingen in de nacht uitgevoerd op het hele grondgebied van Dijk en Waard. Dit wordt ook gedaan als er meldingen over structurele parkeeroverlast komen uit de omgeving. Als hieruit blijkt dat er sprake is van te hoge parkeerdruk in woongebieden, wordt het afweegkader toegepast in het betreffende gebied. Ten slotte bevat dit parkeerbeleid ook een longlist (bijlage D) van verbetermogelijkheden. Deze longlist is opgenomen in de investeringsagenda.



Figuur 3.6 Toegang voor vuilniswagen geblokkeerd door geparkeerde auto (Stad van de Zon)

Schoolomgeving

Huidige situatie

De schoolomgeving is de omgeving rond basisscholen in de gemeente Dijk en Waard. Basisscholen bevinden zich in de woongebieden, waar verkeer van personeel, kinderen en

ouders/verzorgers samenkomen rond de schooltijden. Veel kinderen en hun ouders komen lopend of met de fiets. Ook worden kinderen afgezet en opgehaald met de auto (Kiss + Ride). Er zijn zorgen over de onveilige situatie die dan ontstaat bij de scholen. Dit wordt breed gedragen onder de inwoners/omwonenden. Bij schoolomgevingen zijn de volgende problemen geconstateerd:

- hoge parkeerdruk vlak voor en na schooltijd op terreinen en in wijken rondom scholen. Meer dan de helft van de ouders brengt hun schoolgaande kind(eren) met enige regelmaat met de auto naar school[3]. Zij parkeren de auto dicht bij de school en brengen hun kinderen naar de school toe. De gemiddelde parkeerduur varieert van 10 tot 30 minuten;
- veel foutparkeerders en verkeersovertredingen. Omdat de capaciteit direct voor de school vaak niet toereikend is voor de piekbelasting is er sprake van veel foutparkeerders en overtredingen van verkeersregels zoals éénrichtingsverkeer en een stopverbod. Dit leidt tot overlast en gevaarlijke situaties, niet alleen bij de scholen zelf maar ook in de straten eromheen;
- werknemers van de scholen komen deels met de auto naar het werk en bezetten als eerste de reguliere parkeerplekken en de ongereguleerde parkeerplaatsen in omliggende wijken.

Wat gebeurt er als we niets doen?

De huidige situatie rondom een aantal schoolomgevingen leidt tot overlast en gevaarlijke situaties. Bovendien is de verwachting dat de problematiek verder toeneemt omdat scholen zich steeds meer concentreren op minder locaties met grotere klassen. Steeds meer kleine scholen verdwijnen en de scholen die overblijven worden groter. De leerlingaantallen per school nemen toe en ook de afstand van huis tot school wordt groter. Dit leidt tot meer autoverkeer in de buurt van scholen. Dit resulteert in verslechtering van de (verkeers)veiligheid op plekken waar het nu al druk is en drukker wordt. Problemen worden conform huidige beleid opgepakt met het Octopusplan.

Landelijk gebied

De dorpen, kernen en buurtschappen zoals Koedijk, Veenhuizen, De Noord en Verlaat en buurtschappen Pannekeet en Frik hebben een karakteristiek landelijke uitstraling, gekenmerkt door stolpboerderijen langs de oude dorpslinten. In landelijk gebied is momenteel geen sprake van parkeerproblemen. De verwachting is dat hier in 2030 geen grote problemen ontstaan. Mochten er desondanks problemen ontstaan, is het afweegkader toepasbaar (hoofdstuk 5).

Bedrijventerreinen

De gemeente Dijk en Waard heeft een oppervlakte van 333 hectare bruto aan bedrijventerreinen. Alle terreinen zijn aan of in de kernen van Dijk en Waard gesitueerd. De bedrijventerreinen zijn De Vaandel, Zandhorst, Beveland, De Frans en Overtoom, Breekland, De Mossel, De Wuyver en Zuiderdel. Het parkeren vindt veelal plaats op eigen terrein.

[3] Veilig Verkeer Nederland 2022. Rapportage Flitspeiling 2022. https://vvn.nl/flitspeiling

Momenteel is er geen sprake van parkeerproblemen. Mocht dit in de toekomst ontstaan door de wens van bedrijven om te intensiveren, is het afweegkader toepasbaar (hoofdstuk 5).

4 Beleid

4.1 Beleidsuitgangspunten

De speerpunten uit de visie (H. 2) en de richtinggevende uitspraken van de raad op de peilnota (juli 2023) zijn vertaald in een aantal concrete uitgangspunten voor dit parkeerbeleid:

1. het parkeerbeleid moet problemen oplossen die er nu zijn of in de toekomst gaan ontstaan als er niets aan gedaan wordt. Parkeermaatregelen moeten nut en noodzaak hebben en geen problemen oplossen die er niet zijn;
2. het parkeerbeleid streeft ernaar kostendekkend te zijn, zoals aangenomen per motie Budgetneutraal parkeerbeleid in de raadsvergadering van 12 juli 2023;
3. het parkeerbeleid draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van de gemeente om in 2050 CO_2-neutraal te zijn en het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (waterberging, hittestress);
4. het parkeerbeleid is gebieds- en doelgroepgericht, waarbij de samenhang tussen verschillende gebieden in acht wordt genomen en de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeert;
5. de privé-auto verdwijnt niet uit het straatbeeld, maar krijgt wel een minder dominante positie ten faveure van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit zoals besloten in het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Hierin is gekozen om bij de inrichting van de openbare ruimte te kiezen voor de langzame verkeersdeelnemer (voetganger en fietser);
6. parkeeroplossingen worden gezocht in de volgorde van de 4B's:
    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.;
7. voor de implementatie en uitvoering van dit parkeerbeleid zijn organisatorische wijzigingen noodzakelijk. Dit betreft o.a. intensivering van handhaving en beheer en digitalisering van de parkeerketen;

Daarnaast heeft de raad bij de behandeling van de Peilnota Integraal Parkeerbeleid in de raadsvergadering van 12 juli 2023 de volgende adviezen overgenomen die eveneens dienen als uitgangspunten voor dit integraal parkeerbeleid:

8. het vergunningsgebied wordt uitgebreid naar het stationskwartier, kernwinkelgebied Middenwaard en omgeving en waar nodig schoolomgevingen. Intensivering van handhaving is hiervoor nodig. Er wordt een vergunninguitgifteplafond op basis van de capaciteit ingevoerd. De 2e bewonersvergunningen en overige vergunningen worden betaald (€ 200). Als het uitgifteplafond bereikt is, kan de resterende vraag middels abonnementen worden opgevangen op parkeerclusters op afstand;

9. betaald parkeren wordt uitgebreid naar het stationskwartier en het tarief wordt verhoogd (€ 2,20 per uur). Het eerste uur parkeren wordt gratis. In de toekomst kan betaald parkeren ook in lokale centrumgebieden worden ingevoerd met hetzelfde regime;
10. er wordt een parkeercluster van ca. 600 parkeerplaatsen in het stationskwartier gerealiseerd voor bewoners, werknemers, bezoekers en treinreizigers. Voor de kapitaallasten wordt de raad gevraagd additioneel geld beschikbaar te stellen;
11. inkomsten uit het parkeren worden geïnvesteerd in gebiedspecifieke parkeerproblemen en alternatieven:
    1. prioriteit geven aan schoolomgevingen, met het aanleggen en verbeteren van parkeerclusters, verbeteren van de looproutes van het cluster naar school en intensivering van de handhaving;
    2. inzetten op meer en veilige fietsfaciliteiten bij winkelcentra en stationskwartier waarbij de fietsfaciliteiten zo dicht mogelijk bij de functies worden ontwikkeld.
    3. kwalitatief hoogwaardige clustervoorzieningen voor voertuigen waar geen vergunning voor is verstrekt;
    4. groslijst aan verbetermogelijkheden opnemen in investeringsagenda en budget hiervoor vrijmaken.

4.2 Beleidsinstrumenten

In deze paragraaf worden de beschikbare beleidsinstrumenten toegelicht. Hierin worden ook bedragen en tarieven benoemd. Bij het noemen van bedragen en tarieven hierbij geldt het volgende:

- alle genoemde bedragen en tarieven zijn gebaseerd op prijspeil 01-01-2023;
- bedragen en tarieven worden jaarlijks geïndexeerd;
- genoemde bedragen en tarieven zijn gehanteerd om de effecten van maatregelen door te kunnen rekenen en een businesscase op te stellen;
- definitieve tarieven worden vastgesteld in de parkeerbelastingverordening. Wanneer de tarieven in de parkeerbelastingverordening afwijken van de genoemde tarieven in dit document is de parkeerbelastingverordening leidend;
- de actuele tarieven zijn opgenomen in de parkeerbelastingverordening.

Parkeernormen

Voor het bepalen van de parkeereis – het benodigde aantal parkeerplaatsen - bij gebiedsontwikkelingen zijn de parkeernormen het benodigde instrument. Deze zijn vastgesteld in de nota parkeernormen.

De parkeernormen zijn vastgesteld voor verschillende zones op basis van stedelijkheidsgraad en de aanwezigheid van parkeerregulering:

A. Stadshart en Stationsgebied (*sterk-stedelijk – centrum)*
B. Gereguleerde schil om centrumgebied (*sterk-stedelijk - schil centrum)*
C. Stedelijk (*sterk-stedelijk – rest bebouwde kom*)
D. Dorps en landelijk (*matig-stedelijk – rest bebouwde kom)*

Deze zonering is op de volgende manier gekoppeld aan de gebiedsindeling in dit integraal parkeerbeleid:

Deelgebied	Kenmerken	Zone parkeernormen
Stadshart	Centrumgebieden met sterk stedelijke functiemenging (wonen, winkelen, ondernemen, recreatie)	A
Stationskwartier	Centrumgebieden met sterk stedelijke functiemenging en hoogwaardig OV	A
Dorps- en wijkcentra	Gebieden in dorpen en woonwijken met ondersteunende centrumfuncties (ondersteunende winkelgebieden)	B (met parkeerregulering) C (zonder parkeerregulering)
Woonbuurten	Woongebieden	B C (Heerhugowaard) D (dorpen)
Schoolomgevingen	Omgevingen van basisscholen waar kinderen veilig naar school kunnen gaan en omwonenden voldoende ruimte hebben	C (Heerhugowaard) D (dorpen)
Landelijk	Ruime, agrarische en landelijke gebieden met veel ruimte voor natuur	D
Bedrijventerreinen	Monofunctionele werklocaties die goed bereikbaar zijn voor werknemers en bezoekers van bedrijven	C (Heerhugowaard) D (dorpen)

Om in sterk stedelijke gebieden (zone A en B) ruimte te maken voor groen en klimaatadaptatie mogen ontwikkelaars een plan indienen om 20% van de eigenlijk benodigde oppervlakte voor parkeerplaatsen te gebruiken voor extra groen en klimaatadaptieve maatregelen. Dit betreft de parkeereis zonder eventueel toegepaste verdere reducties zoals beschreven in de nota parkeernormen. Voor ontwikkelaars geldt een bijdrageregeling. Deze inkomsten kunnen worden ingezet om elders de benodigde parkeerplaatsen aan te leggen, alternatieven voor de auto te realiseren of meer groen te realiseren. De nota parkeernormen biedt deze mogelijkheid al.

De zonering voor de parkeernormen is niet in beton gegoten. Als gevolg van gebiedsontwikkelingen kunnen soms de kenmerken, functies en stedelijkheid van een gebied veranderen. Om rekening te houden met veranderende gebiedskenmerken is een zekere dynamiek van de zonering noodzakelijk om de parkeernormen beter aan te laten sluiten met de veranderde werkelijkheid in het betreffende gebied. Om deze reden is de plattegrond met de zonering niet opgenomen in dit beleidskader, maar uitgewerkt in de bestaande nota

parkeernormen. Indien nodig kan de zonering van de parkeernormen in de deelnota parkeernormen worden herzien.

Betaald parkeren

Betaald parkeren is het heffen van parkeerbelasting om de parkeeroverlast in een gebied te verlagen en de bereikbaarheid te verbeteren. Door betaald parkeren wordt het werkelijke gebruik van parkeerplaatsen belast: de parkeerder betaalt. Hierdoor is het met name voor langparkeerders minder interessant om hun auto hier te parkeren. Op deze manier wordt de juiste doelgroep naar de juiste plek gestuurd. Door betaald parkeren in te voeren kan op die locatie de parkeerbehoefte op drie manieren afnemen: een automobilist kan uitwijken naar een andere (gratis) parkeerplaats in de buurt, iemand kan op een andere manier (fiets, OV) komen of iemand kan besluiten om ergens anders naartoe te gaan. In winkelgebieden leeft vaak de zorg dat betaald parkeren leidt tot omzetderving omdat bezoekers wegblijven. Hoewel betaald parkeren direct na invoering kan leiden tot een kortstondige dip in bezoekersaantallen, trekt dit snel bij. Ten opzichte van andere kenmerken van winkelgebieden, zoals het winkel- en horeca-aanbod en de aantrekkelijkheid van het winkelgebied, is betaald parkeren nauwelijks van invloed op de bezoekersaantallen. Als we specifiek kijken naar de functie dagelijkse boodschappen dan zijn er wel aanwijzingen dat een klein deel van de bezoekers voor een alternatieve locatie kiest, mits die op korte afstand beschikbaar is. Het eerste uur gratis parkeren verkleint dit effect aanzienlijk, omdat de verblijfsduur van deze doelgroep minder dan een uur is.

Betaald parkeren is in dit parkeerbeleid op de volgende manier ingericht:

- betaald parkeren geldt in centrumgebieden waar veel bezoekers komen en parkeerproblemen zijn, in eerste instantie Middenwaard en het parkeercluster in het Stationskwartier (zie maatregelen per deelgebied);
- het tarief wordt verhoogd naar € 2,20 per uur, waarbij het eerste uur gratis wordt;
- betaald parkeren geldt 24 uur per dag met een 24-uurstarief van € 12. Dit bedrag is hoog genoeg om langparkeerders te verminderen en betaalbaar om incidenteel te parkeren;
- voor treinreizigers wordt een maximaal tarief van € 4 gehanteerd op vertoon van een vervoersbewijs bij de parkeerautomaat;
- genoemde tarieven worden opgenomen in de parkeerbelastingverordening en kan in de toekomst jaarlijks worden geïndexeerd;
- blauwe zones in de gebieden waar in dit parkeerbeleid betaald parkeren geldt worden vervangen door betaald parkeren (eventueel gecombineerd met vergunninghoudersparkeren als er ook door bewoners geparkeerd wordt);
- om de duidelijkheid en begrijpelijkheid te bevorderen geldt in alle gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd hetzelfde regime;
- mobiel parkeren (met een app) is mogelijk;
- voor bewoners en ondernemers die in een gebied wonen of werken waar betaald parkeren geldt worden parkeervergunningen uitgegeven (zie de volgende paragraaf);
- betaald parkeren geldt niet voor houders van gehandicaptenparkeerkaarten, die op basis van hun kenteken kunnen worden vrijgesteld. Wel dienen zij hun kenteken hiervoor te registreren.

Vergunninghoudersparkeren

Parkeervergunningen zijn een instrument waarmee de juiste doelgroep naar de gewenste parkeerplaats kan worden gestuurd. Doelgroepen kunnen worden gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte en beschermd van parkeeroverlast door derden. Een vergunningenregime kan worden ingesteld in centrumgebieden, woonbuurten en in gebieden rond gebieden waar betaald parkeren geldt, om te voorkomen dat parkeerders naar deze gebieden uitwijken vanwege capaciteitstekort of betaald parkeren bij hun bestemming.

Vergunninghoudersparkeren is in dit parkeerbeleid op de volgende manier ingericht:

- inwoners en ondernemers kunnen vergunningen aanvragen om parkeerrecht te verkrijgen in de gedefinieerde vergunningengebieden. Een vergunning is geldig vanaf het moment van afgifte tot en met 31 december van het lopende kalenderjaar. In het daaropvolgende jaar kan de vergunning verlengd worden. Een verlenging kan geweigerd worden als de vergunning niet voldoet aan onderstaande regels.
- er worden verschillende typen parkeervergunningen op kenteken aangeboden aan verschillende doelgroepen.
  1. 1e bewonersvergunningen;
  2. 2e en verdere bewonersvergunningen;
  3. bedrijvenvergunningen;
  4. zorgverlenersvergunningen (voor professionele zorgverleners. Zij komen niet in aanmerking voor een bedrijvenvergunning);
  5. mantelzorgersvergunningen (voor mantelzorgers);
  6. deelautovergunningen.
- de 1e bewonersvergunning is gratis. Bewonersvergunningen voor 2e en daaropvolgende auto's zijn betaald (€200). Ook bedrijvenvergunningen en abonnementen op clusters voor bewoners en bedrijven worden betaald. Bedrijvenvergunningen hebben een hoger tarief dan bewonersvergunningen en er wordt een maximum aantal vergunningen per bedrijf gegeven op basis van het aantal werknemers. Vergunningen voor zorgverleners en mantelzorgers zijn gratis;
- op woonadressen kunnen alleen bewonersvergunningen worden aangevraagd;
- het totale vergunningsgebied bestaat uit centrumgebieden en(woon)gebieden die aan de centrumgebieden liggen, met een loopafstand van 10 minuten (800 meter) van het centrumgebied. Vergunninghoudersparkeren kan ook worden ingevoerd in andere woongebieden met een hoge parkeerdruk en schoolomgevingen. Hiervoor wordt bij een parkeerprobleem het afweegkader toegepast (zie H5);
- het vergunningsgebied is ingedeeld in zones. Met een bewonersvergunning, een bedrijvenvergunning, een mantelzorgersvergunning en een deelautovergunning kan worden geparkeerd in één zone. Zorgverlenersvergunningen zijn in alle zones geldig;
- de vergunningszones zijn op het niveau van een of meerdere buurten afgebakend. Daarnaast moet de afbakening van de vergunningszone logisch en begrijpelijk zijn, bijvoorbeeld bij water of een grote weg. Vergunninghouders kunnen met hun vergunning in de hele vergunningszone parkeren. Zie de afbakening van de vergunningszones in 2030 in figuur 6.1;

- het totaal aantal uit te geven vergunningen is maximaal 90% van de beschikbare parkeercapaciteit in een vergunningszone. Woonadressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein (oprit) komen als eerste in aanmerking voor een vergunning[4].
- als de resterende vergunningenvraag groter is dan het vergunningenaanbod, wordt de restvraag opgevangen op een parkeercluster op afstand (met abonnement). Een aanvrager kan ook op een wachtlijst voor vergunningen in de vergunningszone komen te staan;
- op parkeerterreinen die bij (wijk)winkelcentra en supermarkten horen geldt geen vergunninghoudersparkeren;
- bij clusters met een dubbelfunctie (zoals de parkeergarages bij winkelcentrum Middenwaard) geldt een uitgifteplafond voor abonnementen. Dit moet afgestemd worden met de eigenaren van de parkeergarages;
- houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gebruik maken van alle vergunningsplaatsen;
- huishoudens in een vergunningsgebied krijgen via de digitale bezoekersregeling 200 parkeeruren per jaar gratis aangeboden die zij kunnen toekennen aan bezoekers die dan mogen parkeren in het gebied (op kenteken).
    - Zij kunnen extra bezoekersuren bijkopen tegen het tarief van €0,50 per uur. Wanneer de parkeerdruk in het betreffende vergunningsgebied tijdens de piekbelasting boven de 90% komt worden er geen extra bezoekersuren uitgegeven.

Parkeerclusters

Door clustering van parkeerplaatsen op meer grootschalige, centraal gelegen locaties kan de parkeerbehoefte van verschillende doelgroepen op enige afstand van de woning of bestemming worden opgevangen. Op de clusters kan ook de eventuele restvraag naar vergunningen die niet in de buurt zelf kan worden opgevangen worden gefaciliteerd (met abonnementen). Een parkeercluster kan op verschillende manieren worden ingericht:

- gebouwde (inpandige) parkeerclusters (garages in Stadshart of de nieuwe parkeercluster in het Stationskwartier);
- Nieuwe en het gebruik van bestaande parkeerterreinen op maaiveld (bijvoorbeeld achter het gemeentehuis Parelhof of bij Sporthal Zuid);
- kleinere clusters (parkeerkoffers) op wijkniveau;
- zie verder parkeermaatregelen per deelgebied (H6).

In het Stationskwartier wordt een parkeercluster ontwikkeld die bestemd is voor treinreizigers, bewoners, werknemers en bezoekers van het gebied. In totaal worden er ca. 600 parkeerplaatsen gerealiseerd. Zie verder paragraaf 6.1 OV-knoop.

[4] Behoudens bestaande en nieuwe (contractueel) vastgelegde uitzonderingen

Dubbelgebruik bevorderen

Op alle maatgevende momenten is het op een aantal plekken druk. Tegelijkertijd zijn er op dezelfde momenten ook plaatsen waar de parkeerdruk laag is. ’s Avonds wordt meer dan 80% van de parkeercapaciteit bij bedrijven, winkels en scholen onbenut. De restcapaciteit op deze locaties kan worden ingezet op drukbezette plaatsen de parkeerdruk te verlagen.

Dit parkeerbeleid bevordert het dubbelgebruik op de volgende manieren:

- de privé-capaciteit van bedrijven wordt beter benut door met bedrijven in gesprek te gaan om hun terreinen beschikbaar te stellen voor andere doelgroepen op momenten dat de parkeerplaatsen onderbezet zijn;
- de privé-capaciteit van inwoners wordt beter benut door een vergunningenregime in te voeren in de buurt waarbij adressen met parkeergelegenheid op eigen terrein later in aanmerking komen voor een vergunning dan adressen zonder parkeergelegenheid op eigen terrein. Een oprit valt onder parkeergelegenheid op eigen terrein. Een garage niet.
- door marketingcampagnes gericht op gemak, comfort, veiligheid en betrouwbaarheid locaties met restcapaciteit beter onder de aandacht brengen.

Parkeerverwijzingen verbeteren

Parkeerverwijssystemen in het stadshart informeren automobilisten over de locatie en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen om zo het zoekverkeer te verminderen en de parkeerdruk beter te verdelen over verschillende locaties. Het verbeteren van parkeerverwijzingen wordt in dit parkeerbeleid op de volgende manieren gedaan:

- het verbeteren van het parkeerroute informatie systeem (PRIS) beïnvloedt niet-frequente bezoekers die door de parkeerverwijzingen eerder op een gewenste plek gaan parkeren als zij Dijk en Waard bezoeken;
- het invoeren van open parkeerdata (via het Servicehuis Parkeren en Verblijven/NPR) beïnvloedt bezoekers die op zoek zijn naar een (vrije) parkeerplaats die voldoet aan hun wensen indirect via reisadvies, autoroute en parkeerdiensten (online, via apps en eventueel via Parkeer Route Informatie Systemen (PRIS) langs de weg).



Figuur 4.1 Parkeerroute informatie systemen rondom Middenwaard.

Alternatieven voor de eigen auto stimuleren

Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets, lopen en OV, is weliswaar geen parkeermaatregel, maar kan wel de parkeerbehoefte doen afnemen door deze opties aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto.

Een goed aanbod aan deelmobiliteit kan leiden tot een daling van het gebruik en bezit van de eigen auto. De actuele inzichten over het reductiepotentieel bij (nieuwe) inwoners varieert van 1 deelauto op 4 tot 8 privé auto's. Belangrijk hierbij is dat de deelauto nooit het primaire vervoermiddel is van een inwoner. Beschikking hebben over deelauto's en deelfietsen zorgt ervoor dat nieuwe inwoners eerder het openbaar vervoer of de fiets als primaire vervoerwijze kiezen, omdat zij voor die paar ritten per jaar waar de auto echt nodig is de deelauto kunnen gebruiken. Het vervangen van eigen auto's door deelauto's lukt dus alleen goed als de alternatieven op de woonlocatie op orde zijn en de beschikbaarheid en kosten van de deelauto's betrouwbaar en aantrekkelijk zijn.

Er zijn verschillende maatregelen die het gebruik van alternatieve vervoerswijzen stimuleren:

- Maatregelen gericht op het verbeteren van het aanbod van alternatieve vervoerswijzen:
  - meer, betere en veilige fietsparkeerplaatsen en verbeteren van fietsinfrastructuur, mogelijk gemaakt door inkomsten uit het parkeerbeleid;

    - doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer, om de snelheid en betrouwbaarheid van het bestaande openbaar vervoer te verbeteren;
    - verbeteren bereikbaarheid en stallingen bij stations en haltes, om openbaar vervoer opstappunten goed bereikbaar te maken met auto, fiets en te voet;
    - inzetten op fijnmaziger openbaar vervoer (rol Provincie) en hoogfrequente en snelle verbindingen met de Randstad via het spoor (rol Rijksoverheid).
    - fietser altijd voorrang geven bij alle kruispunten, met name bij verkeersregelinstallaties.

- Maatregelen gericht op het ontmoedigen van autoverkeer:

    - betaald parkeren;
    - lagere parkeernormen toepassen in sterk stedelijke gebieden (zie paragraaf 4.2 Parkeernormen);

Extra inkomsten die voortvloeien uit parkeerbeleid (betaald parkeren, vergunningentarieven en de bijdrageregeling) kunnen worden ingezet op maatregelen die alternatieven voor de eigen auto stimuleren. In paragraaf 4.2 Locatiespecifieke verbeteringen is de investeringsruimte van dit beleid uitgewerkt en de prioritering tussen verschillende thema's die hierbij wordt toegepast.

Handhaving

Bij uitbreiding en/of intensivering van parkeerregulering is intensivering van handhaving randvoorwaardelijk om de regulering op juiste wijze na te leven. Hiervoor is extra inzet van boa's en (digitale) kentekenhandhaving nodig om de intensievere handhaving efficiënter uit te voeren. Dit parkeerbeleid voorziet de volgende handhavingsmaatregelen

- spoedige digitalisering van de parkeerketen is randvoorwaardelijk;
- een scanauto is nodig voor kentekenhandhaving;
- intensivering van de ureninzet op handhaving;
- herziening van het meldsysteem en de protocollen over de omgang met meldingen.

Bij kentekenhandhaving wordt rekening gehouden met de Gehandicaptenparkeerkaart, waarmee mindervaliden gebruik kunnen maken van een gehandicaptenparkeerplaats. Momenteel is dit een analoog product met Europese geldigheid dat door de parkeerder achter de voorruit wordt gelegd. Dit wordt niet herkend door de scanauto. Handhaving op gehandicaptenparkeerplaatsen gebeurt dus door een boa. Er zijn momenteel landelijke plannen om de Gehandicaptenparkeerkaart te digitaliseren. Het parkeerbeleid volgt deze ontwikkelingen.

Monitoring en bijsturing

Om te toetsen of de beoogde effecten van het parkeerbeleid in de praktijk worden gerealiseerd, moet na invoering van (onderdelen van) het beleid periodiek worden gemonitord. Als uit de monitoring blijkt dat dit beleid op een bepaalde locatie (nog) niet het gewenste effect heeft, kan op basis hiervan worden bijgestuurd.

In dit parkeerbeleid is met de volgende methoden voorzien in monitoring en bijsturing:

- parkeerdrukmetingen, om een kwantitatief beeld te krijgen van de parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen voor en na invoering van een parkeermaatregel. Deze

metingen worden niet alleen in gereguleerd gebied uitgevoerd, maar ook in ongereguleerde (woon)gebieden om een mogelijk waterbedeffect in kaart te brengen;
- een meldpunt waar inwoners en ondernemers parkeerproblematiek op specifieke locaties kunnen melden. Hiervoor wordt het meldpunt voor meldingen en klachten over de openbare ruimte (Fixi) gebruikt;
- monitoring van de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen op basis van aanvragen gehandicaptenparkeerkaart en gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Hier wordt het aantal benodigde gehandicaptenparkeerplaatsen op afgestemd . Hierbij wordt goed gekeken naar voorwaarden waaraan een gehandicaptenparkeerplaats moet voldoen;
- monitor ontwikkeling vergunningen- en abonnementen aanvragen;
- monitor ontwikkeling elektrische auto's, om het aantal parkeerplaatsen met laadmogelijkheden op af te stemmen.

Digitalisering

Om de bouwstenen effectief en efficiënt te kunnen uitvoeren is digitalisering van de parkeerketen noodzakelijk. Dit heeft de volgende voordelen:

- digitalisering draagt bij aan meer flexibiliteit, door het vergemakkelijken van het toekennen van flexibele parkeerrechten (vergunningen, tarieven) aan doelgroepen;
- digitalisering vergroot het gebruiksgemak voor de parkeerder, die geen papieren parkeerproduct meer nodig heeft maar zijn parkeerrechten kan regelen via een website of app;
- interne werkprocessen kunnen efficiënter worden uitgevoerd door het stroomlijnen van het parkeersysteem;
- handhaving kan beter worden uitgevoerd door kentekenscans, die ook bijdragen aan betere monitoring;
- er kan meer data worden vergaard, waardoor de monitoring beter wordt en er makkelijker kan worden bijgestuurd.

In dit parkeerbeleid is op de volgende manieren voorzien in een efficiënter digitaal parkeersysteem:

- lidmaatschap bij het SHPV, een landelijk organisatie die een digitaal platform beheren voor het ontsluiten en afhandelen van parkeer- en verblijfsrechten en heffingen. Het parkeersysteem wordt aangesloten bij het Nationaal Parkeerregister, waardoor mobiel parkeren mogelijk is;
- digitaal vergunningensysteem, waarmee vergunningen gemakkelijk worden aangevraagd en het vergunningenbeheer efficiënter wordt uitgevoerd;
- Parkeerroute-informatiesysteem (PRIS), zie paragraaf Parkeerverwijzingen verbeteren;
- handhaving verbeteren door de inzet van een scanauto, zie paragraaf Handhaving.

Locatiespecifieke verbeteringen

Dit parkeerbeleid voorziet in de mogelijkheid om een deel van de parkeerinkomsten te investeren in locatiespecifieke zaken. De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

1. in de begroting van het integraal parkeerbeleid is een investeringsruimte opgenomen van 150.000 per jaar voor locatiespecifieke verbeteringen. In het voorgaande jaar wordt de besteding van deze middelen toegewezen aan concrete projecten op basis van de volgende prioriteiten (2 t/m 5):

2. verbeteringen in schoolomgevingen;
    a. parkeerclusters nabij scholen waar nodig verbeteren;
    b. goede en veilige looproutes van parkeercluster naar de school;
    c. beheersen en handhaven van foutparkeerders in de schoolomgeving;
3. inzetten op meer en veilige fietsfaciliteiten bij winkelcentra en in het stationskwartier, zo dicht mogelijk bij de functies;
4. kwalitatief hoogwaardige clustervoorzieningen;
5. klimaatadaptieve parkeerplaatsen aanleggen waar mogelijk;
6. locatiespecifieke verbeteringen die worden aangedragen door inwoners en ondernemers. Een actuele groslijst met verbeterpunten is opgenomen in bijlage D.

Bij het bepalen van uit te voeren locatiespecifieke verbeteringen moeten deze worden getoetst op doelmatigheid en uitvoerbaarheid.

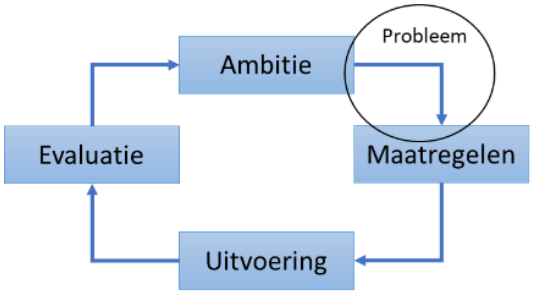
5 Afweegkader

5.1 Inleiding

Dit parkeerbeleid maakt onderscheid tussen 8 verschillende Deelgebieden:

- Stadshart
- OV-knoop
- Dorps- en wijkcentra
- Woonbuurten
- Schoolomgevingen
- Landelijk gebied
- Bedrijventerreinen

Om te bepalen welke parkeermaatregel wordt ingezet geldt voor alle gebieden het afweegkader o.b.v. monitoring van de parkeerproblemen (figuur 5.2). Als uitgangspunt hierbij geldt dat het parkeerbeleid geen problemen oplost die er niet zijn of komen. In figuur 5.1 is het probleem gepositioneerd in de beleidscyclus. Het afweegkader wordt toegepast wanneer er een parkeerprobleem optreedt of in de toekomst wordt verwacht als gevolg van gebiedsontwikkelingen. Na uitvoering worden de gekozen maatregelen gemonitord om te evalueren of het beoogde effect behaald is.



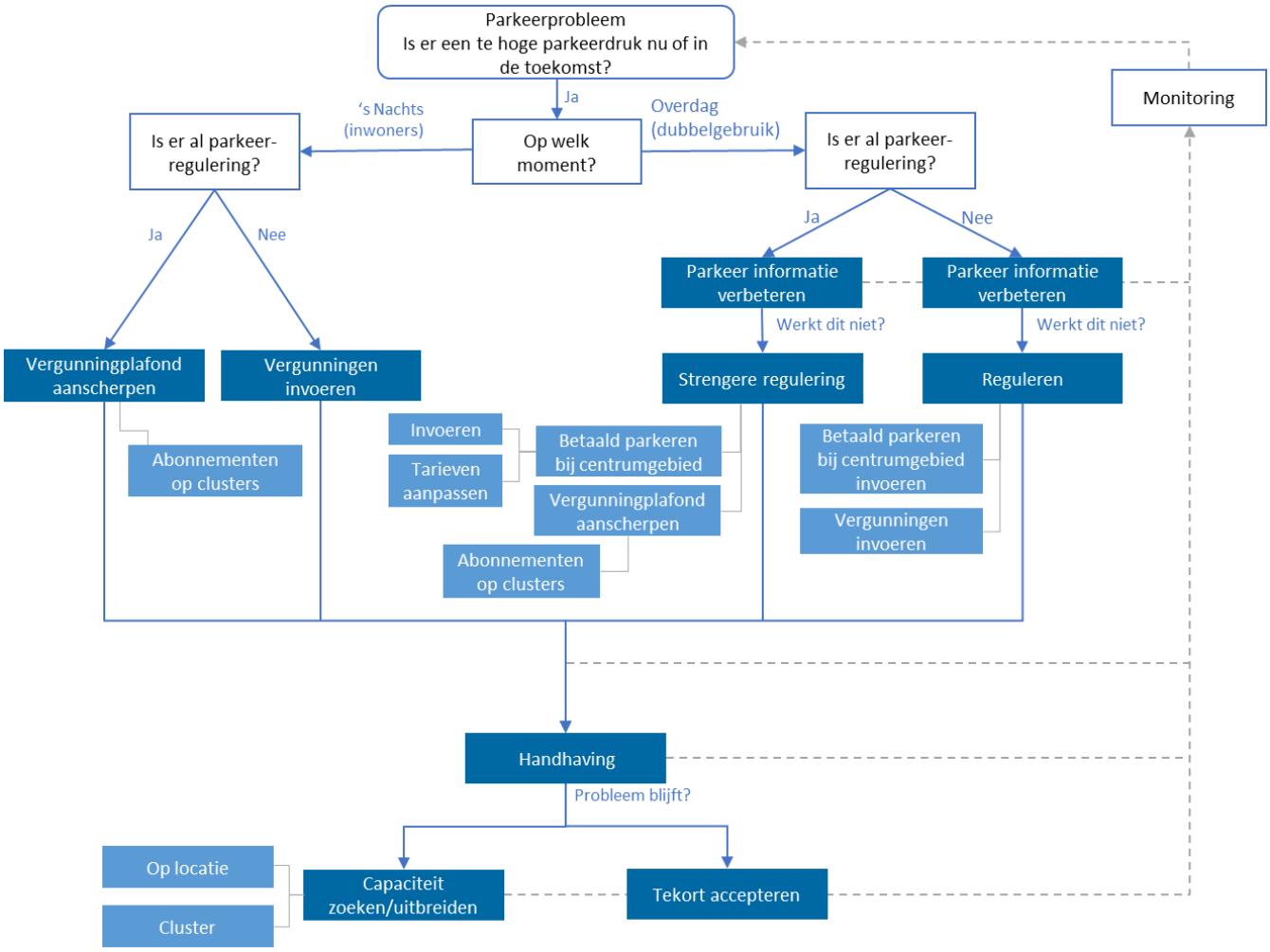
Figuur 5.1 Beleidscyclus

Voor de deelgebieden Stadshart, OV-knoop, dorps- en wijkcentra, woonbuurten en schoolomgevingen zijn in dit parkeerbeleid al concrete maatregelen opgenomen. Deze worden in hoofdstuk 6 beschreven.

5.2 Toepassing afweegkader

Om te bepalen welk instrument passend is bij een parkeerprobleem wordt het afweegkader gehanteerd. Dit gebeurt in een aantal stappen:

- *Bepalen parkeerprobleem:* er is sprake van een parkeerprobleem wanneer er op het maatgevende moment een te hoge parkeerdruk is of wordt verwacht in de toekomst. Zie de definitie in paragraaf 3.1 Wat is een parkeerprobleem?;
- *Bepalen doelgroep:* door te kijken op welk moment het parkeerprobleem voorkomt kan worden bepaald welke doelgroep(en) bijdragen aan de parkeerdruk. Ontstaat het probleem ’s nachts, zijn bewoners de primaire doelgroep. Ontstaat het probleem overdag, dan komt het probleem doordat verschillende doelgroepen gelijktijdig op dezelfde plek parkeren;
- *Parkeerregulering aanwezig:* als er al sprake is van parkeerregulering in het gebied, dan kan de bestaande regulering worden uitgebreid of geïntensiveerd. Als er nog geen parkeerregulering is, kan dit worden ingevoerd;
- *Prioritering maatregel:* de passende maatregel wordt gekozen volgens de volgende prioritering:
    - waar mogelijk wordt eerst gekeken naar een betere benutting van restcapaciteit (door ontsluiten parkeerinformatie);
    - als dat niet mogelijk is, wordt parkeerregulering ingevoerd of geïntensiveerd;
    - als dat niet mogelijk is of onvoldoende effect heeft, is de optie om deze tekorten te accepteren of capaciteitsmaatregelen te nemen.
- *Handhaving:* in alle gevallen is na toepassing van het afweegkader (intensivering van) handhaving noodzakelijk om de betreffende wijziging te laten slagen;
- *Monitoring:* in alle gevallen is na toepassing van het afweegkader monitoring noodzakelijk om te onderzoeken of de maatregel het beoogde effect heeft gehaald.



Figuur 5.2 Afweegkader beleidsinstrumenten

6 Maatregelen en effecten

In dit hoofdstuk is het parkeerbeleid met een aantal concrete maatregelen per deelgebied uitgewerkt. De verwachte effecten van deze maatregelen op de parkeerdruk zijn door MuConsult met een parkeerbehoeftemodel inzichtelijk gemaakt. In bijlage A is de businesscase (kosten en baten) van deze maatregelen in samenhang opgenomen.

6.1 Maatregelen per deelgebied

De beleidsinstrumenten uit paragraaf 4.2 worden toegespitst op de deelgebieden. Voor de tarieven gelden dezelfde voorwaarden die in paragraaf 4.2 Beleidsinstrumenten zijn genoemd. De definitieve tarieven worden vastgesteld in de parkeerbelastingverordening.

Stadshart

Het Stadshart is een sterk stedelijk kernwinkelgebied met veel verschillende functies:

- centrumfuncties die (recreatieve) bezoekers aantrekken, zoals winkelcentrum Middenwaard, de VUE-bioscoop;
- supermarkten voor de dagelijkse boodschappen (Albert Heijn, Lidl, Dekamarkt);
- het gemeentehuis en de bibliotheek (Parelhof);
- woningen;
- zorgwoningen.

Het Stadshart wordt dan ook door diverse doelgroepen gebruikt. Dit parkeerbeleid faciliteert deze doelgroepen op de juiste manier. Het Stadshart is bij uitstek een gebied waar mensen elkaar ontmoeten en graag verblijven. Het parkeerbeleid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat. Maatregelen zijn er in eerste instantie op gericht om de centrumfunctie van het gebied te bevorderen (de winkels, culturele voorzieningen en horeca). Hiervoor zijn de volgende maatregelen van toepassing:

- betaald parkeren met een tarief van € 2,20 per uur waarbij het eerste uur gratis is, , waardoor langparkeren wordt ontmoedigd, de doorstroming verbetert en makkelijk vrije parkeerplaatsen worden gevonden;
- investeringen in het verbeteren van de fietsvoorzieningen, o.a. (bewaakte) fietsenstallingen en fietsverbindingen;
- clusterparkeren voor bewoners en ondernemers, met een abonnement op een parkeercluster. Hiervoor worden de bestaande garages en terreinen gebruikt. Dit zijn:
    - de gemeentelijke parkeervoorzieningen
    - de private parkeervoorzieningen van Wereldhave;
- parkeerroute-informatiesystemen om bezoekers gemakkelijk te verwijzen naar vrije parkeerplaatsen.

Bewoners in en om het Stadshart worden in dit parkeerbeleid beschermd tegen parkeeroverlast van andere doelgroepen. Hiervoor worden de volgende maatregelen genomen:

- vergunninghoudersparkeren geldt in het Stadshart;
- vergunninghoudersparkeren geldt in de omliggende woonbuurten;
- voor bezoekers van bewoners is een bezoekerssaldo beschikbaar.

OV-knoop

De OV-knoop van Dijk en Waard wordt een sterk stedelijk gebied met veel functiemenging en diverse woon-werklocaties geconcentreerd in de omgeving van het NS-stations. Er wordt dan ook geparkeerd door diverse doelgroepen. De OV-knoopwaarde van het gebied heeft prioriteit, mede omdat deze de lopende en geplande gebiedsontwikkelingen onderbouwt. Maatregelen in dit parkeerbeleid zijn dan ook primair gericht op optimaal gebruik van het OV:

- er wordt een gebouwde parkeercluster gerealiseerd waarin de volledige P+R-behoefte is opgevangen. Het cluster bevat 600 parkeerplaatsen;
    - het aantal parkeerplaatsen is gebaseerd op een hoge mate van dubbelgebruik. Overdag wordt het cluster gebruikt door treinreizigers, die ’s avonds en in het

weekend niet parkeren. Op deze momenten wordt het cluster ingezet om bewoners te faciliteren

- in het gebied (inclusief het cluster) geldt betaald parkeren tegen dezelfde voorwaarden als in het Stadshart (€ 2,20 per uur, eerste uur gratis) waarbij treinreizigers op basis van vervoersbewijs tegen een gereduceerd dagtarief van € 4 kunnen parkeren;

Op het cluster worden ook andere doelgroepen gefaciliteerd:

- bewoners van de nieuwbouw komen in aanmerking voor een abonnement. Voorwaarde hiervoor is dat de parkeervraag van bewoners de P+R-functie niet in de weg zit. Abonnementen voor bewoners gelden op werkdagen van 18:00 tot 08:00 en in het weekend de hele dag;
- voor werknemers in het gebied wordt capaciteit in het cluster beschikbaar gesteld waar ze met abonnement kunnen parkeren op werkdagen van 08:00 tot 18:00;
- bezoekers (van voorzieningen en bewoners) die in het cluster parkeren maken gebruik van het reguliere betaalde tarief;
- als na monitoring blijkt dat er voldoende capaciteit over is in de nachten worden abonnementen aangeboden aan bewoners en ondernemers met werkbussen die verder weg wonen.

Daarnaast zijn op straat de volgende maatregelen van toepassing:

- in de bestaande woonbuurt (Nelson Mandelastraat / Martin Luther Kingstraat wordt de blauwe zone vervangen door betaald parkeren met dezelfde voorwaarden als in het Stadshart;
- voor doelgroepen met lokale bestemming (bewoners, ondernemers, werknemers wordt in ditzelfde gebied vergunninghoudersparkeren ingevoerd.

Dorps- en wijkcentra

Dorps- en wijkcentra zijn gebieden in de dorpen en woonwijken die ondersteunende centrumfuncties vervullen voor de inwoners in de directe omgeving. Zij zijn dan ook de primaire doelgroep in deze gebieden. Voor deze bezoekers is het belangrijk dat ze de voorzieningen – met name winkels voor de dagelijkse boodschappen – gemakkelijk kunnen bezoeken.

Hiervoor kunnen de volgende maatregelen worden ingezet:

- In Centrumwaard en de omgeving van winkelcentrum Broekerveiling wordt betaald parkeren met hetzelfde regime als in de andere gebieden ingevoerd als:
    - er sprake is van een parkeerprobleem (parkeerdruk > 90%) en;
    - er draagvlak is onder ondernemers voor betaald parkeren. Draagvlak wordt getoetst met een enquête waarbij betaald parkeren wordt ingevoerd als er een responspercentage van minstens 60% is gehaald en 50% + 1 voor is.
- als betaald parkeren wordt ingevoerd, gaat dit gepaard met vergunninghoudersparkeren ter bescherming van bewoners en ondernemers die in de omgeving van het betaald parkeren gebied wonen of werken.

Woonbuurten

De woonbuurten zijn primair bedoeld als leefomgeving. Hierbij worden 2 typen gebieden onderscheiden:

- woonbuurten die gelegen zijn rond gereguleerd gebied. Het parkeerbeleid is erop gericht te voorkomen dat hier parkeeroverlast ontstaat door parkeerders die een bestemming in het gereguleerde gebied hebben en uitwijken voor de regulering;
- overige woonbuurten. Hier wordt het afweegkader toegepast.

In de woonbuurten is het vooral belangrijk dat bewoners er prettig kunnen leven. Het parkeerbeleid richt zich dan ook primair op het faciliteren van bewoners. Hierbij is niet alleen van belang dat bewoners hun auto kunnen parkeren, maar ook dat er voldoende ruimte voor groen is en de buurten bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten en vuilniswagens. Hiervoor zijn de volgende maatregelen opgenomen in het parkeerbeleid:

- in de schil van centrumgebieden geldt vergunninghoudersparkeren. Belangrijk is dat het vergunningsgebied de hele omvang van het verwachte waterbedeffect beslaat. Na invoer is monitoring noodzakelijk om te controleren of dit het geval is;
- op plekken waar de parkeerdruk ’s nachts 90% of hoger is kan vergunninghoudersparkeren worden ingevoerd. Hierbij wordt gekeken naar de parkeerdruk op straatniveau, terwijl vergunningparkeren geldt op gebiedsniveau;
- op plekken waar straten niet toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten of vuilniswagens als gevolg van geparkeerde auto’s gepaard met een hoge parkeerdruk kan vergunningparkeren worden ingevoerd. Dit blijkt na meldingen van bewoners en monitoring. Het probleem wordt gesignaleerd op straatniveau, terwijl vergunninghoudersparkeren geldt op gebiedsniveau. Hiervoor geldt het afweegkader;
- het vergunningsregime geldt niet op parkeerterreinen die horen bij (wijk)winkelcentra en in de vergunningszones liggen.
- er wordt gekeken of parkeerplaatsen kunnen worden geclusterd op een centrale locatie.

Vergunningsgebied

Het voorstel is dat het vergunningsgebied in 2030 er uitziet zoals afgebeeld in figuur 6.1. Het vergunningenstelsel is primair bedoeld om bewoners in deze gebieden te beschermen tegen parkeeroverlast door derden. Deze overlast ontstaat door uitwijkgedrag van bezoekers van centrumgebieden die in de omgeving parkeren om regulering te ontlopen (winkelcentrum Middenwaard en Centrumwaard) of overlast door dubbelgebruik van bezoekers en bewoners (Centrumwaard en Broekerveiling). Om deze overlast en het verdere waterbedeffect tegen te gaan geldt er in de omliggende woonbuurten tot een loopafstand van 10 minuten (800 meter) vergunninghoudersparkeren. Hierbij is een logische begrenzing van het vergunningsgebied gesteld om het regime begrijpelijk te houden voor gebruikers. Wegen en water vormen natuurlijke barrières voor de afbakening van een gebied. Ook sluiten de vergunningszones op elkaar aan zodat er geen tussenliggende gebieden zonder parkeerregulering ontstaan waar iedereen vrij kan parkeren.

Ten slotte wordt er ingespeeld op de gebiedsontwikkelingen. De huidige bewoners worden beschermd doordat nieuwe inwoners van deze gebiedsontwikkelingen niet zomaar op straat kunnen parkeren. Nieuwe inwoners komen in aanmerking voor een vergunning op de voorwaarde dat er beschikbare capaciteit is.

Gebied A t/m J

Het vergunningsgebied met de vergunningszones A t/m J zijn de woongebieden die rondom het winkelcentrum Middenwaard en Centrumwaard liggen. Deze gebieden liggen binnen een afstand van 10 minuten lopen (800 meter). De huidige parkeerdruk is doordeweeks in de nacht hoog in deze woongebieden (figuur 3.1 geobserveerde parkeerdruk). Bovendien komt er uit de participatiesessies naar voren dat er in veel buurten overlast is door uitwijkgedrag van het centrum (tabel 3.1). De gemodelleerde parkeerdruk (figuur 3.2) laat zien dat de parkeerdruk in de toekomst nog hoger wordt. In de buurten met een hoge parkeerdruk gaan problemen vooral ontstaan rondom de centrumgebieden door parkeeroverlast door derden. Daarom is het gewenst om de zones A t/m J aan te wijzen als vergunningsgebied voor 2030.

De woongebieden die wel een hoge parkeerdruk hebben in de geobserveerde en gemodelleerde parkeerdruk maar niet behoren tot het vergunningsgebied zijn gebieden met weinig tot geen functiemening en op een grote afstand van centra waardoor parkeerproblemen door dubbelgebruik of uitwijkgedrag niet van toepassing is.

Gebied L+K

Het instellen van het vergunningsgebied van zones L en K is nader te bepalen. Dit zijn de buurten Broek op Langedijk kern en Mayersloot zuid. Aan de ene kant is vergunningshoudersparkeren geschikt omdat er veel functiemenging is en in de gemodelleerde parkeerdruk van 2030 (figuur 3.2) een hoge parkeerdruk geeft in deze gebieden. Aan de andere kant valt de huidige parkeerdruk mee uit de geobserveerde parkeerdrukmetingen (2022, figuur 3.1) en de participatiesessies. Dit gebied heeft in eerste instantie geen prioriteit om als vergunningsgebied aan te wijzen, maar in de toekomst is hier een grote kans op parkeerproblemen. Daarom is monitoring belangrijk om inzichtelijk te krijgen wanneer vergunning invoeren geschikt is.



Figuur 6.1 afbakening vergunningsgebied en vergunningszones in 2030.

Schoolomgevingen

De basisscholen bevinden zich in Dijk en Waard vaak in woongebieden. Dat betekent dat de bewoners de primaire doelgroep zijn voor het parkeren. Rond schooltijden komt er een doelgroep bij, namelijk het schoolpersoneel en de ouders/verzorgers die kinderen afzetten en ophalen. Door de piekdrukte rond de schooltijden is het belangrijk om de veiligheid te waarborgen en overlast voor omwonenden tegen te gaan. Om deze problemen tegen te gaan, wordt eerst het Octopusplan toegepast. Als hierna nog steeds sprake is van overlast, kan het afweegkader worden gevolgd.

Landelijk gebied en bedrijventerreinen

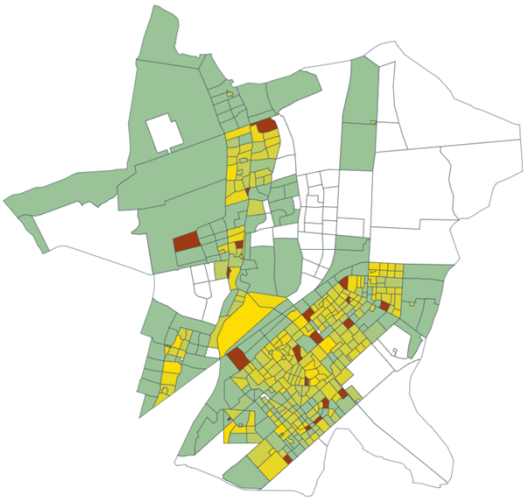
Voor landelijk gebied en bedrijventerreinen bevat dit parkeerbeleid geen gebied specifieke maatregelen. Wanneer er een parkeerprobleem gemeld wordt of bij gebiedsontwikkelingen wordt verwacht, geldt het afweegkader.

Het landelijk gebied is ruim, waterrijk met veel ruimte voor de natuur. Hier zijn op dit moment geen parkeerproblemen en geen parkeermaatregelen nodig op korte termijn. Ook voor het parkeren bij bedrijventerreinen zijn er geen problemen verwacht. Dit komt omdat het parkeren bij bedrijventerreinen monofunctioneel is en veelal plaatsvind op eigen terrein.

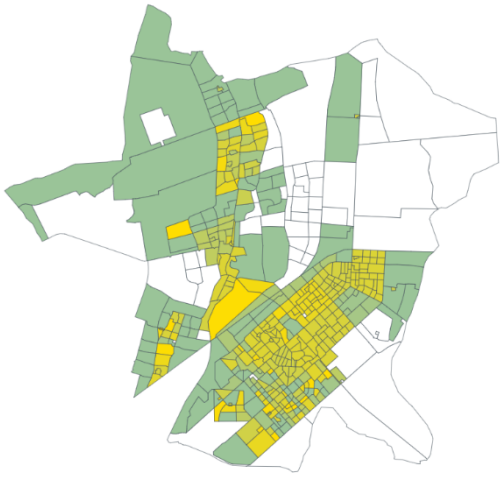
6.2 Effecten

Figuur 6.2, 6.3 en 6.4 geeft de impact van de maatregelen op de parkeerdruk (de behoefte / de capaciteit) in de gemodelleerde gebieden in Dijk en Waard. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

1. De totale parkeerbehoefte verandert niet ten opzichte van de referentie, maar de behoefte wordt beter verdeeld over locaties met voldoende capaciteit.
2. Het aantal gebieden waar de parkeerbehoefte ’s nachts groter is dan de openbare capaciteit neemt in het beleidsscenario af ten opzichte van de referentie. Dit komt door een betere verdeling van de parkeerbehoefte over zones waar voldoende capaciteit is.
3. Het aantal gebieden waar de parkeerbehoefte overdag en in het weekend groter is dan de parkeercapaciteit toont een verschuiving:
    a. gebieden met woonfuncties waar vergunningparkeren wordt ingevoerd hebben een lagere parkeerdruk in de scenario’s dan in de referentie;
    b. de parkeerdruk veroorzaakt door winkelend publiek wordt beter verspreid over zones waar voldoende capaciteit is.

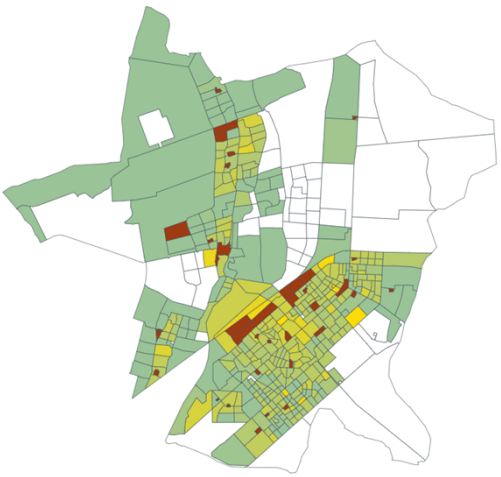


a. Referentie 2030

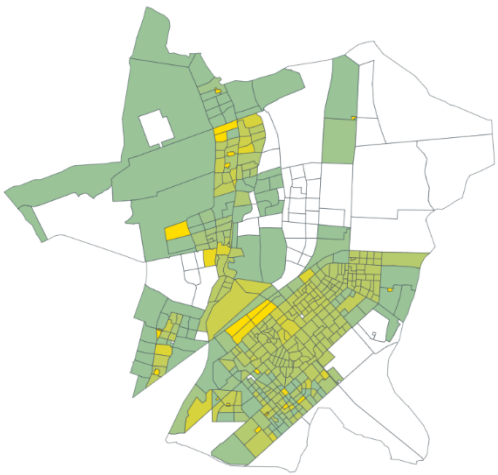


b. Beleidsscenario 2030

Figuur 6.2 Parkeerdruk 2030 referentie en beleidsscenario, doordeweeks nacht

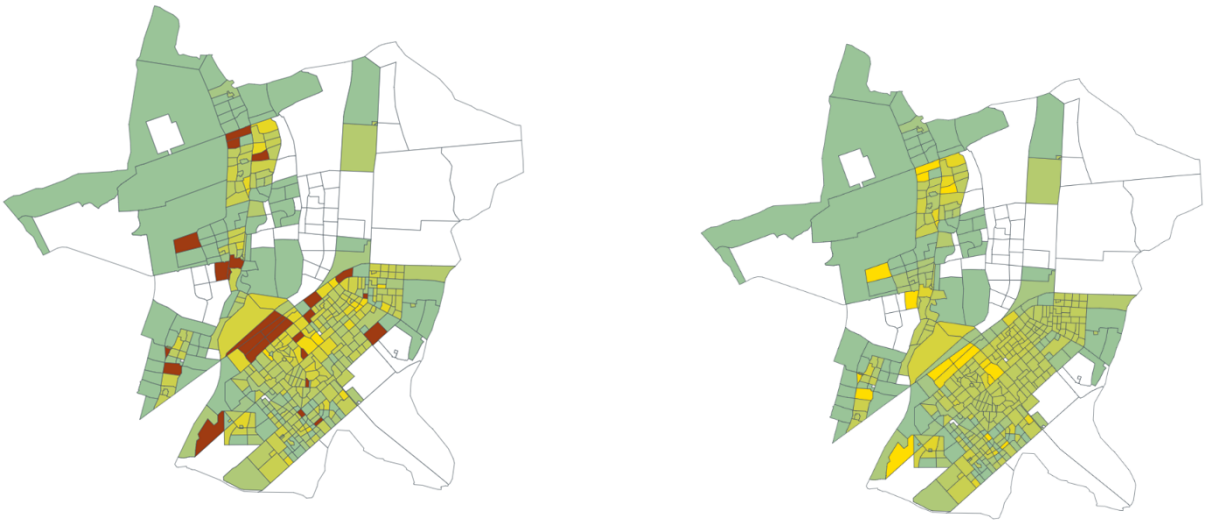


a. Referentie 2030



b. Beleidsscenario 2030

Figuur 6.3 Parkeerdruk 2030 referentie en beleidsscenario, doordeweeks overdag



a. Referentie 2030

b. Beleidsscenario 2030

Figuur 6.4 Parkeerdruk 2030 referentie en beleidsscenario, zaterdagmiddag

In tabel 6.1 is de impact op de prestatie indicatoren weergegeven. De parkeerbehoefte, de parkeercapaciteit, de parkeerproducten en de uitkomsten van de businesscase zijn te zien voor 2022, de referentie in 2030 (wat als we niks doen) en het beleidsscenario in 2030. Verdere details van de businesscase en de technische toelichting is te vinden in bijlage A en B.

Tabel 6.1: overzicht impact op prestatie indicatoren in het doeljaar

	Indicator	2022	2030 Referentie	2030 IPB
Behoefte	Inwoners	37.000	43.000	43.000
	Winkelpubliek	20.000	21.000	21.000
	Werknemers	9.500	12.000	12.000
	Overig	6.000	6.000	6.000
Capaciteit	Vergunningsplaatsen	1.000	1.000	17.000
	Betaald parkeren	1.700	1.700	2.300
	Vrij parkeren	37.000	37.000	22.000
	Blauwe zone	300	300	0
	Eigen terrein (wonen)	25.000	36.000	36.000
	Eigen terrein (werk)	9.000	12.000	12.000
	Eigen terrein (openbaar)	3.000	3.000	3.000
Parkeerproducten	Uitgegeven 1e bewonersvergunningen	773	773	8.800
	Uitgegeven 2e bewonersvergunningen	263	263	925
	Uitgegeven bewonersabonnementen	-	-	575
	Uitgegeven bedrijvenvergunningen	374	374	
	Uitgegeven bedrijvenabonnementen			360
Businesscase	Uitgaven 2030 (mln)	€ 0,7	€ 0,8	€ 1.5
	Inkomsten 2030 (mln)	€ 0,2	€ 0,4	€ 1.5
	Saldo 2030 (mln)	€ -0,5	€ -0,4	€ 0

7 Uitvoeringsparagraaf

Actie 1: Beleidsuitwerking in deelnota's

Deze nota biedt de visie, de beleidsinstrumenten en de maatregelen per gebied. De vervolgstap is om deze maatregelen te specificeren in de volgende deelnota's

- nota parkeerregulering;
- nota parkeerexploitatie;
- nota parkeerbalansen;
- nota organisatie parkeren.

Daarnaast wordt voorgesteld om de Nota Parkeernormen 2022 op basis van dit kader te herzien.

Actie 2. Parkeerverordeningen en omgevingsplan

Om de wijzigingen van het parkeerbeleid, zoals het uitbreiden van het vergunningsgebied en het aanscherpen van parkeerregulering, te verankeren in het beleid moeten de volgende verordeningen worden vastgesteld:

- parkeerverordening met onder andere de afbakening van vergunningszones, zones voor betaald parkeren en het type vergunningen;
- parkeerbelastingverordening, waarin de tarieven voor vergunningen en tarieven voor betaald parkeren worden vastgesteld.

Daarnaast treedt de Omgevingswet in werking op 1 januari 2024. Dit parkeerbeleid moet in het Omgevingsplan worden opgenomen.

Actie 3: Aanschaf benodigde producten en diensten

Parkeerautomaten

Betaald parkeren wordt ingevoerd of veranderd op een aantal plaatsen in Dijk en Waard. Voor de locaties waar al betaald parkeren geldt, worden alle tarieven en tijden aangepast zodat het overal hetzelfde geldt. Hiervoor hoeven geen nieuwe parkeerautomaten worden ingekocht.

Betaald parkeren wordt ingevoerd in de huidige blauwe zones. Hiervoor moeten parkeerautomaten worden ingekocht. De parkeerautomaten moeten voldoen aan ten minste de volgende eisen:

- de parkeerder moet zijn kenteken aan de automaat kunnen invoeren;
- er moet zowel met betaalpas als mobiel kunnen worden betaald;
- de parkeerautomaat moet data kunnen vergaren over bezette en beschikbare parkeerplaatsen.

Beheersysteem

Voor het betaald parkeren en het vergunningensysteem is een beheersysteem nodig. Om het proces en de handhaving efficiënter te maken zijn deze systemen digitaal.

Een efficiënter digitaal parkeersysteem voor dit parkeerbeleid bestaat uit:

- lidmaatschap bij het SHPV, een landelijk organisatie die een digitaal platform beheren voor het ontsluiten en afhandelen van parkeer- en verblijfsrechten en heffingen. Het parkeersysteem wordt aangesloten bij het Nationaal Parkeerregister (NPR), waardoor mobiel parkeren mogelijk is;
- het invoeren van open parkeerdata (via het Servicehuis Parkeren en Verblijven/NPR) beïnvloedt bezoekers die op zoek zijn naar een (vrije) parkeerplaats die voldoet aan hun wensen indirect via reisadvies, autoroute en parkeerdiensten (online, via apps en eventueel via Parkeer Route Informatie Systemen (PRIS) langs de weg);
- digitaal vergunningensysteem, waarmee vergunningen gemakkelijk worden aangevraagd en het vergunningenbeheer efficiënter wordt uitgevoerd.

Scanauto

Om de intensievere handhaving van dit beleid efficiënt uit te voeren is extra inzet van boa's en digitale kentekenhandhaving nodig. Digitalisering van de hele parkeerketen zal de handhaving van de parkeerregimes effectiever en efficiënter maken. Hierdoor zullen parkeerders die een parkeerplaats zoeken minder gehinderd worden door auto's die ergens onrechtmatig geparkeerd staan, terwijl de gemeente nauwkeuriger kan handhaven en kosten kan besparen. De aanschaf van een scanauto is nodig voor kentekenhandhaving op het hele grondgebied.

Bebording en PRIS in Stadshart en Stationskwartier

Bebording is nodig om aan te geven waar betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren geldt. Daarnaast kan het parkeerroute informatie systeem (PRIS) in het Stadshart verbeterd worden. Wanneer er clusters worden toegevoegd, zoals het cluster in het Stationskwartier, moeten deze worden toegevoegd aan het PRIS.

Actie 4. Implementeren van nieuw parkeerbeleid

Het nieuwe parkeerbeleid brengt ingrijpende veranderingen met zich mee waar zowel de parkeerde als de gemeente zich zal moeten aanpassen. Van de parkeerder wordt in meer of mindere mate een gedragsverandering gevraagd. Dit zal niet voor iedereen direct even duidelijk en/of wenselijk zijn. Ook de gemeente zal haar werkwijze moeten aanpassen, bijvoorbeeld in de handhaving. Door een goed implementatieplan op te stellen en het parkeerbeleid stapsgewijs te implementeren kunnen deze aanpassingen zo soepel mogelijk verlopen. Dit houdt in dat er zowel intern binnen de gemeentelijke organisatie een implementatietraject moet worden opgezet, als extern betreffende het informeren van externe stakeholders. Bij de implementatie horen ook acties 1 t/m 3.

Interne afstemming gemeente

Diverse gemeentelijke afdelingen zullen te maken krijgen met de veranderingen van het parkeer- en verkeerscirculatiebeleid. Met deze afdelingen moet een gezamenlijk implementatieplan worden opgesteld. Naast de afdeling Verkeer zijn dit ten minste:

- Belastingen, Inkoop en AO/IB: Betreffende de wijziging van het parkeerbelastingstelsel (wijziging vergunningenbeleid en invoering betaald parkeren) en de inkoop van benodigde producten en diensten;
- Ruimtelijk Beleid: Betreffende de wijziging van de betreffende ruimtelijke beleidsdocumenten;

- Financiën: Betreffende de financiering van het nieuwe parkeerbeleid, met name de realisatie van extra parkeercapaciteit;
- Veiligheid, toezicht & handhaving: Betreffende de nieuwe vorm van handhaving waarmee de afdeling vertrouwd moet raken;
- Realisatie & uitvoering: Betreffende het aanbrengen van de benodigde aanpassingen in het fysieke domein;
- Juridische Zaken: Betreffende de waarborging dat alle (digitale) systemen voldoen aan de relevante (privacy)wetgeving;
- Communicatie: Betreffende het informeren van externe stakeholders over de aanstaande wijzigingen.

Betrekken stakeholders

De wijzigingen in het parkeerbeleid zorgen voor ingrijpende veranderingen voor bewoners, lokale ondernemers en overige belanghebbenden. Het is belangrijk om hen hierover goed en regelmatig te informeren. Informeren van deze belanghebbenden kan door middel van brieven en informatiebijeenkomsten. Onder andere over hoe zij parkeervergunningen kunnen aanvragen in vergunningsgebieden.

Er zijn een aantal parkeerclusters die niet van de gemeente zijn. De aanpassing van de tijden en tarieven van betaald parkeren rond winkelcentra moet afgestemd worden met deze partijen. Bij de parkeerclusters van Middenwaard gaat dit om Wereldhave.

Voor parkeerbeleid in schoolgebieden is het belangrijk om met de school in gesprek te gaan. Het parkeren in schoolgebieden is maatwerk per school. Zij zijn zelf bekent met de huidige situatie en eventuele mogelijkheden.

Actie 5. Monitoring en evaluatie

Om erachter te komen of de ingezette parkeerregulering het gewenste effect heeft is monitoring en evaluatie noodzakelijk. De parkeerdruk moet periodiek gemeten worden om te kijken of het beleid effectief is, er sprake is van een waterbedeffect en eventueel bij te sturen. Bovendien is de parkeerdruk belangrijk bij het uitgeven van vergunningen en bezoekersuren. Wanneer de parkeerdruk te hoog is (boven de 90%) in een gebied kunnen er namelijk geen vergunningen en bezoekersuren uitgegeven worden.

Het meldpunt waar inwoners en ondernemers parkeerproblematiek op specifieke locaties kunnen melden is ook onderdeel van de monitoring. Hiervoor wordt het meldpunt voor meldingen en klachten over de openbare ruimte (Fixi) gebruikt.

Daarnaast is het belangrijk hoe men de invoering van parkeerregulering heeft ervaren. Door een evaluatie te doen, met bijvoorbeeld enquêtes, wordt dit duidelijk en is bijsturing mogelijk.

7.1 Planning

Met deze nota stelt de gemeente de beleidsmatige richting vast. Vervolgens vind de nadere beleidsuitwerking plaats in verordeningen en beleidsregels. Na vaststelling van het definitieve integraal parkeerbeleid in begin van 2024 wordt de organisatie ingericht voor de implementatie op 1 januari 2025.

Bijlagen

Bijlage A Businesscase 2030

Een aspect waarop het nieuwe integrale parkeerbeleid wordt beoordeeld en vormgegeven is de businesscase met kosten en inkomsten. Onderstaande tabel toont de berekende businesscase[5] van het concept IPB ten opzichte van de referenties.

Tabel A.1: overzicht businesscase IPB

Jaarbalans IPB (excl. BTW)	2022	2030 Referentie	2030 IPB
Inkomsten per jaar			
Betaald parkeren	€ 180.000	€ 340.000	€ 970.000
Vergunningen	€ 0	€ 20.000	€ 370.000
Abonnementen	€ 0	€ 0	€110.000
Naheffingen	€ 40.000	€ 40.000	€ 90.000
Totaal inkomsten per jaar	**€ 210.000**	**€ 410.000**	**€ 1.540.000**
Uitgaven per jaar			
Vernieuwen systeem betaald parkeren	€ 0	€ 0	€ 20.000
Strategie, beleid, aansturing	€ 180.000	€ 200.000	€ 220.000
Beheer	€ 20.000	€ 30.000	€ 60.000
Service aan parkeerders	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000
Uitgifte parkeerrechten	€ 100.000	€ 110.000	€ 240.000
Handhaving	€ 270.000	€ 300.000	€ 660.000
Data / informatie	€ 100.000	€ 110.000	€ 120.000
Lidmaatschap SHPV	€ 0	€ 10.000	€ 10.000
Provisie belparkeren gemeente	€ 0	€ 10.000	€ 30.000
Reservering aanpak wijkspecifiek	€ 0	€ 0	€ 150.000
Totaal uitgaven per jaar	**€ 710.000**	**€ 790.000**	**€ 1.540.000**
Jaarlijks saldo IPB excl. Parkeercluster	**€ -500.000**	**€ -380.000**	**€ 0**
Jaarlijkse kosten Parkeercluster	€ 0	€ 860.000	€ 860.000
Jaarlijks saldo +	**€ -500.000**	**€ -1.240.000**	**€ -860.000**

[5] Bij deze businesscase wordt nadrukkelijk vermeld dat het gaat om inschattingen op basis van verwachte effecten van de maatregelen en ontwikkelingen in de kosten. De businesscase heeft tot doel om afgewogen beleidskeuzes te maken, maar er kunnen geen formele rechten aan worden ontleend.

Tabel 2 toont het saldo van het IPB per jaar. Het tekort is in de eerste jaren hoger dan in 2030 omdat de kosten deels vooruitlopen op de baten.

Tabel A.2: saldo IPB per jaar

BUCA IPB	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inkomsten per jaar	0,3	1,0	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6
Uitgaven per jaar	-1,1	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5	-1,6	-1,6	-1,6
Balans per jaar	-0,9	-0,4	-0,4	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale lasten parkeercluster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9
Balans per jaar	-0,9	-0,4	-0,4	-0,4	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9	-0,9

*Alle bedragen zijn *1 mln en exclusief BTW*

Bijlage B Technische toelichting businesscase

Nadere duiding inkomsten

Tabel 2 toont een overzicht van de berekende inkomsten per jaar tot 2030. De inkomsten nemen in de periode 2024-2030 stapsgewijs toe door (a) invoeren van betaalde 2e bewoners- en bedrijfsvergunningen, (b) invoeren van €2,20 per uur in Middenwaard in combinatie met uitbreiding vergunningengebied en (c) oplevering stationscluster met ca. 600 nieuwe betaalde parkeerplaatsen. Ten slotte wordt uitgegaan van 2% indexering per jaar.

Tabel B.1: berekende inkomsten en uitgaven per jaar

Baten (mln. excl. BTW)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inkomsten betaald parkeren	€ 230.000	€ 490.000[1]	€ 500.000	€ 510.000	€ 930.000[2]	€ 950.000	€ 970.000
Inkomsten vergunningen	€ 0	€ 330.000[3]	€ 340.000	€ 340.000	€ 350.000	€ 360.000	€ 370.000
Inkomsten abonnementen	€ 20.000	€ 100.000[4]	€ 100.000	€ 100.000	€ 110.000	€ 110.000	€ 110.000
Naheffingsaanslagen[5]	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 90.000	€ 90.000	€ 90.000
Totaal	**€ 290.000**	**€ 960.000**	**€ 980.000**	**€ 990.000**	**€ 1.480.000**	**€ 1.510.000**	**€ 1.540.000**

1) invoeren €2,20 per uur op Middenwaard

2) invoeren betaald parkeren a 600 plekken op stationscluster

3) invoeren betaalde 2e bewonersvergunningen (a €200 per jaar) en bedrijfsvergunningen (a €450 per jaar)

4) invoeren abonnementen op parkeerclusters gemeente t.b.v. overtollige vergunningenvraag

5) beweegt mee met inkomsten betaald parkeren

Nadere duiding kosten

Tabel 3 toont een overzicht van de berekende kosten per jaar tot 2030. De kosten nemen toe vanwege (A) de voorbereidingskosten, (B) de vernieuwing en uitbreiding van de regimes, (C) de hogere organisatielasten, en (D) de kosten voor het parkeercluster.

Tabel B.2: berekende kosten per jaar

Kosten (excl. BTW)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Voorbereidingskosten							
Aanbestedingskosten	€ 100.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Vernieuwen PRIS systeem	€ 250.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Digitalisering keten	€ 100.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Onvoorzien (10%)	€ 45.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Clusterparkeren stationsgebied							
Boekwaarde cluster station	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 15.000.000	€ 14.625.000	€ 14.250.000
Rentelasten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 75.000	€ 73.125	€ 71.250
Aflossingskosten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 375.000	€ 375.000	€ 375.000
Beheer en onderhoud	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 375.000	€ 382.500	€ 390.150
Vernieuwen en uitbreiden regimes							
Boekwaarde betaald parkeren	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 314.500	€ 308.319	€ 302.138
Bijdrage private exploitant	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 67.250	€ 65.928	€ 64.607
Boekwaarde gemeente	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 247.250	€ 242.390	€ 237.531
Rentelasten gemeente	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 1.236	€ 1.212	€ 1.188
Aflossingskosten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 6.181	€ 6.181	€ 6.181
Beheer en onderhoud	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 7.493	€ 7.643	€ 7.796
Overige vaste lasten IPB							
Strategie, beleid, aansturing	€ 167.500	€ 196.253	€ 200.178	€ 204.182	€ 208.265	€ 212.431	€ 216.679
Beheer	€ 22.000	€ 51.553	€ 52.584	€ 53.636	€ 54.708	€ 55.803	€ 56.919
Service aan parkeerders	€ 24.000	€ 28.120	€ 28.682	€ 29.256	€ 29.841	€ 30.438	€ 31.047
Uitgifte parkeerrechten	€ 93.500	€ 219.100	€ 223.482	€ 227.952	€ 232.511	€ 237.161	€ 241.904
Handhaving	€ 256.200	€ 600.358	€ 612.365	€ 624.613	€ 637.105	€ 649.847	€ 662.844
Data / informatie	€ 91.300	€ 106.973	€ 109.112	€ 111.294	€ 113.520	€ 115.790	€ 118.106
Lidmaatschap SHPV	€ 0	€ 12.000	€ 12.240	€ 12.485	€ 12.734	€ 12.989	€ 13.249
Provisie betaald parkeren	€ 0	€ 6.956	€ 13.284	€ 13.549	€ 25.015	€ 25.526	€ 26.046
Reservering wijkspecifiek	€ 0	€ 140.000	€ 142.800	€ 145.656	€ 148.569	€ 151.541	€ 154.571
Totaal exclusief cluster	**€ 1.149.500**	**€ 1.361.313**	**€ 1.394.728**	**€ 1.422.622**	**€ 1.477.180**	**€ 1.506.561**	**€ 1.536.530**
Totaal inclusief cluster	**€ 1.149.500**	**€ 1.361.313**	**€ 1.394.728**	**€ 1.422.622**	**€ 2.302.180**	**€ 2.337.186**	**€ 2.372.930**

Tabel B.3: onderliggende data inkomsten

Inkomsten betaald parkeren					
Tarief per bezoekduur					
Groep	**Duur**	**Aandeel**	**2022**	**2030Ref**	**2030VV**
<15 min	15	20%	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
15-60 min	60	50%	€ 0,9	€ 0,9	€ 0,0
>60 min	75	30%	€ 2,0	€ 2,0	€ 2,8
Aantal betalende bezoekers					
Groep	**Duur**	**Aandeel**	**2022**	**2030Ref**	**2030VV**
<15 min	15	20%			
15-60 min	60	50%	382.175	553.299	
>60 min	75	30%	229.305	331.979	849.366
Totaal		100%	**611.480**	**885.278**	**849.366**
Inkomsten gemeente					
Groep	**Duur**	**Aandeel**	**2022**	**2030Ref**	**2030VV**
<15 min	15	20%	-	-	-
15-60 min	60	50%	99.372	143.867	-
>60 min	75	30%	132.496	191.823	972.401
Totaal		100%	**231.868**	**335.690**	**972.401**

Inkomsten vergunningen en abonnementen			
Type	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
1e Bewonersvergunning	770	770	8.798
2e Bewonersvergunning	260	260	925
Vergunningen bedrijven	374	400	400
Abonnementen inwoners	0	0	574
Abonnementen werknemers	100	110	359
Totaal	1.504	1.540	11.055
Tarief per jaar	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
1e Bewonersvergunning	0	0	0
2e Bewonersvergunning	0	0	200
Vergunningen bedrijven	0	55	450
Abonnementen inwoners	648	648	100
Abonnementen werknemers	648	648	450
Inkomsten per jaar	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
1e Bewonersvergunning	0	0	€ 0
2e Bewonersvergunning	0	0	€ 185.020
Vergunningen bedrijven	0	22.000	€ 180.000
Abonnementen gemeente (1/3)	0	0	€ 72.969
Abonnementen derden (2/3)	64.800	71.280	€ 145.939
Totaal	**64.800**	**93.280**	**€ 698.644**

Tabel B.4: onderliggende data kosten

Organisatiekosten			
Ureninzet per jaar	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
Strategie, beleid, aansturing	1.340	1.340	1.340
Beheer	200	200	400
Service aan parkeerders	300	300	300
Uitgifte parkeerrechten	1.100	1.100	2.200
Handhaving	4.200	4.200	8.400
Data / informatie	830	830	830
Totaal	**7.970**	**7.970**	**17.234**
Tarief per functie	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
Strategie, beleid, aansturing	125	146	146
Beheer	110	129	129
Service aan parkeerders	80	94	94
Uitgifte parkeerrechten	85	100	100
Handhaving	61	71	71
Data / informatie	110	129	129
Gemiddeld	**82**	**96**	**96**
Kosten per jaar	**2022**	**2030Ref**	**S2030VV**
Strategie, beleid, aansturing	€ 167.500	€ 196.253	€ 196.253
Beheer	€ 22.000	€ 25.777	€ 51.553
Service aan parkeerders	€ 24.000	€ 28.120	€ 28.120
Uitgifte parkeerrechten	€ 93.500	€ 109.550	€ 219.100
Handhaving	€ 256.200	€ 300.179	€ 600.358
Data / informatie	€ 91.300	€ 106.973	€ 106.973
Totaal	**€ 654.500**	**€ 766.851**	**€ 1.202.357**

Tabel B.5: Overige vuist- en rekenregels

Algemene zaken		
Indexering	2,0%	per jaar
Aanbestedingskosten	€ 100.000	Reservering
Vervangen PRIS systemen	€ 100.000	Inschatting
Vernieuwen PRIS systeem	€ 250.000	Inschatting
Digitalisering keten	€ 100.000	Inschatting
Provisie belparkeren	3,0%	van inkomsten
Naheffingen	€ 50	per keer
Naheffingen	2	per gereguleerde plaats per jaar

Bijlage C Risicobeheersing

Er is rekening gehouden met de volgende risico's:

- Hoogte van de investeringen: voor realisatie van dit beleid zijn investeringen nodig, met name voor realisatie van het parkeercluster. Door inflatie en andere onzekerheden kunnen de aanlegkosten nog sterk wijzigen. In de deelnota parkeerexploitatie wordt hier rekening mee gehouden door hoge aanlegkosten (€ 25.000 per parkeerplaats) te hanteren en daarnaast een percentage te hanteren voor onvoorziene kosten (10%).
- Onvrede over het aangescherpte vergunningenbeleid:
    - huidige vergunninghouders, bewoners en ondernemers, die na instelling van het vergunningplafond geen of minder parkeervergunningen kunnen krijgen. Deze onvrede is te verkleinen door het tijdig informeren van alle stakeholders en ze meenemen in de argumentatie (zoals bij de participatieavonden is gebeurd).
    - toekomstige bewoners in gebiedsontwikkeling. Vanaf het begin is het bekend voor toekomstige inwoners dat de nieuw ontwikkelde woningen weinig parkeergelegenheid hebben. Daarbij is het belangrijk om vanuit de gemeente te communiceren dat een parkeervergunning niet verzekerd is.

    Bovendien zijn er mogelijkheden om abonnementen te verstrekken op (bestaande) clusters, als de vraag het vergunningsplafond overstijgt.
- Waterbedeffect: door invoering van het vergunningsstelsel kan uitwijkgedrag naar ongereguleerde gebieden ontstaan. In dit beleid is rekening gehouden met dit effect door vergunningshoudersparkeren in te stellen per buurt en in een ruim gebied rondom het Stadshart. De verwachting is dat het gereguleerde gebied voldoende groot is om het hele waterbedeffect te ondervangen. Wanneer er toch uitwijkgedrag ontstaat is dit te herkennen door het monitoren van de parkeerdruk en indien nodig het afweegkader voor parkeermaatregelen toe te passen.
- Vennootschapsbelasting: PM

Bijlage D Groslijst locatiespecifieke verbeterpunten

Tabel D bevat locatie specifieke verbeterpunten die door bewoners zijn aangedragen. De lijst kan worden aangevuld aan de hand van meldingen of monitoring.

Tabel D groslijst locatiespecifieke verbeterpunten

Plaats	Wijk	Straat	Probleem
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Dorpsstraat	Inwoners met parkeergelegenheid op eigen terrein parkeren op straat.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Dorpsstraat	Met name in de weekenden wordt er veel geparkeerd door bezoekers van de restaurants. Inwoners hebben moeite om een plek te vinden.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Museumweg	Er wordt regelmatig met te hoge snelheden gereden.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Museumweg	Het is op schooldagen enorm druk door ouders die hun kinderen wegbrengen en ophalen.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Prinses Marijkestraat	Door het aanleggen van laadpalen zijn er minder parkeerplaatsen voor benzine- en dieselauto's

Plaats	Wijk	Straat	Probleem
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Prinses Marijkestraat	Waar er in de straat vaak hoge parkeerdruk is, zijn de parkeerplaatsen op eigen terrein van een naastgelegen appartementencomplex regelmatig vrij
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Scholen	Bij de scholen is er veel overlast van ouders die hun kinderen wegbrengen en ophalen
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Voorburggracht	Er wordt regelmatig met te hoge snelheden gereden.
Broek op Langedijk	Oosterdel	Rietgans	Hoge parkeerdruk, er wordt in de groenstroken geparkeerd.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Door opheffing van parkeerplaatsen in andere straten wijken inwoners uit deze straten uit.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Doordat inwoners vaker meerdere auto's bezitten neemt de druk toe
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Bezoekers van winkelcentrum Middenwaard wijken uit naar de straat om betaald parkeren te ontwijken
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Bremlaan	Er zijn geen openbare parkeervakken, maar er wordt wel veel geparkeerd (langs de weg en in de groenstrook). Hierdoor kunnen hulpdiensten er moeilijk door.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Coryluslaan	Er zijn geen openbare parkeervakken, maar er wordt wel veel geparkeerd (langs de weg en in de groenstrook). Hierdoor kunnen hulpdiensten er moeilijk door.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Hulstlaan	Er is sprake van een waterbedeffect vanuit het Stadshart, maar ook de vergunningzones in de Bomenbuurt. Inwoners die geen vergunning krijgen voor een 2e of 3e auto wijken uit.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Hulstlaan	Mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein parkeren veelal op straat.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Hulstlaan	Er is sprake van hoge parkeerdruk door auto's van thuiswonende kinderen en bedrijfsbussen
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Spirealaan	Er parkeren steeds meer grote voertuigen (m.n. bedrijfsbussen) in de buurt die te groot zijn voor de parkeervakken. Hierdoor komen ze deels op straat te staan.
Heerhugowaard	Edelstenenwijk	Bergkristal	Veel overlast van caravans die langdurig geparkeerd staan
Heerhugowaard	Middenwaard	Dolomiet	Er wordt veel geparkeerd door personeel van de woonzorgstichting
Heerhugowaard	Middenwaard	Kwarts	Er wordt veel foutgeparkeerd in het voetgangersgebied
Heerhugowaard	Middenwaard	Kwarts	Vergunningaanvragen voor personeel worden geweigerd terwijl andere bedrijven er wel tientallen hebben
Heerhugowaard	Middenwaard	Lapis Lazuli	Er is te weinig parkeergelegenheid voor inwoners van Lapis Lazuli.
Heerhugowaard	Molenwijk		Er is een probleem omdat veel thuiswonende kinderen ook een auto hebben
Heerhugowaard	Planetenwijk	Junolaan	Mensen parkeren soms 3 of 4 auto's voor de eigen woning, anderen moeten hun 1e auto dan op afstand parkeren
Heerhugowaard	Planetenwijk	Jupiterlaan	Doordat inwoners vaker meerdere auto's bezitten neemt de druk toe
Heerhugowaard	Planetenwijk	Jupiterlaan	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen, campers en caravans

Plaats	Wijk	Straat	Probleem
Heerhugowaard	Stad van de Zon		Er zijn te weinig invalideparkeerplaatsen bij woningen en winkels
Noord-Scharwoude	Noord-Scharwoude-West	Paltrokmolen	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen. Vuilniswagens kunnen er niet meer langs. Er wordt in de groenstroken geparkeerd
Oudkarspel	Oudkarspel Noord		Bezoekers van inwoners kunnen niet parkeren
Oudkarspel	Oudkarspel Zuid	Dorpsstraat	Parkeerterreinen van bedrijven die voorheen ook door bewoners gebruikt konden worden, zijn nu niet meer toegankelijk. Er wordt veel aan beide wegzijden geparkeerd, hierdoor kunnen hulpdiensten er niet door.
Oudkarspel	Oudkarspel Zuid	Dorpsstraat	Er is te weinig parkeergelegenheid, enkele inwoners kiezen ervoor hun tuin te verharden en te gebruiken als parkeerplaats. Dit is niet goed voor de afwatering.
Sint Pancras	Sint Pancras kern	Vinkenlaan	Op de parkeerplaatsen bij Dorpshuis de Geist hellen geparkeerde auto's vaak met voor- of achterkant over de stoep waardoor voetgangers (m.n. ouderen) er niet meer door kunnen.
Sint Pancras	Sint Pancras kern	Zwembad de Bever	In de wijken rondom het zwembad is er in de zomer parkeeroverlast door bezoekers van het zwembad
Sint Pancras	Twuyverhoek en Oostwal	Magnolialaan	Het is soms erg krap door langs de weg geparkeerde auto's
Overal			Door verharding kan water onvoldoende worden afgevoerd

Bijlage E Vergelijking met andere gemeenten

Tabel E.1 Parkeertarieven in andere gemeenten, 2023[6]

Gemeente	Inwoneraantal	Tijden	Tarieven	Parkeerduur
Alkmaar	111.878	Ma t/m do 09:00-21:00	€ 3,05	Max. 2 uur
		Vr en za 09:00 - 18:00	€ 3,05	Max. 2 uur
		18:00-21:00	€ 3,90	
		Zondag 12:00 - 17:00	€ 3,05	Max. 2 uur
Almelo	74.034	Ma t/m za 09:00-18:00	1e uur : € 2,28	Onbeperkt
		(do tot 21:00)	daarna € 2,80/u	
		Zondag 12:00-18:00	1e uur : € 2,28	Onbeperkt
			daarna € 2,80/u	
Amstelveen	94.396	Ma t/m za 09:00-18:00	€ 1,25/30 min	Max. 0,5-3 uur
		Zondag 12:00-18:00	€ 1,25/30 min	Max. 0,5-3 uur
		Feestdagen	Vrij parkeren	
Hengelo	82.384	Ma t/m vr 09:00-18:00	€ 1,90/uur	Max. 0,5-3 uur
		(do tot 21:00)		

[6] Centrum Parkeren 2023. http://www.centrumparkeren.nl/

		Zaterdag 09:00-17:00	€ 1,90/uur	Max. 0,5-3 uur
		Zon- en feestdagen	Vrij parkeren	
Hilversum	93.396	Ma t/m za 09:00-24:00	€ 2,90/uur	Max. 1 uur
		Zondag 12:00-18:00	€ 2,90/uur	Max. 1 uur
Hoorn	75.240	Ma t/m za 09:00-18:00 (do tot 21:00)	€ 3,10/uur	Max. 1-2 uur
		Zondag 12:00-18:00	12:00-17:00	Max. 1-2 uur
		Feestdagen	Vrij parkeren	
Lelystad	83.192	Ma t/m za 09:00-18:00 (don tot 21:00)	€ 1,60/uur	Onbeperkt
		Zon- en feestdagen	Vrij parkeren	
Purmerend	94.129	Ma t/m za 09:00-21:00	€ 2,50/uur	Max. 2 uur
		Zon- en feestdagen	Vrij parkeren	
Zaanstad	159.806	Ma t/m za 09:00-23:00	€ 3,45/uur	Max. 2 uur
		Zondag 12:00-17:00	€ 3,45/uur	Max. 2 uur
		Feestdagen	Vrij parkeren	

Tabel E.2 Tarieven inwonersvergunningen in centrumgebieden per jaar, 2023[7]

Gemeente	Tarief inwonersvergunning centrumgebieden
Alkmaar	€ 72,40
Almelo	€ 97,55
Amstelveen	€ 40,-
Hengelo	€136,80
Hilversum	€ 75,-
Hoorn	€ 65,50
Lelystad	€ 55,-
Purmerend	€ 68,-
Zaanstad	€ 109,80

Bijlage D Participatieverslag

Bijlage D geeft verslag van de participatiesessies in drie deelgebieden:

- Stadshart en stationsgebied
- Stedelijk gebied Heerhugowaard
- Dorpen en landelijk gebied.

Stadshart en stationsgebied – ronde I

[7] Vereniging Eigen Huis 2023. Onderzoek Parkeervergunning 2023.

Algemeen

- ca. 50 aanwezigen, voornamelijk inwoners
- veelal 60+ (relatief veel oudere inwoners in gebied)
- veel emotie, voortkomend uit frustratie over het beleid (met name vergunningen) de afgelopen jaren)
- veelal gericht op individuele cases, niet op algemeen belang
- veelal gericht op het nu, niet op de toekomst
- 4-5 erg vocaal aanwezige deelnemers

Probleemschets

- Inwoners willen hun auto bij hun woning kunnen parkeren. Er is een sterk gevoel van recht op een parkeerplaats.
- Er zijn zorgen over woningbouwplannen: is er voldoende rekening gehouden met de parkeerbehoefte van huidige inwoners?
- Laadpalen zijn nu al belangrijk en worden nog belangrijker.
- Er zijn weinig invalideplaatsen.
- Er wordt veel geparkeerd door werknemers (uitzendkrachten, woonzorginstellingen, gemeentehuis). Hiervoor worden veel vergunningen en/of ontheffingen verstrekt.
- Er parkeren veel bezoekers van het gemeentehuis in de omliggende woonwijken.
- Er is veel onduidelijkheid over de criteria voor vergunningaanvragen. Vergunningaanvragen worden afgewezen om onduidelijke redenen.
- Op basis waarvan worden ontheffingen voor de blauwe zone verleend?
- Abonnementen in de garages zijn erg duur, zeker in vergelijking met de gratis vergunningen op straat.
- Sommigen vinden het oneerlijk om sommige inwoners van de gemeente te laten betalen voor vergunningen en anderen niet.
- Er worden teveel vergunningen uitgegeven, o.a. aan bedrijven en uitzendbureaus
- Veel vergunningen verleend aan uitzendbureaus op Stationsplein
- Bij nieuwe ontwikkelingen moet een parkeergarage worden gebouwd waarbij het aantal nodige parkeerplaatsen berekend wordt met de kentallen van het CROW.

Bouwstenen

Vergunningen

- De regels en criteria moeten verduidelijkt en versimpeld worden.
- Er moeten minder vergunningen worden uitgegeven, vooral aan bedrijven.
- Vergunningen moeten gratis blijven.
- Een uitgifteplafond van 1 vergunning per adres is mogelijk.
- Houd ruimte om maatwerk toe te passen waar dat nodig is.

Clusterparkeren

- Mogelijk een goede oplossing, maar op welke locaties is er plek voor?
    - Een locatie moet op loopafstand van de woning liggen.
    - Stadspark is geopperd als mogelijke locatie voor een clusterparkeerplaats, maar dit zou ten koste gaan van openbaar groen.
    - Locatie moet dichtbij woning liggen (minder dan 500 m).
- Voor welke doelgroep is een clusterparkeerplaats geschikt?

  - personeel van bedrijven en gemeentehuis;
  - huishoudens met meer dan 1 auto;
  - bedrijfsbusjes;
  - campers.

- Waar moet een clusterparkeerplaats aan voldoen?

  - er moet een fietsenstalling zijn
  - het terrein moet veilig zijn
  - het moet goed verlicht zijn
  - de Hugo Hopper moet er komen
  - er moet goed gehandhaafd worden
  - er moeten laadfaciliteiten komen

Stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

- grote zorgen over huidige staat en toekomst van OV binnen de gemeente. Een groot deel van Dijk en Waard is niet goed bereikbaar met OV;
- zorgen over gemeentegrensoverschrijdende OV-verbindingen (trein en bus);
- Heerhugowaard ligt te ver van Amsterdam voor echte alternatieven voor de auto;
- het Stadshart is niet aantrekkelijk voor fietsers;
- er zijn onvoldoende fietsparkeerplaatsen in het Stadshart en stationsgebied;
- de aanwezige fietsparkeervoorzieningen zijn onveilig, angst voor diefstal;
- in het centrumgebied is het te gevaarlijk dóór fietsers; graag voetgangersgebied instellen;
- fietsparkeervoorzieningen bij het gemeentehuis worden vaak niet gebruikt;
- ambtenaren parkeren vaak in garage, gemeente zou werknemers moeten stimuleren om op de fiets te komen.

Blauwe zone

- handhaving is een probleem, reguliere parkeerders kennen het rondje van de handhavers en draaien aan de schijf.

Handhaving

- intensivering handhaving is nodig, maar wie betaalt het?

  - bezoekers betalen door betaald parkeren in te voeren;
  - het kan worden betaald uit gemeentelijke belasting: een voor allen, allen voor een.

Betaald parkeren

- De huidige tarieven met max. € 2,- voor een dag maken het te aantrekkelijk om de auto lang te parkeren.
- De Stadspleingarage (P4) staat vaak vol door gemeenteambtenaren die er parkeren (en daar niet zelf voor betalen).
- Goedkoop parkeren is een van de redenen waarom mensen winkelcentrum Middenwaard bezoeken

Dubbelgebruik

- De betaalde parkeergarages P1 – P4 zouden gebruikt moeten kunnen worden voor inwoners met vergunning/abonnement.
    - De huidige abonnementen zijn veel te duur, zeker in vergelijking met gratis vergunningen op straat.
- De sluitingstijd van de Stadspleingarage (21.30) is heel vervelend voor inwoners die ook weleens later thuiskomen.

Nabranders

- Het ging veel over het Stadshart, minder aandacht voor stationsgebied en P+R terrein in het bijzonder.
- Geen specifieke aandacht voor parkeren van motorfietsen.

Stadshart en stationsgebied – ronde II

Algemeen

- ca. 35 aanwezigen. Ongeveer de helft van de aanwezigen was ook aanwezig bij de eerste sessie;
- een aantal nieuwe deelnemers sprak verbazing uit; zij waren niet op de hoogte dat er al een eerste sessie had plaatsgevonden.

Rode draden

De rode draden uit deze tweede participatieronde komen grotendeels overeen met hetgeen in de eerste participatieronde was opgehaald:

- er zijn zorgen over toenemende drukte in het Stadshart en stationsgebied;
- er is veel behoefte aan een duidelijker en eerlijker vergunningensysteem dat bewoners faciliteert;
- er zijn zorgen over toenemende kosten van parkeren;
- er moeten betere OV- verbindingen komen;
- er moeten betere fietsverbindingen en -voorzieningen komen.

Opmerkingen n.a.v. terugblik op ronde I en analyse 2030

Terugblik ronde I

- compleet beeld van hetgeen in eerste sessie was opgehaald, deelnemers herkenden zich erin;
- veel nadruk op Stadshart, weinig over stationsgebied.

Analyse 2030

- veel discussie over de toename van het aantal parkeerplaatsen tot 2030: wat zit erin en wat niet?
    - berekeningen zijn gebaseerd op sociaal-economische ontwikkelingen, (woning)bouwplannen en de huidige parkeernormen.
- is ontwikkeling Lapis Lazuli meegenomen?
    - ja, dit zit in de cijfers

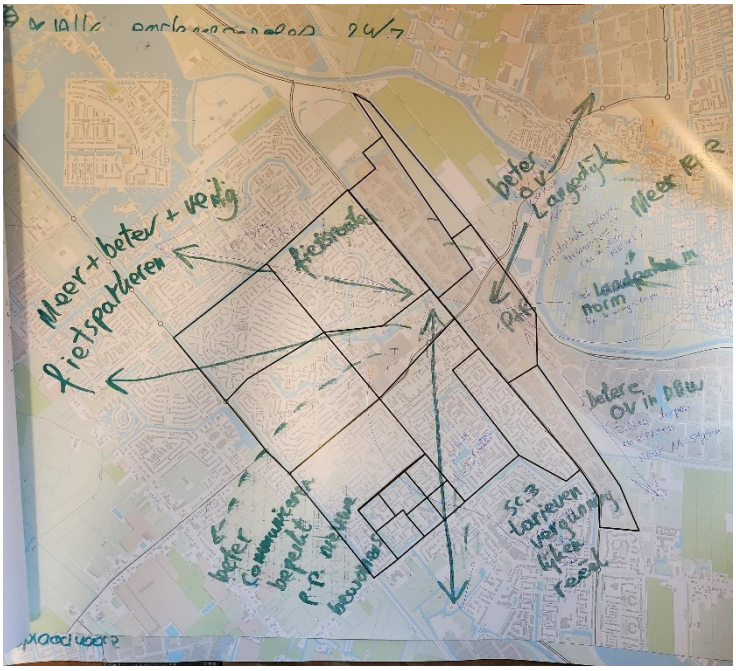
Scenario's

- handhaving is niet te bereiken, wordt niet op klachten gereageerd. Moet geïntensiveerd worden;
- vergunningen moeten niet ongebreideld worden uitgegeven, vol is vol;
- er is voldoende capaciteit op de parkeerterreinen in Middenwaard, maak daar gebruik van. Verruiming van de openingstijden van de garages zou goed zijn;
- de garages zouden ook geschikt zijn voor het opladen van elektrische auto's;
- een goede bezoekersregeling moet onderdeel zijn van het vergunningenbeleid;
- mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein zouden minder vergunningen moeten krijgen;
- scenario 3 (en vooral verhoging betaald parkeren bij winkelcentra) neigt naar ondernemers en winkelbezoekers pesten. Bezoekers zullen uitwijken naar winkelcentrum Broekerveiling;
- wie betaalt de ontwikkeling van nieuwe (openbare) parkeerplaatsen?
- kunnen vergunningen niet uit de gemeentekas worden betaald?

Uitwerking oplossingen in groepjes

Groepje 1

- meer, betere en veiligere fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het gemeentehuis;
- betere fietsverbindingen tussen de woonwijken en het stadshart;
- voldoende P+R aanbod in stationsgebied;
- meer P+R in Broek op Langedijk en betere OV-verbindingen, zodat bewoners van de dorpen niet met de auto naar Heerhugowaard gaan;
- beter communiceren over beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor nieuwe bewoners in Middenwaard;
- reële vergunningtarieven in scenario 3.



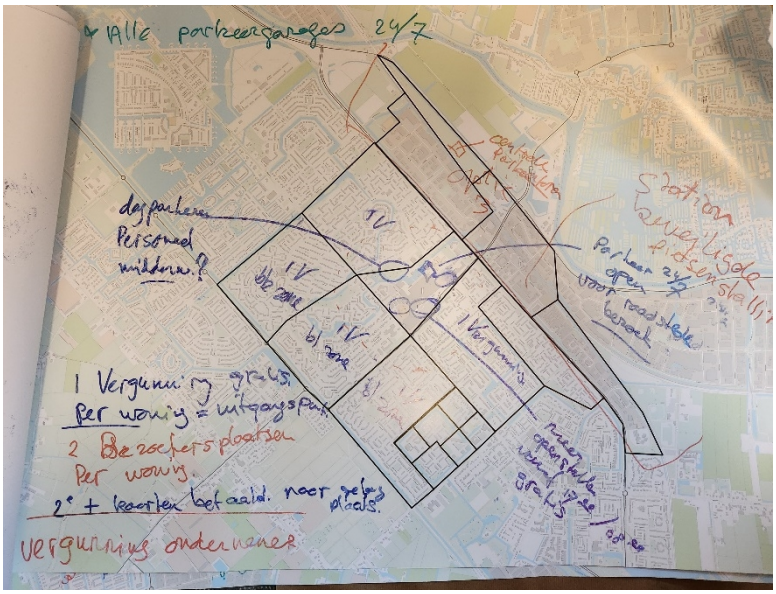
Groepje 2

- vergunninggebied uitbreiden naar hele stationsgebied;
- blauwe zone in De Frans en de Scheg;
- pendelbus en stallingsplaats Hugohopper in Westpoort;
- parkeergarages Middenwaard moeten 24/7 open zijn;
- fietsgarages met voorzieningen (oplaadpunten, fietsenmaker) in het stationsgebied en Middenwaard.



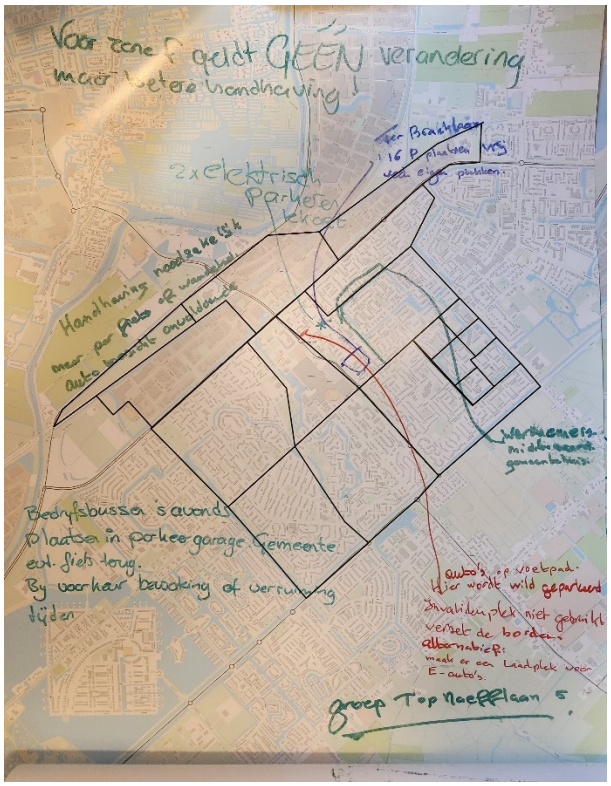
Groepje 3

- 1e vergunning gratis per woning moet het uitgangspunt zijn;
- In Edelstenenwijk, Rivierenwijk, Molenwijk en Planetenwijk moet er een vergunning plafond komen van 1 vergunning per adres;
- 2 parkeerplaatsen voor bezoekers per adres;
- 2e en daaropvolgende bewonersvergunningen, ondernemersvergunningen en bezoekerspassen moeten betaald worden
- parkeertoren ontwikkelen in de Scheg;
- beveiligde fietsenstalling bij station;
- garages in Middenwaard 24/7 openstellen en in avonden/nachten gratis
- stadspark De Parel kan worden ontwikkeld tot parkeercluster waar werknemers van winkelcentrum Middenwaard kunnen parkeren.



Groepje 4

- bedrijfsbussen ’s nachts laten parkeren in de (gemeentelijke) parkeergarages. Goede fietsverbindingen zijn nodig;
- geen beleidsverandering, maar betere handhaving is nodig;
- op voetpad tussen Zuidtangent en Jacques Perklaan wordt geparkeerd;
- op de Ter Braaklaan is een parkeerterrein van ca. 16 parkeerplaatsen vaak leeg, buurtbewoners parkeren veel op eigen terrein
- op de Vestdijklaan zijn 2 elektrische laadplekken nodig.
- Invalideparkeerplaats(en) in de omgeving Jacques Perklaan / Gorterlaan worden niet gebruikt. Mogelijk kan hier een laadpaal komen.



Groepje 5

- vergunningengebied uitbreiden naar De Frans, Planetenwijk en Bomenbuurt;
- vergunningtarief van € 50 is billijk;
- 1 vergunning per woonadres;
- tarieven voor betaald parkeren Middenwaard: € 4,- per uur, met eerste uur gratis;
- diverse fietsenstallingen rondom winkelcentrum Middenwaard;
- parkeergarages 24/7 open voor bewoners met vergunning via toegangspas;
- garage maken van huidig parkeerterrein naast bioscoop (Coolplein).

Stedelijk gebied Heerhugowaard – ronde I

Algemeen

- Ca. 30 aanwezigen
- Doorgaans ouder publiek, maar iets gemengder dan in het Stadshart
- Een van de aanwezigen was mindervalide
- Iemand aanwezig namens woningcorporatie Woonwaard, op een later moment een-op-een mee gesproken

Probleemschets

- Inwoners ervaren overlast bedrijfsauto's in de buurt
    - Eigenaar van bedrijfsauto zet zijn bus uit veiligheid bij iemand voor de deur uit angst voor diefstal

- Mensen gebruiken hun parkeerplaats op eigen terrein voor iets anders (stalling, tuin)
- In de Molenwijk is er een probleem omdat huishoudens met oudere kinderen die langer thuis wonen meer auto's hebben. Wijken zijn niet gebouwd voor meer auto's per huis.
- Overschot aan auto's op straat moet ondergronds worden opgevangen
- Problemen worden groter als er meer woningen gebouwd worden.
- Mensen die zelf geen autorijden hebben wel parkeerruimte op eigen terrein
- Hoge parkeerdruk leidt tot foutparkeren Er wordt op stoepen geparkeerd.
- Er worden veel laadplekken voor elektrische auto's ingericht, maar de plekken staan vaak leeg.
- Er zijn weinig tot geen aangepaste parkeerplaatsen voor mindervaliden in woonwijken.

Bouwstenen

Vergunningen

- Misschien een hoger tarief voor 2e, 3e, 4e auto's
- In Bomenwijk zijn vergunningen niet het walhalla, zo kunnen ondernemers zonder vergunning/ontheffing niet laden/lossen
- Niets veranderen!
- Als er vergunningen komen moet er ook een bezoekerspas komen. Gasten moeten kunnen parkeren
- Niet betalen voor vergunningen; inwoners hebben niet om vergunningen gevraagd. Het legt beperkingen op het sociale leven

Clusterparkeren

- Goede oplossing waardoor minder parkeerruimte op straat nodig is
- De huidige garages staan 's avonds leeg, mogelijk goede locatie.
    - Wel is er overlast door hangjongeren, wat wordt hiertegen gedaan?
- Herinrichting is ook een optie. Er zijn mogelijkheden om meer parkeerplaatsen te creëren door steekvakken.
- Vanaf een clusterparkeerplaats kan met pendelbusjes naar de stad worden gereden
- Eisen voor clusterparkeerplaats
    - Clusterparkeerplaatsen moeten goed verlicht en veilig zijn
    - Sociale controle is nodig om een veilige omgeving voor de bestelbus te creëren
    - Gemeente moet garant staan voor veiligheid van de bestelbus
    - Goede, snelle verbindingen zijn noodzakelijk

Alternatieven voor de auto

- De huidige OV-verbindingen in de gemeente zijn slecht
- Winkelcentrum Middenwaard heeft te weinig fietsparkeerplaatsen
- Veel stoepen zijn ongeschikt voor rollators en rolstoelen. Dit wordt met vergrijzing alleen maar belangrijker. Zorg voor betere, bredere, voetpaden.
- Er wordt vaak op stoep geparkeerd, stoepen zijn hierdoor niet toegankelijk.
- Mensen gedragen zich asociaal in het verkeer, er zijn fietslessen nodig om mensen op te voeden.

- Mensen brengen kinderen met de auto naar school, vooral als het regent. Laat die kinderen fietsen.
- Mensen pakken liever oude fietsen als ze naar Middenwaard gaan uit angst voor diefstal.

Blauwe zone

- Geschiktheid blauwe zone is afhankelijk van bestemming: is beperkte tijdsduur lang genoeg voor bioscoop, theater, winkelen?
- Parkeerschijf wordt gedraaid
- Op invalideparkeerplaatsen is geen parkeerschijf nodig, hierdoor wordt er vaak langdurig gebruik van gemaakt.
- Draagt bij aan betere doorstroming
- Poort Halfweg: personeel van winkels parkeert buiten de blauwe zone, ook in woonwijken.

Handhaving

- Beleving van vriendjespolitiek, mensen laten hun aanhangers lang staan zonder handhaving
- Handhaving is nodig om veiligheid op clusterparkeerplaats te garanderen

Betaald parkeren

- Draagt vooral bij aan de gemeentekas

Parkeerverwijzingen

- Goed voor veiligheid

Parkeerbeleid van 2030

- Gratis parkeren voor inwoners
- Handhaving is belangrijk tegen bussen op de stoep
- Grotere parkeervakken zijn nodig
- Luisteren naar inwoners
- Niet betalen voor vergunning. Geeft rechtsongelijkheid met inwoners die geen vergunning nodig hebben

Stedelijk gebied Heerhugowaard – ronde II

Algemeen

- ca. 60 aanwezigen, een stuk meer dan in de eerste sessie. Dus ook veel nieuwe deelnemers.

Rode draden

De rode draden kwamen overeen met hetgeen reeds was opgehaald tijdens de eerste participatiesessie:

- zorgen over toenemende parkeerdruk in de wijken;
- er moet een geode oplossing voor bedrijfsbusjes komen waar ook ZZP'ers blij mee zijn;
- veiligheid in de schoolomgevingen met verbeterd worden;
- vergunningenbeleid moet eerlijker en geen onnodige lasten op bewoners leggen;
- bestaande capaciteit kan beter worden benut;
- handhaving moet beter;

- er moet begrip zijn voor zorgen bij winkeliers over teruglopende bezoekersaantallen bij betaald parkeren;
- er moeten betere OV-verbindingen komen;
- er moeten betere fietsverbindingen komen;
- in de bestaande ruimte is ook veel mogelijk door een slimmere indeling.

Opmerkingen n.a.v. terugblik op ronde I en analyse 2030

Terugblik ronde I

- compleet beeld van hetgeen in eerste sessie was opgehaald, deelnemers herkenden zich erin;

Analyse 2030

- geen opmerkingen

Scenario's

- moet er iets veranderen of kan het ook gewoon zo blijven zoals het is?
    - het parkeerbeleid gaat geen problemen oplossen die er niet zijn
- goede oplossing voor bedrijfsbussen waar zowel bewoners als ZZP'ers achter staan is nodig;
- scenario's leggen nog meer lasten op bewoners;
- wordt de input nog meegenomen of staan scenario's vast?
    - de scenario's zijn denkrichtingen die mede gebaseerd zijn op de input tijdens de eerste participatieronde. In de zomer worden de denkrichtingen uitgewerkt tot beleid. Bij de uitwerking wordt de input uit alle participatiesessies meegenomen.
- Kiss+Ride bij basisscholen is nodig;
- OV moet worden verbeterd;
- neem ook laadpalen mee in het parkeerbeleid;
- belonen werkt beter dan verbieden;
- denk aan groene parkeerplaatsen, dit draagt zowel bij aan meer parkeercapaciteit als aan klimaatadaptatie;
- het voelt oneerlijk om te betalen voor vergunningen, terwijl bewoners in andere delen van de gemeente dat niet hoeven;
- bij een vergunningenbeleid is een goede bezoekersregeling nodig;
- meer speelplaatsen voor kinderen zijn gewenst.

Uitwerking oplossingen in groepjes

Groepje 1

- er is sprake van vriendjespolitiek bij handhaving;
- er is een groot parkeerprobleem in Stad van de Zon'
- meer laadpalen in de Rivierenwijk. Mogelijk kan ruimte worden gemaakt door ondergrondse afvalcontainers;
- personeel van het Huygens College laten parkeren in garages;
- geen nieuwe woningen in Stadshart, maar groen;
- beter handhaven op foutparkeren en in de zones met 30 km/u.;
- in omgeving Lindenlaan worden eigen opritten niet gebruik.



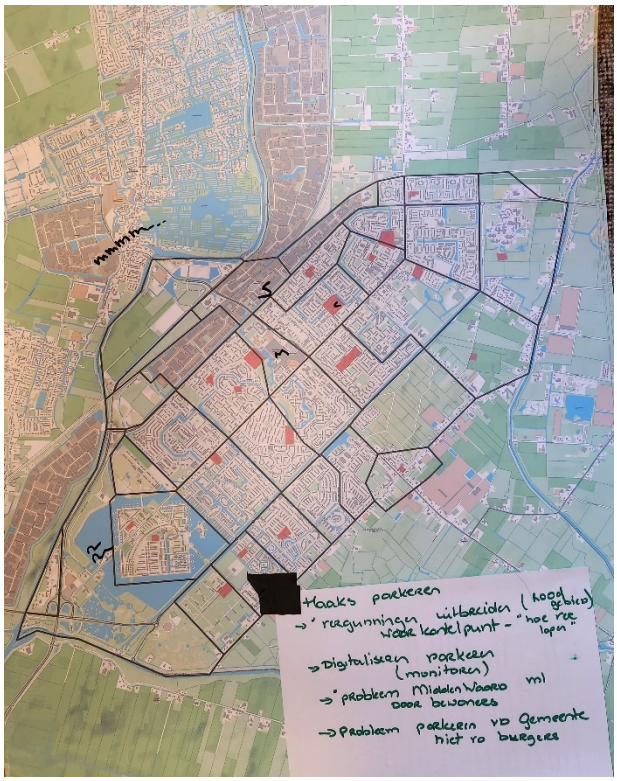
Groepje 2

- bewoners vergrijzen, blijven langer thuis wonen en hebben meer ruimte voor parkeren nodig;
- goede bezoekersregeling tegen vereenzaming;
- combineer cluster met fietsenstalling.



Groepje 3

- meer haaksparkeren waar het kan om ruimte te besparen;
- vergunninggebied uitbreiden, goed monitoren waar dat nodig is;
- digitaliseren parkeren en betere monitoring;



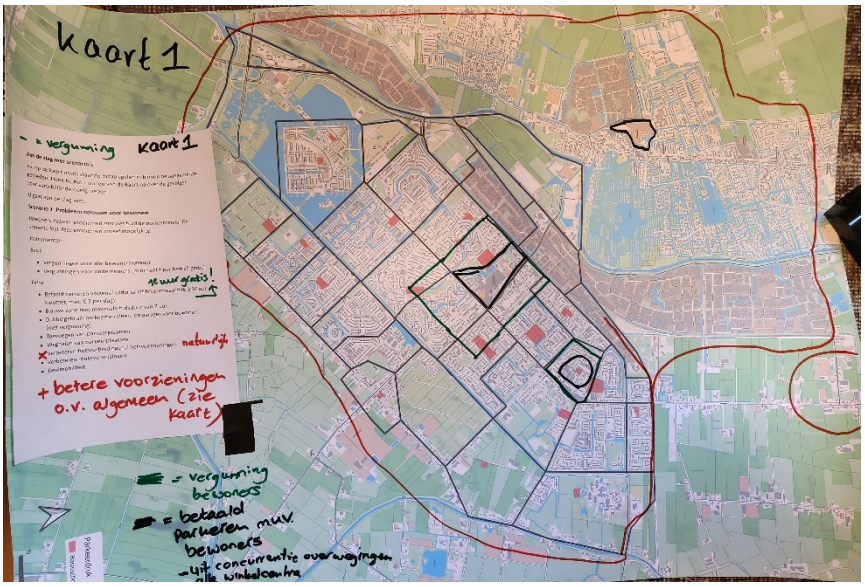
Groepje 4

- vergunningen invoeren in Centrumwaard
    - hele gebied voor bewoners;
    - bij winkelcentrum ook voor ondernemers
- betaald parkeren invoeren bij winkelcentrum Centrumwaard (Raadhuisplein en Middenweg)



Groepje 5

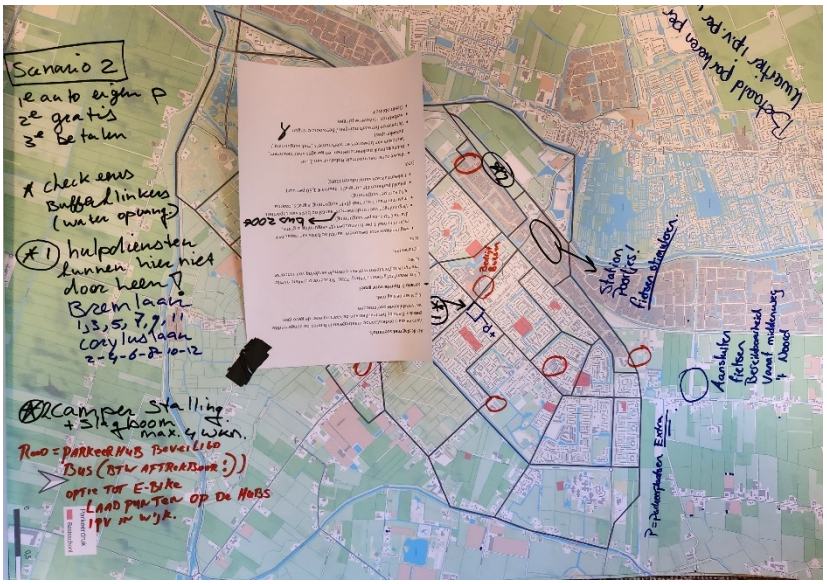
- huidige vergunninggebied behouden;
- betaald parkeren in Middenwaard, Centrumwaard en rond winkelcentrum Broekerveiling met eerste uur gratis, uitzondering voor bewoners;
- betere fietsverbindingen en voorzieningen;
- beter OV in de hele gemeente.



Groepje 6

- 1e vergunning voor bewoners is gratis, daarna betaald. Wie parkeergelegenheid op eigen terrein heeft moet deze eerst gebruiken;

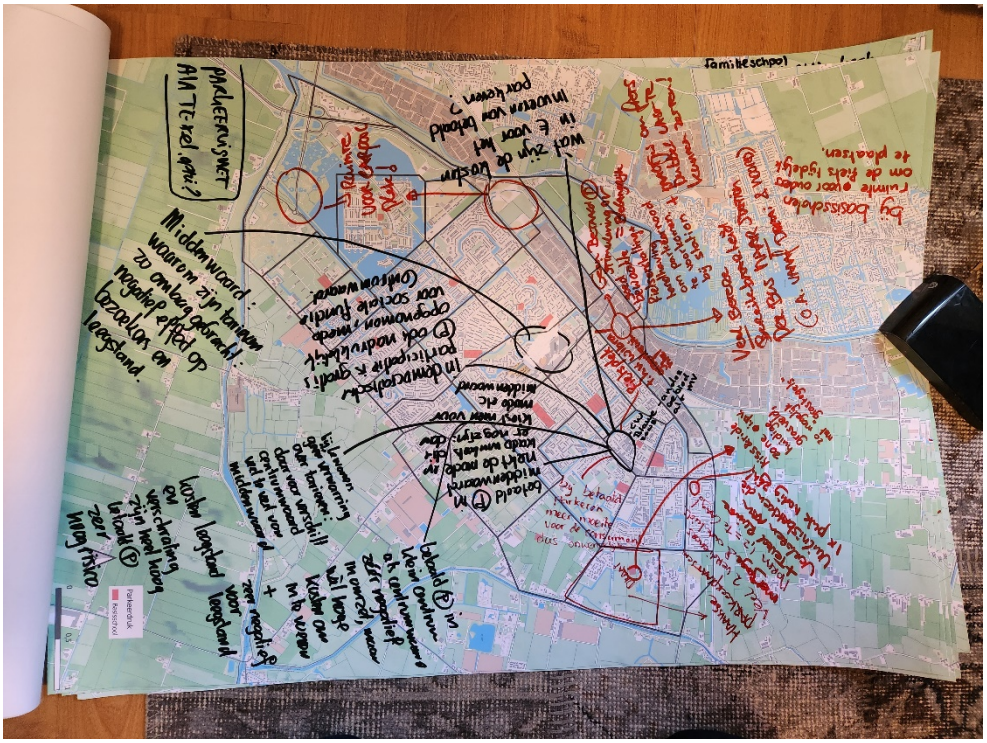
- meer bufferklinkers gebruiken ter bevordering van wateropvang;
- in de Bremlaan en Coryluslaan kunnen hulpdiensten niet passeren door foutgeparkeerde auto's;
- camperstalling mogelijk in de Scheg;
- diverse mogelijke locaties voor beveiligde parkeerclusters, met optie om e-bike en: auto op te laden:
    - P1 Middenwaard, ook voor bedrijfsbussen;
    - bij rotonde Oosttangent / Rustenburgerweg;
    - bij zwembad Waardergolf;
    - Raadhuisplein (winkelcentrum Centrumwaard);
    - bij sportpark De Vork;
    - Beveland;
- poortjes op het station voor de veiligheid;
- fietsverbinding met de Noord verbeteren;
- meer parkeerplaatsen bij kruispunt Middenweg/De Vork.



Groepje 7

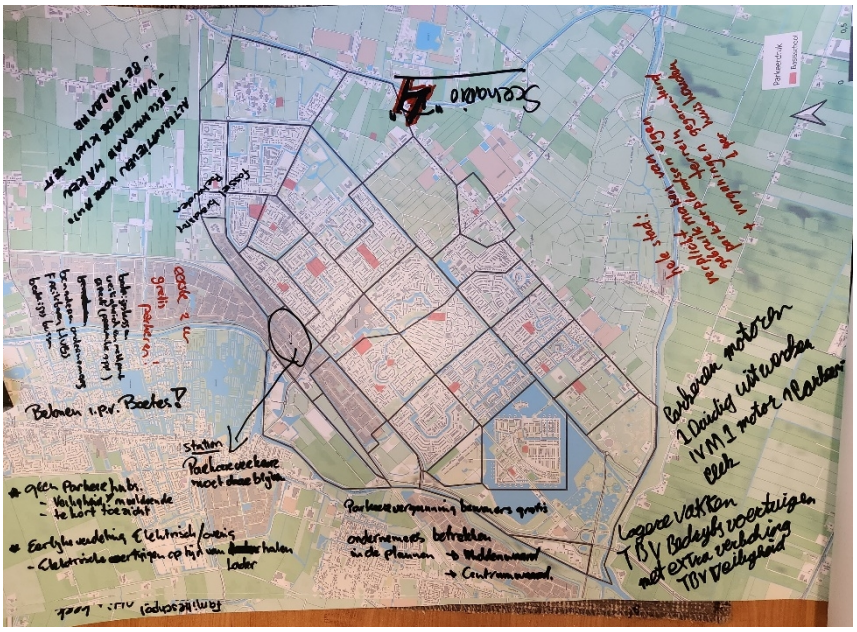
- geen betaald parkeren in Centrumwaard, dit nekt de overgebleven mode- en cadeauwinkels. Groot risico op leegstand en verschraling;
- gratis parkeren ook belangrijk voor sociale functie Centrumwaard;
- meer ruimte voor fietsparkeren bij basisscholen;
- veel betere OV-verbindingen naar station, o.a. vanaf de Draai en de Noord;
- goed bewaakte fietsenstallingen, met handhaving;
- geen betaald parkeren in stationsgebied, OV moet gestimuleerd worden;
- in Westpoort en bij Strand van Luna is er ruimte voor carpoolplaatsen;
- bij basisschool de Helix (de Draai) is ruimte voor Kiss+Ride i.p.v. gras, evt. met groene tegels;
- meer haakse parkeerplaatsen;
- teveel ruimte voor vuilnisbakken bij Kindcentrum de Zevensprong

- parkeervignet (zoals op Texel) introduceren waarmee overal geparkeerd kan worden;
- waarom zijn de tarieven voor betaald parkeren in Middenwaard zo laag? Dit werkt de doorstroom van bezoekers tegen.

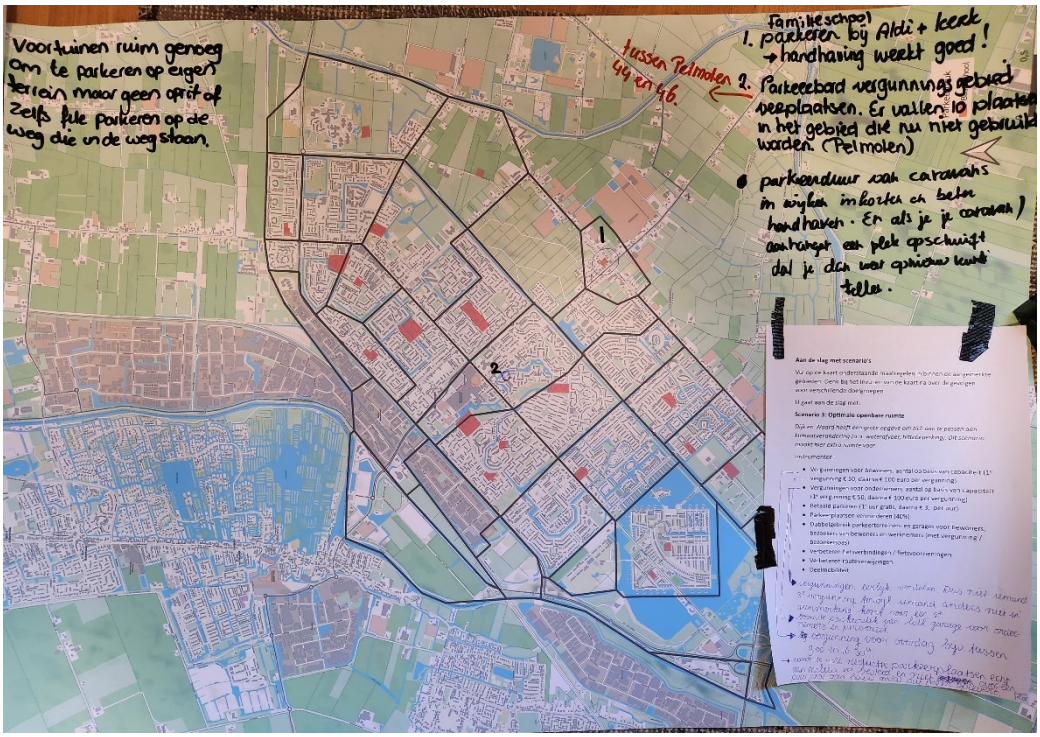


Groepje 8

- belonen i.p.v. bestraffen;
- geen pareerhubs: dit is niet veilig;
- zorg voor een eerlijke verdeling tussen parkeerplaatsen en laadplekken;
- parkeervergunning bewoners moet gratis blijven;
- grotere parkeervakken t.b.v.
- apart parkeerbeleid voor motorfietsen maken.



- *Groepje 9*
  vergunningen eerlijk verdelen. Dus niet dat de een 3 vergunningen krijgt terwijl de ander niet in aanmerking komt voor een 2e vergunning;
- bovenste parkeerdek van de garage bij de Lidl (P2) bestemmen voor ondernemers en personeel van winkelcentrum Middenwaard;
- vergunningen voor overdag, bijv. tussen 09:00 en 16:30 uur;
- als er minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden moet de vrijgekomen ruimte aan milieu en groen besteed worden, niet aan bouwplannen die meer geld opleveren;
- leerlingen van de Familieschool (Jan Glijnisweg) kunnen door hun ouders worden afgezet bij de Aldi of de kerk als ze met de auto komen. Bij deze school werkt de handhaving goed;
- in de Molenwijk moet het vergunninggebied verplaatst worden. Tussen Pelmolen 44 en 46 liggen nu 10 parkeerplaatsen die niet gebruikt worden;
- parkeerduur van aanhangers, caravans en campers in wijken inkorten en beter handhaven. Ook handhaven op mensen die hun caravan/aanhanger een plekje opschuiven en dan weer langer kunnen blijven staan;
- de voortuinen zijn ruim genoeg om te worden ingericht als parkeerplaats op eigen terrein.



Dorpen en landelijk gebied – ronde I

Algemeen

- Ca. 30 aanwezigen
- Grotendeels ouder publiek, maar gemengder dan in Stadshart en stedelijk gebied Heerhugowaard. Ook relatief veel jonge ouders

Probleemschets

- Vlakbij school is het iedere dag chaos door ouders die hun kinderen wegbrengen. Mensen willen een vergunning van 08.00 tot 17.00. Er is eerder met de school en met de gemeente Langedijk vergaderd maar er gebeurt niets. Er is bij winkelcentrum Broekerveiling genoeg ruimte op 5 minuten loopafstand. Dit is niet veilig
- 2 auto's naast elkaar past eigenlijk niet, maar gebeurt in veel straten wel. Mensen reageren agressief. In Heerhugowaard is het wel goed geregeld, want daar zijn vergunningen
- Handhaving is het probleem. De handhaving is niet aanwezig bij het begin en eind van een schooldag.
- Er zijn veel laadpalen bijgekomen maar er staat nooit een elektrische auto
- Er is een dure voetgangersbrug aangelegd naar een parkeerterrein, maar niemand maakt hier gebruik van
- In veel straten (Oudkarspel) kunnen hulpdiensten en vuilniswagens er niet meer door dankzij geparkeerde auto's
- Sommige ouderen moeten ver lopen naar de auto
- Mensen betegelen hun tuinen en maken er parkeerplaatsen van.
- Bezoek kan niet parkeren en komt niet meer
- Parkeerdruk neemt toe door toenemend autobezit. Inwoners wijken uit naar omliggende straten.

- Bedrijven zetten werkbusjes en aanhangesr in de straat.
    - Ondernemer zet bedrijfsbus bewust voor de deur. Zo dichtbij mogelijk, uit angst voor diefstal
- De toegangswegen tot stedelijk gebied Heerhugowaard zijn niet goed
- Zorgen over toenemende drukte door woningbouw

Bouwstenen

Vergunningen

- We zijn hier niet gewend aan vergunningen
- Goed voor de gemeentekas
- Veilig, omdat je autoverkeer beperkt
- Belangrijk dat het gratis is

Clusterparkeren

- Ander idee: niet meer langsparkeren maar haaks parkeren

Alternatieven voor de auto

- Fietsparkeren bij school is onderdeel van het probleem. Schuren worden geblokkeerd omdat fietsen daar droog kunnen staan.
- OV kan alternatief zijn maar met de auto kan je gaan en staan waar je wil
- Er moeten meer fietsparkeerplaatsen komen bij winkelcentra en station
- Als OV geregeld gaat en betrouwbaar is, is het een optie, maar dat is niet zo. OV-verbinding tussen dorpen en Heerhugowaard is slecht
- Veel voetpaden zijn slecht, bijvoorbeeld in de Oosterstraat

Dubbelgebruik

- In Oudkarspel werd vroeger op terrein van bedrijven geparkeerd, niemand had daar last van. Van de nieuwe eigenaar mag het niet meer
- Gebruik maken van parkeerterrein Vomar (Oudkarspel) voor bezoekers van inwoners
    - Vomar klaagt hierover, want dan is er minder plek voor winkelend publiek

Blauwe zone

- Draagt bij aan fijne woonomgeving omdat auto's niet onnodig lang parkeren
- Heeft alleen zin als er ook wordt gezorgd dat mensen niet aan de parkeerschijf draaien

Handhaving

- Het probleem zit niet in beleid en handhaving, maar in een asociale mentaliteit)
- Wordt er wel op vrachtwagens gehandhaafd?

Betaald parkeren

- Niet doen, alleen goed voor gemeentekas

Parkeerverwijzingen

- Op sommige plekken is het niet duidelijk dat er een parkeerverbod is. Betere verwijzingen kunnen dit duidelijk maken.
- Het is makkelijk als je de stad in rijdt en weet waar je heen moet gaan

Parkeerbeleid 2030

- Zorg voor voldoende betaalbare parkeerplaatsen
- Luisteren naar de mensen
- Geen betaald parkeren

Dorpen en landelijk gebied – ronde II

Algemeen

- ca. 20 aanwezigen. Ongeveer de helft van de aanwezigen was ook aanwezig bij de eerste sessie;

Rode draden

De rode draden kwamen overeen met hetgeen reeds was opgehaald tijdens de eerste participatiesessie:

- parkeerbeleid moet zorgen voor betere veiligheid, met name bij scholen en in smalle straten;
- er moet (nu en in de toekomst) voldoende parkeercapaciteit zijn;
- er zijn zorgen over toekomstige kosten van parkeren;
- er moet goed worden gekeken naar beter gebruik van de huidige ruimte;
- er moeten betere OV-verbindingen komen;
- er moeten betere fiets- en wandelpaden komen.

Opmerkingen n.a.v. terugblik op ronde I en analyse 2030

Terugblik ronde I

- compleet beeld van hetgeen in eerste sessie was opgehaald, deelnemers herkenden zich erin;

Analyse 2030

- discussie over de opbouw van het model: welke data is gebruikt en hoe is de toekomstige parkeerbehoefte gemodelleerd?
    - toezegging gedaan om een toelichting van het parkeerbehoeftemodel beschikbaar te stellen

Scenario's

- verbeteren van de fietsparkeerplaatsen is noodzakelijk;
- betaald parkeren bij winkelcentrum Broekerveiling is funest voor de ondernemers, bezoekers gaan naar Schagen;
- vestigingsklimaat voor nieuwe ondernemers verslechtert door betaald parkeren;
- in de avonden moet parkeren bij het winkelcentrum gratis blijven;
- kijk eerst wat er met herinrichting op te lossen is, voordat parkeerregulering wordt ingevoerd. Er kan slimmer met ruimte worden omgegaan;
- looproutes van clusterparkeerplaatsen naar scholen moeten veilig zijn.

Uitwerking oplossingen in groepjes

Groepje 1

- gratis bewonersvergunningen in omgeving van alle basisscholen;
- busverbinding tussen station Heerhugowaard en Museum Broekerveiling;
- meer ruimte voor invalideparkeerplaatsen;
- gratis parkeren bij winkels;
- op de Museumweg (Broek op Langedijk) kunnen meer parkeerplaatsen worden aangelegd als de paaltjes worden weggehaald;
- parkeerplaatsen clusteren bij winkels;
- betere bebording zodat je weet waar je moet parkeren.



Groepje 2

- meer parkeervakken aanleggen op Jan Glijnisweg (Heerhugowaard);
- betere busverbinding tussen stationsgebied en Broek op Langedijk;
- parkeren bij winkelcentrum Broekerveiling moet gratis blijven;
- in centrumgebied Zuid-Scharwoude moeten bedrijfsbussen ’s avonds in de parkeervakken op een parkeercluster staan;
- rond het sportpark in Oudkarspel is er sprake van overloop door bezoekers.



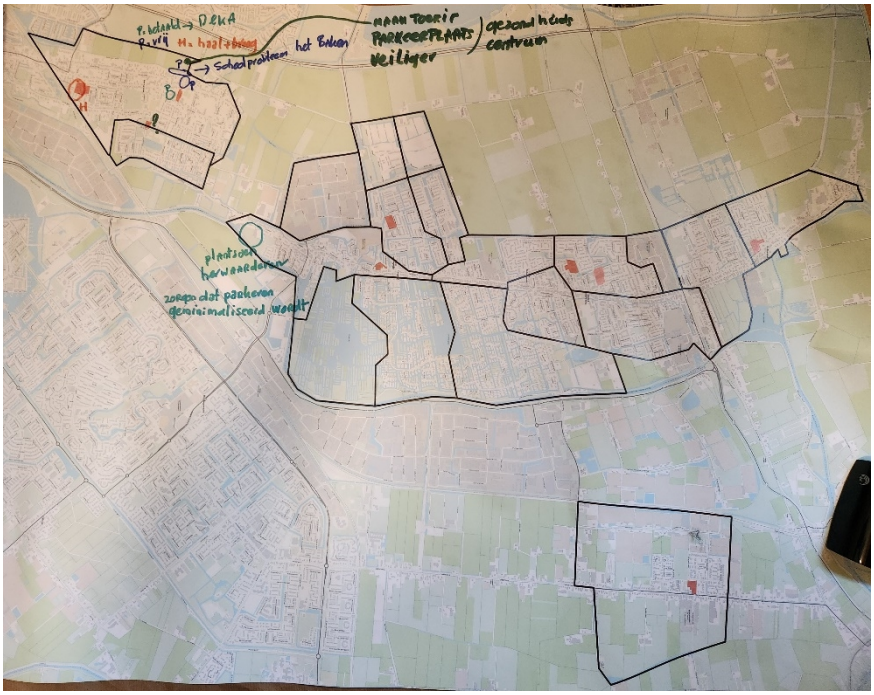
Groepje 3

- het Havenplein in Broek op Langedijk staat vaak vol. Hier moet worden gehandhaafd.
- vrachtverkeer moet worden omgeleid zodat het niet over de Dorpsstraat hoeft. Voor bevoorrading moeten andere opties worden gezocht;
- extra parkeercapaciteit mogelijk op Dorpsstraat (tussen 155 en 157 in Broek op Langedijk), bij museum en winkelcentrum Broekerveiling en bij basisschool de Phoenix (Broek op Langedijk;
- laadplaatsen clusteren en erop toezien dat mensen de auto weer weghalen zodra hij opgeladen is.



Groepje 4

- betaald parkeren invoeren bij Dekamarkt in Sint-Pancras,
- aan de Gedempte Veert meer (gratis) parkeerplaatsen realiseren om de drukte bij kindcentrum Het Baken op te vangen;
- Kiss+Ride bij scholen;
- toerit naar de parkeerplaats bij de huisartsenpraktijk Sint-Pancras moet veiliger;
- zorgen dat parkeren geminimaliseerd wordt;
- plantsoenen herwaarderen (bijv. rond C.S.V. BOL in Broek op Langedijk).



Groepje 5

- gebruik terrein C.S.V. Bol (Broek op Langedijk) voor bedrijfsbussen.

