gemeente Houten



Parkeervisie Houten 2021

D U U R Z A A M F A C I L I T E R E N

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1 Aanleiding 3
1.2 Beleidskader 3
1.3 Trends 4

2. Visie op parkeren in Houten 6

3. Instrumenten 7

3.1 Omvang van de vraag beïnvloeden 7
3.1.1 Alternatieven voor autogebruik stimuleren 7
3.1.2 Parkeerregulering instellen 7
3.2 Omvang van het aanbod beïnvloeden 10
3.2.1 Parkeerplaatsen realiseren of weghalen 10
3.2.2 Voldoende parkeerplaatsen realiseren bij ruimtelijke ontwikkelingen 11
3.3 Vraag en aanbod samenbrengen 12
3.3.1 Fietsparkeren realiseren 13
3.3.2 Parkeerplaatsen inrichten voor deelauto's en deelfietsen 14
3.3.3 Parkeerplaatsen inrichten met elektrische laadpunten 15
3.3.4 Gebruik (bestaande) parkeerplaatsen op eigen terrein stimuleren 16
3.3.5 Gebruik specifieke parkeerlocaties stimuleren 17

4. Toepassing instrumenten 18

4.1 Toepassing instrumenten bij bouwontwikkelingen 18
4.2 Toepassing instrumenten in bestaand Houten 19

5. Uitvoeringsprogramma 21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Houten staat bekend als een groene gemeente en als fietsstad. In het collegeprogramma is de ontwikkeling van een groene en duurzame gemeente als missie benoemd. Tegelijkertijd legt het parkeren een steeds grotere druk op de openbare ruimte. Daarom is er behoefte aan een geactualiseerd parkeerbeleid dat een bijdrage levert aan de kwaliteiten waar Houten om bekend staat. Daar komt bij dat bouwontwikkelingen binnen bestaand Houten (zowel het centrum als de woonwijken) plaatsvinden om daarmee dicht bij huis hoogwaardige voorzieningen en groengebieden te kunnen garanderen. Hierdoor wordt de ruimte in de stad schaarser terwijl ruimtelijke kwaliteit juist belangrijker wordt. Ook dit vraagt om geactualiseerd parkeerbeleid dat bijdraagt aan een goede afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

1.2 Beleidskader

Om te komen tot een nieuwe parkeervisie is gebruik gemaakt van een aantal bestaande beleidsdocumenten.
De provincie Utrecht heeft in het **Mobiliteitsprogramma 2019-2023** haar Mobiliteitsvisie uitgewerkt. Doel van het Mobiliteitsplan is een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Het programma wordt nog verder uitgewerkt in uitvoeringsprogramma's en van daaruit vertaald naar projecten. Belangrijk bij het mobiliteitsprogramma is de bereikbaarheid met diverse vervoermiddelen, waarbij fiets-parkeren op alle knooppunten in voldoende mate aanwezig moet zijn, inclusief verhuur van deelfietsen.

De Regionale Fietsvisie 2.0 U10 (2018) stelt als doel dat in 2030, 60% van de mensen die wonen of werken in het U10-gebied voor het woon-werkverkeer per fiets, OV, of combinatie daarvan reist. Om het fietsgebruik te stimuleren, worden harde maatregelen (snelfietsroutes, meer stallingen) en zachte maatregelen (gedrags-beïnvloeding) genomen. In het **Nationaal Toekomstbeeld Fiets (2021)** brengen Rijk en decentrale overheden gezamenlijk in beeld welke maatschappelijk bijdrage het fietsen kan hebben voor zowel de korte als de langere termijn in beeld. Het streven is een Nationaal Toekomstbeeld Fiets in het najaar van 2021 op te leveren als input voor de investeringsafspraken tussen Rijk en regio.
Deze investeringen betreffen zowel nieuwe fietsinfrastructuur (inclusief stallingen) als om het wegnemen van capaciteits- en verkeersveiligheid knelpunten van bestaande fietsinfrastructuur. Investeringen in fietsinfrastructuur draagt eraan bij dat meer mensen voor ritten tot circa 15 kilometer de fiets pakken in plaats van de auto. In stedelijke gebieden draagt dit bij aan het verminderen van congestie (ophopingen/verstoppingen).

Ook in de **Herijking visie Oude Dorp**[1] zijn ambities ten aanzien van parkeren opgenomen. Belangrijkste wijziging ten opzichte van de eerdere visie is dat voor het parkeren wordt gewerkt met een parkeerbalans die bij de diverse ruimtelijke transformaties in evenwicht moet blijven. Dat betekent dat het aantal parkeerplaatsen voor een groter gebied dan alleen de individuele bouwontwikkeling wordt beoordeeld. Streven daarbij is om het parkeren te concentreren met een openbaar toegankelijke uitstraling.

Tenslotte wordt er gewerkt aan een **regionale parkeerstrategie 2030** (U10, vanuit het programma U-Ned). Om de toenemende mobiliteit

[1] Ten tijde van het opstellen van deze Parkeervisie is dit nog een concept-document.

op te vangen, werken deze gezamenlijke overheden toe naar een meer samenhangend, robuust en multimodaal mobiliteitssysteem. Rijk en regio willen afspraken maken op het snijvlak van verstedelijking en mobiliteit, waarbij de investeringen in alternatieven voor automobiliteit worden gekoppeld aan generiek mobiliteitsbeleid waaronder bijvoorbeeld parkeerregulering. De strategie volgt de vier sporen:

1. Parkeerinstrumenten aan de bestemmingskant;
2. Parkeerinstrumenten aan de herkomstkant;
3. Alternatieven voor de (eigen) auto;
4. Opbouwen netwerk van overstappunten.

Een regionaal afgestemd pakket aan slimme maatregelen op het gebied van parkeren hoort hierbij, waarbij de maatregelen van de vier sporen elkaar versterken en in sommige gevallen niet zonder elkaar kunnen. Voor Houtenaren is het niet altijd meer vanzelfsprekend dat aan de bestemmingszijde in de regio goed geparkeerd kan worden; Houten zal meer met P&R gedrag te maken krijgen.



MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps.

In het **integraal ruimtelijk perspectief (2021)** is door 16 gemeenten in de regio Utrecht een gezamenlijke ontwikkelrichting tot 2040 opgesteld. Hiermee ligt een ambitieus gezamenlijk perspectief op tafel, dat concreet maakt hoe de regio op een gezonde en duurzame wijze kan groeien en omgaat met de maatschappelijke opgaven. Bij de keuzes voor duurzame mobiliteit is de ambitie uitgesproken dat de gemeenten werken aan duurzaam mobiliteitsgedrag. Door het concentreren en mengen van stedelijke functies op locaties dicht bij de stedelijke kern en rond knooppunten, die goed zijn ontsloten met fiets en OV, wordt het voor zoveel mogelijk mensen zo gemakkelijk mogelijk gemaakt om op een duurzame manier te bewegen door de regio.

1.3 Trends

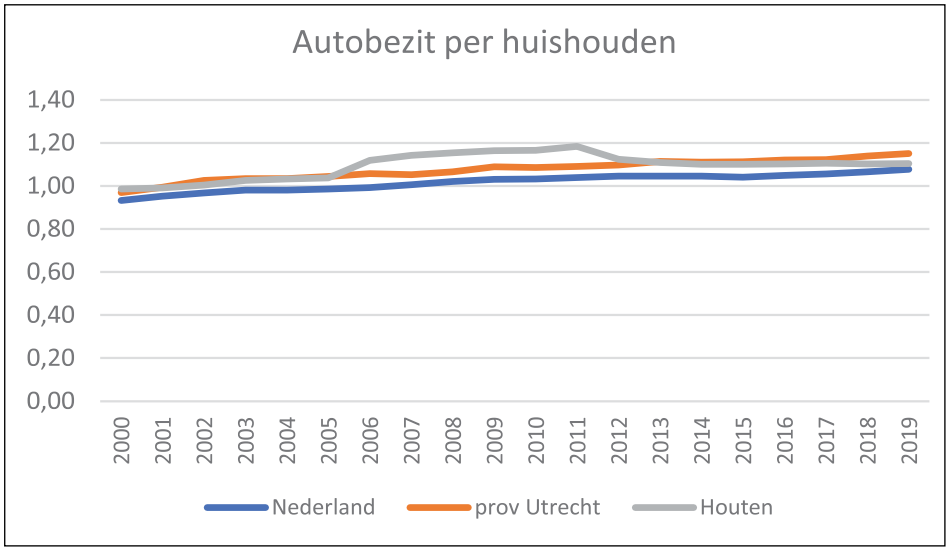
Verschillende trends hebben invloed op de parkeersituatie in Houten:

- Toenemende digitalisering maakt parkeren eenvoudiger en klantvriendelijker. Dit kan enerzijds leiden tot een toenemend autogebruik, anderzijds ook tot een betere benutting van het parkeer-areaal. Digitalisering is een breed begrip. Door verbetering van de dataverzameling is voor de gebruiker beter inzichtelijk waar parkeerruimte beschikbaar is, welke tijden en welke kosten hieraan verbonden zijn. Door betere (digitale) verwijzing is deze informatie goed toegankelijk voor de gebruiker.
- Toenemende digitalisering kan autogebruik en autobezit minder noodzakelijk maken. De ontwikkeling die deelmobiliteit doormaakt, maakt het steeds aantrekkelijker om geen eigen auto te bezitten. Mobility-as-a-Service (MaaS), waarbij het vooral gaat om het op een slimmere manier organiseren

van mobiliteit, zal dit versterken: het gaat er niet meer om hoe je altijd reist, maar dat je kan reizen op de manier die op dat moment het beste bij jou past. De organisatie van de reis en betaling binnen één platform maakt het gebruik van deelmobiliteit gemakkelijker.

- Het lange termijn effect van Corona, en daarmee het effect op autobezit en autogebruik, is onzeker. Op dit moment wordt er nog steeds minder met het OV gereisd. Daarnaast zoeken werkgevers naar mogelijkheden om thuiswerken en meer flexibele werktijden te integreren in de werkprocessen. Wat hiervan structureel het effect is, en of mensen hun autobezit en autogebruik gaan aanpassen, is op dit moment nog onduidelijk.
- De toenemende elektrificatie van vervoer heeft geen impact op autobezit, het is een substitutie-effect.
- Door de aandacht voor duurzame mobiliteit komt de auto in een ander daglicht te staan. Lopen, fietsen, deelmobiliteit, elektrisch rijden en openbaar vervoer dragen bij aan een gezonde toekomst. Bijkomend voordeel is dat lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit ook ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit zijn.
- Door bezuinigingen in het openbaar vervoer verschraalt het aanbod op de zogenaamde ‘dunne lijnen’ ten gunste van de veelgebruikte lijnen. Voor Houten betekent dit een versobering van verbindingen zoals naar Nieuwegein en Uithof (extra overstap of alleen spitstijden). Dit zal naar verwachting leiden tot extra auto-of fietsritten op de kortere afstanden.
- Er wordt nog geen effect van zelfrijdende auto’s verwacht. Het is niet de verwachting dat voor 2040 auto’s echt zelfstandig, dus zonder bestuurder, in stedelijk gebied mogen rondrijden. Daarmee is dit (nog) geen trend waar in het parkeerbeleid rekening mee moet worden gehouden.

Het gemiddelde autobezit per huishouden en per persoon laat landelijk de afgelopen tien jaar een zeer lichte en gestage groei zien.



Figuur 1.1 Trend in autobezit.

Binnen de provincie Utrecht is dit beeld hetzelfde. Het autobezit in Houten is minder snel gegroeid dan in Nederland. De bovenstaande geschetste trends hebben óf geen rol óf hebben een verlagend effect op het autobezit en autogebruik in Houten. Of het autobezit en autogebruik daadwerkelijk gaan dalen, is lastig te voorspellen. Het nieuwe parkeerbeleid in Houten en de koers die in de regio wordt gevolgd kunnen deze ontwikkelingen in autogebruik, deels sturen. Zo is het effect van het sturende parkeerbeleid dat de gemeente Utrecht jaren geleden heeft ingezet, daar zichtbaar in een lager autogebruik en autobezit. Dit sturende beleid van de stad Utrecht heeft ook uitstraling op de regio wat mede heeft geleid tot de wens vanuit U10 voor een regionale parkeerstrategie.

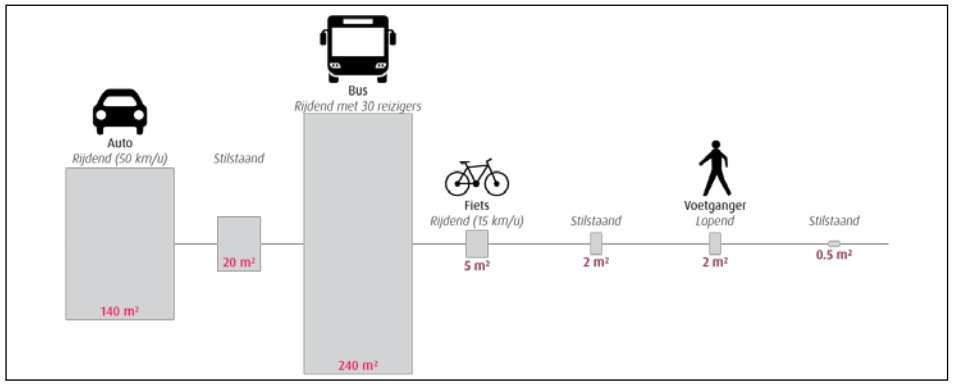
2. Visie op parkeren in Houten

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een middel om andere ambities zoals bouwontwikkelingen, betere ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en grotere economische vitaliteit mogelijk te maken. Parkeerbeleid beschikt over instrumenten om de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen te beïnvloeden. Het gaat dus over stilstaande auto's en fietsen.

> *"Overall is voldoende ruimte, alleen is niet altijd duidelijk waar die vrije ruimte is."*

In Houten streven we naar een goede afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren. Randvoorwaarde daarbij is dat dit niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Een goede afstemming tussen vraag en aanbod is niet statisch, de vraag naar en het aanbod van parkeren zijn aan veranderingen onderhevig. Bijvoorbeeld in samenhang met de ruimtelijke groei van Houten en de groei van de mobiliteit die daarbij hoort. Maar ook in samenhang met autonome veranderingen in autobezit en autogebruik door veranderingen in fietsgebruik, lopen, openbaar vervoer en de opkomst van nieuwe mobiliteitsconcepten.

Onze missie is een duurzaam en groen Houten. Een Houten waar het goed toeven is en blijft voor Houtenaren, voor nieuwe inwoners en voor toekomstige generaties. Ten aanzien van mobiliteit is de ambitie om op zoek te gaan naar goede en schone vervoersalternatieven, passend bij de landelijk, regionaal en lokaal uitgesproken ambities voor meer duurzame mobiliteit. Als fietsstad met twee stations beschikt Houten al over de middelen om zich duurzaam te verplaatsen. Maar ook andere vormen van schoon vervoer (lopen en elektrisch rijden) worden gestimuleerd. Verschillende trends, zoals toenemende digitalisering (MaaS), toenemende elektrificatie en aandacht voor duurzame mobiliteit, maken het mogelijk dat de auto een minder belangrijke positie in het mobiliteitspatroon van de Houtenaren inneemt. In het parkeerbeleid wil de gemeente Houten deze kansen benutten, waarbij ook wordt erkend dat autogebruik bij Houten hoort en mag horen zolang dat kan. De koers van het parkeerbeleid is daarmee *faciliteren waar kan, waar nodig de druk op openbare ruimte beheersen, met inzet op duurzame vormen van en alternatieven voor automobiliteit.*



Figuur 2.1 Ruimtegebruik per vervoermiddel.

Het parkeerbeleid moet flexibel zijn en kunnen meebewegen met de actualiteit. Deze Parkeervisie is daarom ontwikkeld als een gereedschapskist: het maakt inzichtelijk welke mogelijkheden er zijn om parkeerknelpunten aan te pakken (de instrumenten) en voor welk resultaat deze instrumenten ingezet kunnen worden. Zo vormt het parkeerbeleid de basis om in de toekomst te kunnen beslissen over maatregelen, passend bij het resultaat dat op dat moment gewenst is.

3. Instrumenten

Het parkeerbeleid is ontwikkeld als een gereedschapskist: het beleid maakt de instrumenten die er zijn om parkeren te beïnvloeden inzichtelijk en vormt de basis om in de toekomst te kunnen beslissen over maatregelen die passen bij het resultaat dat op dat moment en op die locatie gewenst is. In dit hoofdstuk worden de instrumenten beschreven die Houten kan inzetten afhankelijk van de behoefte die de omgeving (locatie en doelgroep) stelt.
Daarbij zijn ze gegroepeerd naar de drie mogelijke effecten:

1. De omvang van de vraag naar parkeerplaatsen beïnvloeden (paragraaf 3.1);
2. De omvang van het aanbod aan parkeerplaatsen beïnvloeden (paragraaf 3.2);
3. Het samenbrengen van vraag en aanbod (paragraaf 3.3).

In hoofdstuk 4 wordt de inzet van deze instrumenten nader toegelicht. Het gebruik van deze instrumenten kan daarbij verschillend zijn voor de bouwontwikkelingen en de bestaande wijken

3.1 Omvang van de vraag beïnvloeden

Het beïnvloeden van de vraag naar parkeerplaatsen kan op hoofdlijnen op twee manieren: door mensen te verleiden om de auto minder te gebruiken (paragraaf 3.1.1) en door regels te stellen waardoor het autogebruik en de plek waar geparkeerd wordt, beïnvloed worden (paragraaf 3.1.2). Verbetering van het openbaar vervoer aanbod is ook een maatregel om de vraag te beïnvloeden. Deze worden hier niet beschreven omdat dit niet als parkeermaatregel wordt gezien.

3.1.1 Alternatieven voor autogebruik stimuleren

Het stimuleren van alternatieven voor (eigen) autogebruik leidt ertoe dat bewoners, werknemers en bezoekers minder gericht zijn op autogebruik. Zo zet gemeente Houten actief in op het stimuleren van deelmobiliteit, fietsen, openbaar vervoer en lopen om de parkeerbehoefte af te laten nemen. Het stimuleren van de alternatieven voor autogebruik is primair onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Binnen het parkeerbeleid wordt met het bieden van voldoende fietsparkeerplaatsen van hoogwaardige kwaliteit en het faciliteren van deelauto's in de openbare ruimte hieraan een bijdrage geleverd. Keuzevrijheid is en blijft belangrijk, daarom past de gemeente deze instrumenten alleen toe als blijkt dat er in een buurt behoefte is aan maatregelen. Aangezien het gaat om een goede afstemming tussen vraag en aanbod, zijn beide instrumenten in paragaaf 3.3 uitgewerkt.

> *"Kijk goed naar de locatie. Een deelauto werkt goed in Houten, maar in het buitengebied lenen we de auto van de buurman."*

3.1.2 Parkeerregulering instellen

Parkeerregulering is een instrument om de beschikbare ruimte voor parkeren zo goed mogelijk te verdelen en waar nodig de parkeerdruk te beheersen door de omvang van de vraag naar parkeerplaatsen te beïnvloeden. Op hoofdlijnen zijn er drie reguleringsvormen:

- *Een parkeerschijfzone (blauwe zone);*
- *Betaald parkeren (in combinatie met parkeervergunningen);*
- *Vergunninghoudersparkeren (zonder betaald parkeren).*

Iedere wijziging van reguleringsvorm moet weloverwogen en in overeenstemming met de aanleiding genomen worden. In bestaand gebied zou het zo kunnen zijn dat rond het centrum de blauwe zone ontoereikend wordt omdat de vraag naar plekken groter is door toename van parkerende OV reizigers (P+R) of toenemend

autobezit. Bij nieuwe bouwontwikkelingen kan de aanleiding zijn dat duurzame gebiedsontwikkeling vraagt om beheersing van de parkeerdruk in openbare ruimte.

> *"Bij de Transferia zou de capaciteit groter kunnen zijn door de bovenrekken beter te benutten. Hier zou een gedragscampage in samenwerking tussen betrokken partijen hulp kunnen bieden."*

Parkeerschijfzone
Op dit moment zet de gemeente Houten het instrument blauwe zone al op verschillende plaatsen in. Het is een effectief instrument om parkeerplaatsen vrij te houden voor bezoekers (kort parkeren). Wanneer het echter nodig is om de omvang van de vraag naar parkeerplaatsen te beïnvloeden, is dit instrument minder geschikt. Een parkeerschijfzone stuurt immers met name op het verdelen van de beschikbare ruimte tussen kort- en langparkeerders (oftewel het gebruik van het parkeeraanbod) en minder op de omvang van de parkeervraag. Een (nieuwe) blauwe zone wordt dan ook ingesteld zonder ontheffingen te verlenen om in de blauwe zone te parkeren. Door ontheffingen op de blauwe zone uit te geven voor bijvoorbeeld bewoners of werknemers, komen immers weer minder parkeerplaatsen voor kortparkeerders beschikbaar, waardoor het effect van een blauwe zone wordt beperkt.
Een blauwe zone is daarmee vooral inzetbaar bij winkels en andere, bezoekersaantrekkende functies.

Betaald parkeren (in combinatie met parkeervergunningen)
Om ook de omvang van de vraag naar parkeerplaatsen te kunnen beïnvloeden, wordt de reguleringsvorm betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor bewoners en werknemers als instrument aan de gereedschapskist in de centrumgebieden toegevoegd. Op dit moment wordt het instrument al toegepast in de parkeergarages in het centrum en Houten Castellum.[2] Door de tariefstelling kan met dit instrument de omvang van de vraag in meer of mindere mate worden beïnvloed, eventueel ook op specifieke tijdstippen op de dag. Daarnaast zijn de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een parkeervergunning en de aantallen uit te geven parkeervergunningen een sturingsmiddel. Zo kan bijvoorbeeld het



Parkeerschijfzone (Blauwe zone) in het centrum van Houten.

[2] Dit zijn geen gemeentelijke parkeergarages, de gemeente past dit instrument dus nog niet toe. Voordat de gemeente betaald parkeren als instrument kan inzetten, is een nadere uitwerking en besluit nodig op basis van de uitgangspunten in deze Parkeervisie. Naar verwachting zal bij eventuele besluitvorming over betaald parkeren, die alleen van toepassing zijn voor de centrumgebieden van Houten. Zie verder hoofdstuk 5.

gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein worden gestimuleerd door bewoners met een parkeerplaats op eigen terrein uit te sluiten van een (eerste) parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren. Of kan het aantal te verlenen pareervergunningen per adres of per gebied worden gemaximeerd.

> *"De blauwe zone in het centrum werkt nu over het algemeen wel behalve bij theaterbezoek. Vergunning parkeren zou ook goed kunnen werken. Je moet dan wel zorgen dat er dan altijd plek is voor de bewoners."*

De inzet van betaald parkeren in combinatie met de uitgifte van parkeervergunningen wordt niet pro-actief ingezet maar wordt een mogelijkheid in centrumgebieden indien daar aanleiding voor is. Het is met name voorstelbaar in combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waar het door de beperkte ruimte lastig is om grote hoeveelheden parkeerplaatsen te realiseren. Wanneer hier lagere parkeernormen worden gehanteerd ten gunste van duurzame vormen van vervoer, kan het (afhankelijk van de omvang) nodig zijn om de directe omgeving te beschermen tegen een oplopende parkeerdruk door uitwijkgedrag. Dit betekent nadrukkelijk niet dat de bestaande blauwe zones per definitie worden omgezet naar betaald parkeren. Zo lang met een blauwe zone de beschikbare ruimte kan worden verdeeld tussen kort- en langparkeerders, is het niet nodig de reguleringsvorm aan te passen.
De inzet van betaald parkeren in combinatie met de uitgifte van parkeervergunningen is daarnaast denkbaar in centrumgebieden op het moment dat de parkeerdruk (te) hoog is. Dit kan alleen na overleg met de belanghebbenden. Wanneer de hoge parkeerdruk in deze gebieden wordt veroorzaakt door eigen auto's, zal gestuurd moeten worden op de vergunningverlening. Ligt de oorzaak in wijkvreemd verkeer, dan zal de inzet van het instrument betaald parkeren voldoende effect sorteren en is een beperking in de vergunningverlening niet nodig.



Een vorm van betaald parkeren in het centrum van Houten.

Vergunninghoudersparkeren
De reguleringsvorm vergunninghoudersparkeren (zonder betaald parkeren) is als instrument effectief om 'wijkvreemde' parkeerders uit een gebied te weren. Daardoor wordt dit instrument doorgaans ingezet als ring rondom een gebied met een blauwe zone of rondom een gebied met betaald parkeren om uitwijkgedrag te voorkomen. Ook is de inzet van vergunninghoudersparkeren een effectief instrument om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren. Dit kan alleen wanneer bewoners met een

parkeerplaats op eigen terrein worden uitgesloten van een (eerste) parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren.
Het voordeel van deze reguleringsvorm, wijkvreemde parkeerders worden geweerd, doordat alleen houders van een parkeervergunning in een gebied kunnen parkeren, is ook meteen een belangrijk nadeel. Ook bezoekers moeten namelijk gebruik maken van een parkeervergunning. Voor bezoekers van bewoners is dit nog relatief eenvoudig te organiseren, maar voor bezoekers van winkels, voorzieningen of bedrijven, vraagt dit al meer administratie.
Een winkel zal dan bijvoorbeeld elke klant een vergunning moeten geven. Dit instrument is daardoor zonder betaald parkeren of blauwe zone alleen inzetbaar in (homogene) woongebieden.
Ook dit instrument wordt toegevoegd aan de gereedschapskist, maar kan ook alleen worden ingezet na overleg met de belanghebbenden.[3]

Reguleringsvorm	Doel	Waar in te zetten?
Parkeerschijfzone (blauwe zone)	Verdeling kort/langparkeren ten behoeve van vrije plekken voor klanten	Centrumgebieden, winkelstraten
Betaald parkeren (i.c.m. vergunningen parkeren voor bewoners/ werknemers)	Te hoge parkeerdruk verminderen als gevolg van OV-reizigers, werknemers, bezoekers	Centrumgebied en schil rond het centrum, OV knooppunten
Vergunninghouders-parkeren	Te hoge parkeerdruk verminderen door wijkvreemd verkeer te weren of gebruik eigen terrein af te dwingen	Bij homogene woonwijk, zoals ring om een gereguleerd centrum

[3] Voordat vergunninghoudersparkeren als instrument kan worden ingezet, is een nadere uitwerking nodig op basis van de uitgangspunten in deze Parkeervisie. Zie verder hoofdstuk 5.

3.2 Omvang van het aanbod beïnvloeden

Voor het beïnvloeden van de omvang van het aanbod aan parkeerplaatsen onderscheiden we twee instrumenten: het bestaande parkeerareaal uitbreiden of inkrimpen (paragraaf 3.2.1) en zorgen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd (paragraaf 3.2.2).

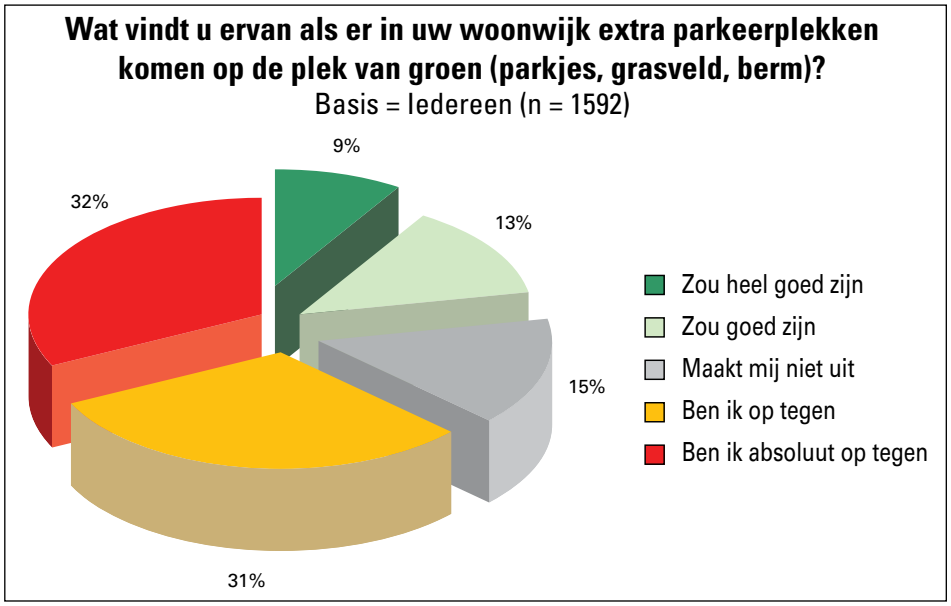
3.2.1 Parkeerplaatsen realiseren of weghalen

Een herinrichting of grootschalig onderhoud is een geschikt moment om het aantal beschikbare parkeerplaatsen te optimaliseren. Is de parkeerdruk (te) hoog, dan kan het toevoegen van parkeerplaatsen worden onderzocht. In hoofdstuk 4 is aangegeven wat de norm voor de parkeerdruk is per situatie. Mogelijkheden om meer parkeerruimte te realiseren, liggen onder meer in:

- Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld algemene gehandicaptenparkeerplaatsen die buiten winkelopeningstijden door iedereen gebruikt mogen worden);
- Parkeren in de voortuin legaliseren middels een uitritvergunning als dit niet ten koste gaat van parkeerruimte op straat;
- Handhaven op het in stand laten of terugbrengen van parkeergelegenheid op eigen terrein;
- Aanpassingen in de verkeersstructuur (eenrichtingsverkeer instellen bijvoorbeeld waardoor meer ruimte voor parkeren komt).

Bij het realiseren van meer parkeerplaatsen geldt als uitgangspunt *geen grijs voor groen*, ook niet als de parkeerdruk hoog is.

> *“Er is een cultuurverandering nodig,*
> *mensen moeten bereid zijn*
> *om iets verder te lopen naar de winkels.”*



Figuur 3.1 'Geen grijs voor groen' Bron: Houten parkeerbeleid, 2021.

Wanneer de parkeerdruk hoog is, is het in elk geval belangrijk dat bij een herinrichting of grootschalig onderhoud geen parkeerplaatsen worden opgeheven. Wanneer door het plaatsen van bijvoorbeeld een afvalcontainer een parkeerplaats komt te vervallen, moet deze dus worden gecompenseerd. Op deze manier wordt de parkeersituatie behouden.

Wanneer een parkeerplaats wordt ingericht als een bijzondere parkeerplaats, bijvoorbeeld als gehandicaptenparkeerplaats of met een elektrisch laadpunt is het niet nodig dit te compenseren, het blijft immers een parkeerplaats. Het gebruik wordt weliswaar beperkt, maar aangezien dit vraagvolgend gebeurt en er doorgaans een auto minder op de openbare parkeerplaatsen staat, is compensatie niet aan de orde.

Als de parkeerdruk laag is, kan het aantal parkeerplaatsen verminderd worden, als met de vrijgekomen ruimte de kwaliteit van de openbare ruimte kan worden verbeterd door bijvoorbeeld meer ruimte voor openbaar groen, spelen, fietsen en/of voetgangers.

> *"Smeed het ijzer wanneer het heet is.*
> *Als zich kansen voordoen bij nieuwbouw,*
> *benut deze dan met perfecte fietsvoorzieningen."*

Bij een herinrichting of grootschalig onderhoud wordt gezamenlijk met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden gezocht naar een oplossing. Daarbij rekening houdend met de verschillende wensen en behoeften.

Over het algemeen neemt bij een parkeerdruk tussen 80% en 90%, de zoektijd naar een parkeerplaats toe. In gebieden met veel langparkeerders en in gebieden waar de parkeercapaciteit met name in parkeergarages en op grotere parkeerterreinen is gelegen, zal de zoektijd pas bij 90% toenemen. In gebieden met veel kortparkeerders en waar de parkeerplaatsen verspreid en lastiger vindbaar zijn, zal dit al bij 80% zijn. De parkeerdruk is dus laag als deze ook na het verminderen van parkeerplaatsen onder 80% blijft. De parkeerdruk is te hoog als deze hoger dan 90% is. In paragraaf 4.2 wordt hier verder op ingegaan.

3.2.2 Voldoende parkeerplaatsen realiseren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's én fietsen worden gerealiseerd, zodat deze ontwikkelingen geen parkeerproblemen tot gevolg hebben. De Nota Parkeernormen is hiervoor een belangrijk instrument. Het vormt het toetsingskader voor 'voldoende parkeerplaatsen' bij kleine en grote ruimtelijke ontwikkelingen.

Door toepassing van de juiste parkeernormen wordt de extra parkeervraag als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, niet zonder meer afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod. Daarnaast wordt door het gebruik van de juiste parkeernormen, gewaarborgd dat een ontwikkelaar een eventueel bestaand parkeerprobleem niet binnen zijn bouwplan hoeft op te lossen. Door werk-met-werk te maken kunnen de tekorten eventueel wel gezamenlijk worden opgelost. Hierbij kan de gemeente I optrekken met de ontwikkelaar om bestaande
tekorten op te lossen, bijvoorbeeld door een grotere parkeervoorziening binnen ontwikkeling te realiseren, waar de gemeente dan kosten voor het extra deel draagt. Hoofdstuk 4 en de bijbehorende Nota Parkeernormen geven de toetsingskaders aan.

> *"Ontwikkelaars moeten bij appartementengebouwen een paar deelauto's opnemen. Dit stimuleert bewoners ook om na te denken over autogebruik."*





Voldoende parkeergelegenheid bij nieuwbouw.

Gemeente Houten kiest ervoor de parkeerkencijfers van CROW als basis te gebruiken om te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen voor auto's én fietsen worden gerealiseerd. Aan deze parkeerkencijfers ligt gedegen onderzoek ten grondslag, ze worden breed toegepast en zijn algemeen geaccepteerd. In afwijking hierop, vormt voor woonfuncties, de indeling van de Nota Parkeernormen Houten 2013 de basis, aangezien deze indeling in praktijk goed bleek te werken.

Uitgangspunt bij alle ruimtelijke ontwikkelingen is dat het benodigde parkeeraanbod binnen de projectgrenzen worden gerealiseerd. Wanneer het ondanks creatieve oplossingen of toepassingen niet mogelijk is om de parkeerplaatsen binnen de projectgrenzen te realiseren, mag vanuit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik, gebruik worden gemaakt van overcapaciteit in de openbare ruimte. Dit is alleen mogelijk als hierdoor binnen acceptabele loopafstand de parkeerdruk in de openbare ruimte niet oploopt tot boven 85%. De acceptabele loopafstand is per functie aangegeven in de Nota Parkeernormen Houten 2021.

In de Nota Parkeernormen Houten is dit beleid verder uitgewerkt.

3.3 Vraag en aanbod samenbrengen

Bij het samenbrengen van de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen gaat het om verschillende instrumenten die hierna zijn uitgewerkt:

- Fietsparkeerplaatsen realiseren;
- Parkeerplaatsen inrichten voor deelauto's en deelfietsen;
- Parkeerplaatsen inrichten met elektrische laadpunten;
- Het gebruik van (bestaande) parkeerplaatsen op eigen terrein stimuleren;
- Het gebruik van specifieke parkeerlocaties stimuleren.

3.3.1 Fietsparkeren realiseren

Houten is dé Fietsstad van Nederland, dat betekent dat het beleid ten aanzien van fietsparkeren is gericht op het stimuleren van fietsgebruik. Om fietsen te stimuleren is het van belang om altijd ruim voldoende fietsparkeerplaatsen van voldoende kwaliteit te kunnen bieden op de locaties waar dit voor bewoners en bezoekers van Houten gewenst is. Het draait niet alleen om de kwantiteit van de fietsparkeerplaatsen, ook de kwaliteit is van groot belang. Bijvoorbeeld door ook ruimte te bieden voor bakfietsen, fietsen met mandjes, laadpunten voor e-bikes (zie paragraaf 3.3.3) et cetera.

> *"Regel het fietsparkeren goed bij 't Rond, kijkend naar de looproutes."*

Onderdeel van het aanbieden van hoogwaardige kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen, is ook het aanbieden van gratis parkeren: bij alle fietsvoorzieningen dient ten minste de eerste 24 uur gratis te kunnen worden geparkeerd, zoals ook nu het geval is.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in Houten wordt via de omgevingsvergunning voldoende kwantiteit en hoogwaardige kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen afgedwongen. De kwantiteits- en kwaliteitseisen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen en het Bouwbesluit. Bij een toenemend aantal woningen én verduurzaming van het mobiliteitsgedrag, zal het aantal stallingsplekken bij de stations op termijn onvoldoende zijn. Op welke termijn dit zal plaatsvinden en de omvang hiervan is nu niet bekend.

Voor bestaand Houten kiest de gemeente er voor een actief signalerende rol in te nemen. In het centrum, Castellum en het Oude Dorp monitort de gemeente actief het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen. Buiten deze gebieden signaleert de gemeente Houten hierbij pro-actief via samenwerking met stakeholders zoals ondernemers, Fietsersbond, bewoners en bezoekers wanneer de vraag naar en het aanbod van fietsparkeerplaatsen niet bij elkaar aansluit.

De gemeente zal dan actie ondernemen om deze met elkaar te matchen. Dit is altijd maatwerk, passend bij de betreffende locatie en gewenste uitstraling. Uitgangspunt daarbij zijn verspreid liggende (kleinschalige) fietsparkeervoorzieningen nabij winkels, horeca, maatschappelijke voorzieningen, gezondheidszorg en openbaar vervoer. De ervaring leert dat wanneer fietsparkeervoorzieningen te veel worden geconcentreerd, fietsen eerder her en der tegen gevels of bomen worden gestald. Het gaat bij het situeren van de fietsparkeerplekken bijvoorbeeld om het (op een ludieke manier) verduidelijken waar fietsparkeren

> *"Maak het parkeren in het centrum doelgroep specifiek, zodat klanten altijd goed het centrum kunnen bereiken."*



Fietsparkeren bij winkels organiseren.

gewenst is door middel van klemmen en vakken. Ook hierbij is samenwerking met winkels en bedrijven van belang. Naast een goede koppeling van de fietsparkeervoorzieningen aan de aanrijdroutes helpt het ook dat bedrijven voor hun werknemers de juiste voorzieningen treffen en hun werknemers en klanten aansporen de voorzieningen te gebruiken.

3.3.2 Parkeerplaatsen inrichten voor deelauto's en deelfietsen

Het stimuleren van alternatieven voor (eigen) autogebruik is primair onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het stimuleren van deze alternatieven (deelmobiliteit, fietsen, openbaar vervoer en lopen) leidt ertoe dat bewoners, werknemers en bezoekers minder gericht zijn op de auto, waardoor de parkeerbehoefte kan afnemen. Het faciliteren van parkeerplaatsen voor deelauto's en deelfietsen in de openbare ruimte is een instrument binnen het parkeerbeleid dat de overstap naar deelmobiliteit mogelijk en makkelijker toegankelijk maakt. Daarbij is een goede afstemming tussen vraag en aanbod belangrijk.

De gemeente Houten wil pro-actief ruimte geven aan deelmobiliteit en neemt daarbij een actieve rol aan. Zij laat het aanbieden van deelmobiliteit (zowel voor auto's als voor verschillende type fietsen) over aan de marktpartijen maar zal, indien zij aanleiding ziet en met toepassing van montoringsresultaten, de markt uitdagen en faciliteren hiermee aan de slag te gaan. Door het initiatief bij marktpartijen te leggen zal deelmobiliteit afhankelijk van de behoefte in Houten worden ingezet. Hoewel dit in de hele gemeente mogelijk is, is de verwachting dat deelmobiliteit met name bij nieuwbouwontwikkelingen effectief kan worden ingezet. Een verhuizing is immers vaak hét moment om het mobiliteitsgedrag aan te passen. De mobiliteitsconcepten bij nieuwe ontwikkelingen kunnen vervolgens een vliegwiel zijn voor de rest van Houten. Deelmobiliteit zal zo in bestaand Houten ook langzaam zijn intrede doen.



Deelauto gebruik kan leiden tot minder behoefte aan parkeerplaatsen.

> *"Praat met bewoners als er maatregelen nodig zijn die effect hebben op hun omgeving."*

Om herkenbaarheid van de deelmobiliteit te vergroten kan de gemeente Houten op verzoek van marktpartijen auto- en/of fietsparkeerplaatsen reserveren voor deelmobiliteit. Wel zijn enkele randvoorwaarden verbonden aan de locaties hiervoor. Deelfietsen worden met name ingezet voor, voor- en natransport van bezoekers. Parkeerplaatsen voor deelfietsen worden daarom vooral ingericht rondom de OV-knooppunten station Houten en station Houten Castellum. Daar is immers de overstap naar een andere modaliteit gemakkelijk gemaakt. Deelauto's daarentegen worden met name gebruikt door bewoners ter vervanging van een verplaatsing met de eigen auto (herkomst tot eindbestemming). Om het gebruik van deelauto's te stimuleren is nabijheid van de deelauto bij de woning van groot belang. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden daarom in eerste instantie niet op één locatie geconcentreerd, maar verspreid over de gemeente Houten op basis van de behoefte vanuit de markt.

3.3.3 Parkeerplaatsen inrichten met elektrische laadpunten

Het stimuleren van duurzame manieren van vervoer (elektrische auto's, elektrische fietsen, openbaar vervoer en lopen) is primair onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Het faciliteren van elektrische laadpunten in de openbare ruimte is een instrument binnen het parkeerbeleid dat elektrisch rijden mogelijk en makkelijker toegankelijk maakt. Daarbij is een goede afstemming tussen vraag en aanbod belangrijk.

Elektrische fietsen worden veelal opgeladen bij langdurig stallen en minder in de openbare ruimte bij korte bezoeken. De gemeente Houten realiseert elektrische laadpunten voor fietsen in openbare fietsenstallingen en ze stimuleert bedrijven om dit voor hun werknemers ook te doen. In de openbare ruimte zullen geen elektrische laadpunten voor fietsen worden geplaatst, aangezien het niet wenselijk is dat hier langdurig fietsen worden gestald.

De ambitie van de gemeente Houten is dat alle Houtenaren bij of in de omgeving van hun woning hun elektrische auto kunnen opladen. Gelet op de toekomstige ontwikkelingen in de vraag naar nieuwe laadpunten én de (veranderende) manier van laden is een schaalsprong in laadpunten nodig. We kiezen ervoor dat de elektrische laadpunten op basis van de behoefte (vraag) worden gerealiseerd en we monitoren het gebruik van bestaande elektrische laadpunten. De monitoringgegevens gebruiken we om de markt zoveel mogelijk uit te dagen elektrische laadpunten te realiseren.[4] Gegeven de ambitie voor een duurzaam Houten, kunnen elektrische laadpunten ook worden gerealiseerd in gebieden waar de parkeerdruk hoog is. Hoewel dit kan leiden tot een verdere verhoging van de parkeerdruk, stellen wij niet als randvoorwaarde dat de parkeerplaats moet worden gecompenseerd. Gegeven de ambitie om te verduurzamen accepteren wij dat de parkeerdruk (tijdelijk) hoger

> *"Zijn er regels voor het gebruik van laadpalen? Als auto volgeladen is dan zou die eigenlijk weg moeten. Duidelijk communiceren met duidelijke regels."*

wordt en dat het realiseren van elektrische laadpunten weerstand bij bewoners (met een auto op fossiele brandstof) kan oproepen. Door de sterke wens om geen grijs voor groen in te richten kiezen we niet voor het compenseren van parkeerplekken bij het toevoegen van een laadpunt. Doordat een openbaar laadpunt alleen is bedoeld om te laden en niet om te parkeren, zijn per saldo minder openbare laadpunten dan elektrische auto's in de openbare ruimte nodig. Een auto dient immers te worden verplaatst als deze 'vol' is. Om tegelijkertijd de druk op de openbare ruimte zo veel als mogelijk te beheersen, geldt dat bewoners en bedrijven alleen een openbaar elektrisch laadpunt kunnen aanvragen als zij geen eigen terrein beschikbaar hebben om een privé-laadpunt te plaatsen.
Om het gebruik van openbare laadpunten in parkeergarages en op parkeerterreinen en laadpunten op eigen terrein te stimuleren, geldt als



Toenemend gebruik van laadpalen.

[4] *De gemeente Houten werkt bij het plaatsen van elektrische laadpunten voor auto's samen in het project Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E). De projectorganisatie verzorgt voor alle deelnemende gemeenten de gezamenlijke inkoop van openbare laadinfrastructuur en het contractmanagement met de concessiehouder.*

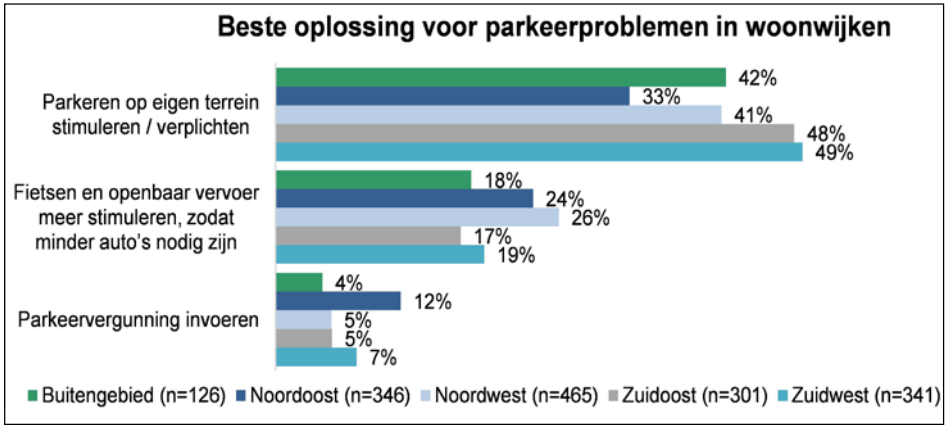
een elektrische laadpunt op straat is gelegen in een gebied met parkeerregulering (blauwe zone of betaald parkeren) deze regulering ook geldt op deze plek. De MRA-E hanteert een straal van 300 meter als dekkingsgebied van een elektrisch laadpunt. Met het bestaande netwerk voor openbare laadinfrastructuur is deze dekking in Houten reeds bereikt. De ambitie dat alle Houtenaren bij of in de omgeving van hun woning hun elektrische auto kunnen opladen is daarmee gerealiseerd. Bij nieuwe aanvragen voor openbare laadpunten zal de gemeente Houten daarom per aanvraag beoordelen of het nieuwe laadpunt kan worden gecombineerd met bestaande openbare laadpunten. Of dat een openbaar laadpunt op een nieuwe locatie (dichterbij of op een logische locatie, zoals bij een invalsweg) wenselijk is. Aangezien tot nu toe laadpalen werden geplaatst op vooraf vastgelegde locaties en deze locaties inmiddels zijn ingevuld, is een actualisatie van het plaatsingsbeleid noodzakelijk.

In het Bouwbesluit is vastgelegd dat bij nieuwbouwwoningen alle parkeerplaatsen in een parkeervoorziening moeten zijn voorbereid om een elektrisch laadpunt te kunnen plaatsen. Bij niet-woningbouwontwikkelingen zoals bedrijven en maatschappelijke ontwikkelingen is de eis in het Bouwbesluit dat 20% van de parkeerplaatsen moet zijn voorbereid en dat er minimaal 1 laadpunt moet zijn gerealiseerd. Gegeven de afschrijftermijn van laadpunten en de voortdurende (technologische) ontwikkelingen op dit vlak, is het niet wenselijk te eisen dat een parkeervoorziening met een bepaald aantal laadpunten wordt opgeleverd, maar te eisen dat de laadpunten afhankelijk van de behoefte geplaatst worden.

De toekomst van elektrisch laden is onzeker. Op korte termijn zien we de actieradius van elektrische voertuigen toenemen, waardoor niet iedere elektrische auto dagelijks hoeft te worden opgeladen en niet iedere elektrische rijder permanent verzekerd hoeft te zijn van een volle accu. Voor de langere termijn is het denkbaar dat door technologische ontwikkelingen een laadpaal wellicht niet meer nodig is. Het is dus belangrijk de ontwikkelingen te blijven volgen en hier zo nodig met nader beleid op in te spelen. De in deze Parkeervisie beschreven koers gaat nog uit van de noodzaak tot het plaatsen van voldoende laadpalen.

3.3.4 Gebruik (bestaande) parkeerplaatsen op eigen terrein stimuleren

Bij de ontwikkeling van een woonwijk is het benodigde parkeeraanbod vaak deels op eigen terrein gerealiseerd, bijvoorbeeld met garages en opritten, en deels in de openbare ruimte. Wanneer de parkeerplaatsen op eigen terrein niet worden gebruikt om te parkeren, bijvoorbeeld omdat een garage wordt omgebouwd tot keuken of een oprit bij de tuin wordt betrokken, dan kan dat in de openbare ruimte parkeeroverlast opleveren.



figuur 3.2: Veel draagvlak om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te stimuleren. Bron: Houten parkeerbeleid, 2021.

Stimuleren dat (bestaande) parkeerplaatsen op eigen terrein gebruikt worden, blijkt in praktijk vaak lastig. Juist omdat het eigen terrein is, heeft een gemeente er geen zeggenschap over. Duidelijke communicatie, waarbij bewoners bewust zijn van de noodzaak om deze parkeerplaatsen te gebruiken en in stand te houden, is echter een eerste en belangrijke stap.

Een stap verder dan stimuleren is op twee manieren mogelijk:

- Wanneer de parkeergelegenheid in het bestemmingsplan of in de omgevingsvergunning is aangeduid als parkeerruimte, wordt gehandhaafd op het in stand laten van de parkeerplaats;

- Wanneer parkeerregulering wordt ingesteld, wordt het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering gebracht op het aantal parkeervergunningen of -ontheffingen dat op een adres kan worden aangevraagd.

Een goed ontwerp, bijvoorbeeld een oprit die voldoende breed is om een auto te parkeren en er met een fiets of container langs te lopen, in combinatie met duidelijke communicatie zijn de belangrijkste instrumenten om het gebruik van een parkeerplaats op eigen terrein te stimuleren.

> *“Er is een cultuurverandering nodig.*
> *Mensen moeten bereid zijn verder te lopen.*
> *Op de grotere parkeervelden is altijd plek”*

3.3.5 Gebruik specifieke parkeerlocaties stimuleren

Het gebruik van parkeerplaatsen is nooit volledig evenredig over een gebied verdeeld. Er zijn altijd populaire en minder populaire parkeerplaatsen. Als de parkeerdruk toeneemt, verschuift de parkeerdruk doorgaans vanzelf naar de minder populaire parkeerplaatsen. Op het moment dat dit niet gebeurt, en auto’s worden geparkeerd op plekken waar dat niet de bedoeling is, is het belangrijk het gebruik van parkeerplaatsen op minder populaire plekken te stimuleren.



Alleen communicatie is in dit geval niet voldoende. Over het algemeen weten bewoners heel goed waar de vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Niet alle beschikbare parkeergelegenheid wordt ten volle benut.

Het is dus essentieel om in gesprek met bewoners te achterhalen waarom de minder populaire plekken niet worden gebruikt, zodat gezamenlijk naar een oplossing toe kan worden gewerkt (community-based). Zo kan sociale veiligheid een rol spelen, maar bijvoorbeeld ook de groenvoorziening waardoor auto’s onder de vogelpoep komen. Vaak zullen er geen aan parkeren gerelateerde maatregelen nodig zijn om het gebruik van de minder populaire parkeerplaatsen te stimuleren.

Ook in buurten waar bijvoorbeeld overlast wordt ervaren door de hoeveelheid geparkeerde busjes, kan een gesprek met de buurt leiden tot gezamenlijke oplossingen. Met regels is het parkeren door busjes in elk geval niet aan te pakken.[5] Oplossingen kunnen daar ook net buiten de buurt liggen, bijvoorbeeld busjes op een sociaal veilige plek parkeren waar de bewoners hun eigen auto of fiets goed kunnen achterlaten als zij op pad zijn met het busje.

Wanneer stimuleren niet leidt tot het gewenste effect, kan parkeerregulering een vervolgstap zijn. Binnen parkeerregulering kunnen bijvoorbeeld parkeervergunningen of -ontheffingen worden uitgegeven die niet gebruikt kunnen worden op de populaire plekken of juist alleen gebruikt kunnen worden op de minder populaire plekken. Daarnaast kan met tariefstelling het parkeren op een bepaalde locatie gestimuleerd of juist ontmoedigd worden.

Vaak wordt medegebruik van bijvoorbeeld een parkeervoorziening bij een kantoor ook gezien als oplossing voor een hoge parkeerdruk. Wanneer het medegebruik beperkt is tot de avonden en het weekend, blijkt het doorgaans voor slechts een klein aandeel bewoners voldoende aantrekkelijk te zijn om gebruik te gaan maken van deze parkeervoorziening. Dit instrument zal dus slechts in beperkte mate bijdragen aan een verlichting van de parkeerdruk. Dit kan overigens wel precies de verlichting in de parkeerdruk zijn die nodig is.

[5] Via de APV is het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter, hoger dan 2,4 meter en/of breder dan 2,05 meter in de openbare ruimte is verboden. Voor kleinere voertuigen is een verbod niet mogelijk zonder andere nadelige gevolgen.

4. Toepassing instrumenten

In hoofdstuk 3 is beschreven welke instrumenten kunnen worden ingezet wanneer de parkeersituatie aanleiding geeft tot het nemen van maatregelen. In dit hoofdstuk wordt de inzet van deze instrumenten nader toegelicht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de toepassing bij bouwontwikkelingen en in bestaand Houten.

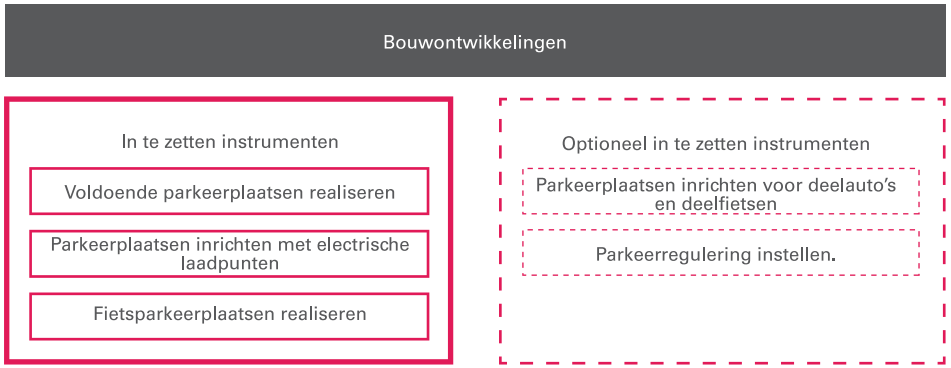
4.1 Toepassing instrumenten bij bouwontwikkelingen

Bij bouwontwikkelingen dient te worden voldaan aan verschillende eisen zoals opgenomen in het Bouwbesluit en de Nota Parkeernormen. Het is aan de initiatiefnemer van een bouwontwikkeling om op basis van het stappenplan uit de Nota Parkeernormen de parkeeroplossing voor auto en fiets inzichtelijk te maken. Dit betekent dat in ieder geval de volgende instrumenten van toepassing zijn:

- *Voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren bij ruimtelijke ontwikkelingen;*
- *Fietsparkeerplaatsen realiseren;*
- *Parkeerplaatsen inrichten met elektrische laadpunten.*

> *"Reken je niet rijk met lage parkeernormen.*
> *Alleen als je in staat bent mensen te verleiden*
> *om bij verhuizing minder autoafhankelijk te leven."*

Aanvullend is het bij bouwontwikkelingen mogelijk om in te zetten op duurzame vormen van vervoer. Hiervoor is het instrument *Parkeerplaatsen inrichten voor deelauto's en deelfietsen* van toepassing. Wanneer lagere parkeernormen worden gehanteerd ten gunste van duurzame vormen van vervoer, kan het nodig zijn



Figuur 4.1 – Toepassing instrumenten bij bouwontwikkelingen.

om de directe omgeving te beschermen tegen een oplopende parkeerdruk door uitwijkgedrag, waardoor het instrument *Parkeerregulering instellen* van toepassing is. In figuur 4.1 is dit geschematiseerd.



Bron: Wikimedia

4.2 Toepassing instrumenten in bestaand Houten

Voor bestaand Houten streeft de gemeente Houten ernaar dat de parkeerdruk overal acceptabel is, waardoor de zoektijd naar een vrije parkeerplaats beperkt blijft. Een hoge parkeerdruk is ongewenst, aangezien zoekverkeer kan leiden tot verkeersoverlast en onveilige situaties.

De gemeente Houten kiest er voor om geen uitgebreid monitoringsprogramma op te stellen om de parkeerdruk te volgen. Na vaststelling van de parkeervisie en nadat de effecten van de Covid beperkingen zijn neergedaald zal een parkeeronderzoek worden uitgevoerd. Deze kan fungeren als 0-meting. Daarnaast wil ze actief door middel van signalen en klachten inzicht krijgen in (ongewenste) veranderingen in de parkeersituatie die vragen om een (re)actie. Op dat moment kan gericht een parkeeronderzoek worden uitgevoerd om de feitelijke parkeersituatie in beeld te brengen. Signalen en klachten zijn dus de eerste stap in het mogelijk toepassen van instrumenten. Welke instrumenten daadwerkelijk worden ingezet, wordt samen met bewoners besproken. Hiervoor geldt de community-based aanpak 'Parkeren op Maat'.[6] Bewoners kennen immers de lokale situatie het best. Door bij signalen over parkeeroverlast in gesprek te gaan, kan het echte probleem worden achterhaald, waarbij de bewoners gezamenlijk komen tot de juiste, op hun buurt passende oplossing.

Concreet stelt de gemeente Houten dat als de parkeerdruk in een gebied structureel hoger is dan 90%, in elk geval maatregelen



Hoge parkeerdruk leidt tot parkeren buiten de vakken.

nodig zijn om de parkeerdruk te laten dalen.[7] Hierbij geldt dat in eerste instantie wordt ingezet op het *Stimuleren van alternatieven voor autogebruik*, zodat bewoners en bezoekers minder autogericht zijn. Vervolgens worden *Duurzame wijzen van autogebruik gestimuleerd*, en tenslotte wordt getracht om vraag en aanbod beter samen te brengen door *Gebruik van (bestaande) specifieke parkeerplaatsen te stimuleren*. Deze instrumenten zijn allemaal instrumenten die het gedrag van parkeerders beïnvloeden. Het effect dat hiermee wordt bereikt, is afhankelijk van de mate waarin het gedrag daadwerkelijk wordt aangepast. Aangezien dit een inspanning van de parkeerders vraagt, is het belangrijk om bij de community-based aanpak de urgentie te duiden en de parkeerders aan te spreken op hun verantwoordelijkheid en de rol die zij kunnen spelen in het verlagen van de parkeerdruk.

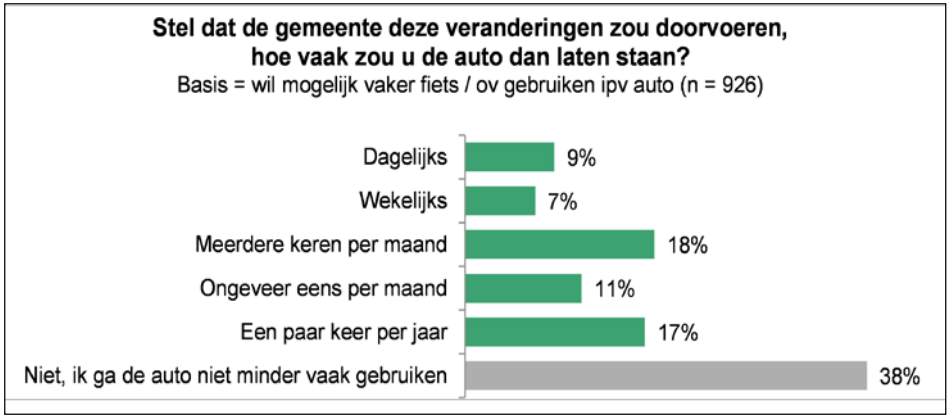
Indien bovenstaande instrumenten onvoldoende gedragsveranderingen teweeg brengen, waardoor de parkeerdruk hoger dan 90% blijft, wordt de inzet van de instrumenten, *Realiseren van parkeerplaatsen* (met het uitgangspunt geen grijs voor groen) en het beheersen van de parkeerdruk in de openbare ruimte met *Parkeerregulering* overwogen.

---

6 De aanpak moet worden geactualiseerd op basis van deze Parkeervisie, zie verder hoofdstuk 5.

7 Er is sprake van een structureel hoge parkeerdruk in een gebied als binnen een straal van 150 meter de parkeerdruk tijdens twee opeenvolgende meetmomenten hoger is dan 90%. In woonwijken is 's avonds of 's nachts het maatgevende moment, rondom kantoorlocaties een reguliere werkdag en rondom bezoekersfuncties veelal zaterdagmiddag. De gegevens van het parkeeronderzoek mogen niet ouder dan 3 jaar zijn.

Uit parkeeronderzoek van de gemeente Houten blijkt dat in 2018 in geen enkel gebied de parkeerdruk hoger was dan 90%.[8]
Dit zou betekenen dat in geen enkel gebied maatregelen nodig zijn. De praktijk leert echter dat sommige bewoners de parkeersituatie toch als zeer onprettig ervaren. Daarom zijn ook maatregelen gewenst wanneer de parkeerdruk in een gebied structureel hoger is dan 80% en aanvullend minimaal 25% van de huishoudens in dat gebied aangeeft parkeeroverlast te ervaren.
Aangezien het in dit geval niet essentieel is dat de parkeerdruk daalt, kan ook alleen een instrument worden ingezet waarmee vraag en aanbod worden samengebracht. Via de community-based aanpak 'Parkeren op Maat' wordt samen met bewoners besproken welke instrumenten daadwerkelijk worden ingezet.

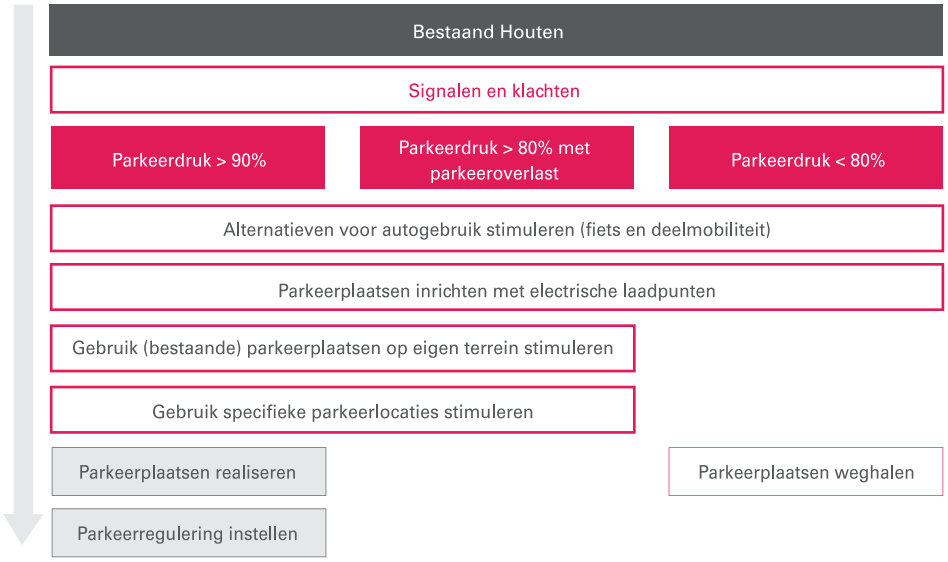


Figuur 4.2: Ruim de helft van de automobilisten kan met een juiste stimulans worden overgehaald om vaker de fiets of OV te gebruiken.
Bron: Houten parkeerbeleid, 2021.

Wanneer de parkeerdruk in een gebied lager is dan 80%, is het in principe niet nodig om maatregelen te nemen. Parkeerplaatsen inrichten voor deelauto's of parkeerplaatsen inrichten met een elektrisch laadpunt zijn maatregelen die ook bij een lage parkeerdruk genomen worden als daarom gevraagd wordt. Daarnaast kan bij herinrichtingen overwogen worden *Minder parkeerplaatsen terug te brengen* ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte.

> *"Je kunt beter goed gedrag belonen dan maatregelen nemen. Als de straat een oplossing heeft dan belonen met bv. speeltoestel of groenvoorziening."*

In figuur 4.3 is het voorgaande samengevat. De volgordelijkheid van de toepassing van instrumenten geldt voor heel Houten.
De mate waarin en onder welke voorwaarden de instrumenten worden ingezet, is afhankelijk van de (ruimtelijke) kenmerken van een gebied en het overleg met belanghebbenden.



Figuur 4.3 – Toepassing instrumenten in bestaand Houten.

[8] Parkeeronderzoek Houten 2018.

5. Uitvoeringsprogramma

‘Parkeren op Maat’ actualiseren

De aanpak ‘Parkeren op Maat’ is een stappenplan dat wordt doorlopen als bewoners aangeven een tekort aan parkeerplaatsen te ervaren. De aanpak is nu nog gebaseerd op de Parkeervisie Houten 2012 – 2017. Met het vaststellen van de Parkeervisie Houten 2021 zal ‘Parkeren op Maat’ worden geactualiseerd. De belangrijkste verandering in de aanpak is een verschuiving van een stappenplan gericht op het oplossen van een parkeerprobleem naar een meer community-gerichte aanpak gericht op het oplossen van een leefbaarheidsprobleem. Bewoners kennen immers de lokale (parkeer)situatie het beste. Aangezien vanuit de randvoorwaarde ‘geen grijs voor groen’, het realiseren van extra parkeerplaatsen veelal geen adequate maatregel is om de parkeeroverlast op te lossen, zal ‘Parkeren op Maat’ vooral moeten leiden tot meer betrokkenheid van bewoners en een grotere bereidheid om gezamenlijk stappen te ondernemen op weg naar een verbetering van de leefomgeving. Gemeente Houten neemt hierbij een actieve houding om via signalen en klachten inzicht te krijgen in (ongewenste) veranderingen in de parkeersituatie die vragen om een (re)actie. Met een community-gerichte aanpak vanuit een breder perspectief is de kans groter dat de aanpak leidt tot resultaat. Waar de gemeente nu investeert in het oplossen van het parkeerprobleem, wil de gemeente in de community aanpak investeren in de leefbaarheid in de buurt.

> *“Focus niet alleen op parkeren, maar ook op woonplezier, energiebeleid en mobiliteit.”*

Plaatsingsprocedure voor elektrische laadpunten uitwerken

Onderdeel van het ‘Beleidsplan openbare laadinfrastructuur 2018-2020’ is een procedure voor de plaatsing van elektrische laadinfrastructuur. In deze procedure zijn de voorwaarden verwerkt, zoals de voorwaarde dat de aanvrager geen mogelijkheid heeft voor een laadpunt op eigen terrein en de maximale loopafstand naar een laadpunt. Inmiddels is de gewenste dekkingsgraad van openbare laadinfrastructuur conform de MRA-E bereikt aan de hand van deze plaatsingsprocedure. Dit betekent dat voor alle inwoners van de gemeente Houten eind van dit jaar in een straal van 300 meter een elektrisch oplaadpunt aanwezig is. Hiermee is de ambitie gerealiseerd dat alle Houtenaren bij of in de omgeving van hun woning hun elektrische auto kunnen opladen.

Aangezien het voorgenomen aantal laadpalen is gerealiseerd en daarmee voorziet in een dekkend netwerk zullen nieuwe aanvragen individueel worden beoordeeld. Daarmee vervalt het huidige beleidsplan zodra er een nieuw toetsingskader voor nieuwe aanvragen gereed is.

Een belangrijk onderwerp voor het toetsingskader is de optimale afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van laadpunten. Bij de uitwerking is van belang dat de beschikbaarheid van laadmogelijkheid aantrekkelijk genoeg moet blijven om over te stappen op elektrisch rijden. Daarom is het uitgangspunt bij de uitwerking, dat de gemeente pro-actief de bezetting monitort en op basis daarvan maatregelen neemt. Primair is een laadpunt bedoeld om te laden, en niet om te parkeren, waardoor per saldo minder laadpunten nodig zijn dan elektrische voertuigen. Met name in woonwijken kan dat aanvullende maatregelen vragen, zoals laten betalen voor de tijd dat een auto is aangesloten op het laadpunt. Een nadere uitwerking biedt de mogelijkheid om per wijk en buurt een afweging te maken tussen het plaatsen van extra laadpunten

en het nemen van maatregelen om het zogenaamde ‘laadkleven’ te voorkomen en in te spelen op actuele ontwikkelingen.

Toepassing nieuwe reguleringsvormen uitwerken

Dat betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen en vergunninghoudersparkeren als instrumenten in centrumgebieden worden toegevoegd aan het parkeerbeleid vraagt een nadere uitwerking voordat deze instrumenten eventueel kunnen worden ingezet. Een eerste stap in deze uitwerking is het maken van de afweging in hoeverre de gemeente de diverse (nieuwe) taken zelf wil uitvoeren of deze wil uitbesteden. Het gaat daarbij om taken zoals vergunningverlening, handhaving, plaatsing en onderhoud van parkeerautomaten (alleen bij betaald parkeren).

Een wijziging van de parkeerregulering wordt niet pro-actief ingezet, maar alleen indien daar een aanleiding voor is. Zodra de wens er is om parkeerregulering in te stellen of een blauwe zone aan te passen of uit te breiden kan vervolgens een vergelijking worden gemaakt tussen de (financiële) effecten van de drie reguleringsv-ormen. Op basis van deze inzichten wordt een afweging gemaakt welk instrument het beste aansluit bij de problematiek. Belangrijk daarbij is dat overleg met belanghebbenden over invulling van het instrument randvoorwaardelijk is voordat dit kan worden ingezet.



Castellum vanaf kerktoren Oude Dorp.

Colofon

Uitgave
Gemeente Houten
i.s.m. Goudappel BV

Foto's
Andre Botermans
Wikimedia

Vormgeving & layout
KAZ Projects

Contactgegevens
Telefoon: 030 - 63 92 611
E-mail: gemeentehuis@houten.nl
http://www.houten.nl/verkeer-en-parkeren/parkeren

Bezoekadres:
Onderdoor 25, 3995 DW Houten

Postadres:
Postbus 30, 3990 DA Houten

© Juli 2021



Onderdoor 25
3995 DW Houten
tel. (030) 63 92 611
www.houten.nl

gemeente Houten