



Peilnota integraal parkeerbeleid Dijk en Waard

Ten behoeve van richtinggevende raadsuitspraken voor het opstellen van het Integraal parkeerbeleid

Opgesteld in opdracht van:
Gemeente Dijk en Waard

Amersfoort, 12 juni 2023
Projectnr: GM196
Kenmerk:

Inhoudsopgave

Samenvatting en gevraagd besluit	3
Aanleiding integraal parkeerbeleid	3
Doel	3
Totstandkoming peilnota integraal parkeerbeleid	3
Inzichten uit scenario's	4
Gevraagde richtinggevende uitspraken	5
Tot slot	9
1. Inleiding	10
1.1 Bestuurlijke opdracht	10
1.2 Proces tot nu toe	10
1.3 Doel van deze peilnota	12
1.4 Planning na behandeling peilnota	12
1.5 Definities	13
2. Uitgangspunten	13
2.1 Inleiding en beleidskaders	13
2.2 Ruimtelijke ambities	14
2.3 Mobiliteitsambities	15
2.4 Huidig parkeerbeleid	15
3. Problemen in de huidige situatie	21
3.1 Inleiding en conclusies	21
3.2 Data analyses	21
3.3 Stadshart en stationsgebied	22
3.4 Woonwijken, winkelgebieden en scholen	25
3.5 Dorpen, dorpslinten en landelijk gebied	27

4. Toekomstbeeld 2030	30
4.1 Inleiding en conclusies	30
4.2 Demografische en socio-economische ontwikkelingen	30
4.3 Mobiliteitstransitie	32
4.4 Parkeerproblemen	33
5. Bouwstenen voor Integraal parkeerbeleid	36
5.1 Inleiding en conclusies	36
5.2 Gedragsbeïnvloeding met parkeren	36
5.3 Noodzaak voor integraal parkeerbeleid	38
5.4 Instrumenten voor integraal parkeerbeleid	39
5.5 Parkeernormen	39
5.6 Betaald parkeren	42
5.7 Vergunninghoudersparkeren	45
5.8 Blauwe zone	46
5.9 Ontwikkeling parkeerclusters	47
5.10 Parkeercapaciteit maximaal benutten	48
5.11 Parkeerverwijzing verbeteren (on-street en in-car)	48
5.12 Stimuleren andere vervoerswijzen (fiets en OV)	49
5.13 Deelmobiliteit stimuleren	50
5.14 Laadpaalstrategie	52
5.15 Handhaving	52
5.16 Monitoring en bijsturing	53
5.17 Digitalisering	53
6. Scenario's voor 2030	55
6.1 Inleiding en conclusies	55
6.2 Opbouw scenario's	55
6.3 Impact op prestatie indicatoren	56
6.4 Impact op de parkeerdruk	58
6.5 Vergunningen en abonnementen	61
Bijlage 1 Groslijst locatie specifieke problemen	62
Fietsparkeervoorzieningen	62

Openbaar vervoer	62
Locatiespecifieke parkeerproblemen	63
Bijlage 2 Verslag participatiesessies	66
Stadshart en stationsgebied – ronde I	66
Stedelijk gebied Heerhugowaard – ronde I	68
Dorpen en landelijk gebied – ronde I	70
Bijlage 3 Technische toelichting parkeermodel	73
Bijlage 4: technische toelichting businesscase	74

Samenvatting en gevraagd besluit

Voor u ligt de peilnota integraal parkeerbeleid Dijk en Waard. In deze peilnota wordt de huidige stand van zaken van parkeren in Dijk en Waard beschreven en prognoses gemaakt voor de toekomst. Het integrale parkeerbeleid kan worden opgebouwd uit verschillende bouwstenen, welke in deze peilnota worden toegelicht. Verschillende combinaties van maatregelen zijn uitgewerkt tot mogelijke beleidsscenario's. Op basis van deze peilnota kan de gemeenteraad geïnformeerde richtinggevende uitspraken doen ten aanzien van de bouwstenen in het voorkeursscenario.

Aanleiding integraal parkeerbeleid

Voor de gemeente Dijk en Waard is het opstellen van een integraal parkeerbeleid noodzakelijk. De brede beleidsopgave van de gemeente is om een groot aantal betaalbare woningen te bouwen en ruimte te maken voor de energietransitie en klimaatadaptatie. In het kader van deze brede beleidsopgave moeten er keuzes gemaakt worden in ruimteclaims. Verandering ten aanzien van de ruimteclaim van parkeren is daarbij een mogelijkheid. Bovendien zijn de inwoners, ondernemers en gemeente niet 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. Bouwplannen komen moeilijk tot stand, onder andere omdat het inpassen van voldoende autoparkeerplaatsen complex is. Er is behoefte aan uitbreiding van de parkeerregulering en intensivering van de handhaving. Een belangrijke aanleiding is ten slotte het stationsgebied. Dit gebied wordt tot 2030 volledig getransformeerd. Hiervoor is o.a. een parkeercluster nodig voor treinreizigers, zo mogelijk gecombineerd met inwoners, werknemers en bezoekers. In het integraal parkeerbeleid zijn de ontwikkelstrategie en begrotingskeuzes een essentieel onderdeel.

Doel

Het doel van deze peilnota is om de gemeenteraad van Dijk en Waard te informeren en adviseren over de bouwstenen voor het voorkeursscenario. Op basis van deze informatie kan de gemeenteraad in een vroeg stadium over belangrijke thema's richting geven aan de verdere uitwerking. Dit voorkeursscenario wordt in een volgende fase samengesteld en uitgewerkt in het concept-integraal parkeerbeleid Dijk en Waard. De thema's voor de richtinggevende uitspraken zijn in deze samenvatting opgenomen. De inhoudelijke bouwstenen staan in de peilnota.

Totstandkoming peilnota integraal parkeerbeleid

Deze peilnota is tot stand gekomen na grondig vooronderzoek, met de volgende onderdelen:

1. *Bestaande gegevens*: de gemeente beschikt over een rijke database aan gegevens waaronder een gedetailleerd beeld van de openbare parkeercapaciteit, een groot aantal recent uitgevoerde parkeerdrukmetingen, uitgewerkte scenario's voor 2030 en een actueel verkeersmodel.
2. *Participatie*: in zeven participatieavonden zijn inwoners en raads- en commissieleden geconsulteerd over de problemen die zij nu ervaren op het gebied van parkeren en hoe zij aankijken tegen de bouwstenen voor het nieuwe beleid. Daarnaast is een aantal ondernemers, woningbouwcorporaties en Wereldhave één op één geconsulteerd.
3. *Scenario's*: op basis van de opgehaalde informatie en de autonome ontwikkelingen tot 2030 zijn scenario's opgesteld die de hoeken van het speelveld vormen voor het nieuwe integrale parkeerbeleid. Deze scenario's geven input voor de richtinggevende keuzes die de gemeenteraad maakt op basis van deze peilnota.

4. *Parkeermiddel*: op basis van het verkeersmodel en de aangeleverde gegevens is een parkeermiddel ontwikkeld waarin de autonome ontwikkeling van de parkeerbehoefte en de parkeerdruk in 2030 is berekend (referentie 2030). In deze referentie zijn vervolgens drie scenario's gemodelleerd om de impact van de parkeermaatregelen op vraag, aanbod en parkeerdruk in 2030 te bepalen.
5. *Businesscase*: op basis van de inzichten in de huidige kosten en baten van het parkeerbeleid en de bekende en berekende toekomstige verwachtingen zijn de kosten en baten van de referentie 2030 (met ongewijzigd beleid) berekend. Ook zijn de kosten en baten van de scenario's doorgerekend.
6. *Interne afstemming*: deze peilnota is opgesteld door de werkgroep Integraal parkeerbeleid waarin beleid, beheer en gebiedsontwikkeling deelnemen. Daarnaast is er veel één op één afstemming geweest met communicatie, financiële experts, beheer en andere sectorale ambtenaren.

Inzichten uit scenario's

Er zijn vier scenario's ontwikkeld, namelijk:

0. de referentie 2030 met ongewijzigd parkeerbeleid;
1. scenario 1 waarin alleen de grootste problemen worden opgelost door verbetering van het vergunningstelsel;
2. scenario 2 waarin het betaald parkeren regime wordt uitgebreid en de ontwikkeling van extra parkeerplaatsen wordt afgeremd;
3. scenario 3 waarin de lijn van scenario 2 verder wordt doorgevoerd.

In scenario's 1, 2 en 3 wordt het vergunningstelsel uitgebreid en herzien en wordt het clusterparkeren bij het stationsgebied gerealiseerd. In scenario 2 en 3 wordt daarnaast extra ruimte gemaakt voor locatie specifieke verbeteringen in het parkeerdomein, waaronder extra investeren in veilige fietsenstallingsfaciliteiten. De scenario's worden verder toegelicht in hoofdstuk 6). De impact van de scenario's ten opzichte van de huidige situatie is opgenomen in tabel 1.

Tabel 1: impact van scenario's op prestatie indicatoren (toelichting in paragraaf 6.3 en Bijlage 4: technische toelichting businesscase)

	Indicator	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
Behoeft	Inwoners	25.000	33.000	35.000	34.000	32.000
	Winkelpubliek	14.000	14.000	14.000	13.000	12.000
	Werknemers	12.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Capaciteit	Vergunningsplaatsen	1.000	1.000	13.000	15.000	24.000
	Betaald parkeren	1.700	1.700	3.000	6.000	6.500
	Vrij parkeren	37.000	41.000	28.000	22.000	12.000
	Blauwe zone	300	300	100	0	0
	Eigen terrein	33.000	44.500	44.500	42.500	40.500
	Uitgegeven vergunningen en abonnementen	2.100	2.100	9.600	13.000	14.600
Businesscase	Uitgaven 2030	€ 710.000	€ 960.000	€ 1.860.000	€ 2.690.000	€ 3.300.000
	Inkomsten 2030	€ 210.000	€ 250.000	€ 670.000	€ 2.490.000	€ 4.200.000
	Saldo 2030 excl. Investeringskosten	€ -500.000	€ -700.000	€ -1.180.000	€ -200.000	€ 920.000

Gedetailleerde uitleg en duiding van de cijfers is opgenomen in deze peilnota. Een aantal essentiële zaken die hierbij aan de orde komen zijn:

1. De parkeerbehoefte van inwoners neemt autonoom toe. De behoefte neemt verder toe als de gemeente kiest voor een vergunningensysteem waarmee het voor inwoners makkelijk en aantrekkelijk wordt om één of meerdere auto's te nemen. Dit is vooral het geval in scenario 1.
2. De parkeerbehoefte van winkelpubliek neemt afhankelijk van de scenario's af: in scenario 2 en 3 neemt de dagelijkse parkeerbehoefte van winkelpubliek af vanwege de hogere parkeerkosten. Het overgrote deel van deze lagere behoefte komt door de verschuiving van auto naar lopen en fietsen.
3. De parkeerbehoefte van werknemers neemt toe vanwege een groei van arbeidsplaatsen. De scenario's hebben hier nauwelijks invloed op omdat werknemers worden gefaciliteerd met abonnementen op parkeerterreinen en -garages.
4. De balans tussen uitgaven en inkomsten van parkeren is in 2022 negatief. Dit tekort neemt toe in de autonome situatie 2030 vanwege stijgende (personeels- en uitvoerings)kosten. In scenario 1 neemt het tekort flink toe. Scenario 2 is kostenneutraal. In scenario 3 is er sprake van een positieve balans vanwege de inkomsten van betaald parkeren en het uitgeven van betaalde inwonersvergunningen.
5. Indien de kapitaallasten van het clusterparkeren in het stationsgebied ten laste komen van de gemeente dan verslechtert de businesscase. In dat geval is alleen scenario 3 kostenneutraal.
6. Voor de implementatie van het integraal parkeerbeleid vanaf 1 januari 2025 moet er, afhankelijk van de uitwerking van het voorkeursscenario op basis van de richtinggevende uitspraken van de Raad in de huidige coalitieperiode tussen de €1,7 en €5,9 miljoen extra geld vrijgemaakt worden.

Gevraagde richtinggevende uitspraken

Aan de gemeenteraad wordt gevraagd om richtinggevende uitspraken te doen over de volgende zaken. Bij elk onderwerp is een stroomschema opgenomen van samenhangende keuzes. Het gaat om de volgende onderwerpen. Bij het opstellen van de voorkeursvariant (volgende fase) worden de richtinggevende uitspraken gebruikt. Indien de richtinggevende uitspraken niet met elkaar in lijn zijn dan is de prioritering van de richting gelijk aan onderstaande nummering.

1. begroting en dekking integraal parkeerbeleid;
2. herziening vergunningstelsel;
3. uitbreiden betaald parkeren;
4. uitwerking clusterparkeren stationsgebied;
5. investeren in gebiedsspecifieke parkeerproblemen en alternatieven.

Ad 1: begroting en dekking integraal parkeerbeleid¹

Het betreft hier voorkeuren ten aanzien van de begroting en dekking van het integraal parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is momenteel niet kostendekkend, maar heeft een tekort van ca. €500.000 per jaar. In de referentie 2030 (dus zonder nieuwe regulering, maar met parkeercluster) neemt het gat tussen uitgaven en inkomsten verder toe tot €700.000 per jaar. Indien de gemeente kiest voor investeringen in parkeren zonder dat dit extra inkomsten genereert kan het tekort oplopen tot € 2 miljoen per jaar. Indien de gemeente kiest voor betaalde vergunningen, abonnementen en verdere uitbreiding van betaald parkeren kan de begroting van het integraal parkeerbeleid kostendekkend worden, en kunnen er extra middelen beschikbaar komen voor gebiedsspecifieke kwaliteitsverbeteringen. In de kaderstellende rol van de gemeenteraad worden richtinggevende uitspraken verwacht over de mate

¹ Mogelijke inkomsten uit een vervangende functie voor vrijgekomen parkeerruimte kunnen naar de gemeente vloeien, maar worden buiten beschouwing gelaten.

waarin het integraal parkeerbeleid kostendekkend moet zijn (of wanneer het dat moet worden) en in hoeverre tekorten vanuit algemene middelen worden gedekt.

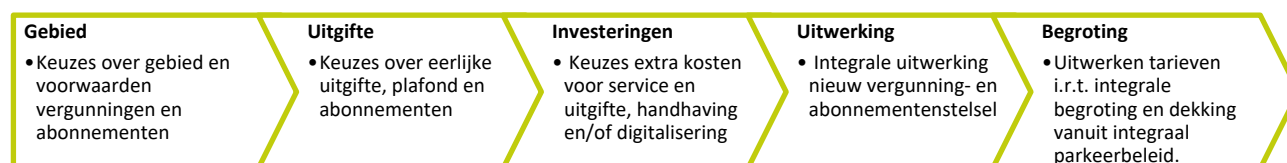
Het richtinggevende advies van MuConsult is:

1. *betaalde vergunningen en abonnementen (zie ad2);*
2. *verhoging tarieven betaald parkeren (zie ad3);*
3. *continueren van een bijdrage van ontwikkelaars (o.a. stationsgebied) om een deel van de parkeereis af te kopen (zie ad4 en ad5).*

Resultaat: relatief hoog draagvlak bij de inwoners van Dijk en Waard. Bovendien zal dit advies naar verwachting het begrotingstekort terugbrengen tot € 200.000. Toelichting: Bijlage 4: technische toelichting businesscase.

Ad 2: herziening vergunningstelsel

Het betreft hier voorkeuren in de uitwerking ten aanzien van (1) omvang vergunningengebied, (2) uitgifte van 1^e en 2^e en meerdere vergunningen per adres, (3) toepassing van een vergunningplafond op basis van beschikbare capaciteit, (4) tarieven voor 1^e en overige vergunningen, (5) digitalisering van vergunningen en (6) voorzieningen voor abonnementen op afstand voor overtollige vergunningenvraag. Hierbij gelden onderstaande samenhangende keuzes en consequenties.



Het richtinggevende advies van MuConsult is:

1. *uitbreiden vergunningstelsel:*
 - a. *stationsgebied;*
 - b. *kernwinkelgebied Middenwaard en omgeving;*
 - c. *omgeving van scholen;*
 - d. *intensivering handhaving als gevolg van groei vergunningengebied, bijv. met scanauto.*
2. *instellen vergunningenplafond, met als bijdrage:*
 - a. *1^e vergunning per woonadres gegarandeerd² en gratis voor huidige bewonersvergunninghouders om bewoners te faciliteren;*
 - b. *2^e en daaropvolgende inwonersvergunningen en overige vergunningen, tarief € 100 per jaar om ongebreidelde vergunningaanvragen te ontmoedigen. Verdere prijsdifferentiatie voor 3^e en volgende vergunningen wordt afgeraden omdat hierdoor de complexiteit van het vergunningstelsel onnodig toeneemt;*
 - c. *indien deze tariefstelling niet toereikend blijkt om de vergunningvraag van bedrijven te beperken kan voor bedrijvenvergunningen gedacht worden aan een hoger tarief;*
 - d. *uitgifteplafond van extra vergunningen o.b.v. 90% van de capaciteit. Het plafond is gesteld o.b.v. capaciteit om beschikbare ruimte optimaal te benutten zonder inwoners nodeloos te belasten. Een beperking van het aantal vergunningen per adres kan ertoe leiden dat de capaciteit onderbezet blijft, terwijl de behoefte van huishoudens met meerdere auto's niet kan worden vervuld. Dit is niet uitlegbaar;*

² Behoudens bestaande (contractueel) vastgelegde uitzonderingen

3. *abonnementen op parkeerclusters:*

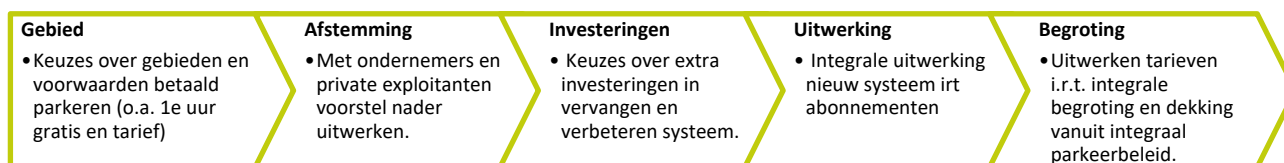
- a. *wanneer uitgifteplafond bereikt is, de resterende vergunningvraag inwoners opvangen op parkeerclusters op afstand;*
- b. *abonnementen voor werknemers, bedrijfsvoertuigen en elektrische auto's concentreren op veilige en 24u/dag toegankelijke parkeerclusters*

4. *evaluatie en herziening gehandicaptenparkeerplaatsen.*

Resultaat: relatief hoog draagvlak bij inwoners. Afname parkeerdruk in woonwijken veroorzaakt door bezoekers van de winkelgebieden, bedrijfsvoertuigen en meerdere auto's per huishouden, eerlijkere verdeling van de schaarse ruimte, noodzaak tot verder weg parkeren voor inwoners met meerdere auto's die in een wijk wonen met (te) weinig parkeercapaciteit. Toelichting: paragraaf 5.7 en hoofdstuk 6

Ad 3: uitbreiden betaald parkeren

Het betreft hier voorkeuren in de uitwerking ten aanzien van (1) uitbreiding betaald parkeren naar stationsgebied en winkelcentra, (2) tarieven voor kort parkeren (minder dan 1 uur) en lang parkeren (tarieven per uur, maximum dagtarief), (3) digitalisering van het betaald parkeren systeem en mobiel parkeren (met een app) en (4) uitwerking van abonnementen in relatie tot betaald parkeren. Hierbij gelden onderstaande samenhangende keuzes en consequenties.



Het richtinggevend advies van MuConsult is:

1. *vernieuwing betaald parkeren Middenwaard (in overleg met private exploitant):*
 - a. *1^e uur gratis;*
 - b. *daarna € 2,- per uur (prijspeil 01-01-2023);*
 - c. *mobiel parkeren (met een app) faciliteren;*
 - d. *parkeren zonder ticketscan mogelijk maken.*
2. *uitbreiding betaald parkeren naar stationsgebied met hetzelfde regime als in Middenwaard.*
3. *in de lokale centrumgebieden vooralsnog geen betaald parkeren invoeren vanwege initiële schokeffect op de bezoekersaantallen in relatie tot de huidige lage reserves van de ondernemers.*

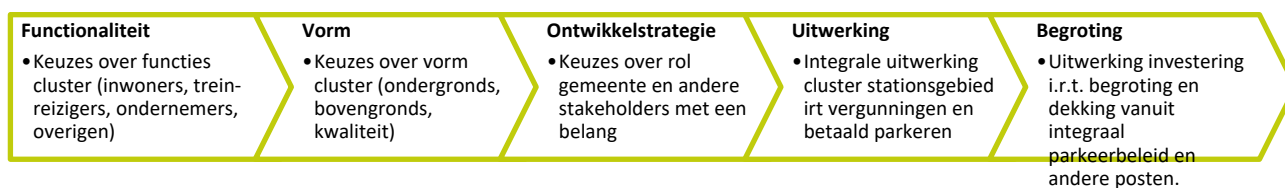
Wel betaald parkeren opnemen in de ontwikkelagenda:

- a. *Centrumwaard, nadat de revitalisering van het gebied zichtbaar is en uit de monitoring blijkt dat de noodzaak er is om het huidige regime te veranderen en de ondernemers ermee instemmen. In het verlengde hiervan wordt in de omliggende woonwijken vergunningparkeren ingevoerd;*
- b. *Broekerveiling, wanneer uit de monitoring blijkt dat de noodzaak er is om het huidige regime te veranderen en de ondernemers ermee instemmen. In het verlengde hiervan wordt in de omliggende woonwijken vergunningparkeren ingevoerd;*
- c. *met uitgangspunt gelijkblijvende concurrentiepositie van de winkelcentra ten opzichte van elkaar en concurrerende winkelcentra buiten de gemeente.*

Resultaat: relatief hoog draagvlak bij inwoners, ondernemers en private exploitant Middenwaard. Meer gratis parkeren voor de snelle boodschappen (een uur gratis in plaats van de huidige 15 minuten), minder oneigenlijk gebruik Middenwaard en stationsgebied, hogere totale parkeerinkomsten, meer ruimte voor intensivering handhaving. Toelichting: paragraaf 5.6 en hoofdstuk 6.

Ad 4: clusterparkeren stationsgebied

Het betreft hier voorkeuren in de uitwerking ten aanzien van (1) keuzes over de functies en de vorm van het parkeercluster, (2) de ontwikkelstrategie in samenwerking met ontwikkelaars, NS en andere overheden en (3) de mate waarin de gemeentelijke investeringskosten onderdeel zijn van het integrale parkeerbeleid of vanuit andere beleidslijnen gefinancierd wordt. Hierbij gelden onderstaande samenhangende keuzes en consequenties.



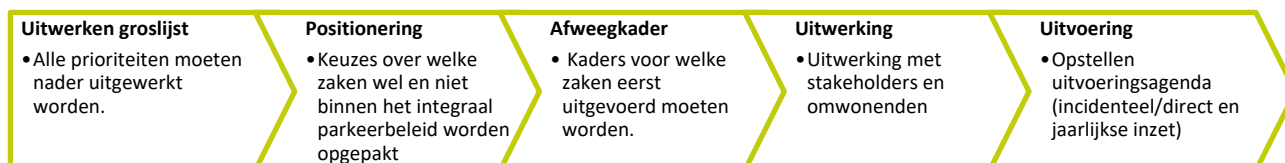
Het richtinggevende advies van MuConsult is:

1. volledige kapitaallasten parkeercluster meenemen in balans van integraal parkeerbeleid en opstellen ontwikkelstrategie met uitwerking financiering en rollen van betrokken stakeholders. De kapitaallasten bedragen € 870.000;
2. realiseren van een parkeercluster met optimale faciliteiten voor treinreizigers:
 - a. inclusief een parkeerproduct dat gekoppeld is aan het treinreizen;
 - b. inclusief ruimte voor bezoekers (betaald parkeren);
 - c. inclusief ruimte voor inwoners en werknemers (abonnementen).
3. realiseren van optimale fietsvoorzieningen in het cluster.;

Resultaat: Onafhankelijkheid van financiering door derden (zoals ontwikkelaars en NS) en grotere zekerheid over de gemeentelijke begroting, ruimtebesparing door optimale benutting van de parkeercapaciteit. Stimuleren van het openbaar vervoer door de P+R functie van het cluster te bewaken en het fietsparkeren zo goed mogelijk te betrekken. Toelichting: paragraaf 5.9, hoofdstuk 6 en Bijlage 4: technische toelichting businesscase.

Ad 5: investeren in gebiedsspecifieke parkeerproblemen en alternatieven

Het betreft hier prioriteringsvragen over investeringen in gebiedsspecifieke zaken, waaronder (1) investeren in parkeerclusters en veilige looproutes naar basisscholen, (2) investeren in goede en veilige fietsenstallingen bij het station en winkelcentra, (3) investeren in parkeerclusters voor elektrische auto's, bedrijfsvoertuigen en overige grote voertuigen, en (4) investeren in door inwoners gesignaleerde problemen en onveilige situaties. Kaders voor een afweegkader zijn hierbij relevant (wat vinden we het belangrijkste). Bij deze prioriteringsvragen is ten slotte relevant of deze ten laste komen van de begroting van het integraal parkeerbeleid en/of andere of algemene middelen van de gemeente. Hierbij gelden onderstaande samenhangende keuzes en consequenties.



Het richtinggevende advies van MuConsult is:

1. hoogste prioriteit geven aan de 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.*
- 2. *inzetten op meer en veilige fietsfaciliteiten bij winkelcentra en stationsgebied waarbij de fietsfaciliteiten zo dicht mogelijk bij de functies worden ontwikkeld.*
- 3. *kwalitatief hoogwaardige clustervoorzieningen voor voertuigen waar geen vergunning voor is verstrekt met:*
 - a. *ruime parkeerplekken voor grotere voertuigen;*
 - b. *met camerabeveiliging en verlichting;*
 - c. *indien mogelijk afgesloten voor derden;*
 - d. *indien mogelijk op locaties met sociale controle.*
- 4. *ten slotte luidt het advies om de groslijst aan verbetermogelijkheden (zie bijlage) te zien als investeringsagenda, hiervoor een jaarlijks budget vast te stellen en op basis van objectieve prioritering een jaarlijkse programmering te maken.*

Resultaat: zichtbare verbeteringen aanbrengen aan de parkeersituatie waar die de meeste impact hebben zodat de inwoners ervaren dat het integraal parkeerbeleid concrete verbeteringen oplevert ten opzichte van de huidige situatie en dat hun zorgen en wensen serieus genomen worden, ook als dat niet direct leidt tot verbeteringen waar zij om vragen. Toelichting: paragrafen 5.9, 5.10 en 5.12.

Tot slot

Het is van belang te benoemen dat de voorkeursvariant die wordt opgesteld op basis van de richtinggevende uitspraken van de raad in meer detail uitgewerkt zal zijn dan de scenario's die nu voorliggen. Omdat de consequenties van de keuzes op vraag, aanbod en businesscase complex zijn is het niet mogelijk om alle gevolgen van de richtinggevende uitspraken van de gemeenteraad vooraf in te schatten. De inzichten uit de scenario's geven bouwstenen voor de behandeling in de raad maar de nadere uitwerking van het voorkeursscenario kan uiteraard anders uitvallen dan verwacht of gehoopt.

1. Inleiding

1.1 Bestuurlijke opdracht

Voor de nieuwe gemeente Dijk en Waard is het opstellen van een geharmoniseerd en integraal parkeerbeleid noodzakelijk. De urgentie hiervan is hoog vanwege drie majeure opgaven waar de gemeente in de komende jaren, naast autonome ontwikkelingen, mee te maken heeft:

- ▶ de verstedelijkingsopgave. In de komende 10 jaar wil Dijk en Waard 10.000 nieuwe woningen bouwen, waarvan 30% sociale huur. In totaal valt tweederde van de nieuwbouw in de categorieën betaalbare koop of lagere/lagere huur (waaronder sociale huur);
- ▶ de energietransitie, waarbij de CO2 emissies worden gereduceerd, ook die vanuit mobiliteit. Dit vraagt ook om reductie in het gebruik van fossiele brandstoffen vanuit voertuigen. De doelstelling is een CO2-neutrale gemeente 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. De ruimteclaim van asfalt en andere verharding moet hiervoor omlaag.

Figuur 1: impressie van ambities in het stationsgebied van Heerhugowaard



1.2 Proces tot nu toe

Onderstaande opsomming toont het proces dat tot nu toe is doorlopen om te komen tot een integraal parkeerbeleid voor Dijk en Waard.

1. op 15 maart 2022 gaf de raad met de Motie parkeerverordening opdracht aan het college om:

- a. een integraal parkeerbeleid (inclusief normering en regulering) op te stellen;
 - b. hierin scenario's (inclusief participatie) uit te werken voor het reguleren van parkeerdruk, o.a. in het Stadshart en stationsgebied;
 - c. daarbij aan te geven hoe de kosten van parkeren beter beheersbaar worden, met inachtneming van de door de raad aangenomen meerjarenbegroting;
 - d. de Raad voor 1 juni 2022 een plan van aanpak voor te leggen voor het opstellen van een integraal parkeerbeleid;
 - e. in het plan van aanpak de discussie met en eventuele besluitvorming van de Raad omtrent normering voor parkeren voor het zomerreces 2022 te agenderen.
2. het plan van aanpak is op 7 juni 2022 aan de raad aangeboden, aangevuld met een presentatie over de aanpak en de concept-nota parkeernormen op 21 juni 2022;
 3. in oktober 2022 heeft het college aan MuConsult opdracht verleend voor het opstellen van integraal parkeerbeleid;
 4. in Q4-2022 heeft de gemeente i.s.m. MuConsult een werkgroep en een stuurgroep opgezet waarbij Mobiliteit, beheer en Gebiedsontwikkeling vertegenwoordigd zijn;
 5. de nota parkeernormen is in de raadsvergadering van 20 december 2022 vastgesteld;
 6. in Q1 en Q2-2023 heeft de werkgroep zes participatieavonden georganiseerd om inwoners en ondernemers in de verschillende delen van de gemeente mee te nemen in 2 rondes; (a) ronde 1 betrof het ophalen van de beleefde parkeerproblemen en het bespreken van oplossingen en (b) ronde 2 betrof het bespreken van scenario's voor 2030 en samen nadenken over concrete oplossingen;
 7. in Q2-2023 volgt nog een extra (online) participatiesessie specifiek gericht op jongvolwassenen, in samenwerking met de Jeugdraad van Dijk en Waard;
 8. parallel aan de participatiesessies heeft MuConsult een parkeermodel ontwikkeld waarin o.b.v. de huidige situatie en autonome ontwikkelingen tot 2030 de parkeersituatie in 2030 is geprognosticeerd en waarmee de beleidsvoornemens doorgerekend worden op effect en kosten/baten;
 9. in Q2-2023 heeft MuConsult drie scenario's opgesteld en aangescherpt op basis van de participatie en de Raadsinformatieavond gehouden op 19 april 2023. De drie scenario's vormen hoekstenen voor het op te stellen integrale parkeerbeleid. De scenario's zijn opgenomen in deze peilnota.

Figuur 2 Tijdlijn proces tot nu toe



1.3 Doel van deze peilnota

In deze peilnota worden scenario's voorgelegd waarover de gemeenteraad wordt gevraagd richtinggevende uitspraken te doen. Hoofdvraag hierbij is in welke gebieden regulerend parkeerbeleid moet worden toegepast en op welke wijze dit moet gebeuren. De peilnota draagt hiermee bij aan de ontwikkeling van integraal parkeerbeleid dat kan rekenen op steun van de raad en aansluit bij geplande en toekomstige gebiedsontwikkelingen en deze een kader biedt. De peilnota biedt inzicht in de samenhang tussen maatregelen en helpt bij de afweging van maatregelen in de verschillende deelgebieden. De gemeenteraad wordt gevraagd om op basis van deze peilnota richtinggevende uitspraken te doen over de volgende zaken:

1. begroting en dekking integraal parkeerbeleid;
2. herziening vergunningenstelsel;
3. uitbreiden betaald parkeren;
4. uitwerking clusterparkeren stationsgebied;
5. investeren in gebiedsspecifieke parkeerproblemen en alternatieven.

1.4 Planning na behandeling peilnota

Deze peilnota wordt behandeld tijdens een ingelaste politieke tafel op 5 juli 2023. De besluitvorming vindt plaats tijdens een ingelaste raadsvergadering op 12 juli 2023. Het vervolg is:

1. afronding integraal parkeerbeleid, periode juli – augustus 2023;
2. collegebesluit, 12 september 2023;
3. politieke avond, 3 oktober 2023;
4. raadsbesluit om vrij te geven voor de inspraak, 10 oktober 2023;
5. inspraakperiode;
6. raadsbesluit definitieve integraal parkeerbeleid, begin 2024.

Gedurende de inspraakperiode werkt het college de volgende deelnota's uit:

- ▶ nota parkeerregulering;
- ▶ nota parkeerexploitatie;
- ▶ nota parkeerbalansen.

Na vaststelling van het definitieve integraal parkeerbeleid wordt de organisatie ingericht en alle voorbereidingen getroffen voor invoering van het nieuwe beleid per 1 januari 2025. De raad wordt tussentijds op de hoogte gehouden van de vorderingen.

1.5 Definities

In deze peilnota worden verschillende definities gebruikt die soortgelijke associaties oproepen maar wel verschillend zijn:

- ▶ **parkeervraag:** geobserveerde hoeveelheid geparkeerde voertuigen;
- ▶ **latente parkeervraag:** parkeervraag die niet ingevuld is. Bijvoorbeeld omdat iemand door capaciteitsgebrek op een andere manier reist of een andere bestemming kiest, maar dit kan ook omdat een vrije parkeerplaats niet gevonden wordt (zoekverkeer). De latente parkeervraag is vanuit tellingen niet te observeren;
- ▶ **parkeercapaciteit:** het totale aantal parkeerplaatsen dat (per regime) beschikbaar is;
- ▶ **parkeerbehoefte:** Totale behoefte aan parkeren: Dit is de observeerbare parkeervraag plus de latente parkeervraag;
- ▶ **parkeerdruk:** de verhouding tussen capaciteit en parkeervraag (indien $>0,9$) of parkeerbehoefte (indien $<0,9$).

2. Uitgangspunten

2.1 Inleiding en beleidskaders

Parkeerbeleid is geen doel op zich, maar een middel om andere ambities zoals bouwontwikkelingen, bereikbaarheid van de kernen, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, klimaatadaptatie en grotere economische vitaliteit mogelijk te maken. Deze ambities zijn uitgewerkt in:

- ▶ Omgevingsvisie (2021, vastgesteld in Heerhugowaard, niet in Langedijk);
- ▶ Omgevingsprogramma Mobiliteit (2021);
- ▶ Coalitieakkoord 2022 – 2026 (2022);
- ▶ Masterplan stationsgebied Dijk en Waard;
- ▶ Beleidsprogramma klimaatadaptatie 2021-2026 (2021).

De ambities uit bovenstaande kaderstukken zijn dan ook leidend bij de ontwikkeling van het parkeerbeleid in de gemeente. Daarnaast dient het huidige parkeerbeleid van Dijk en Waard als vertrekpunt voor het nieuwe integraal parkeerbeleid. Hiervoor zijn de volgende stukken relevant:

- ▶ Nota Parkeernormen Dijk en Waard (2022);
- ▶ Beleidsnota Parkeren in woonwijken Heerhugowaard (2015);
- ▶ Parkeerstrategie Stadshart en stationsgebied (2021).

Figuur 2.1: onze kijk op Dijk en Waard



2.2 Ruimtelijke ambities

De ambitie is om de komende 10 jaar 10.000 woningen te bouwen in Dijk en Waard, waarvan een belangrijk deel valt in de categorieën betaalbare koop of lagere huur. Daarnaast staat de gemeente voor een energietransitie, waarbij het streeft naar CO₂-neutraliteit in 2050, en moet er ruimte komen voor maatregelen om wateroverlast en hittestress door klimaatverandering tegen te gaan. De dorpen en wijken moeten bereikbaar blijven en over voldoende groen en parkeerplaatsen beschikken. De gemeente creëert ruimte voor fiets- en wandelpaden. In de Omgevingsvisie, die in oktober 2021 door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Heerhugowaard is vastgesteld³, zijn 9 speerpunten gedefinieerd:

1. een veilige en gezonde omgeving;
2. een goede woonplek en woonomgeving voor iedereen;
3. een omgeving die uitnodigt tot contact en zorg voor elkaar;
4. goede omstandigheden voor scholing, werk en ondernemen;
5. ontwikkelingen die de identiteit versterken;
6. voorbereiding op de gevolgen van klimaatverandering;
7. CO₂-neutraliteit;
8. een goed leefgebied voor veel verschillende planten en dieren;

³ De gemeenteraad van Langedijk heeft de Omgevingsvisie niet vastgesteld. Totdat de gemeenteraad van Dijk en Waard de Omgevingsvisie heeft bekrachtigd, geldt deze alleen voor het grondgebied van Heerhugowaard.

9. een krachtige plek binnen de regio en de wijde omgeving.

Parkeerbeleid kan op verschillende manieren bijdragen aan deze speerpunten. Door sturing van autoverkeer kan de veiligheid van loop- en fietsverbindingen verbeteren (speerpunt 1). Door bestaande parkeerruimte beter te benutten komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden voor woningbouw (speerpunt 2), groen en behoud van natuur binnen en buiten de bebouwde kom (speerpunten 6, 7 en 8). Doordat meer mensen in Dijk en Waard kunnen (blijven) wonen, gaat het voorzieningenniveau omhoog en verbetert het ondernemersklimaat (speerpunt 4 en 9). Tevens worden gebieden aantrekkelijker om te verblijven en contact te maken als geparkeerde auto's worden verplaatst uit het straatbeeld (speerpunt 3).

2.3 Mobiliteitsambities

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn bovengenoemde speerpunten vertaald in de volgende mobiliteitsambities:

1. het stimuleren van fietsen en lopen voor dagelijkse (korte) verplaatsingen;
2. het faciliteren van duurzame vervoerswijzen, waaronder elektrische auto's en deelmobiliteit;
3. een veilig mobiliteitssysteem voor alle inwoners en bezoekers van Dijk en Waard.

Deze ambities moeten worden gerealiseerd door in te zetten op:

- ▶ veilige en duurzame bereikbaarheid, o.a. door het verbeteren van fietsinfrastructuur en deze te verknopen met openbaar vervoer, het verbeteren van wandelpaden, het gericht sturen van autoverkeer en verduurzaming van stadslogistiek;
- ▶ het creëren van een veilige en gezonde woonomgeving, o.a. door meer ruimte te bieden aan de voetganger en fietser;
- ▶ een levendig stationsgebied en Stadshart, o.a. door meer ruimte te bieden voor verblijfsfuncties en groen, parkeeroplossingen bij ontwikkelingen elders realiseren dan op ontwikkellocatie (clusterparkeren) en het ontwikkelen van een OV-knoop;
- ▶ goede omstandigheden voor werk en ondernemen, o.a. door het scheiden van fiets- en autoverkeer en het verbeteren van het fietsnetwerk;
- ▶ aansluiten op de regio en wijde omgeving o.a. door in samenwerking met de provincie te werken aan verbetering van doorstroming op de provinciale wegen (met name de N242), het realiseren van een doorfietsroute tussen Heerhugowaard en Alkmaar en voorbereidingen te treffen voor een OV-schaalsprong.

2.4 Huidig parkeerbeleid

Stadshart en stationsgebied

In het stationsgebied staan de komende jaren meerdere grote gebiedsontwikkelingen met meerdere functies gepland. Hiervoor is in 2020 het Masterplan stationsgebied vastgesteld. Voor parkeren zijn uitgangspunten dat de parkeereis in beginsel op eigen locatie wordt vervuld, parkeren zoveel mogelijk uit de openbare ruimte wordt gehaald en in collectieve voorzieningen (clusterparkeren) wordt opgelost. Er wordt ingezet op dubbelgebruik van deze collectieve voorzieningen door verschillende doelgroepen op verschillende tijdstippen. Ontwikkelaars, ondernemingen en instellingen ontwikkelen deze

voorzieningen gezamenlijk voor de verschillende doelgroepen. Ook wordt gestuurd op een lager autobezit door een aanbod van alternatieve vervoerswijzen (nabijheid van het station, deelmobiliteit, goede fietsverbindingen en -parkeervoorzieningen).

Aansluitend op het Omgevingsprogramma Mobiliteit en het Masterplan stationsgebied is een Parkeerstrategie Stadshart en stationsgebied 2021-2025 opgesteld met hierin het instrumentarium om te sturen naar een optimaal gebruik van de parkeercapaciteit. Hierin zijn de volgende ambities voor parkeren in het Stadshart en stationsgebied geformuleerd:

1. Het gebruik van de auto en de bereikbaarheid met de auto blijven belangrijk. Het gebruik van de fiets, lopen en het delen van vervoerswijzen, zoals het gebruik van deelauto's en -fietsen worden gestimuleerd.
2. Het parkeren wordt op de eigen ontwikkellocatie opgelost: dat is het vertrekpunt. Parkeervoorzieningen worden zo optimaal mogelijk gebruikt. Ingezet wordt op een eerlijke en slimme verdeling van het aantal plaatsen over doelgroepen en het beperken van extra overlast voor huidige gebruikers.
3. De juiste parkeerder op de juiste plek. Parkeerders weten of, waar, hoe lang en tegen welk tarief zij de auto of fiets kwijt kunnen. Inwoners weten welke vergunning aan te vragen en in welke zone zij kunnen parkeren. Nieuwe inwoners weten wat voor parkeerplek hun woning heeft. Bezoekers weten waar zij kunnen parkeren. Nieuwe werknemers weten dat zij met het openbaar vervoer kunnen komen, als hun werkplek daar nabij ligt.
4. Parkeervoorzieningen zijn te transformeren als de behoefte vermindert.
5. Auto- en fietsparkeren hoeven niet volledig kostendekkend te zijn. De gemeente ziet parkeren als een investering in goede bereikbaarheid, leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.
6. Met verdergaande digitalisering worden parkeerproducten en -diensten efficiënter aangevraagd, verleend en gehandhaafd.
7. De ontwikkelingen en het functioneren van het parkeerareaal dienen gemonitord te worden om bij te kunnen sturen.

De uitgangspunten van deze parkeerstrategie zijn gesteld in 4 B'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 te nemen om de juiste parkeerder op de juiste plaats te laten parkeren;
4. **bouwen** als blijkt dat er een structureel tekort is aan parkeerplaatsen.

Randvoorwaardelijk hieraan is parkeerregulering om de juiste doelgroep naar de juiste plaatsen te sturen en om de reductie van parkeernormen toe te kunnen passen. Parkeerregulering is ook nodig in omliggende gebieden, om deze te beschermen voor uitwijkgedrag. Uitgangspunt blijft echter dat parkeerregulering alleen wordt ingevoerd waar dat noodzakelijk wordt bevonden.

In het Stadshart van Heerhugowaard zijn rond winkelcentrum Middenwaard 5 grote parkeervoorzieningen waar betaald parkeren geldt. Parkeervoorzieningen P3 (Coolplein) en P4 (Stadsplein) zijn eigendom van de gemeente en worden beheerd door Interparking. Voorzieningen P1

(Zuidtangent) en P2 (Middenweg) zijn door de gemeente in erfpacht uitgegeven aan Wereldhave, de eigenaar van winkelcentrum Middenwaard. De tarieven voor de garages en terreinen van de gemeente en Wereldhave zijn op elkaar afgestemd. De 5^e voorziening (P5) is eigendom van Dekamarkt. Dekamarkt voert hierover eigen beleid, waarbij klanten anderhalf uur gratis parkeren.

Voor inwoners in en rond het Stadshart geeft de gemeente parkeervergunningen uit voor parkeerplaatsen op straat. Hiervoor zijn 7 vergunninggebieden ingesteld waar overdag alleen door vergunninghouders geparkeerd kan worden. In de meeste zones geldt dat inwoners voor iedere auto een vergunning kunnen aanvragen, maar in zone F (Schrijverswijk/Bomenwijk) kan er voor de eerste inwonersauto geen vergunning worden aangevraagd. Voor de tweede auto krijgt men in zone F een vergunning waarop 2 kentekens kunnen worden geregistreerd. In alle zones geldt dat wie beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, geen vergunning voor zijn eerste auto kan aanvragen. In totaal zijn er 985 vergunningplaatsen, waarvoor 1.000 vergunningen zijn uitgegeven. Alle parkeervergunningen worden gratis uitgegeven, voor bezoekers van inwoners worden gratis bezoekerspassen verstrekt. In de parkeervoorzieningen P1 t/m P4 kunnen inwoners en ondernemers betaalde abonnementen afsluiten.

Voor kortparkeerders zijn er in het Stadshart en stationsgebied 2 blauwe zones. De eerste ligt op het Stationsplein, bij woonzorgvoorziening Forum II. Een bijzonderheid is dat is dat de blauwe zone op eigen terrein van de voorziening ligt. Met de eigenaar is de afspraak gemaakt om het terrein middels de blauwe zone beschikbaar te stellen voor kortparkeerders die maximaal 2 uur parkeren. Inwoners kunnen onbeperkt op het terrein parkeren met een ontheffing. Verder ligt er een blauwe zone met een tijdsduur van 30 minuten bij het medisch cluster, bedoeld voor bezoekers van de apotheken.

Rond het NS-station 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

Tabel 2.1 Tarieven betaalde parkeerterreinen 2023

Parkeerterrein	Capaciteit	Tarief betaald parkeren	Tarief abonnement inwoners	Tarief abonnement ondernemers
P1 Zuidtangent	794	€ 0,30 per kwartier, 1 ^e kwartier gratis, max. € 2,- per dag	€ 162,- per kwartaal	n.v.t.
P2 Middenweg	551	€ 0,30 per kwartier, 1 ^e kwartier gratis, max. € 2,- per dag	€ 162,- per kwartaal	n.v.t.
P3 Coolplein	164	€ 0,30 per kwartier, 1 ^e kwartier gratis, max. € 2,- per dag	€ 95,85 per kwartaal	€ 115,98 per kwartaal
P4 Stadsplein	200	€ 0,30 per kwartier, 1 ^e kwartier gratis, max. € 2,- per dag	€ 95,85 per kwartaal	€ 115,98 per kwartaal
P5 Dekamarkt	120	€ 0,75 per kwartier, 1,5 uur gratis voor klanten Dekamarkt	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 2.2 Vergunningzones en regimes

Zone	Vergunningregime	Criteria
B1 Edelstenenwijk	Maandag t/m zondag, 10.00 – 20.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*
B2 Edelstenenwijk	Maandag t/m zondag, 10.00 – 17.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*
C Stadshart	Maandag t/m zondag, 10.00 – 20.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*

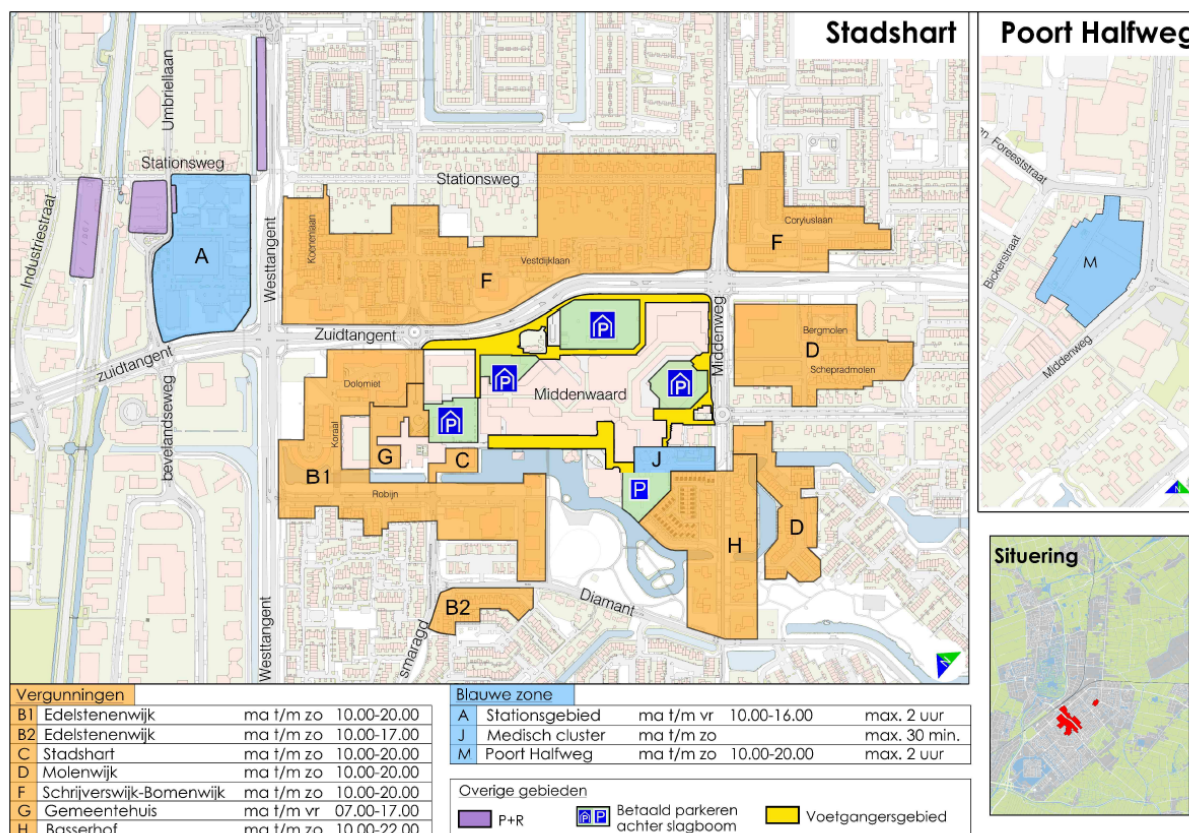
D Molenwijk	Maandag t/m zondag, 10.00 – 20.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*
F Schrijverswijk/Bomenwijk	Maandag t/m zondag, 10.00 – 20.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*
G Gemeentehuis	Maandag t/m vrijdag, 07.00 – 17.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*
H Basserhof	Maandag t/m zondag, 10.00 – 20.00	1 vergunning per auto, 1 vergunning minder bij POET*

**POET: Parkeren op eigen terrein*

Overige winkelgebieden

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. 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.

Figuur 2.2 Huidige parkeerregulering Dijk en Waard: Stadshart, stationsgebieden en Centrumwaard



Woonwijken

In de voormalige gemeente Heerhugowaard is de visie op parkeren in woongebieden geformuleerd in de beleidsnota Parkeren in woonwijken (2015). Deze nota beschrijft de procedure die werd doorlopen bij parkeeroverlast in bestaande woonwijken en de het arsenaal aan maatregelen waaruit kon worden geput om de overlast te reguleren. De gemeente Heerhugowaard zette in de woonwijken in op parkeerbeleid dat niet alleen voldeed aan de parkeerbehoefte, maar ook ruimte schiep voor de fiets en openbaar vervoer. Heerhugowaard zocht de balans tussen twee extremen: enerzijds het creëren van veel extra parkeerplaatsen om te voldoen aan de behoefte met hoge kosten en verrommeling van de openbare ruimte, anderzijds grootschalige parkeerregulering met hoge lasten voor inwoners en ondernemers. In de woonwijken hield de gemeente Heerhugowaard de volgende prioritering van maatregelen aan:

1. optimale benutting van aanwezige parkeerruimte;
2. realisatie van extra parkeervoorzieningen;
3. invoering van parkeerregulering. Dit werd gezien als laatste optie als andere maatregelen, zoals het stimuleren van gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein of het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen, ontoereikend of niet mogelijk waren.

Heerhugowaard voerde in de woonwijken reactief beleid bij parkeeroverlast. Op het moment dat er vanuit een woonwijk klachten kwamen over parkeerproblemen, voerde de gemeente een parkeerdruktoets uit. Als de parkeerdruk in het betreffende gebied boven de kritieke bezettingsgrens van 90% lag, voerde de gemeente maatregelen in. Bij het bepalen van de maatregelen werd eerst

onderscheid gemaakt tussen problemen in de nacht (gerelateerd aan inwoners) en problemen overdag (gerelateerd aan inwoners of andere doelgroepen, zoals bezoekers, werknemers of schoolverkeer). Als de overlast gerelateerd was aan inwoners, werden maatregelen met de volgende afweging bepaald:

1. Als eerste werd gekeken of bestaande parkeercapaciteit (openbaar en op eigen terrein) op acceptabele loopafstand (150 meter) beter benut kon worden.
2. Als dit onvoldoende mogelijk bleek of onvoldoende effect had werd ingezet op dubbelgebruik van bestaande parkeervoorzieningen door verschillende doelgroepen.
3. Als dubbelgebruik ontoereikend was om de parkeerdruk te verlagen werd gekeken naar het verbeteren van alternatief vervoer, zoals het verbeteren van fiets- en OV-verbindingen of deelmobiliteit.
4. Als de parkeerdruk na deze maatregelen nog steeds te hoog was, werd gekeken naar het uitbreiden van de capaciteit.
5. Als maatregelen 1 t/m 4 niet mogelijk waren of onvoldoende effect sorteerden, was het invoeren van parkeerregulering de laatste optie.

Als de overlast gerelateerd was aan derden, werd eerst onderzocht door wie de hoge parkeerdruk precies veroorzaakt werd. De gemeente ging in gesprek met scholen, winkeliers en ondernemers om hun werknemers en bezoekers te stimuleren hun parkeergedrag te veranderen. Als dit niet of onvoldoende mogelijk was, werden bovenstaande maatregelen in de beschreven volgorde afgewogen. In Heerhugowaard heeft dit geleid in de woonwijken tot de vergunninggebieden en blauwe zones zoals eerder beschreven.

In het Verkeer- en Vervoerplan van de voormalig gemeente Langedijk (2009) ging de gemeente eveneens uit van een kritieke bezettingsgrens van 90%. Als deze werd overschreden, kon de gemeente parkeerregulering invoeren met als prioritering:

1. inwoners;
2. winkel-, recreatieve- en zakelijke bezoekers;
3. werknemers.

In de dorpen van de voormalige gemeente Langedijk is nog nergens parkeerregulering ingevoerd.

3. Problemen in de huidige situatie

3.1 Inleiding en conclusies

In dit hoofdstuk wordt de parkeerproblematiek in de huidige situatie geschetst. De parkeerproblematiek is geanalyseerd op basis van (recente) data uit parkeeronderzoeken en input van inwoners en ondernemers tijdens een zestal participatiesessies. Uit de analyse zijn de volgende problemen naar voren gekomen

- ▶ In het Stadshart en stationsgebied is er in principe geen capaciteitstekort, maar de aanwezige capaciteit wordt niet optimaal benut waardoor er op piekmomenten toch problemen ontstaan om dat de juiste doelgroep niet op de juiste plek kan staan.
- ▶ In woonwijken komt hoge parkeerdruk voor door inwoners, inclusief thuiswonende jongeren met een auto, en ondernemers die bedrijfsvoertuigen in de straat willen parkeren uit veiligheidsoverwegingen.
- ▶ In winkelgebieden is op piekmomenten sprake van hoge parkeerdruk wanneer bezoekers van winkels, personeel en omwonenden er gelijktijdig willen parkeren.
- ▶ Bij scholen is het op doordeweekse dagen vlak voor en na schooltijd erg druk door ouders die hun kinderen naar school brengen.
- ▶ In de multifunctionele (dorps)linten is er betrekkelijk weinig ruimte, terwijl meerdere doelgroepen er gelijktijdig willen parkeren.

Als gevolg van de hoge parkeerdruk op een aantal plaatsen kunnen parkeerders moeilijker een geschikte plek vinden, ontstaan er gevaarlijke situaties, kunnen hulpdiensten en vuilniswagens niet meer passeren en verrommelt de openbare ruimte.

3.2 Data analyses

De probleemanalyse is uitgevoerd op basis van de ruimschoots beschikbare recente parkeerdata en een participatietraject met de omgeving. Voor de analyse van de huidige parkeersituatie is de volgende data gebruikt:

- ▶ Nachtparkeeronderzoek Heerhugowaard 2021-2022 (Bureau de Groot Volker);
- ▶ Nachtparkeeronderzoek Langedijk 2022 (Bureau de Groot Volker);
- ▶ Parkeeronderzoek Heerhugowaard centrum en schil 2022 (Bureau de Groot Volker);
- ▶ Parkeeronderzoek Heerhugowaard Centrumwaard 2021 (Bureau de Groot Volker);
- ▶ Bezettingsdata van de betaalde parkeerterreinen en -garages, september 2021 – januari 2023 (Interparking);
- ▶ Parkeeronderzoek Stationsomgeving Heerhugowaard 2020 (Verkeershuis).

Daarnaast zijn participatiesessies gehouden met inwoners en ondernemers. Om de diversiteit van de kernen van de gemeente Dijk en Waard en verschillen tussen verschillende gebieden goed in beeld te brengen is gekozen om in deze sessies in drie deelgebieden te houden:

1. het Stadshart en stationsgebied;
2. de overige winkelgebieden en woonwijken in Heerhugowaard;

3. de dorpen en landelijke gebieden.

Op basis van de beschikbare data en de participatiesessies met inwoners, ondernemers en Raadsleden is onderstaande overzicht opgesteld van de problemen in de huidige situatie.

Tabel 3.1: overzicht van huidige parkeerproblemen in Dijk en Waard

	Parkeerdruk	Parkeerregime	Handhaving
Stationsgebied	 		 
Stadshart	 	 	
Schil stadshart		 	
Scholen		 	 
Linten			
Woonwijken			
Dorpen	 		
Landelijk gebied	 	-	-

3.3 Stadshart en stationsgebied

De huidige opgave in het Stadshart en het stationsgebied is in de kern geen probleem dat veroorzaakt wordt door een capaciteitstekort. Qua aantallen parkeerplaatsen is er voldoende capaciteit om in de huidige behoefte te voorzien. Toch ontstaat er op piekmomenten hoge parkeerdruk op plekken waar dat ongewenst is. Dat duidt erop dat de bestaande capaciteit niet optimaal benut wordt of benut kan worden door de beoogde doelgroep. Het is belangrijk dat het nieuwe parkeerbeleid zich richt op het sturen van de juiste doelgroep naar de juiste plek. Daarnaast wordt de opgave in de komende jaren vergroot als gevolg van de gebiedsontwikkelingen. De opgave om de druk op de juiste manier en over de juiste locaties te verdelen is complex en kan alleen in nauwe afstemming met de gebiedsontwikkelaars en de exploitanten van de parkeerterreinen worden uitgevoerd.

In en rond het stationsgebied en het Stadshart van Heerhugowaard hebben inwoners grote zorgen over de groei van Middenwaard, toenemende bezoekersaantallen en de geplande woningbouwontwikkeling met lage parkeernormen. Inwoners vrezen voor de toekomstige beschikbaarheid van parkeerplaatsen door de verwachte toenemende drukte. Men ervaart nu al meer overlast dan voorheen als gevolg van reeds opgeleverde ontwikkelingen.

In de huidige situatie is er in de nacht (het maatgevende moment voor inwoners) op wijkniveau in principe voldoende capaciteit voor inwoners, maar desalniettemin zijn er in de wijken rond het Stadshart verschillende zones met een hoge parkeerdruk. De hoge parkeerdruk in deze gebieden worden verklaard door de auto's van inwoners – in een aantal gevallen meerdere per adres -, bedrijfsauto's die in woongebieden geparkeerd staan wegens veiligheid, en ondergebruik van (parkeer)ruimte op eigen terrein, die vaak op een andere manier gebruikt wordt.

Tevens ervaren inwoners dat de beschikbare parkeerplaatsen niet eerlijk worden verdeeld. Er heerst grote ontevredenheid over het huidige vergunningenbeleid, dat als oneerlijk en niet transparant wordt ervaren. Het is onduidelijk op welke grond vergunningen al dan niet worden verleend. Er zijn momenteel 985 parkeerplaatsen voor vergunninghouders in en rond het Stadshart. Het aantal uitgegeven inwonersvergunningen is hier ongeveer gelijk aan. Ongeveer een kwart van de uitgegeven vergunningen zijn voor een tweede, derde of daaropvolgende auto. Ca. 150 inwonersvergunningen zijn bij wijze van uitzondering verleend. Aan ondernemers zijn 374 vergunningen verleend. Ook zijn er 720 ontheffingen uitgegeven aan bedrijven die werkzaamheden in de gemeente verrichten, waarvan 684 ontheffingen voor alle gereguleerde zones gelden. Het betreft zowel bedrijven uit de gemeente Dijk en Waard als daarbuiten. Daarnaast zijn er in het vergunningengebied 3.044 bezoekerspassen uitgegeven. 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).

Tabel 3.2: Aantal uitgegeven vergunningen in 2023

Zone	1 ^e inwoners-vergunning	2e en daaropvolgende inwonersvergunning	Ondernemers	Totaal
A	163	17	68	248
B1	93	12	286	391
B1 uitzondering	27	13		40
B2	20	2		22
C	16	1		17
D	142	31	2	173
D uitzondering	13	17		30
F	248	108	8	356
F uitzondering	37	46		83
G			10	
H	11	13		24
Totaal:	770	260	374	1.404

De gemiddelde parkeerdruk op wijkniveau in de nacht is weliswaar niet direct problematisch, maar dit is een gemiddelde. Binnen de wijken rond het Stadhart zijn er zones en straten waar de parkeerdruk door inwoners de 100% nadert of zelfs passeert. In deze straten wordt er fout geparkeerd (bijvoorbeeld op stoepen), waardoor de veiligheid vermindert.

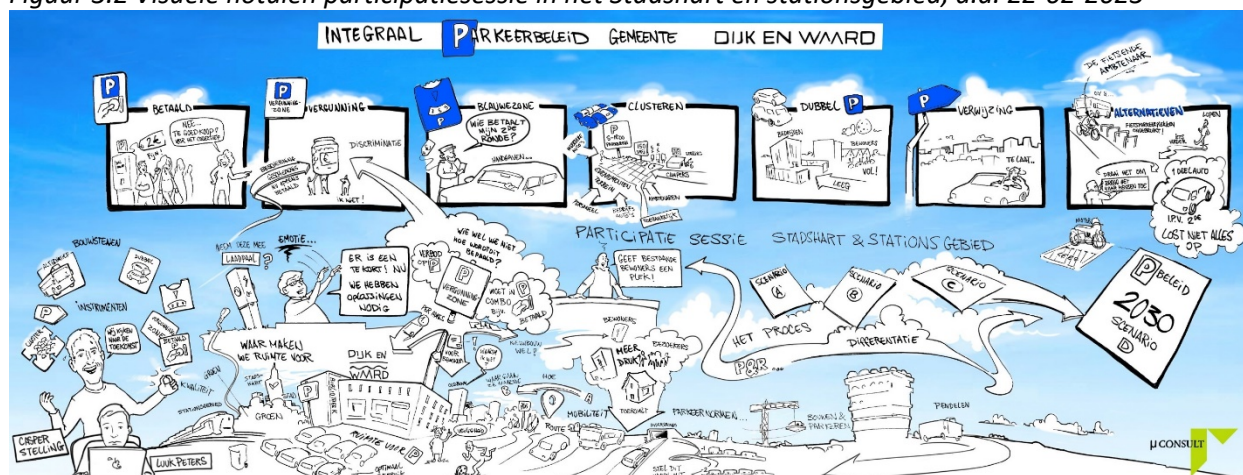
Overdag en op zaterdag neemt de parkeerdruk toe in het Stadshart en de omliggende wijken. Naast inwoners parkeren er dan ook bezoekers van het winkelcentrum. Op een aantal plekken neemt de parkeerdruk toe tot boven de kritieke bezetting van 90%. Opvallend is dat de hoge parkeerdruk niet alleen ontstaat in het Stadshart bij de parkeerterreinen, maar ook in de omliggende woonwijken. 's Nachts parkeren hier alleen inwoners, maar op zaterdag is het drukker wegens uitwijkgedrag van ondernemers, werkenden en bezoekers van het winkelcentrum. Dit uitwijkgedrag ontstaat wanneer ondernemers, personeel en bezoekers geen beschikbare en/of parkeerplaats direct bij hun bestemming kunnen vinden. In plaats van uit te wijken naar een van de parkeerterreinen, waar vaak nog voldoende plaatsen beschikbaar zijn (met name op P1, en P2), wordt gekozen voor de dichtstbijzijnde vrije (en gratis) parkeerplaats in de wijk. De parkeerdruk neemt zowel in als buiten het gereguleerde gebied toe.

Figuur 3.1: Gemodelleerde parkeerdruk in het centrumgebied en omliggende wijken ('s nachts en zaterdagmiddag)



Behalve zorgen over de beschikbare parkeerplaatsen voor inwoners is er ook ontevredenheid over de bereikbaarheid van het gebied met andere vervoerswijzen dan de auto. 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.

Figuur 3.2 Visuele notulen participatiesessie in het Stadshart en stationsgebied, d.d. 22-02-2023



3.4 Woonwijken, winkelgebieden en scholen

In het overige stedelijke gebied van Heerhugowaard treden op plekken waar meerdere doelgroepen tegelijkertijd willen parkeren parkeerproblemen op. Hoewel de capaciteit in de buurten in theorie voldoende is om in de behoefte van inwoners te voorzien op het maatgevende moment, zijn er in iedere buurt ook straten waar wel een parkeerprobleem ontstaat. In deze straten is de parkeerdruk hoog doordat meerdere doelgroepen er op hetzelfde moment willen parkeren. Inwoners parkeren hun auto liefst zo dicht mogelijk bij de eigen woning. Doordat jong volwassenen steeds langer thuis blijven wonen en voor hun werk ook een auto nodig hebben, is er een toenemende parkeerbehoefte van inwoners. Deze behoefte kan ook weer afnemen op het moment dat deze jongvolwassenen het huis uit gaan. Ook eigenaren van bedrijfsbussen parkeren hun bus uit angst voor diefstal het liefst in een woonstraat, waar voldoende sociale controle is. In een aantal straten zijn de parkeervakken niet groot genoeg voor deze voertuigen en/of aanhangers (die er volgens de APV niet langdurig mogen parkeren), waardoor deze gedeeltelijk op het wegvak komen te staan. Ruimte op eigen terrein die bedoeld is als parkeerplaats, wordt vaak niet als zodanig gebruikt door de bewoner. Hierdoor neemt de druk op de openbare parkeerplaatsen toe.

Figuur 3.4 Toegang voor vuilniswagen geblokkeerd door geparkeerde auto (Stad van de Zon)



Als gevolg van de drukte wordt er ook fout geparkeerd, zoals op stoepen en in groenstroken. In een aantal gevallen leidt dit tot verslechterde verkeersveiligheid, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid voor hulpdiensten en vuilniswagens (zie figuur 3.4).

In en rond winkelgebieden is het doordeweeks overdag en vooral op zaterdagmiddag druk. Het parkeerterrein bij winkelcentrum Centrumwaard wordt op zaterdagen bezet door bezoekers van winkels, personeel en omwonenden. Hierdoor neemt de parkeerdruk toe, al staat het terrein niet helemaal vol. In de straten rond Poort Halfweg, waar een blauwe zone ligt, 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.

Behalve bij de winkelgebieden is op doordeweekse dagen ook rond basisscholen sprake van grote drukte. In de ochtenden en middagen is het hier erg druk omdat ouders hun kinderen naar school brengen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, niet alleen bij de scholen zelf maar ook in de straten eromheen. Omdat de drukte verband houdt met de Kiss + Ride functie van de omgeving komt dit in parkeerdrukmetingen – waarbij wordt gekeken naar een langere parkeerduur dan de kinderen afzetten – niet aan het licht.

Figuur 3.5: Gemodelleerde parkeerdruk in de woonwijken van Heerhugowaard ('s nachts en zaterdagmiddag)

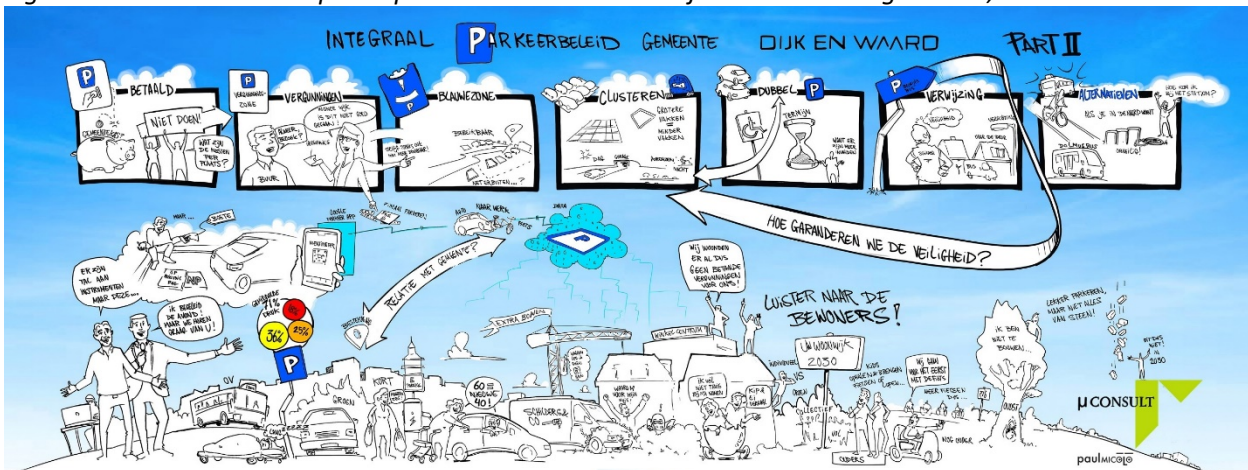


Multifunctionele linten

Er treden dus voornamelijk problemen op bij locaties waar verschillende doelgroepen tegelijkertijd gebruik willen maken van de ruimte. Naast de (buurt)winkelcentra en scholen is hier ook sprake van in de lintgebieden die Heerhugowaard kenmerken. Van oorsprong waren dit ontginningslinten, ingericht voor de drooglegging van het gebied. Hoewel de aard van de linten tegenwoordig anders is, zijn de oorspronkelijke linten nog goed zichtbaar in het stedelijk landschap.

Op verschillende plekken langs de linten komen verschillende functies samen waardoor meerdere doelgroepen gebruik willen maken van de (parkeer)ruimte. Op deze plekken is het belangrijk om de parkeerbehoefte van deze verschillende doelgroepen goed op te vangen zonder geweld te doen aan het ruimte karakter van het lint.

Figuur 3.6 Visuele notulen participatiesessie in de woonwijken van Heerhugowaard, d.d. 08-03-2023



3.5 Dorpen, dorpslinten en landelijk gebied

In de grotere dorpen (Broek op Langedijk, Zuid-Scharwoude, Noord-Scharwoude, Oudkarspel en Sint Pancras) is de situatie in de woonwijken in de nacht vergelijkbaar met die in de woonwijken in Heerhugowaard. Ook hier is op buurtniveau voldoende capaciteit voor de behoefte van inwoners, maar ervaren inwoners in hun eigen straat toenemende overlast door geparkeerde auto's en bedrijfsbussen. Met name smalle straten staan al snel erg vol, waardoor er onvoldoende ruimte is om te passeren. Er wordt ook op stoepen geparkeerd. Voorheen konden inwoners op een aantal locaties, zoals aan de Dorpsstraat tussen de Houtwerf en Zaagmolenweg in Oudkarspel, gebruik maken van parkeerruimte van bedrijven die door de eigenaren beschikbaar werden gesteld. Steeds vaker kiezen (nieuwe) eigenaren er echter voor om de parkeerplaatsen alleen nog voor hun eigen bezoekers beschikbaar te stellen. Hierdoor neemt de druk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving toe. Sommige inwoners kiezen ervoor om hun eigen voortuin te verharderen en in te richten als parkeerplaats.

Op zaterdagen is bij winkelgebieden (met name in de omgeving van winkelcentrum Broekerveiling) en sportverenigingen de parkeerdruk hoog. Op piekmomenten komt er ook uitwijkgedrag naar de omliggende woonwijken voor. Doordeweeks overdag is er bij de winkelgebieden ook sprake van hoge

druk maar is er aan het begin en einde van een schooldag veel overlast in de omgeving van basisscholen door ouders die hun kinderen naar school brengen. Gevaarlijke situaties in de omgeving van de scholen die hierdoor ontstaan vormen grote, breed gedragen zorgen onder de inwoners.

Figuur 3.7: Gemodelleerde parkeerdruk in de dorpskernen ('s nachts en zaterdagmiddag)



Multifunctionele linten

De dorpen in Dijk en Waard (m.u.v. Sint Pancras) zijn karakteristieke lintdorpen die langs een dijk ontwikkeld zijn. Stolpboerderijen langs de dijk werden met elkaar verbonden door de oorspronkelijke waterroutes en bruggetjes. Dit resulteerde in lintbebouwing en het ontstaan van de dorpen Broek op Langedijk, Zuid-Scharwoude, Noord-Scharwoude en Oudkarspel. Door de jaren heen werd de bebouwing dichter en groeiden de dorpen aan elkaar. Toch is het karakter van het oorspronkelijke dorpslint nog zeer herkenbaar in het landschap in de vorm van de Dorpsstraat, die loopt van Broek op Langedijk in het zuiden tot boven Oudkarspel in het noorden. Parellel aan de Dorpsstraat lopen de Voorburggracht en Achterburggracht. De Voorburggracht is gedempt en functioneert als verkeersader. Aan weerszijden van het lint hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden, die ruimer zijn opgezet dan in het dorpslint zelf.

Het karakter van de oude dorpslinten is nog altijd goed herkenbaar en heeft een hoge ruimtelijke kwaliteit, maar staat wel onder druk. Met name in het lint langs de Dorpsstraat. Door de duidelijke begrenzing in het westen en oosten is de ruimte beperkt, terwijl de claim op deze ruimte toeneemt. Met name bij de oude kernen van de dorpen is er sprake van multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij inwoners, winkeliers, horeca en overige bedrijvigheid gezamenlijk een claim leggen op de beperkte

4. Toekomstbeeld 2030

4.1 Inleiding en conclusies

In de komende jaren zal Dijk en Waard op verschillende manieren veranderen. De bevolking groeit en vergrijst, door klimaatverandering moet anders worden omgegaan met de ruimte en de gemeente krijgt te maken met diverse mobiliteitstransities. Dit leidt tot toenemende parkeerdruk, waaronder op plekken waar de parkeerdruk nu al hoog is. Bestaande problemen zullen worden versterkt. Dit kan leiden tot:

- ◆ 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;
- ◆ toenemende bezetting van de parkeerterreinen en garages bij winkelcentrum door de groei van het aantal inwoners, winkelend publiek en werknemers;
- ◆ meer uitwijkgedrag naar omliggende buurten als er geen vrije parkeerplaatsen meer zijn bij de bestemming;
- ◆ verslechtering van de (verkeers)veiligheid op plekken waar het nu al druk is en 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.

4.2 Demografische en socio-economische ontwikkelingen

In de komende jaren zal Dijk en Waard veranderen. Het wordt drukker in een ruimte die niet evenredig meegroeit. De veranderingen zullen merkbaar zijn voor iedereen. Maar voor niet iedereen zullen deze veranderingen dezelfde gevolgen hebben.

- ◆ De maatschappij vergrijst, ook in Dijk en Waard. Men blijft langer zelfstandig wonen., liefst in de woonomgeving waar men al zo lang en gelukkig woont. Een woonomgeving die verandert, drukker wordt, en andere kwaliteiten biedt dan voorheen. Er komt meer nadruk op nieuwe (technologische) ontwikkelingen, die niet altijd even goed te begrijpen of te volgen zijn.
- ◆ Hoewel de woningbouwplannen kansen bieden, blijven jongvolwassenen voorlopig moeite houden met het vinden van passende en betaalbare woonruimte. Hierdoor blijven ze langer jong, stellen ze zaken zoals hun carrière en gezinsvorming langer uit en blijven ze langer bij hun ouders wonen. Hierdoor stijgt het autobezit van huishoudens met jongvolwassen kinderen.
- ◆ Ouders met (jonge) kinderen werken steeds vaker allebei, waardoor hun agenda overvol raakt terwijl en minder tijd overblijft om alles te regelen. Dit leidt tot een hoger autobezit, autogebruik en hogere parkeervraag van inwoners.

- ◆ Kinderen zitten op school in 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.
- ◆ Werkenden die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto of bus hebben steeds meer moeite met het vinden van een geschikte parkeerplaats. Dit komt (A) doordat veel parkeerplaatsen niet groot genoeg zijn voor de bedrijfsbus, (B) omdat deze voertuigen en hun inhoud vaak een grote economische waarde hebben moeten zij extra veilig geparkeerd staan en (C) deze groep komt vaak wat later thuiskomt dan anderen. Deze problemen nemen verder toe als de parkeerdruk in een wijk toeneemt vanwege de gebiedsontwikkelingen.

In de komende jaren staat de gemeente Dijk en Waard voor de volgende demografische en socio-economische ontwikkelingen:

- ◆ Door de geplande woningbouw neemt het aantal inwoners in de gemeente Dijk en Waard toe. De komende jaren groeit het aantal inwoners in de gemeente . Hierdoor zal Dijk en Waard de grens van 100.000 inwoners benaderen. De groei is niet evenredig verdeeld over de gemeente: vooral in het huidige stedelijke gebied wordt het drukker.
- ◆ 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.
- ◆ Het aantal banen in de gemeente Dijk en Waard groeit, waardoor ook het woon-werkverkeer toeneemt (van auto, fiets, te voet, OV).
- ◆ De winkelgebieden veranderen. Winkelcentra groeien, in gebieden met woningbouw vindt functiemenging plaats en in de lintgebieden kunnen functies veranderen.
- ◆ De bevolking van Dijk en Waard vergrijst en blijft tot op hogere leeftijd zelfstandig wonen. Omgekeerd leidt een tekort aan passende woonruimte ertoe dat jongeren wegtrekken naar andere woonplaatsen.
- ◆ Door klimaatverandering wordt anders omgegaan met de ruimte. Er moet ruimte worden gemaakt voor waterberging en het omgaan met hittestress. Deze ruimteclaim legt extra druk op de bestaande openbare ruimte.
- ◆ Door de energietransitie moeten steeds meer laadpalen, zonnepanelen en warmtepompen worden aangesloten op het net. Dit heeft ruimtelijke gevolgen, zoals een toename van het aantal transformatorhuisjes.
- ◆ Onrendabele OV-verbindingen met onvoldoende reizigers worden verder afgeschaald. De OV-bereikbaarheid van landelijke gebieden neemt verder af. Mobiliteitsarmoede die hierdoor ontstaat heeft de aandacht van het Rijk en de provincie.

Tabel 4.1: Gemodelleerde demografische en socio-economische ontwikkelingen Dijk en Waard, 2022-3030⁴

	2022	2030	Verandering
Aantal huishoudens	34.400	40.300	+ 5.900 ⁵
Aantal inwoners	82.500	92.100	+ 9.600
Aantal arbeidsplaatsen	30.700	38.700	+ 8.000
Aantal bezoekers winkels	20.100	21.100	+ 1.000

4.3 Mobiliteitstransitie

Inwoners en ondernemers in de gemeente krijgen te maken met een aantal (externe) veranderingen in de samenleving die we aanduiden als mobiliteitstransities. Deze transitie hangen samen met technologische veranderingen, sociaal-culturele veranderingen en de klimaatvraagstukken.

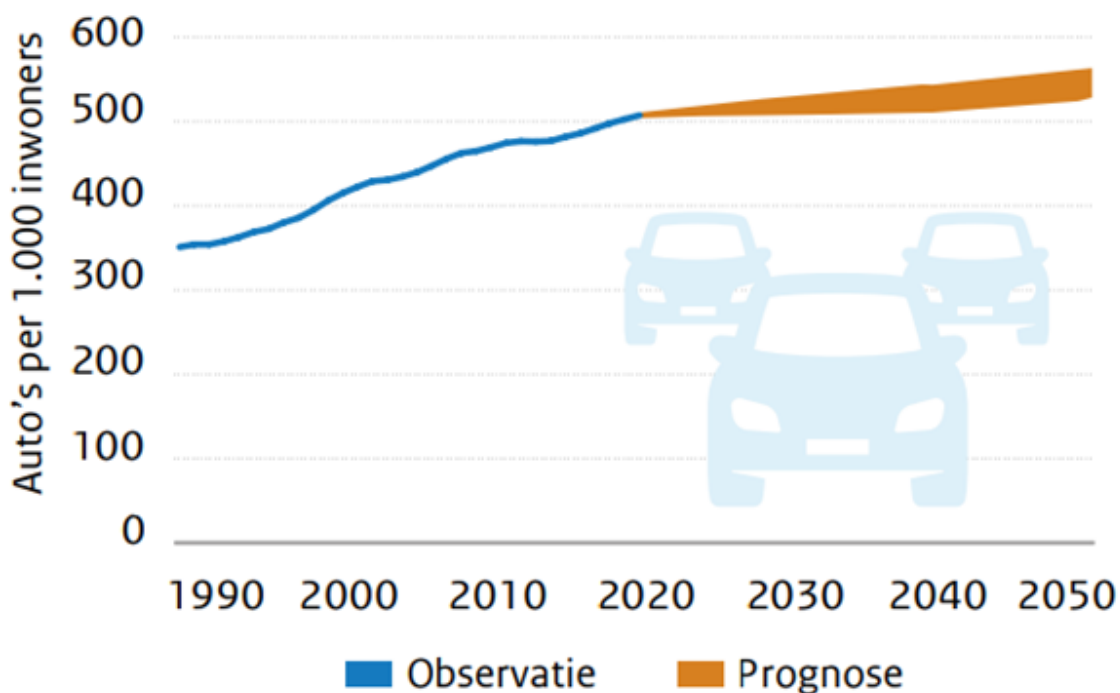
De belangrijkste transitie zijn:

- ◆ Transitie 1: automatisering, waarbij ICT een belangrijke rol speelt. Denk aan thuiswerken, slimmer gebruik van data voor city management. Meer thuiswerken kan leiden tot een veranderende parkeerbehoefte, terwijl door open parkeerdata beter verwezen kan worden naar beschikbare parkeerplaatsen waardoor het zoekverkeer afneemt.
- ◆ Transitie 2: fossielvrije samenleving, waarbij overgang naar elektrisch vervoer een belangrijk onderdeel is. In de toekomst zal een groter deel van het parkeerareaal moeten worden bestemd en ingericht voor elektrische auto's. Toegang tot deze parkeerplaatsen voor auto's op fossiele brandstoffen zal worden beperkt.
- ◆ Transitie 3: van modaliteit naar mobiliteit, waarbij enerzijds meer gewerkt wordt vanuit multimodale ketens en anderzijds het bezit van vervoermiddelen vervangen/aangevuld wordt met verschillende vormen van deelmobiliteit. Dit kan de parkeerbehoefte verlagen.
- ◆ Autobezit blijft ondanks de mobiliteitstransitie ook de komende jaren toenemen. De kosten van bezit van een (elektrische) auto nemen af terwijl de kosten van het gebruik van een auto stijgen. Bovendien neemt de omvang van de auto toe vanwege de populariteit en aanbod van grotere modellen.

Figuur 4.1 Ontwikkeling en prognose autobezit Nederland

⁴ Bronnen: Regionaal Verkeersmodel Alkmaar. Basisjaar 2016, voor 2022 geïnterpoleerd. Voor 2030 verrijkt met door de gemeente aangeleverde ruimtelijke ontwikkelingen. Kan iets afwijken van andere databronnen, maar dit heeft geen gevolgen voor de inschatting van de parkeerbehoefte en businesscase.

⁵ De totale woningbouwprognose is +10.000 woningen tot 2040. Een deel van de groei zit dus na de periode 2022-2030.



4.4 Parkeerproblemen

Bovengenoemde ontwikkelingen leiden tot een toename van de parkeerbehoefte voor de motieven wonen, werken, recreëren en winkelen. Door alle gebiedsontwikkelingen neemt ook de parkeercapaciteit toe. Bij voortzetting van het huidige beleid (aanleg van parkeerplaatsen conform de huidige parkeernormen) betreft dit hoofdzakelijk parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn vaak maar voor een beperkte doelgroep toegankelijk (de eigenaren), al is ook dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk. Parkeerplaatsen die voor iedereen toegankelijk zijn nemen minder sterk toe, waardoor de beschikbare capaciteit niet optimaal benut kan worden en openbare parkeerplaatsen meer onder druk komen te staan.

Problemen die nu al zichtbaar zijn, worden versterkt. Wanneer inbreiding wordt gerealiseerd zonder parkeerregulering, is er in 2030 sprake van:

- ◆ 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.
- ◆ Toenemende bezetting van de parkeerterreinen en garages bij winkelcentrum door de groei van het aantal inwoners, winkelend publiek en werknemers.
- ◆ Meer uitwijkgedrag naar omliggende buurten als er geen vrije parkeerplaatsen meer zijn bij de bestemming.
- ◆ Verslechtering van de (verkeers)veiligheid op plekken waar het nu al druk is en 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.

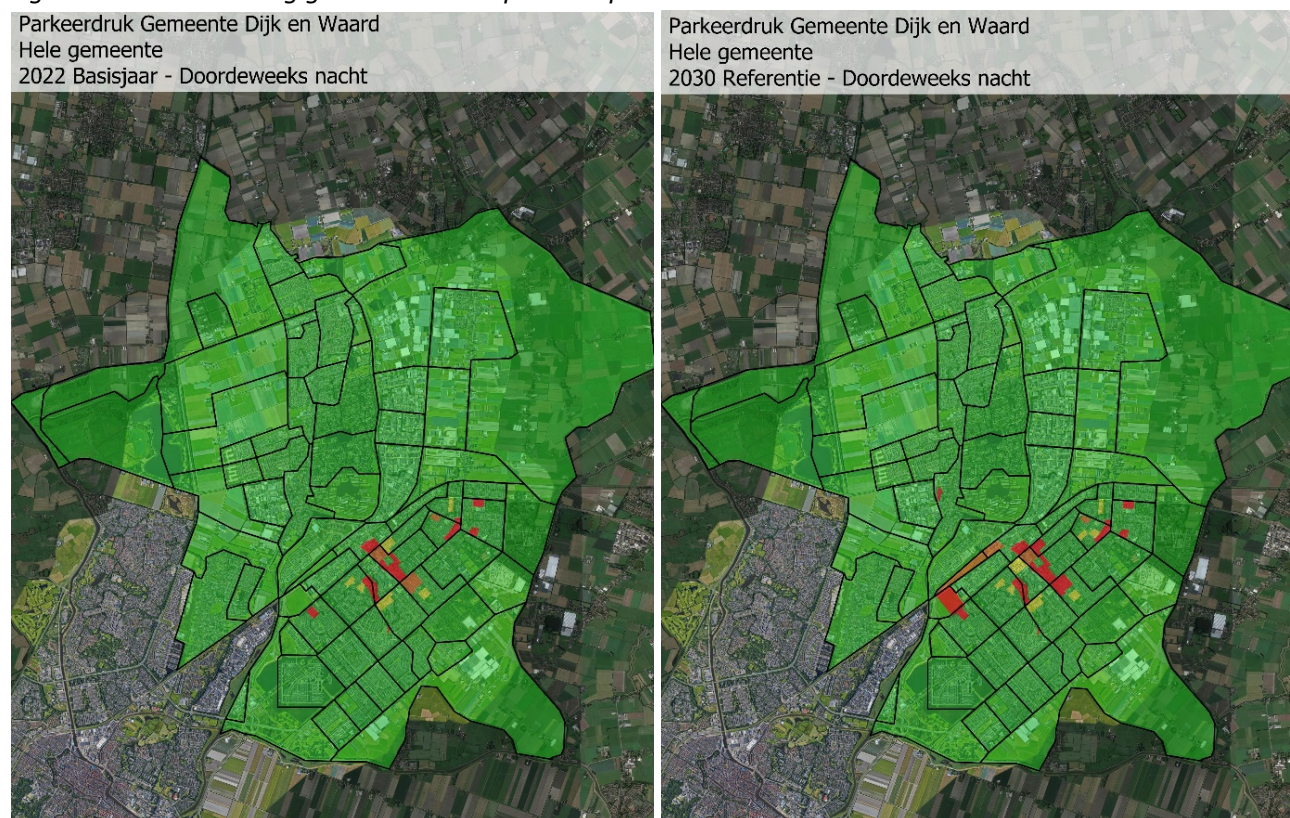
Tabel 4.2: Ontwikkeling parkeerbehoefte Dijk en Waard, 2022-2030

Parkeerbehoefte	2022	2030	Verandering
Inwoners doordeweeks nacht	24.800	33.100	+ 8.300
Inwoners doordeweeks overdag	12.900	17.000	+ 4.100
Inwoners zaterdagmiddag	15.300	20.300	+ 5.000
Winkelen doordeweeks overdag	8.100	8.400	+ 300
Winkelen zaterdagmiddag	13.500	14.000	+ 500
Werken doordeweeks overdag	12.500	15.300	+ 2.800
Publiekstrekkingen doordeweeks	6.600	6.600	0
Publiekstrekkingen zaterdagmiddag	2.500	2.500	0

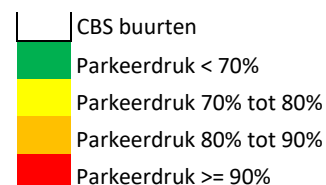
Tabel 4.3: Ontwikkeling parkeercapaciteit zonder wijzigingen parkeerregimes

Parkeerplaatsen	2022	2030	Verandering
Vergunningplaatsen	1.000	1.000	0
Betaald parkeren	1.700	1.700	0
Vrij parkeren	36.700	41.000	+ 4.300
Blauwe zone	300	300	0
Eigen terrein (openbaar)	3.200	3.200	0
Eigen terrein (privé)	29.700	41.300	+11.600
Totale capaciteit	72.600	88.500	+15.900

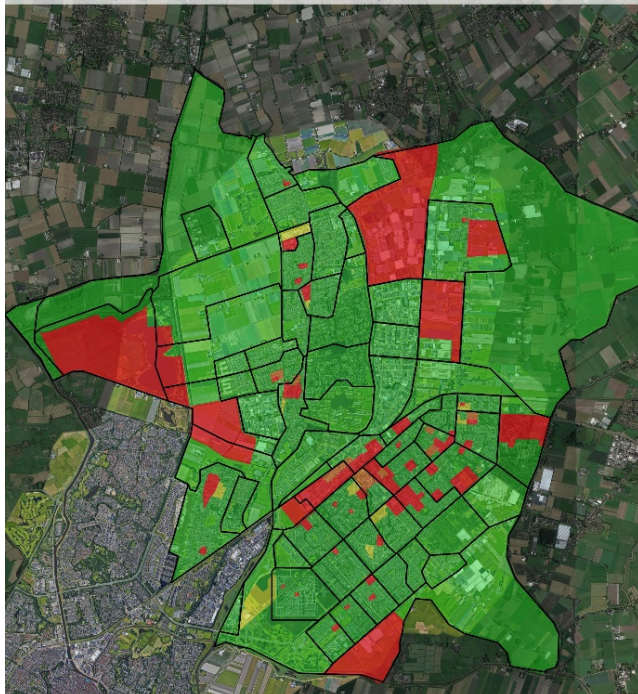
Figuur 4.2: Ontwikkeling gemodelleerde openbare parkeerdruk 2022 – 2030



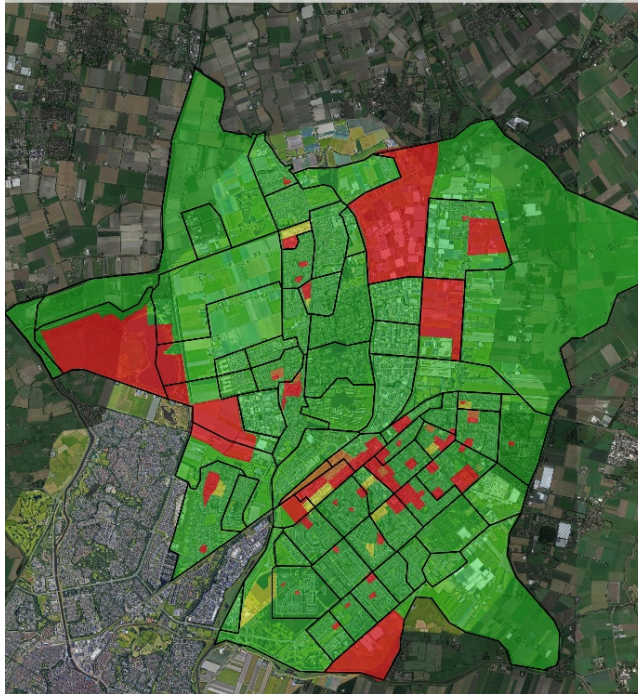
NB: diverse zones in het buitengebied kleuren rood. Dit komt door een lage parkeercapaciteit in deze zones, waardoor zelfs een kleine toename van de parkeerbehoefte als snel leidt tot een hoge parkeerdruk.



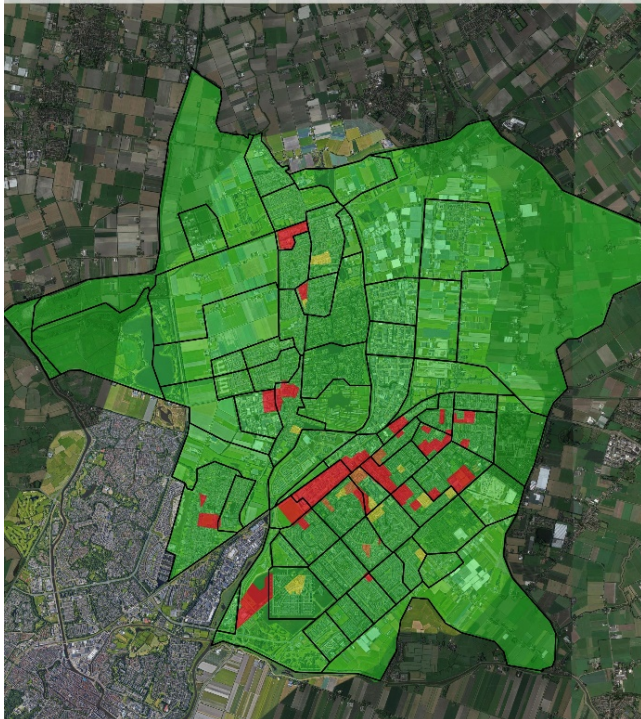
Parkeerdruk Gemeente Dijk en Waard
Hele gemeente
2022 Basisjaar - Doordeweeks overdag



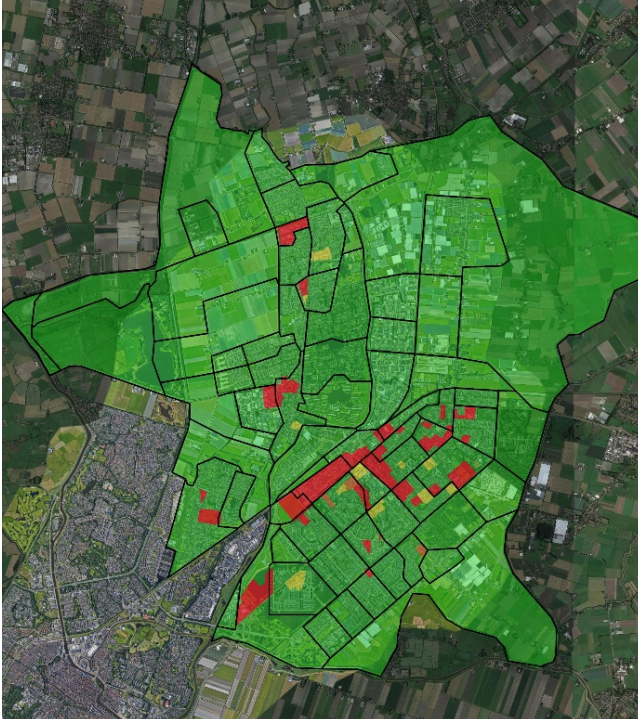
Parkeerdruk Gemeente Dijk en Waard
Hele gemeente
2030 Referentie - Doordeweeks overdag



Parkeerdruk Gemeente Dijk en Waard
Hele gemeente
2022 Basisjaar - Zaterdagmiddag



Parkeerdruk Gemeente Dijk en Waard
Hele gemeente
2030 Referentie - Zaterdagmiddag



5. Bouwstenen voor Integraal parkeerbeleid

5.1 Inleiding en conclusies

Integraal parkeerbeleid is opgebouwd uit een set bouwstenen die ieder een bepaalde gedragsverandering bij de parkeerder beogen. De bouwstenen staan niet op zichzelf, maar vertonen een sterke onderlinge samenhang. Binnen een bouwsteen kan aan verschillende draaiknoppen worden gedraaid, waardoor een bouwsteen op verschillende wijzen kan worden ingezet. De bouwstenen zijn:

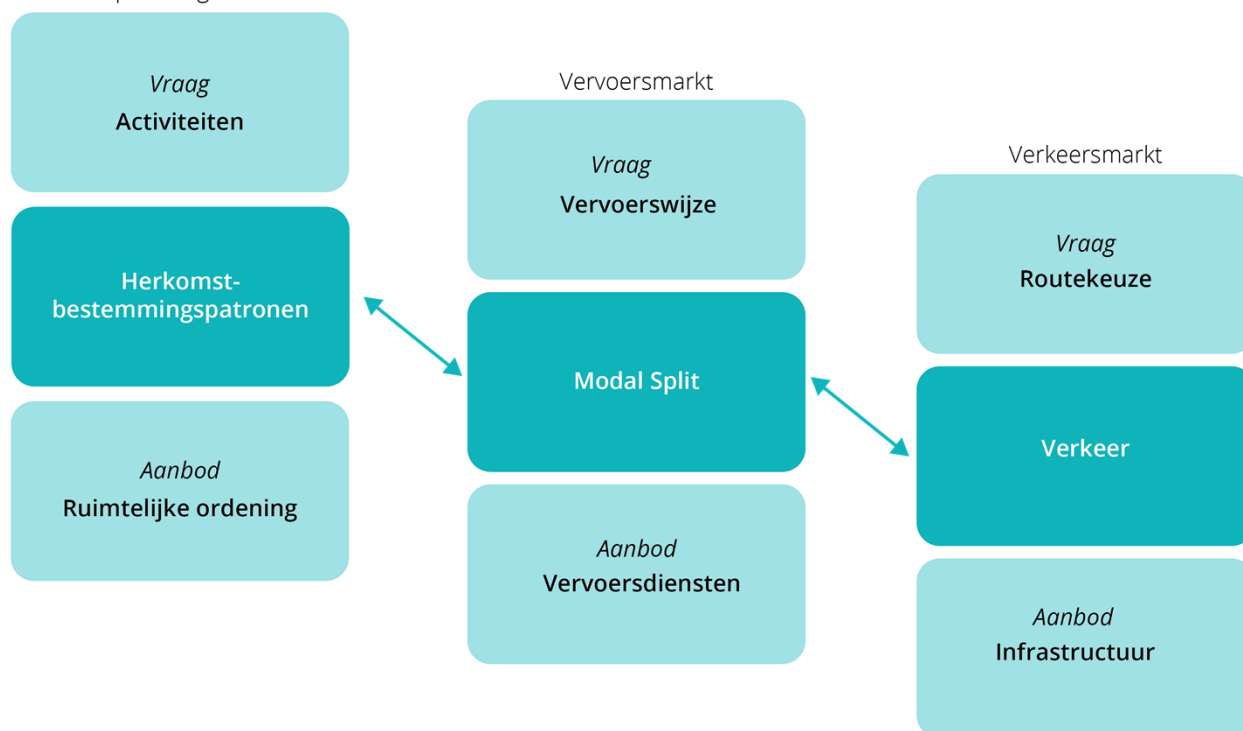
- ▶ parkeernormen;
- ▶ betaald parkeren;
- ▶ vergunninghoudersparkeren;
- ▶ blauwe zone;
- ▶ ontwikkeling parkeerclusters;
- ▶ parkeercapaciteit maximaal benutten;
- ▶ parkeerverwijzing verbeteren;
- ▶ stimuleren andere vervoerswijzen;
- ▶ laadpaalstrategie;
- ▶ handhaving;
- ▶ monitoring en bijsturing;
- ▶ digitalisering.

5.2 Gedragsbeïnvloeding met parkeren

Integraal parkeerbeleid is gericht op het beïnvloeden van het gedrag van mensen. Op hoofdlijnen wordt het parkeergedrag van mensen op drie niveaus bepaald. Figuur 5.1 toont het driemarktenmodel van vraag en aanbod. Dit model ligt aan de basis van het parkeermodel en kent de volgende lagen:

- ▶ **de verplaatsingsmarkt** is het collectieve activiteitenpatroon van alle reizigers. Op basis van persoonlijke voorkeuren bepalen mensen welke activiteiten ze willen ontplooiën (wonen, werken, sporten en recreëren, leren, boodschappen doen en winkelen). Het aanbod is mede bepalend voor de mogelijkheden. Uit deze markt volgt een activiteitenpatroon van herkomsten en bestemmingen;
- ▶ **de vervoersmarkt** is het deel waar reizigers hun vervoerwijzekeuze maken. Elke inwoner heeft hierbij zijn/haar eigen voorkeuren en beperkingen. In combinatie met het beschikbare aanbod leidt dit tot één of meerdere manieren om van A naar B te komen, waarbij de keuze vervolgens gemaakt wordt op basis van reistijd, kosten en moeite/comfort;
- ▶ **de verkeersmarkt** is het laagste niveau. Hier bepalen reizigers welke route of OV lijn ze nemen, en waar ze hun auto of fiets gaan parkeren. Ook hier geldt dat reizigers specifieke voorkeuren hebben, zoals het verkiezen van een veilige maar langere fietsroute boven een directe verbinding, of juist andersom. Ook de parkeerkeuze varieert op deze manier tussen mensen.

Figuur 5.1: vraag en aanbod op de drie markten van mobiliteit
Verplaatsingsmarkt



Van belang is dat er wisselwerking zit tussen de markten. Hier wordt in de praktijk ook vaak aan gerefereerd. Denk bijvoorbeeld aan deze vaak gehoorde argumenten:

- ▶ als we betaald parkeren invoeren bij het winkelcentrum (verkeersmarkt) dan blijven mensen weg (verplaatsingsmarkt);
- ▶ als we minder parkeerplaatsen aanleggen bij nieuwe woningen (verkeersmarkt) dan gebruiken mensen vaker het openbaar vervoer en de fiets (vervoersmarkt);
- ▶ als we het openbaar vervoer gratis maken (vervoersmarkt) dan kunnen kwetsbare groepen makkelijker participeren in de samenleving (verplaatsingsmarkt).

Er zit onmiskenbaar wisselwerking tussen de drie markten, en bij het opstellen van het integrale parkeerbeleid dient hier rekening mee gehouden te worden. Hierbij geldt dat de gedragsverandering van inwoners, werknemers en bezoekers in het model van rechts naar links gaat. Dit houdt verband met het gedragswetenschappelijke inzicht dat als een persoon genoodzaakt is om zijn/haar gedrag te veranderen, hij/zij dan kiest voor de gedragsverandering die zo min mogelijk impact heeft op zijn/haar leven. Dit betekent dat strenger parkeerbeleid vooral zorgt voor een verandering op de verkeersmarkt (andere routes en andere parkeerplekkeuze, ook wel het waterbedeffect genoemd). Wanneer er geen alternatieve parkeerplaatsen in de buurt zijn dan zal de gedragsverandering vooral op de vervoersmarkt plaats vinden doordat men dan vaker een alternatief kiest voor de auto (of eerder overstapt op een elektrische auto als daarvoor wel capaciteit is). Is dit ook geen optie, dan zal de locatiekeuze heroverwogen worden. Onderstaande voorbeelden illustreren de gedragseffecten van parkeerbeleidskeuzes:

Tabel 5.1: voorbeelden van gedragsverandering door parkeerbeleid

Voorbeeld	A. Verkeersmarkt (primaire reactie)	B. Vervoersmarkt (indien A niet mogelijk)	C. Verplaatsingsmarkt (indien B niet mogelijk)
Lage parkeernormen bij woningen rondom station	Nieuwe inwoners gebruiken gratis parkeerplaatsen in de omgeving (tot 500m)	Nieuwe inwoners kiezen vaker voor de fiets, OV of deelauto voor hun activiteiten	Nieuwe inwoners kopen deze woningen alleen als zij geen auto willen of kunnen hebben
Verhogen van tarief parkeren bij winkelcentrum	Bezoekers en werknemers gebruiken gratis parkeerplaatsen in de omgeving (tot 1.000m).	Bezoekers en werknemers kiezen vaker voor de fiets, OV of deelauto voor winkelen.	Bezoekers kiezen voor een concurrerend winkelcentrum (indien mogelijk), met name voor het functionele winkelen.
Betere handhaving Kiss&Ride bij basisscholen	Ouders parkeren op de dichtstbijzijnde parkeerplaats, met een goede en veilige looproute.	Ouders gaan vaker lopen en fietsen naar school.	Ouders maken een andere schoolkeuze op basis van bereikbaarheid.

Over het algemeen geldt dat alle gedragsreacties in de eerste kolom zitten omdat er in alle drie de voorbeelden afwegingen gemaakt worden buiten de mobiliteit om die veel belangrijker zijn. Aan de vraagkant zijn dat de wensen over de woonomgeving, specifieke winkelvoorkeuren en opvoedovertuigingen, aan de aanbodkant de kwaliteit van de woonomgeving, het winkelbestand en de kwaliteit van de betreffende school. Als de primaire gedragsreactie niet mogelijk is dan kiest men voor de andere twee reacties, met vooral de reactie in kolom B, indien de randvoorwaarden daarvoor op orde zijn (goede, veilige looproutes, goede fietspaden en veilige stallingen, goed en veilig openbaar vervoer en goed en betaalbaar aanbod deelmobiliteit).

5.3 Noodzaak voor integraal parkeerbeleid

Parkeerbeleid heeft dus invloed op het gedrag van inwoners, bezoekers en werknemers. Zoals blijkt uit de vorige paragraaf staan parkeermaatregelen niet op zichzelf. Mensen zullen vooral proberen om veranderingen in parkeerbeleid te omzeilen. Bij het implementeren van veranderingen in het parkeerbeleid moet hier dus rekening mee gehouden worden. Onderstaande voorbeeld illustreert de samenhang.

Tabel 5.2: voorbeeld samenhang parkeerinstrumenten

Voorbeeld	Gedragsreactie	Mitigeren	Gedragsreactie	Faciliteren
Lage parkeernormen bij woningen rondom station	Parkeren in omliggende wijken, toename overlast aldaar	Vergunningen in omliggende wijken	Lager autobezit, onvrede over beperkingen	Abonnementen aanbieden op clusterparkeren
Verhogen van tarief parkeren bij winkelcentrum	Parkeren in omliggende wijken, toename overlast aldaar	Vergunningen in omliggende wijken, Uniformiseren winkelcentra	Keuze voor andere vervoerwijze en andere bestemmingskeuze	Alternatieven auto en kwaliteit autoparkeren verbeteren

Betere handhaving Kiss&Ride bij basisscholen	Parkeren in omliggende wijken, toename overlast aldaar	Vergunningen in omliggende wijken, Verkeerscirculatie aanpassen	Keuze voor andere vervoerwijze, onvrede over beperkingen	Clusterparkeren op loopafstand met goede veilige looproute
--	---	--	--	---

5.4 Instrumenten voor integraal parkeerbeleid

Onderstaande tabel toont een overzicht van alle instrumenten voor integraal parkeerbeleid die in het kader van het integraal parkeerbeleid worden onderzocht. In de volgende paragrafen worden de verschillende instrumenten behandeld inclusief differentiatie die mogelijk is en een inhoudelijke beschouwing van de mogelijkheden in Dijk en Waard.

Tabel 5.3: instrumenten integraal parkeerbeleid

Instrument	Werking	Primaire samenhang met
Parkeernormen	Invloed op de parkeercapaciteit en het autobezit- en gebruik	Vergunningen
Parkeervergunningen	Invloed op autobezit- en gebruik, faciliterend voor doelgroepen, beperkend voor derden	Parkeernormen en betaald parkeren
Betaald parkeren	Invloed op autogebruik door bezoekers	Vergunningen
Blauwe zone	Invloed op parkeerduur, faciliterend voor kortparkeerders	Vergunningen
Clusterparkeren	Invloed op de parkeercapaciteit	Parkeernormen
Capaciteit beter benutten	Invloed op de parkeercapaciteit	Parkeernormen
Parkeerverwijzing verbeteren	Invloed op sturing van doelgroepen naar juiste plaats	Capaciteit beter benutten
Fiets en OV	Invloed op autogebruik	Parkeernormen
Deelmobiliteit en hubs	Invloed op bezit en gebruik van privé-auto	Parkeernormen en clusterparkeren
Laadpaalstrategie	Invloed op capaciteit voor elektrische- en brandstofauto's	Clusterparkeren

5.5 Parkeernormen

Via parkeernormen kan bij gebiedsontwikkelingen de parkeersituatie worden bijgestuurd door eisen te stellen aan het bijbouwen van parkeerplaatsen bij gebiedsontwikkelingen. Parkeernormen worden per woningtype, voorziening of oppervlakte bepaald door de gemeente. De meeste gemeenten maken hiervan gebruik van kencijfers van het CROW. Hiervoor worden generieke aanwezigheidspercentages bij functies gebruikt, om zicht te krijgen op functies waarbij parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden. Naast generieke kentallen en aanwezigheidspercentages gebruikt een gemeente hier ook lokale input voor, zoals:

- ▶ stedelijkheidsgraad van de gemeente;
- ▶ gebiedstypering binnen de gemeente;
- ▶ autobezit;
- ▶ parkeerregulering in het gebied;
- ▶ een aandeel voor bezoekersparkeren bij woningen, vaak wordt hiervoor 0,3 parkeerplaats voor bezoekers per woning gehanteerd;
- ▶ een bepaalde overcapaciteit zodat de door de gemeente gestelde bezettingsgrens niet wordt overschreden (90% in woongebieden).

Parkeernormen kunnen op verschillende manieren worden ingezet. Zoals steeds meer andere gemeenten kiest Dijk en Waard ervoor om naast normen voor autoparkeren ook normen voor fietsparkeren te hanteren. Verder nemen gemeenten in parkeernormennota's op dat verlaging hiervan mogelijk is als het plan voorziet in voldoende aanbod van passende alternatieven voor autoparkeren, zoals de fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service (MaaS). In een parkeernormennota kan ook aan ontwikkelaars de mogelijkheid worden geboden om de parkeereis af te kopen. De baten komen ten goede aan de gemeente die daarmee kan investeren in parkeerclusters of bredere mobiliteitsmaatregelen.

In december 2022 is in de gemeente Dijk en Waard een nieuwe Nota Parkeernormen bekrachtigd. Hierin zijn de regels voor het bepalen en toetsen van de parkeereis (voor auto en fiets) vastgesteld. De parkeernormen zijn conform CROW-methodiek bepaald op basis van stedelijkheidsgraad (op basis van het inwoneraantal en adressendichtheid) en gebiedstypering. Des te meer verstedelijkt een gemeente is, des te meer voorzieningen en alternatieven voor de auto zijn. Hierdoor is de parkeerbehoefte lager. Eenzelfde redenering gaat binnen de gemeente op voor verschillende gebieden. Hoe dichter bij het centrum, hoe fijnmaziger het voorzieningenniveau is en hoe beter de alternatieven voor de auto.

In de Nota Parkeernormen is de stedelijkheidsgraad van Heerhugowaard sterk stedelijk, terwijl de dorpen en landelijke gebieden als matig stedelijk zijn geklasseerd. Qua gebiedstypering worden er in Dijk en Waard 4 gebieden onderscheiden:

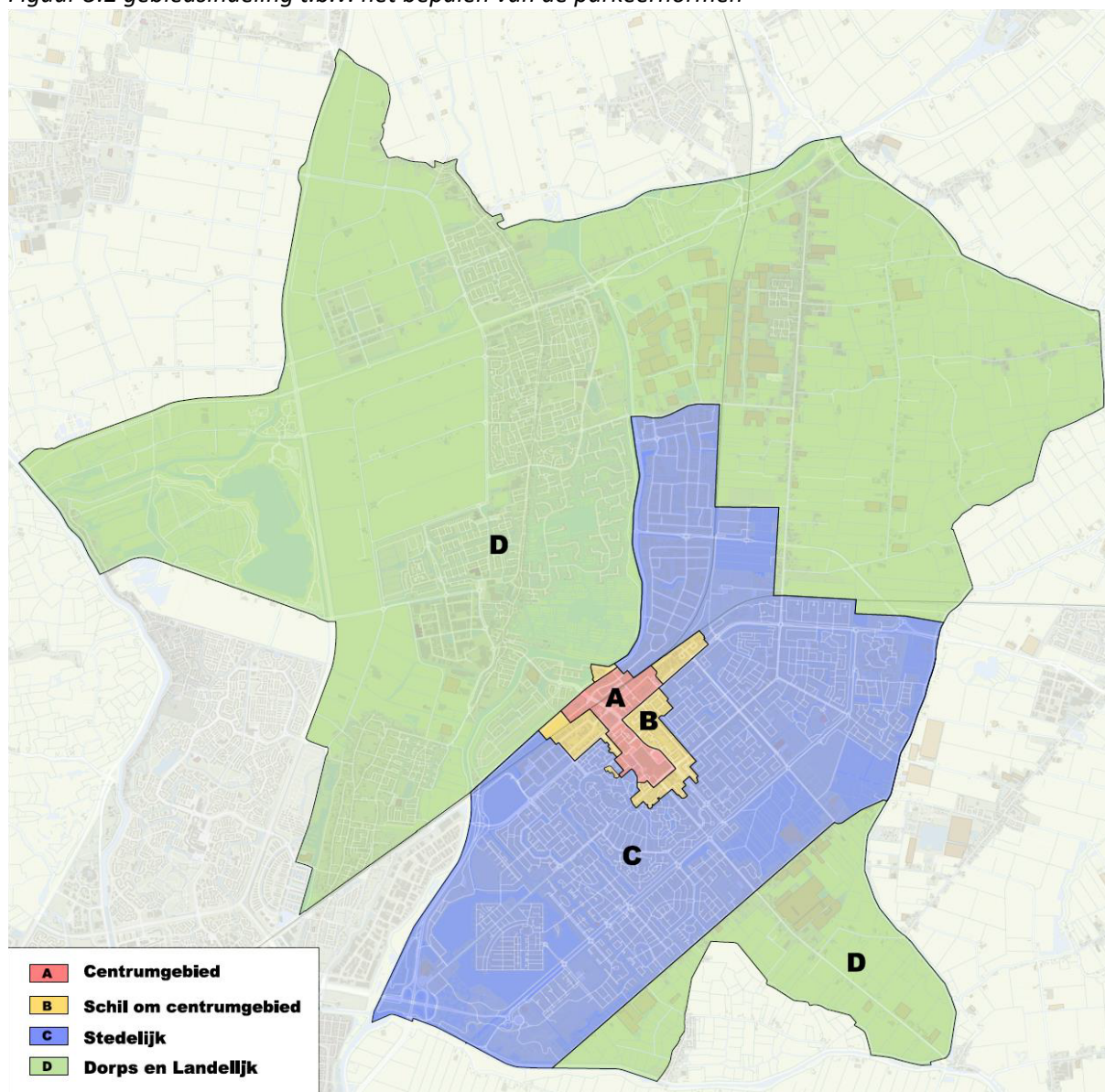
- A. Centrumgebied (Stadshart en stationsgebied), met lagere parkeernormen door meer centrale ligging, groter vervoersaanbod en hoger voorzieningenniveau;
- B. Schil om centrumgebied, waar de parkeernormen rekening houden met parkeerregulering;
- C. Stedelijk, waar de parkeernormen aansluiten bij de verstedelijking en het autobezit in Heerhugowaard;
- D. Dorps en landelijk, waar de parkeernormen aansluiten bij de verstedelijking en het autobezit in de dorpen en de landelijke gebieden.

Voor nieuwe ontwikkelingen van diverse functies en type woningen is aan de hand van kentallen en aanwezigheidspercentages het aantal benodigde parkeerplaatsen bepaald. In de huidige Nota Parkeernormen heeft de gemeente Dijk en Waard de volgende opties om af te wijken van de gestelde parkeernorm

1. Als een woningbouwontwikkeling wordt gerealiseerd binnen 300 meter van een OV-knooppunt wordt de parkeernorm verminderd met 0,1.

2. Als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel *) aan alle inwoners commercieel aangeboden bijzondere deelfietsconcepten (zoals bakfietsen) en/of elektrische deelscooters ter beschikking worden gesteld, wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd.
3. Als bij een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied structureel *) aan alle inwoners commercieel aangeboden deelauto's ter beschikking worden gesteld op geormerkte deelauto-parkeerplaatsen, wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd.
4. Als een woningbouwontwikkeling in gereguleerd parkeergebied voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan wordt de parkeernorm met 0,1 verlaagd.

Figuur 5.2 gebiedsindeling t.b.v. het bepalen van de parkeernormen



Om uitwijkgedrag te voorkomen worden reductiefactoren 2, 3 en 4 alleen toegepast in gebieden met parkeerregulering.

Tabel 5.4: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect	Ruimtegebruik	Financiën
Parkeernormen bij woningen	Inwoners	Autobezit faciliteren	Ruimte voor parkeren	+ -
Parkeernormen bij andere functies	Bezoekers, werkenden	Autogebruik faciliteren	Ruimte voor parkeren	+ -
Verlaging van parkeernormen	Inwoners, bezoekers, werkenden	Autobezit- en gebruik verminderen	Minder ruimte voor parkeren t.b.v. ontwikkelingen	+
Afkopen parkeernormen	Inwoners, bezoekers, werkenden	Ontwikkeling alternatieve vervoerswijzen, autobezit en -gebruik verminderen	T.b.v. ontwikkelingen	++

5.6 Betaald parkeren

Fiscaal, ofwel betaald, parkeren is een maatregel om de parkeerdruk in een gebied te verlagen. Door betaald parkeren wordt het werkelijke gebruik van parkeerplaatsen belast: de parkeerder betaalt. 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 omzetsderving 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 zeer beperkt van invloed op de bezoekersaantallen⁶.

Hoewel betaald parkeren dus in zeer beperkte mate leidt tot lagere bezoekersaantallen, kan het wel de parkeerbehoefte doen afnemen. De effecten van betaald parkeren hangen af van het gekozen tarief. Te goedkoop parkeren leidt tot een hoge parkeerdruk, maar te duur parkeren kan leiden tot onderbenutting van parkeervoorzieningen en uitwijkgedrag naar locaties waar parkeren niet gewenst is. De mate waarin automobilisten gevoelig zijn voor parkeertarieven wordt uitgedrukt in de prijselasticiteit. Gemiddeld is deze -0,3⁷, wat inhoudt dat de parkeerbehoefte bij een prijsstijging van 10% met 3% vermindert. In dit kental zit echter veel variatie, bijvoorbeeld:

- ▶ De prijselasticiteit is verschillend onder verschillende doelgroepen. Automobilisten met een zakelijk motief zijn veel minder gevoelig voor parkeertarieven dan recreatief publiek.
- ▶ Op verschillende locaties, dagen en tijdstippen zijn verschillende doelgroepen dominant. De prijselasticiteit kan dan ook verschillen afhankelijk van de locatie en het tijdstip.
- ▶ Parkeerders die langere tijd willen parkeren zijn gevoeliger voor prijswijzigingen dan kortparkeerders.

⁶ Mingardo, G. 2016. Is parking supply related to turnover of shopping areas"? The case of the Netherlands.

⁷ CROW 2017. Parkeren en gedrag: Een totaaloverzicht van alle relevante kennis op het gebied van parkeren en gedrag.

- ▶ De prijselasticiteit is ook afhankelijk van de uitgangssituatie. Het invoeren van betaald parkeren heeft een groter effect dan een stijging van een bestaand tarief met hetzelfde bedrag (van € 0,- naar € 1,- heeft een groter effect dan van € 1,- naar € 2,-).

Naast verlaging van de parkeerdruk genereert betaald parkeren ook inkomsten (parkeerbelastingen en naheffingen). Deze inkomsten kunnen worden aangewend voor diverse kwaliteitsverbeteringen, zoals betere handhaving, financiering van extra capaciteit of investeringen in alternatieve vervoerswijzen. Betaald parkeren is geen eenduidig instrument. Er zijn verschillende opties om betaald parkeren in te voeren:

- ▶ betaald parkeren met uniform tarief;
- ▶ betaald parkeren met het eerste uur gratis, om kort parkeren te stimuleren;
- ▶ betaald parkeren met gedifferentieerde tarieven per locatie (duurder op een centrumlocatie);
- ▶ betaald parkeren met gedifferentieerde tarieven per tijdstip/datum, bijvoorbeeld met hogere tarieven in de weekenden of in het hoogseizoen;
- ▶ betaald parkeren met een gedifferentieerd regime voor doelgroepen, bijvoorbeeld goedkoper parkeren voor treinreizigers op een P+R-locatie;

Naast variatie in de invulling van betaald parkeren, kan het betaald parkeren ook op verschillende manieren worden ingericht. Betalingen kunnen (vooraf en achteraf worden voldaan bij een parkeerautomaat, maar mobiel parkeren via een app. In sommige gemeentes is het aandeel mobiel parkeren inmiddels opgelopen tot 70% van de parkeertransacties⁸.

Tabel 5.5: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Uniforme tarieven	Bezoekers	Lagere parkeerbehoefte
Betaald parkeren met het eerste uur gratis	Kortparkeerders	Doorstroom bevorderen
Gedifferentieerde tarieven per locatie	Bezoekers van specifieke functies	Lagere parkeerdruk op drukke locaties
Gedifferentieerde tarieven per tijdstip/datum	Bezoekers op piekmomenten	Lagere parkeerdruk op piekmomenten
Betaald parkeren met een gedifferentieerd regime voor doelgroepen	Specifieke doelgroepen	Doelgroep op de gewenste plek laten parkeren

In Dijk en Waard geldt momenteel betaald parkeren op de terreinen rond winkelcentrum Middenwaard. Naast deze bestaande zones zijn er nog andere gebieden in de gemeente met een hoge parkeerdruk waar betaald parkeren mogelijk een optie is. Dit zijn:

- ▶ het stationsgebied;
- ▶ winkelcentrum Middenwaard;
- ▶ winkelcentrum Centrumwaard.

⁸ Gemeente Leiden 2019. Parkeren in Cijfers jan-dec 2019.

De bandbreedte van tarieven die in de gemeente Dijk en Waard gehanteerd kunnen worden varieert van € 1,50 per uur tot € 3,- per uur. Deze tarieven zijn realistisch gezien het voorzieningenniveau in de gemeente komen overeen met parkeertarieven in gemeenten van soortgelijke omvang.

Op de betaalde parkeerlocaties is er momenteel sprake van scheefparkeren omdat bezoekers er langer parkeren dan beoogd is. Het maximale dagtarief van € 2,- werkt dit in de hand. Bij Wereldhave is er de wens om scheefparkeren tegen te gaan door tariefverhogingen door te voeren. Winkeliers zijn bezorgd dat tariefverhoging zal leiden tot lagere bezoekersaantallen. Aangezien er geen concurrerend alternatief voor winkelcentrum Middenwaard in de directe omgeving is, zal een mogelijke dip zeer beperkt en kortdurend van aard zijn.

Tabel 5.6 Parkeertarieven in andere gemeenten, 2023⁹

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 (do tot 21:00)	1 ^e uur : € 2,28 daarna € 2,80/u	Onbeperkt
		Zondag 12:00-18:00	1 ^e uur : € 2,28 daarna € 2,80/u	Onbeperkt
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 (do tot 21:00)	€ 1,90/uur	Max. 0,5-3 uur
		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	
Zaandam	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	

⁹ Centrum Parkeren 2023. <http://www.centrumparkeren.nl/>

5.7 Vergunninghoudersparkeren

Parkeervergunningen zijn een instrument waarmee (lokale) doelgroepen kunnen worden gefaciliteerd in hun parkeerbehoefte en te beschermen van parkeeroverlast door derden. Een vergunningenregime kan worden ingesteld in woonwijken en in gebieden rond gebieden waar betaald parkeren geldt, om te voorkomen dat parkeerders naar deze uitwijken vanwege het betaalde parkeerregime bij hun bestemming. Het instrument parkeervergunningen kan op verschillende manieren worden ingezet om doelgroepgericht de parkeerdruk te verlagen:

- ▶ een nieuw vergunninghoudersgebied instellen of een bestaand gebied uitbreiden;
- ▶ verschillende typen vergunningen uitgeven voor verschillende doelgroepen: inwoners, ondernemers, zorgverleners;
- ▶ een plafond instellen op het aantal uit te geven parkeervergunningen, waardoor de vraag kan worden begrensd;
- ▶ differentiatie in vergunningtarieven, bijvoorbeeld tussen verschillende type vergunningen of hogere tarieven voor 2^e en daaropvolgende vergunningen;
- ▶ inwoners en bedrijven met parkeergelegenheid op eigen terrein (POET) niet in aanmerking laten komen voor een parkeervergunning, om het gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein te optimaliseren;
- ▶ parkeercapaciteit toewijzen voor vergunninghouders in combinatie met betaald parkeren (waardoor een vergunning feitelijk een ontheffing is van de parkeerbelasting per uur).

Tabel 5.7: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Vergunninghoudersgebied	Lokale doelgroep, m.n. inwoners	Doelgroep beschermen tegen parkeeroverlast van derden
Typen vergunningen	Specifieke doelgroepen (inwoners, ondernemers, zorgverleners)	Doelgroep beschermen tegen parkeeroverlast van derden
Uitgifteplafond	Alle doelgroepen	Vergunningvraag begrenzen, autobezit verminderen
Gedifferentieerde tarieven	Specifieke doelgroepen	Specifieke doelgroep prioriteren
Uitsluiting POET	Inwoners en ondernemers met POET	Betere benutting privé capaciteit
Combinatie met betaald parkeren	Gebruik door inwoners ('s nachts) en bezoekers (overdag) combineren	Dubbelgebruik van de capaciteit vergroten.

In Dijk en Waard is momenteel een parkeervergunningregime van kracht in de woonwijken in en rond het Stadshart (paragraaf 2.4). De parkeervergunningen zijn momenteel gratis. Wanneer wordt gekozen voor het hanteren van tarieven voor parkeervergunningen, lijkt een tarief tussen € 50,- en € 100,- gepast voor een gemeente met de omvang van Dijk en Waard.

Tabel 5.8 Tarieven inwonersvergunningen in centrumgebieden per jaar, 2023¹⁰

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

5.8 Blauwe zone

In gebieden waar kort parkeren wenselijk is voor een snellere doorstroming, zoals in winkelgebieden, zijn blauwe zones (formeel: parkeerschijfzone) een bekende verschijning. In deze gebieden kan een parkeerder kortdurend (vaak 2 of 3 uur) gratis parkeren. Met een parkeerschijf geeft een parkeerder zelf zijn aankomsttijd aan. Er is weinig variatie mogelijk in een blauwe zone.

Een belangrijk bezwaar tegen een blauwe zone is de moeilijke handhaafbaarheid. De maximale parkeerduur is eenvoudig te omzeilen door tussentijds te draaien aan de parkeerschijf. Steeds meer gemeenten kiezen er dan ook voor om blauwe zones te vervangen door een variant van betaald parkeren waarbij het eerste uur gratis is¹¹.

In Dijk en Waard zijn op verschillende plekken blauwe zones van toepassing (in het stationsgebied, bij het medisch cluster en bij Poort Halfweg / Centrumwaard. Voor de blauwe zones in het stationsgebied en Centrumwaard is het een optie om deze te vervangen door betaald parkeren

Tabel 5.9: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Gebied blauwe zone	Kortparkeerders	Betere doorstroming
Maximale duur blauwe zone	Kortparkeerders	Betere doorstroming
Vervangen door betaald parkeren	Kortparkeerders	Betere doorstroming, eenvoudiger handhaving

¹⁰ Vereniging Eigen Huis 2023. Onderzoek Parkeervergunning 2023.

¹¹ Vexpan 2023. Van blauwe zone naar reductiezone. <https://vexpan.nl/nieuws/van-blauwe-zone-naar-reductiezone/>

5.9 Ontwikkeling 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. Eventuele extra capaciteit kan als cluster worden gerealiseerd. Een parkeercluster kan op verschillende manieren worden ingericht:

- ▶ parkeercluster op maaiveld;
- ▶ parkeercluster op parkeerdek;
- ▶ parkeercluster in verdiepte garage;
- ▶ parkeercluster met abonnementen voor inwoners en ondernemers;
- ▶ parkeercluster op afstand met deelmobiliteit voor de last-mile;
- ▶ parkeercluster met P+R-functie;
- ▶ parkeercluster met laadinfrastructuur;
- ▶ parkeercluster inrichten voor stadslogistiek.

Tabel 5.10: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Parkeercluster op maaiveld	Inwoners, ondernemers, bezoekers	Parkeerdruk uit wijken verplaatsen naar centrale locatie
Parkeercluster op parkeerdek	Inwoners, ondernemers, bezoekers	Parkeerdruk uit wijken verplaatsen naar centrale locatie, ruimte besparen
Parkeercluster in verdiepte garage	Inwoners, ondernemers, bezoekers	Parkeerdruk uit wijken verplaatsen naar centrale locatie, ruimte besparen
Parkeercluster met abonnementen	Inwoners, Ondernemers	Parkeerdruk uit wijken verplaatsen naar (bestaande) centrale locatie
Parkeercluster met deelmobiliteit	Bezoekers	Bezoekers op afstand laten parkeren
Parkeercluster met P+R-functie	Treinreizigers	Reizen per trein stimuleren door parkeren bij stations voor treinreizigers te faciliteren
Parkeercluster met laadinfrastructuur	Elektrische auto's	Minder parkeerplaatsen onttrekken aan het aanbod door laadpalen
Parkeercluster voor stadslogistiek	Stadslogistiek	Minder vrachtverkeer in de binnenstad

In Dijk en Waard ligt het voor de hand om de bestaande garages en terreinen in te zetten als parkeercluster waar 's nachts inwoners kunnen parkeren met een abonnement. Deze garages zijn ook potentieel geschikt voor het stallen van bedrijfsbussen. In de woonwijken van Heerhugowaard en in de dorpen moeten potentiële locaties nog worden onderzocht. De abonnementskosten moeten dan in lijn liggen met de kosten van (2^e) vergunningen.

5.10 Parkeercapaciteit maximaal benutten

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 onbenut¹². De restcapaciteit op deze locaties kan worden ingezet op drukbezette plaatsen de parkeerdruk te verlagen. Mogelijke maatregelen zijn:

- ▶ privé capaciteit van bedrijven beter benutten door met bedrijven in gesprek te gaan om hun terreinen beschikbaar te stellen voor andere doelgroepen op momenten dat de parkeerplaatsen onderbezet zijn. Hiervoor kan een werkgeversaanpak worden opgezet;
- ▶ privé capaciteit van inwoners beter benutten door een vergunningenregime in te voeren in de buurt en inwoners ruimere mogelijkheden te geven om een parkeerplaats op eigen terrein te realiseren als die er nog niet is (mits dit niet ten koste gaat van de openbare parkeercapaciteit en er rekening gehouden wordt met vergroening en hittestress);
- ▶ door marketingcampagnes gericht op gemak, comfort, veiligheid en betrouwbaarheid locaties met restcapaciteit beter onder de aandacht brengen.

Tabel 5.11: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Privé capaciteit benutten	Diverse	Benutten van bestaande capaciteit op eigen terrein
Marketingcampagne	Inwoners, ondernemers	Doelgroepen overtuigen om gebruik te maken van locaties met restcapaciteit

In Heerhugowaard is er potentie om de parkeergarages en terreinen beter te benutten. In de nachten is hier veel restcapaciteit waar inwoners gebruikt van zouden kunnen maken. In Broek op Langedijk zou mogelijk het parkeerdek van winkelcentrum Broekerveiling gebruikt kunnen worden.

5.11 Parkeerverwijzing verbeteren (on-street en in-car)

Parkeerverwijssystemen informeren automobilisten over de locatie en beschikbaarheid van Parkeervoorzieningen om zo het zoekverkeer te verminderen en de parkeerdruk beter te verdelen over verschillende locaties.

Mogelijke maatregelen ter verbetering van de parkeerverwijzing

- ▶ verbeteren 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;
- ▶ invoeren 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).

¹² CROW 2017. Parkeren en gedrag: Een totaaloverzicht van alle relevante kennis op het gebied van parkeren en gedrag.

Tabel 5.12: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Verbeteren PRIS	Bezoekers	Bezoekers worden ter plaatse naar de juiste locatie geleid
Open parkeerdata	Bezoekers	Bezoekers worden via navigatiesystemen naar de juiste locatie geleid

In Dijk en Waard zijn de parkeerverwijzingen op diverse locaties niet optimaal. De borden staan niet overal op de juiste plaats en bevatten teveel informatie, waardoor het overzicht niet goed is. Beschikbare parkeerplaatsen worden nog niet in navigatiesystemen en andere diensten getoond.

5.12 Stimuleren andere vervoerswijzen (fiets en OV)

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. Mogelijke maatregelen die het gebruik van andere vervoerswijzen stimuleren:

- ▶ aanleggen en verbeteren van fietsinfrastructuur en veilige stallingen
- ▶ verknopen van fietspaden met het OV-netwerk
- ▶ beperken van autoverkeer in de centrumgebieden
- ▶ Invoering van betaald parkeren

Mogelijke inkomsten die voortvloeien uit parkeerbeleid (betaald parkeren, vergunningentarieven, afkoop van de parkeereis) kunnen worden ingezet om de andere vervoerswijzen te verbeteren.

Tabel 5.13: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Aanleg fietsinfrastructuur en veilige stallingen	Inwoners	Meer gebruik van fiets voor bezoek aan centrum
Verknopen van fiets en OV	Inwoners	Meer gebruik van openbaar vervoer door verbeterde bereikbaarheid station
Toegang voor autoverkeer beperken	Bezoekers	Veiliger en aantrekkelijkere omgeving
Betaald parkeren	Bezoekers	Autogebruik ontmoedigen

Bij inwoners en ondernemers is er behoefte aan betere fiets- en wandelvoorzieningen in de centrumgebieden, zoals (beveiligde) fietsparkeerplaatsen. De OV-verbinding van de woonwijken in Heerhugowaard en de dorpen met het Stadshart en station varieert sterk. Op een aantal lijnen is de verbinding erg goed, maar in de meeste wijken is het voortransport met de bus niet concurrerend met de auto.

Openbaar vervoer verbeteren is voor gemeenten een moeilijke opgave. De capaciteit van het spoor en de dienstregeling van de treinen worden door het Rijk uitgevoerd. De gemeente Dijk en Waard is actief betrokken bij de doorontwikkeling van de Zaancorridor (de spoorverbinding met Amsterdam en verder). Het regionale OV wordt aanbesteed door de provincie Noord-Holland. De gemeente Dijk en Waard wordt geconsulteerd tijdens de aanbesteding van het streekvervoer die elke 12 jaar wordt uitgevoerd en tijdens periodieke overleggen aan de zogenaamde ontwikkeltafel, waarin het openbaar vervoerbedrijf met de provincie en gemeenten kijkt naar wijzigingen in de dienstregeling van het nieuwe jaar. De gemeente kan invloed hebben op de dienstregeling door met de provincie deals te maken over gemeentelijke doorstromingsmaatregelen (prioriteit voor bussen bij stoplichten, vrije businfrastructuur) in combinatie met het in stand houden en uitbreiden van de dienstregeling in de gemeente.

5.13 Deelmobiliteit stimuleren

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. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid publiceerde in 2021 een perspectief voor gemeenten. Figuur 5.13 toont een samenvatting hiervan.

Figuur 5.3: beleid voor deelmobiliteit in relatie tot parkeerbeleid

Beleid t.a.v. deelmobiliteit, met name:

- Fiscaal aantrekkelijk maken
- Standaardiseren en versimpelen beleid
- Multimodale concessies
- Infrastructuur voor deelmobiliteit

Actieve inzet

2 Scenario 2: Actief beleid op deelmobiliteit, niet op reductie auto Verwachte impact gebruik deelmobiliteit: • Groei deelauto en (in mindere mate) groei deelfiets Aandachtspunt: • Overconsumptie deelmodaliteiten • Mogelijk vooral groei in stedelijk gebied • Risico stimuleren mono-modaal deelautogebruik i.p.v. OV • Waarschijnlijk naast B2C ook inzet op P2P en zakelijk delen nodig	4 Scenario 4: Actief beleid op deelmobiliteit en op reductie auto Verwachte impact gebruik deelmobiliteit: • Meest gewenste scenario voor groei deelmobiliteit Aandachtspunt: • Voldoende aanbod via deelaanbieders ook hier aandachtspunt • Voor groei deelfiets mogelijk aanvullende maatregelen gewenst • Werk aan doordacht pakket, in plaats van set aan losse maatregelen • Belangrijk aandacht te hebben voor prioritering modaliteiten
1 Scenario 1: Basisscenario zonder aanvullende maatregelen Verwachte impact gebruik deelmobiliteit: • Matige groei deelauto en beperkte (of geen) groei deelfiets Aandachtspunt: • Autobezit en gebruik groeit door • E-bike gebruik groeit, maar mogelijk deels ten koste van gewone fiets	3 Scenario 3: Actief beleid op reductie auto, niet op deelmobiliteit Verwachte impact gebruik deelmobiliteit: • Enige groei deelauto, maar beperkte groei deelfiets Aandachtspunt: • Goede alternatieven voor privé auto nodig, anders geen gewenst scenario • Baten waarschijnlijk vooral in steden, minder acceptatie landelijk gebied • Creëer in steden level playing field rond parkeerkosten in binnensteden en winkelcentra

Beleid t.a.v. reduceren autobezit/-gebruik, met name:

- Autoluwe steden
- Autoluwe wijken
- Verhogen parkeertarieven

Geen actieve inzet

Mogelijke maatregelen om aanbod en gebruik van deelmobiliteit te stimuleren zijn:

- ▶ parkeernorm verlagen / parkeereis afkopen;
- ▶ buurthubs met deelmobiliteit;
- ▶ goede plekken en vergunningen voor deelauto's;
- ▶ verbeteren alternatieven voor de auto;
- ▶ stadsrandhubs met deelmobiliteit;
- ▶ peer-to-peer deelmobiliteit stimuleren.

Flankerende maatregelen om het bezit en gebruik van de eigen auto te ontmoedigen, waaronder parkeerregulering, zijn nodig om de slagingskansen voor deelmobiliteit te optimaliseren.

Tabel 5.14: instrumenten

Instrumenten	Doelgroep	Beoogd effect
Parkeernorm verlagen / parkeereis afkopen	Ontwikkelaars	Aanbod deelmobiliteit Vergroten
Buurthubs met deelmobiliteit	Aanbieders deelauto's	Aanbod deelmobiliteit Vergroten
Goede plekken en vergunningen voor deelauto's	Aanbieders deelauto's	Aanbod deelmobiliteit Vergroten

Verbeteren alternatieven voor de auto	Inwoners	Gebruik fiets en OV vergroten i.c.m. deelautogebruik
Stadsrandhubs met deelmobiliteit	Bezoekers/forenzen	Gebruik deelmobiliteit voor in de stad vergroten
Peer-to-peer deelmobiliteit stimuleren	Inwoners	Verminderen autobezit inwoners

Momenteel is er in de gemeente Dijk en Waard één deelauto (van Greenwheels, bij het station).

5.14 Laadpaalstrategie

Door de groei van het aantal elektrische auto's neemt de behoefte aan oplaadpunten toe. Parallel aan de ontwikkeling van nieuw parkeerbeleid moet een laadpaalstrategie worden uitgewerkt om proactief beleid te maken voor deze veranderende behoefte. De gemeente heeft eind 2022 285 plaatsen aangewezen waar in de jaren tot 2027 laadpalen geplaatst kunnen worden, waarbij is gekeken naar prognoses ten aanzien van aantallen elektrische auto's in de buurt, aanwezige stroomkabels, groen en huidige parkeerdruk¹³.

In het nieuwe parkeerbeleid moet worden gekeken naar mogelijke gevolgen voor het huidige Laadplan. Mogelijk moeten aangewezen locaties worden heroverwogen naar aanleiding van de veranderende parkeersituatie op de locatie. Daarnaast liggen er potentiële koppelkansen tussen het integraal parkeerbeleid en een nieuwe laadpaalstrategie, zoals het inzetten van de parkeerclusters voor het faciliteren van laadpalen.

5.15 Handhaving

Momenteel is parkeerhandhaving in de gemeente Dijk en Waard onderdeel van de integrale handhaving van de gemeente. De gemeente beschikt op dit moment over 11 boa's. Naar verwachting neemt dit aantal in 2023 nog toe tot 15. Tabel 5.15 geeft een inschatting van het aantal besteedde uren per week aan parkeerhandhaving.

Tabel 5.15 Ureninzet parkeerhandhaving

Parkeerhandhaving	Ureninzet per week
Vergunninghoudersgebieden	24
Blauwe zone	8
Parkeerexcessen scholen	15
Kampeervoertuigen/aanhangwagens	10
Parkeeroverlast/grote voertuigen/ voertuigwrakken	16
Administratieve (af)handelingen, bezwaren, buurtonderzoeken, publicaties, wegslepen	5
Coördinatie	6

¹³ Gemeente Dijk en Waard 2023. Oplaadpunten elektrische auto's. <https://www.dijkenwaard.nl/parkeren-en-verkeer/oplaadpunten-elektrische-autos>

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 c.q. wenselijk om de intensievere handhaving efficiënter uit te voeren. Bij kentekenhandhaving moet rekening gehouden worden met de Gehandicaptenparkeerkaart, een analoog product waarmee mindervaliden gebruik kunnen maken van een gehandicaptenparkeerplaats.

Tabel 5.16: instrumenten

Instrumenten	Beoogd effect	Organisatie	Financiën
Inzet BOA's	Betere naleving regels, betere betalingsbereidheid	Hogere inzet	Hogere kosten
Kentekenhandhaving	Efficiëntere handhaving	Scanapparatuur nodig (scanauto)	Investeringskosten nieuwe apparatuur

5.16 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 een maatregel niet het gewenste effect heeft, kan op basis hiervan worden bijgestuurd.

- ▶ Parkeerdrukmetingen, om een kwantitatief beeld te krijgen van de parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen voor en na invoering van een parkeermaatregel. Deze metingen moeten niet alleen in gereguleerd gebied worden uitgevoerd, maar ook in ongereguleerde (woon)gebieden om een mogelijk waterbedeffect in kaart te brengen. Er liggen koppelkansen om deze drukmetingen te koppelen aan handhaving door de inzet van een scanauto;
- ▶ Een meldpunt waar inwoners en ondernemers parkeerproblematiek op specifieke locaties kunnen melden. Het meldpunt kan breder worden ingezet dan alleen voor parkeren, bijvoorbeeld voor meldingen over de openbare ruimte en (verkeers)veiligheid;
- ▶ Het opstellen van een risicoparaagraaf, waarin onzekerheden en risico's van het beleid zijn opgenomen. Deze paraagraaf moet ook beheersmaatregelen bevatten om deze risico's te mitigeren. Hierdoor kan snel worden gehandeld wanneer de risico's uitkomen.

5.17 Digitalisering

Om de bouwstenen effectief en efficiënt te kunnen uitvoeren is verder digitalisering van de parkeerketen wenselijk. 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.

Tabel 5.17: instrumenten

Bouwsteen	Digitalisering	Beoogd effect	Organisatie
Betaald parkeren	Belparkeren via een app	Groter gebruiksgemak, grotere betalingsbereidheid	Koppeling met Nationaal Parkeerregister
	Innen van parkeerbelasting en facturatie	Verhoogde efficiëntie	Parkeerbeheersysteem
	Verzenden en innen van naheffingen	Grotere betalingsbereidheid	Parkeerbeheersysteem
	Periodieke transactiedata	Betere monitoring	Parkeerbeheersysteem
Vergunningen	Online loket voor vergunningaanvragen	Groter gebruiksgemak, verhoogde efficiëntie	Digitaal loket
	Data uitgegeven vergunningen	Beter overzicht	Parkeerbeheersysteem
Parkeerverwijzingen	Open parkeerdata in navigatiesystemen	Zoekverkeer verminderen, betere benutting vrije parkeerplaatsen	Koppeling met Nationaal Parkeerregister
	Parkeer Route Informatie Systemen langs de weg	Zoekverkeer verminderen, betere benutting vrije parkeerplaatsen	Koppeling met Nationaal Parkeerregister
Parkeerclusters	Betere verwijzingen naar clusters en informatie over aanbod (deelmobiliteit, laadpalen)	Meer mensen verleiden tot parkeren op afstand (in cluster)	Koppeling met Nationaal Parkeerregister; Parkeerbeheersysteem
Handhaving	Handhaving door kentekenscans	Verhoogde efficiëntie, groter bereik handhaving	Scanauto, Parkeerbeheersysteem
Monitoring en bijsturing	Frequentere parkeerdrukmetingen (door scanauto)	Beter zicht op effecten van maatregelen	Scanauto
	Meldsysteem voor parkeerproblemen	Meer gedetailleerde informatie over (locaties van) parkeerproblemen	Digitaal loket

6. Scenario's voor 2030

6.1 Inleiding en conclusies

Ten behoeve van deze peilnota zijn drie onderzoekscenario's opgesteld voor het doeljaar 2030. Deze scenario's bevatten alle drie dezelfde uitgangspunten voor 2030 (referentiescenario) qua sociaaleconomische- en gebiedsontwikkelingen. Zij variëren op het gebied van extra parkeerbeleid. De scenario's zijn de hoeken van het speelveld voor het op te stellen integrale parkeerbeleid en bedoeld om inzichten te geven waarmee de raad richtinggevende uitspraken kan doen over de voorkeursvariant.

De scenario's hebben de volgende effecten op de parkeerdruk:

- ▶ Het aantal gebieden waar de parkeerbehoefte 's nachts groter is dan de openbare capaciteit neemt toe in de scenario's ten opzichte van de referentie 2030. Het betreft twee soorten gebieden:
 - gebieden waar vergunning parkeren wordt ingevoerd, waardoor inwoners makkelijker meer auto's kunnen parkeren in de buurt, waardoor het autobezit hier stijgt;
 - gebieden met gebiedsontwikkelingen, waarin in scenario 2 en 3 20% tot 40% minder extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op basis van de parkeernormennota mag worden verwacht.
- ▶ Het aantal gebieden waar de parkeerbehoefte overdag en in het weekend groter is dan de parkeercapaciteit toont een verschuiving.
- ▶ Gebieden met woonfuncties waar vergunningparkeren wordt ingevoerd hebben een lagere parkeerdruk in de scenario's dan in de referentie.
- ▶ Gebieden zoals winkelcentra en scholen hebben een hogere parkeerdruk dan in de referentie vanwege een verschuiving van parkeervraag uit de woonwijken naar deze gebieden toe.

6.2 Opbouw scenario's

Tabel 6.1 toont een overzicht van de invulling van de scenario's. Hierbij geldt dat:

- ▶ in alle scenario's neemt het aantal parkeerplaatsen in het gebied toe t.o.v. 2023.
- ▶ in alle scenario's werken we aan een beter vergunningstelsel.
- ▶ de scenario's verschillen van elkaar op een aantal belangrijke punten:
 - hoeveelheid (toename) van parkeerplaatsen;
 - wens van inwoners versus gastvrijheid voor winkelpubliek en werknemers;
 - kwaliteitsverbetering (fietsparkeren, handhaving, parkeerverwijzingen, verharding);
 - kosten en opbrengsten van parkeren;
 - P+R functie stationsgebied voor treinreizigers is opgenomen in de businesscase;
- ▶ laadpaalstrategie wordt nader uitgewerkt. Het idee is om extra laadpalen vooral te faciliteren op geclusterde parkeerterreinen (minder onttrekken van parkeerplaatsen in wijken met hoge parkeerdruk).

Tabel 6.1: overzicht van de onderzochte scenario's

Bouwsteen	Concept-scenario 1	Concept-scenario 2	Concept-scenario 3
Parkeercapaciteit	Gelijk aan referentie	20% minder parkeren bijbouwen	40% minder parkeren bijbouwen
Vergunningen	Rond winkelcentra, scholen en station. Gratis, geen plafond	Rond winkelcentra, scholen en station. Eerste gratis,-, daarna €100. Plafond o.b.v. capaciteit	Rond winkelcentra, scholen en station. Eerste €55, daarna €200. Plafond o.b.v. capaciteit
Betaald parkeren	In Middenwaard en stationsgebied Huidige tarieven handhaven	Stationsgebied en alle winkelcentra € 2,00 per uur, 1 ^e uur gratis	Stationsgebied en winkelcentra, € 3,00 per uur, 1 ^e uur gratis
Blauwe zones	Vervangen door betaald parkeren	Vervangen door betaald parkeren	Vervangen door betaald parkeren
Parkeerplaatsen clusteren	Cluster parkeren stationsgebied voor inwoners, werknemers en P+R gebruikers	Cluster parkeren stationsgebied voor inwoners, werknemers en P+R gebruikers	Cluster parkeren stationsgebied voor inwoners, werknemers en P+R gebruikers
Dubbelgebruik bevorderen	Gebruik parkeerterreinen en garages voor werknemers (abonnementen)	Gebruik parkeerterreinen en garages voor inwoners en werknemers (abonnementen)	Gebruik parkeerterreinen en garages voor inwoners en werknemers (abonnementen)
Parkeerverwijzing verbeteren	Bestaande dynamische verwijzingen op straat optimaliseren	Optimaliseren plus digitale ontsluiting parkeerinformatie (pre-trip en in de auto)	Optimaliseren plus digitale ontsluiting parkeerinformatie (pre-trip en in de auto)
Alternatieven verbeteren	Noodzakelijke verbeteringen veiligheid fietsers en voetgangers.	Verbeteringen fiets- en wandelvoorzieningen.	Verbeteringen fiets- en wandelvoorzieningen, deelmobiliteit.
Handhaving	Huidige fte x 2	Huidige fte x 2, digitalisering, monitoring	Huidige fte x 3, digitalisering, monitoring
Businesscase	- / +	+	++

6.3 Impact op prestatie indicatoren

Prestatie-indicatoren zijn variabelen die inzicht geven in de prestaties van een organisatie, beleid of maatregel. Voor het integraal parkeerbeleid betreft dit o.a. de parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen, de parkeercapaciteiten en de businesscase. Aan de hand van deze prestatie-indicatoren kan de effectiviteit van de scenario's worden getoetst. Tabel 6.2 toont de impact van de scenario's voor het integraal parkeerbeleid op een aantal prestatie-indicatoren. Hieronder volgt puntsgewijs de verklaring voor opvallende cijfers.

1. De behoefte van inwoners neemt sterk toe: dit komt door (A) toename van huishoudens in 2030 ten opzichte van 2022 en (B) groter uitgiftegebied voor inwonersvergunningen waardoor inwoners gemakkelijker een auto kunnen hebben. De toename van de behoefte van inwoners wordt in scenario 2 en 3 gedempt door vergunningplafonds en de aanleg van minder extra parkeerplaatsen;

2. De behoefte van winkelpubliek neemt af: in scenario 2 en 3 neemt de dagelijkse parkeerbehoefte van winkelpubliek af vanwege de hogere parkeerkosten. Het overgrote deel van deze lagere behoefte komt door de verschuiving van auto naar lopen en fietsen.
3. De behoefte van werknemers neemt toe vanwege een groei van arbeidsplaatsen. De scenario's hebben hier nauwelijks invloed op omdat werknemers worden gefaciliteerd met abonnementen op parkeerterreinen en -garages.
4. De balans tussen uitgaven en inkomsten van parkeren is in 2022 negatief. Dit tekort neemt toe in de autonome situatie 2030 vanwege stijgende (personeels)kosten. In scenario 1 neemt het tekort flink toe ten opzichte van de referentie vanwege de uitgifte van veel meer vergunningen zonder extra inkomsten. Scenario 2 is kostenneutraal door uitbreiding betaald parkeren en betaalde vergunningen. In scenario 3 is er sprake van een positieve balans vanwege de inkomsten van betaald parkeren en 2^e inwonersvergunningen.
5. Indien de kapitaallasten van het clusterparkeren in het stationsgebied ten laste komen van de gemeente dan verslechtert de businesscase in alle scenario's.
6. Voor de implementatie van het integraal parkeerbeleid vanaf 1 januari 2025 moeten ten slotte voorbereidingskosten worden gemaakt. Deze voorbereidingskosten in combinatie met de jaarlijkse balans betekenen dat, inclusief kapitaallasten voor het clusterparkeren in het stationsgebied, in de huidige coalitieperiode tussen de €1,7 en €5,9 miljoen extra geld vrijgemaakt worden (afhankelijk van de nader te maken keuzes over uitgaven en inkomsten).

Tabel 6.2: overzicht impact scenario's op prestatie indicatoren in het doeljaar

Indicator		2022	2030 Ref	2030 S1	2030 S2	2030 S3
Behoefte	Inwoners	25.000	33.000	35.000	34.000	32.000
	Winkelpubliek	14.000	14.000	14.000	13.000	12.000
	Werknemers	12.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Capaciteit	Vergunningsplaatsen	1.000	1.000	13.000	15.000	24.000
	Betaald parkeren	1.700	1.700	3.000	6.000	6.500
	Vrij parkeren	37.000	41.000	28.000	22.000	12.000
	Blauwe zone	300	300	100	0	0
	Eigen terrein	33.000	44.500	44.500	42.500	40.500
Businesscase	Uitgegeven vergunningen en abonnementen	2.100	2.100	9.600	13.000	14.600
	Uitgaven 2030	€ 710.000	€ 960.000	€ 1.860.000	€ 2.690.000	€ 3.300.000
	Inkomsten 2030	€ 210.000	€ 250.000	€ 670.000	€ 2.490.000	€ 4.200.000
	Saldo 2030 (1)	€ -500.000	€ -700.000	€ -1.180.000	€ -200.000	€ 920.000
	Jaarlijkse kapitaallasten	€ 0	€ -860.000	€ -860.000	€ -870.000	€ -870.000
	Saldo 2030 (2)	€ -500.000	€ -1.560.000	€ -2.040.000	€ -1.070.000	€ 50.000

6.4 Impact op de parkeerdruk

Figuur 6.1 en 6.2 tonen de impact van de scenario's op de parkeerdruk (de behoefte / de capaciteit) in de gemodelleerde gebieden in Dijk en Waard. Hieruit kunnen de volgende conclusies getrokken worden (die op hoofdlijnen ook al aan de orde zijn geweest in tabel 6.2):

1. Het aantal gebieden waar de parkeerbehoefte 's nachts groter is dan de openbare capaciteit neemt toe in de scenario's ten opzichte van de referentie 2030. Het betreft twee soorten gebieden:
 - a. gebieden waar vergunning parkeren wordt ingevoerd, waardoor inwoners makkelijker meer auto's kunnen parkeren in de buurt, waardoor het autobezit hier stijgt;
 - b. gebieden met gebiedsontwikkelingen, waarin in scenario 2 en 3 20% tot 40% minder extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan op basis van de parkeernormennota mag worden verwacht.
2. 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. gebieden zoals winkelcentra en scholen hebben een hogere parkeerdruk dan in de referentie vanwege een verschuiving van parkeervraag uit de woonwijken naar deze gebieden toe.

Figuur 6.1: Gemodelleerde parkeerdruk op openbare parkeercapaciteit in 2030 per scenario, nacht



Figuur 6.2: Gemodelleerde parkeerdruk op openbare parkeercapaciteit in 2030 per scenario, zaterdagmiddag



6.5 Vergunningen en abonnementen

Een parkeerbehoefte die hoger is dan de parkeercapaciteit betekent dat inwoners, werknemers en winkelpubliek die geen parkeerplaats kunnen vinden hun gedrag veranderen (zie hoofdstuk 5). Om de parkeerbehoefte van inwoners en werknemers te faciliteren wordt daarom een nieuw abonnementenstelsel voorgesteld zodat de overvloedige parkeerbehoefte gefaciliteerd kan worden op parkeerclusters rondom het centrum, in het nieuwe stationscluster en op de terreinen bij Middenwaard en Broekerveiling. Hierbij wordt voorgesteld om de tarieven gelijk te stellen aan het tarief voor de tweede en daaropvolgende vergunningen voor inwoners. Het totaal aantal uit te geven vergunningen en abonnementen per scenario is opgenomen in tabel 6.3.

Tabel 6.3: totaal aantal uitgegeven vergunningen en abonnementen

Vergunningen en abonnementen	Aantal uitgegeven				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
1e Inwonersvergunning	770	770	6.526	8.943	10.182
2e Inwonersvergunning	260	260	907	1.098	1.096
Vergunningen bedrijven	1.000	1.000	1.500	2.000	2.000
Abonnementen inwoners	0	0	250	500	750
Abonnementen werknemers	100	110	400	500	600
Totaal	2.130	2.140	9.583	13.041	14.628

In bijlage 4 zijn de technische details van de doorrekeningen van de inkomsten en uitgaven opgenomen.

Bijlage 1 Groslijst locatie specifieke problemen

Fietsparkeervoorzieningen

Tijdens de participatiesessies werden specifieke problemen door de deelnemers aangekaart. Een deel hiervan had betrekking tot de fietsparkeervoorzieningen in de gemeente. Bijvoorbeeld:

- ▶ Winkelcentrum Middenwaard heeft te weinig fietsparkeerplaatsen.
- ▶ De fietsnietjes bij het gemeentehuis in Heerhugowaard zijn vaak onderbenut, terwijl de Stadspleingarage vol staat.
- ▶ De fietsenstalling bij het station is (ondanks de poortjes) niet veilig.
- ▶ Bij de scholen zijn onvoldoende fietsparkeerplaatsen, hierdoor is het nog aantrekkelijker om kinderen met de auto naar school te brengen.

Dergelijke klachten zijn in lijn met eerdere bevindingen uit een mobiliteitsenquête in het kader van het Omgevingsprogramma Mobiliteit (2020). Hieruit kwam naar voren:

- ▶ Er zijn te weinig fietsenstallingen of de aanwezige fietsenstallingen staan vaak vol.
 - Dit bleek met name in de gemeente Heerhugowaard.
- ▶ De kwaliteit van de fietsenstallingen is nipt voldoende (6 in Heerhugowaard, 5,6 in Langedijk)
- ▶ Een beter fietsnetwerk is voor 29% van de respondenten uit Heerhugowaard een reden om de auto minder vaak te pakken, een beter aanbod van fietsparkeervoorzieningen is dit voor 22% van de respondenten uit Heerhugowaard. In Langedijk is dit resp. 24% en 14%).

Openbaar vervoer

Ook kwamen er tijdens de participatiesessies zorgen over het openbaar vervoer aan de oppervlakte:

- ▶ Er zijn 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.
- ▶ Als het OV met regelmaat gaat en betrouwbaar is, is het een alternatief voor de auto, maar dat is niet zo. De OV-verbinding tussen dorpen en Heerhugowaard is slecht.
- ▶ Bussen kunnen in de dorpen niet overal komen.
- ▶ Er zijn ook zorgen over gemeentegrensoverschrijdende OV-verbindingen (trein en bus).

Dit is in lijn met de bevindingen uit de eerdere enquête, zoals:

- ▶ Niet alle delen van de gemeente zijn met OV bereikbaar.
- ▶ Bestaande verbindingen sluiten niet goed op elkaar aan.
- ▶ Een relatief laag aantal verplaatsingen in de gemeente is per OV (4% in Heerhugowaard, 2% in Langedijk).
- ▶ Door frequente OV-reizigers is de kwaliteit van het OV beoordeeld met respectievelijk een 6,1 (Heerhugowaard) en een 5,4 (Langedijk).

Locatiespecifieke parkeerproblemen

Inwoners en ondernemers hebben tijdens de participatiesessies en per mail een aantal concrete parkeerproblemen aangekaart. In een aantal gevallen hebben ze hier ook zelf een mogelijke oplossing voor aangedragen. Een overzicht van aangekaarte problemen en oplossingen staat in tabel 7.1

Tabel 7.1 Locatiespecifieke problemen

Plaats	Wijk	Straat	Probleem	Voorgestelde oplossing
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Dorpsstraat	Inwoners met parkeergelegenheid op eigen terrein parkeren op straat.	Beperken vergunninguitgifte aan inwoners met parkeerbelegenheid op eigen terrein
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.	Duidelijke parkeerverwijzingen naar parkeerterrein bij winkelcentrum voor bezoekers van restaurants.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Dorpsstraat	VVE Bollengebouw heeft een privé parkeerterrein (8 plekken) conform parkeernormen waar inwoners van het gebouw en bezoekers van de kaaswinkel mogen parkeren. Er wordt echter regelmatig gebruik gemaakt van het terrein door derden, zoals buurtinwoners en bezoekers van de restaurants. Afsluiten van het terrein is geen optie, want dan kunnen bezoekers van de kaaswinkel er niet parkeren. De gemeente kan niet handhaven, want het is eigen terrein. Bij aangepast parkeerbeleid in de omgeving (zoals vergunningen) wordt meer overlast verwacht.	
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Museumweg	Er wordt regelmatig met te hoge snelheden gereden.	Leg meer (groene) parkeervakken aan, waardoor de straat versmalt en parkeerbehoefte van de Dorpsstraat kan worden opgevangen.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Museumweg	Het is op schooldagen enorm druk door ouders die hun kinderen wegbrengen en ophalen.	Kiss+Ride op de Voorburggracht zodat mensen de Museumweg of Dorpsstraat niet in hoeven. Meer gebruik maken van het parkeerterrein bij het winkelcentrum door docenten en ouders. Meer oversteekplaatsen aanleggen.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Prinses Marijkestraat	Door het aanleggen van laadpalen zijn er minder parkeerplaatsen voor benzine- en dieselauto's	Onderzoeken of laadplekken beter dubbelgebruikt kunnen worden (dus ook door benzineauto's)
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	Onderzoeken of het eigen terrein van het appartementencomplex dubbelgebruikt kan worden.
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Scholen	Bij de scholen is er veel overlast van ouders die hun kinderen wegbrengen en ophalen	Betere handhaving, parkeerterrein bij winkelcentrum Broekerveiling inzetten
Broek op Langedijk	Broek op Langedijk kern	Voorburggracht	Er wordt regelmatig met te hoge snelheden gereden.	Leg meer (groene) parkeervakken aan, waardoor de straat versmalt en parkeerbehoefte van de Dorpsstraat kan worden opgevangen. Maximale snelheid verlagen.

Plaats	Wijk	Straat	Probleem	Voorgestelde oplossing
Broek op Langedijk	Oosterdel	Rietgans	Hoge parkeerdruk, er wordt in de groenstroken geparkeerd.	Leg (groene) parkeervakken aan in de groenstrook.
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Door opheffing van parkeerplaatsen in andere straten wijken inwoners uit deze straten uit.	Alleen parkeren voor bestemmingsverkeer
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Doordat inwoners vaker meerdere auto's bezitten neemt de druk toe	Ontmoedigingscampagne
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen	Parkeerverbod voor bedrijfsbussen
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Ahornlaan	Bezoekers van winkelcentrum Middenwaard wijken uit naar de straat om betaald parkeren te ontwijken	Alleen parkeren voor bestemmingsverkeer
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.	Parkeervakken aanleggen in de groenstrook.
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.	Parkeervakken aanleggen in de groenstrook.
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.	Vergunningen instellen met plafond (1 vergunning per huishouden)
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Hulstlaan	Mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein parkeren veelal op straat.	Geen vergunningen verlenen aan mensen die op eigen terrein kunnen parkeren
Heerhugowaard	Bomenbuurt	Hulstlaan	Er is sprake van hoge parkeerdruk door auto's van thuiswonende kinderen en bedrijfsbussen	Nieuwe parkeerterreinen aan de rand van de stad creëren voor tweede/derde auto's 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.	Parkeerverbod voor grote voertuigen
Heerhugowaard	Edelstenenwijk	Bergkristal	Veel overlast van caravans die langdurig geparkeerd staan	Betere handhaving
Heerhugowaard	Middenwaard	Dolomiet	Er wordt veel geparkeerd door personeel van de woonzorgstichting	Betere handhaving
Heerhugowaard	Middenwaard	Kwarts	Er wordt veel foutgeparkeerd in het voetgangersgebied	Betere handhaving
Heerhugowaard	Middenwaard	Kwarts	Vergunningaanvragen voor personeel worden geweigerd terwijl andere bedrijven er wel tientallen hebben	Eerlijker vergunningenbeleid
Heerhugowaard	Middenwaard	Lapis Lazuli	Er is te weinig parkeergelegenheid voor inwoners van Lapis Lazuli.	Breid capaciteit P1 uit door parkeerdek toe te voegen.
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	Recht op 1 parkeerplaats per adres direct voor de woning, overige auto's kunnen op het garageplein (Hyperionlaan/Junolaan/Tritonlaan) parkeren

Plaats	Wijk	Straat	Probleem	Voorgestelde oplossing
Heerhugowaard	Planetenwijk	Jupiterlaan	Doordat inwoners vaker meerdere auto's bezitten neemt de druk toe	Vergunningen met plafond o.b.v. capaciteit
Heerhugowaard	Planetenwijk	Jupiterlaan	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen, campers en caravans	Parkeerverbod voor bedrijfsbussen en betere handhaving
Heerhugowaard	Stad van de Zon		Er zijn te weinig invalideparkeerplaatsen bij woningen en winkels	Meer invalideparkeerplaatsen aanleggen
Noord-Scharwoude	Noord-Scharwoude-West	Paltrokmlaan	Er wordt veel ruimte ingenomen door bedrijfsbussen. Vuilniswagens kunnen er niet meer langs. Er wordt in de groenstroken geparkeerd	Nieuwe parkeerplaatsen zoeken aan de rand van het dorp voor bedrijfsbussen. In de straat meer parkeervakken aanleggen in groenstrook.
Oudkarspel	Oudkarspel Noord		Bezoekers van inwoners kunnen niet parkeren	Onderzoeken of het terrein van de Vomar ingezet kan worden
Oudkarspel	Oudkarspel Zuid	Dorpsstraat	Parkeerterreinen van bedrijven die voorheen ook door bwoners gebruikt konden worden, zijn nu niet meer toegankelijk. Er wordt veel aan beide wegzijden geparkeerd, hierdoor kunnen hulpdiensten er niet door.	Parkeerverboden instellen en alternatieve parkeerplaatsen zoeken / realiseren
Oudkarspel	Oudkarspel Zuid	Dorpsstraat	Er is te weinig parkeergelegenheid, enkele inwoners kiezen ervoor hun tuin te verharderen en te gebruiken als parkeerplaats. Dit is niet goed voor de afwatering.	Alternatieve parkeerplaatsen zoeken / realiseren
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	Magnoliaaan	Het is soms erg krap door langs de weg geparkeerde auto's	Stoep verleggen naar het groen, en parkeervakken aanleggen waar nu de stoep ligt

Bijlage 2 Verslag participatiesessies

Bijlage 2 geeft verslag van de eerste ronde participatiesessies in drie deelgebieden:

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

Het verslag van de tweede participatieronde in deze deelgebieden wordt nog opgesteld en op een later moment bijgevoegd.

Stadshart en stationsgebied – ronde I

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.

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

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 werkbussen en aanhangsers 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

Bijlage 3 Technische toelichting parkeermodel

Bijgevoegd als separate bijlage

Bijlage 4: technische toelichting businesscase

Algemene vuist- en rekenregels

Bij de berekeningen zijn de volgende algemene vuist- en rekenregels toegepast:

- Indexering van kosten en inkomsten: 2,0% per jaar
- Voorbereidingskosten integraal parkeerbeleid:
 - Aanbestedingskosten €100.000
 - Vervangen PRIS systemen €100.000
 - Vernieuwen PRIS systeem €250.000
 - Digitalisering keten €100.000
- Provisie belparkeren: 3,0% van inkomsten
- Boetes/naheffingen €50 inkomsten per keer, 2 per gereguleerde plaats per jaar

Vernieuwing en uitbreiding betaald parkeren

Daarnaast zijn de volgende vuist- en rekenregels toegepast voor het vernieuwen en uitbreiden van het systeem van betaald parkeren:

- Investeringskosten: € 12.500 per automaat
- Eén automaat per 250 betaalde parkeerplaatsen
- Gebruikskosten € 150 per automaat per jaar
- Beheer en onderhoud € 400 per automaat per jaar (incl. storingsen)
- Aflossingsperiode investering: 40 jaren
- Rentelasten 0,5% per jaar

Clusterparkeren stationsgebied

In het stationsgebied krijgt, conform het Masterplan stationsgebied Dijk en Waard (2021), een deel van het parkeren een plek in een centrale parkeergarage, op de locatie van het huidige P+R-terrein of op een alternatieve locatie in de omgeving van de Nijverheidsstraat.

Merk op dat het nog onbekend is welk deel van de investeringslasten door de gemeente Dijk en Waard betaald moeten worden. Veiligheidshalve is daarom uitgegaan van volledige financiering door de gemeente. Wel is ook de businesscase doorgerekend in het geval de investeringskosten niet meegenomen worden.

In de businesscase zijn de volgende vuist- en rekenregels toegepast voor de realisatie van het clusterparkeren bij het station:

- Aantal plaatsen: 600
- Kosten: €25.000 per plaats, €15.000.000 totaal, met geleend geld
- Beheer en onderhoud: 2,5%
- Aflossingsperiode: 40 jaar
- Rentelasten: 0,5% per jaar

Personele kosten

Bij de bepaling van personele kosten zijn de gerealiseerde kosten in 2022 gebruikt in combinatie met indexering en organisatorische aanpassingen die nodig zijn voor de implementatie en exploitatie van het nieuwe parkeerbeleid. Hierbij geldt dat de benodigde inzet toeneemt als het aantal gereguleerde plaatsen en de ambitie op het gebied van handhaving, digitalisering en monitoring toenemen. Deze toenames zijn als volgt gemodelleerd op basis van de scenario's:

Organisatie (of inhuur/uitbesteed)	Ureninzet per scenario				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
Strategie, beleid, aansturing	1.340	1.340	1.340	1.876	2.144
Beheer	200	200	519	1.544	1.902
Service aan parkeerders	300	300	300	600	900
Uitgifte parkeerrechten	1.100	1.100	5.845	6.082	7.901
Opbrengsten / betalingsbereidheid	4.200	4.200	8.400	8.400	8.400
Data / informatie	830	830	830	830	1.245
Totaal	7.970	7.970	17.234	19.331	22.492
Organisatie (of inhuur/uitbesteed)	Tarieven				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
Strategie, beleid, aansturing	125	146	146	146	146
Beheer	110	129	129	129	129
Service aan parkeerders	80	94	94	94	94
Uitgifte parkeerrechten	85	100	100	100	100
Opbrengsten / betalingsbereidheid	61	71	71	71	71
Data / informatie	110	129	129	129	129
Gemiddeld	82	96	96	96	96
Organisatie (of inhuur/uitbesteed)	Tarieven				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
Strategie, beleid, aansturing	167.500	196.253	196.253	274.754	314.005
Beheer	22.000	25.777	66.856	198.975	245.125
Service aan parkeerders	24.000	28.120	28.120	56.240	84.359
Uitgifte parkeerrechten	93.500	109.550	582.124	605.665	786.864
Opbrengsten / betalingsbereidheid	256.200	300.179	600.358	600.358	600.358
Data / informatie	91.300	106.973	106.973	106.973	160.459
Totaal	654.500	766.851	1.580.684	1.842.964	2.191.169

Inkomsten betaald parkeren

Invoer betaald parkeren			Tarief				
Groep	Duur	Aandeel	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
<15 min	15	20%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
15-60 min	60	50%	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0
>60 min	90	30%	2,0	2,0	2,0	3,0	4,5
Bezoekers betaald parkeren			Bezoekers betaalde parkeercapaciteit				
Groep	Duur	Aandeel	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
<15 min	15	20%	152.870	157.993	224.882	535.815	515.216
15-60 min	60	50%	382.175	394.982	562.205	1.339.539	1.288.040
>60 min	90	30%	229.305	236.989	337.323	803.723	772.824
Totaal			764.350	789.964	1.124.410	2.679.077	2.576.080
Inkomsten betaald parkeren			Inkomsten totaal				
Groep	Duur	Aandeel	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
<15 min	15	20%	-	-	-	-	-
15-60 min	60	50%	343.957	355.484	505.984	-	-
>60 min	90	30%	458.610	473.979	674.646	2.411.169	3.477.708
Totaal			802.567	829.463	1.180.630	2.411.169	3.477.708
			Inkomsten derden				
Groep	Duur	Aandeel	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
<15 min	15	20%	-	-	-	-	-
15-60 min	60	50%	270.698	279.769	284.273	-	-
>60 min	90	30%	360.930	373.026	379.030	537.993	743.643
Totaal			631.628	652.795	663.303	537.993	743.643
			Inkomsten gemeente				
Groep	Duur	Aandeel	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
<15 min	15	20%	-	-	-	-	-
15-60 min	60	50%	73.259	75.715	221.712	-	-
>60 min	90	30%	97.679	100.953	295.615	1.873.176	2.734.065
Totaal			170.939	176.667	517.327	1.873.176	2.734.065

Inkomsten vergunningen en abonnementen

Vergunningen en abonnementen	Aantal				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
1e Inwonersvergunning	770	770	6.526	8.943	10.182
2e Inwonersvergunning	260	260	907	1.098	1.096
Vergunningen bedrijven	1.000	1.000	1.500	2.000	2.000
Abonnementen inwoners	0	0	250	500	750
Abonnementen werknemers	100	110	400	500	600
Totaal	2.130	2.140	9.583	13.041	14.628
Vergunningen en abonnementen	Tarief				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
1e Inwonersvergunning	0	0	0	0	55
2e Inwonersvergunning				100	200
Vergunningen bedrijven	0	55	55	100	200
Abonnementen inwoners	648	648	100	100	200
Abonnementen werknemers	648	648	100	100	100
Vergunningen en abonnementen	Inkomsten				
Type	2022	2030Ref	2030S1	2030S2	2030S3
1e Inwonersvergunning	0	0	0	223.575	560.010
2e Inwonersvergunning	0	0	0	109.800	219.200
Vergunningen bedrijven	0	55.000	82.500	200.000	400.000
Abonnementen gemeente (1/3)	0	0	21.667	33.333	70.000
Abonnementen derden (2/3)	64.800	71.280	43.333	66.667	140.000
Totaal	64.800	126.280	147.500	409.800	1.389.210