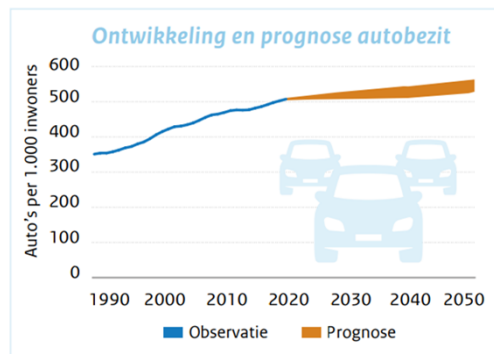


Inleiding

Met de ambitie van 10.000 woningen in 10 jaar groeit Dijk en Waard door naar een gemeente van 100.000 inwoners. Deze groei brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit en parkeren (zo is reeds in Dijk en Waard een toename van het aantal personenauto's zichtbaar de komende jaren, zie figuur 1).

'Het aantal inwoners en de bedrijvigheid in Dijk en Waard nemen de komende jaren toe. Dit zorgt voor een groei van het verkeer. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer neemt toe. Ook het aantal autoverplaatsingen groeit. Dit vraagt om keuzes zodat iedereen zich veilig en zo duurzaam mogelijk kan verplaatsen' (Omgevingsprogramma Mobiliteit, 2021).



Figuur 1

Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 Duurzaam onderweg in Dijk en Waard

Centraal in het Omgevingsprogramma Mobiliteit staat het doel om een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente te zijn. We blijven de komende jaren inzetten op verbetering van de multimodale bereikbaarheid van onze gemeente voor inwoners, werknemers en bezoekers. Een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op veilig bewegen en verblijven vormt de kern van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat voorzieningen bereikbaar moeten zijn en blijven. De focus ligt hierbij meer dan voorheen op lopen en fietsen. Tegelijkertijd zorgen we voor goede auto-ontsluitingen. Hiermee dragen we bij aan de aantrekkelijkheid van onze gemeente voor inwoners, ondernemers en toeristen.

Coalitieakkoord 2022 – 2026 Meedoen in Dijk en Waard

De volgende uitgangspunten en ambities t.a.v. mobiliteit / parkeren vloeien voort uit het coalitieakkoord:

- Het omgevingsprogramma Mobiliteit vormt de basis voor het werken aan een bereikbaar Dijk en Waard.
- De wijken en dorpen van Dijk en Waard blijven bereikbaar.
- Er is voldoende groen en er zijn voldoende parkeerplaatsen.
- Er wordt ruimte behouden en gecreëerd voor fiets- en wandelpaden.
- De bouw van een parkeergarage in het Stadshart en Stationsgebied is prioritair.

Tenslotte stelt het coalitieakkoord dat het parkeerbeleid voor de gehele gemeente Dijk en Waard zo snel mogelijk aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, waarbij het gesprek met de raad wordt aangegaan over de parkeernormen die daarin gehanteerd moeten worden.

Integraal parkeerbeleid

De gemeente moet een visie hebben op parkeerbeleid en daarbij kaders vaststellen die randvoorwaardelijk zijn voor gebiedsontwikkelingen en knelpunten in de bestaande woonomgeving.

In het omgevingsprogramma mobiliteit staat geschreven: 'Ambities, ontwikkelingen en groei brengen uitdagingen met zich mee op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid'. Dit wordt versterkt door drie majeure ruimteclaims: wonen, energietransitie en klimaatadaptatie. Bij het opstellen van parkeerbeleid wordt integraal gekeken naar de impact van deze claims. Bijvoorbeeld de vraag: Mobiliteit is verantwoordelijk voor bijna een kwart van de huidige CO₂-uitstoot in Dijk en Waard. Welke maatregelen moet de gemeente treffen om hier winst te boeken richting een klimaat neutrale samenleving.

Landelijke kaders en wetgeving geven aan dat de gemeente moet zorgen voor 'een goede ruimtelijke ordening' en dat de gemeente een 'aanvaardbaar woon- en leefklimaat' moet waarborgen. Jurisprudentie wijst uit dat de gemeente moet 'waarborgen dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een onaanvaardbare parkeersituatie'. Ook dit komt terug in integraal parkeerbeleid.

Bestaande knelpunten in gebiedsontwikkelingen

Door het ontbreken van toetsingscriteria die staan in een integraal parkeerbeleid, dreigen huidige plannen niet haalbaar of missen we de mogelijkheid om te sturen vanuit een grondpositie. Daarom vindt tegelijkertijd met de uitwerking van het integraal parkeerbeleid de praktische uitwerking plaats van deeloplossingen in lopende gebiedsontwikkelingen.

Motie parkeerverordening

Op 15 maart 2022 heeft de raad de [Motie parkeerverordening](#) aangenomen:

1. Een integraal parkeerbeleid (inclusief normering en regulering) op te stellen voor Dijk en Waard.
2. Hierin een aantal scenario's (inclusief participatie) uit te werken voor het reguleren van parkeerdruk, o.a. in het stadshart en stationsgebied.
3. Daarbij aan te geven hoe de kosten van parkeren beter beheersbaar worden, met inachtneming van de door de raad aangenomen meerjarenbegroting.
4. De Raad voor 1 juni 2022 een plan van aanpak voor te leggen voor het opstellen van een integraal parkeerbeleid.
5. In het plan van aanpak de discussie met en eventuele besluitvorming van de Raad omtrent normering voor parkeren voor het zomerreces 2022 te agenderen.

Uitvoering motie parkeerverordening

Het integrale parkeerbeleid gaat bestaan uit drie delen:

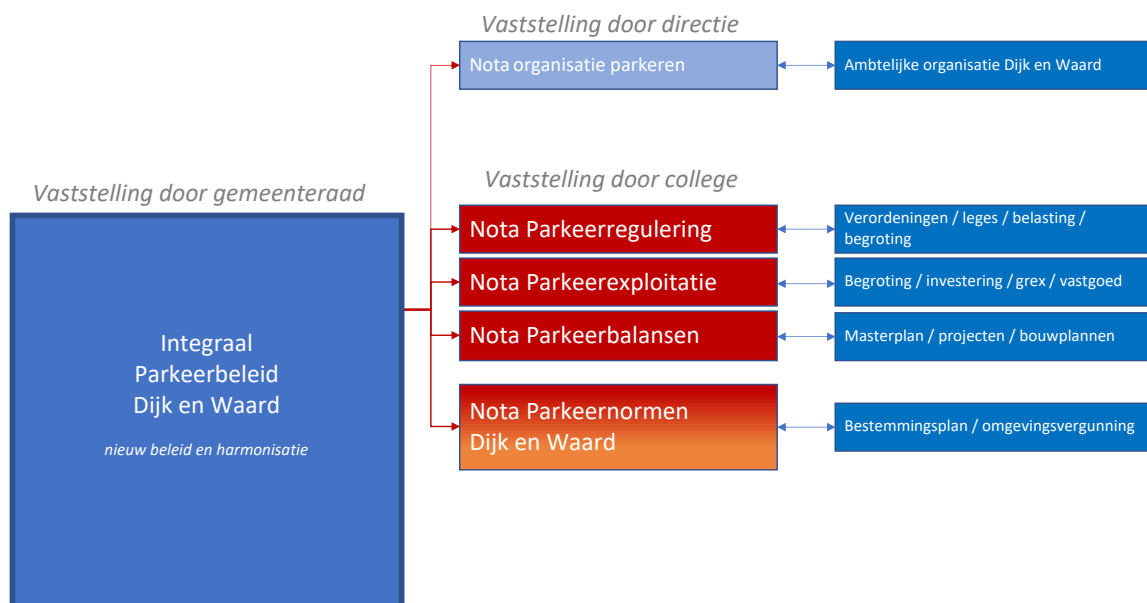
1. Analysedeel.
2. Visiedeel.
3. Kaderstellend deel.

Ad 1. Het analysedeel zal o.a. bestaan uit landelijke en lokale trends en ontwikkelingen, analyse en monitoring van de lokale situatie t.b.v. parkeerbalans en een evaluatie van bestaande situaties rondom parkeerbeleid – parkeeroplossingen – samenwerkingen, zoals bijvoorbeeld in het stadshart.

Ad 2. Het visiedeel kijkt naar wat voor stad we willen zijn en hoe we omgaan met parkeren, in het licht van een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente.

Ad 3. Het kaderstellende deel doet onder andere uitspraken over de verduurzaming van mobiliteit (bijv. laadpalen en deelmobiliteit), onderscheid in deelgebieden, parkeerkosten & -tarieven, parkeerregulering en clusterparkeren/parkeergarages (uit het coalitieakkoord). Dit zijn kaders voor toekomstige gebiedsontwikkelingen.

Vanuit het integraal parkeerbeleid kan het college vervolgens deelnota's uitwerken en vaststellen (zie figuur 2). De parkeerstrategie stadshart en stationsgebied stelde de raad van Heerhugowaard eerder vast en vormt daarmee een vertrekpunt voor het integraal beleid.



Figuur 2

Belangrijk: De nota Parkeernormen is een belangrijk juridisch kader voor gebiedsontwikkelingen en is gereed voor vaststelling. De nota geeft duidelijkheid en transparantie bij het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het college is, na discussie met de raad, voornemens deze voor- of net na de zomer vast te stellen.

Participatie / communicatie

Bij het opstellen van het integraal beleid is de participatie met betrokken inwoners uit de deelgebieden en met stakeholders belangrijk. Het bureau wat de opdracht krijgt om het integraal parkeerbeleid op te stellen wordt o.a. geselecteerd op de manier waarop zij (op innovatieve wijze) inwoners en stakeholders betreft.

Stappenplan

De volgende globale stappen worden doorlopen voor het opstellen van integraal parkeerbeleid.

Wat	Wanneer						
	2022			2023			
	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Opstellen plan van aanpak							
Presentatie raad over omgevingsprogramma mobiliteit, integraal parkeerbeleid en deelmodules. En richting verkennen voor keuzes in bestaande ontwikkelingen							
Offertetraject							
Discussie met de raad over kaders en afwegingen (vervolg eerdere sessie)							
Uitwerking knelpunten en oplossingen binnen gebiedsontwikkelingen							
Uitwerken analysedeel: Landelijke en lokale trends en ontwikkelingen, analyse & monitoring lokale situatie t.b.v. parkeerbalans en evaluatie bestaande situatie parkeerbeleid – oplossingen – samenwerkingen zoals bijvoorbeeld in het stadshart							
Terugkoppeling analyse aan de raad							
Gesprek met betrokkenen uit specifieke deelgebieden en belangrijke stakeholders over analyse en ophalen wat er leeft							
Opstellen visiedeel en kaderstellend deel							
Toelichting aan en discussie met de raad over concept							
Gesprek met betrokkenen uit specifieke deelgebieden en belangrijke stakeholders en formele inspraak							
Verwerken inspraak, afronden en vaststellen nota							

Na vaststelling van het integraal parkeerbeleid kan de uitwerking in deelnota's plaatsvinden.

Organisatie

Binnen de gemeente is een begeleidingsteam verantwoordelijk voor het (extern laten) opstellen van integraal parkeerbeleid. De samenstelling van dit team bestaat uit:

- Beleidsadviseurs mobiliteit
- Gebiedsontwikkelaar(s)
- Strategisch adviseur Ruimte
- Adviseur Beheer
- Procesmanager en ambtelijk opdrachtnemer

Het begeleidingsteam wordt op de achtergrond geadviseerd en ondersteund door o.a. een planeconoom, afdeling Beheer Ruimte, team Vergunningen, Toezicht en Handhaving en communicatie.

Financiële gevolgen

- De kosten voor het opstellen van integraal parkeerbeleid zijn naar verwachting € 150.000.
- In juni behandelt de raad, de jaarrekening en de resultaatbestemming. De raad wordt dan voorgesteld om een deel van de resultaatbestemming van de jaarrekening Langedijk en Heerhugowaard, via de algemene reserve, beschikbaar te stellen voor het opstellen van integraal parkeerbeleid.
- In de kosten voor het opstellen van integraal parkeerbeleid zijn niet de kosten opgenomen voor het opstellen van deelnota's.
- Daarnaast worden kosten verwacht om de parkeersituatie op straat te updaten en regelmatig te monitoren. Dit om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen. Hiervoor worden offertes opgevraagd.

- Mogelijk vloeit uit het beleid en de uitvoeringsparagraaf voort dat er op locaties een bepaald parkeerregime wordt ingevoerd. Dit heeft organisatorische gevolgen en/of kan additionele investeringen met zich meebrengen.

Participatie en communicatie

Zoals opgenomen in het stappenplan vindt op een aantal (formele) momenten participatie en inspraak plaats met inwoners uit specifieke deelgebieden en met stakeholders. De betrokkenheid van college, gemeenteraad en inwoners wordt vanuit het begeleidingsteam gecoördineerd.