

Zaaknummer: 0000761598
Onderwerp: Integraal parkeerbeleid 2024 - 2030, definitief
Datum raadsvergadering: 23 april 2024

Portefeuillehouder: N. Langedijk
Programma: 2. Verkeer, vervoer en waterstaat

Publiekssamenvatting

Het integrale parkeerbeleid streeft naar een balans van het ruimtegebruik, zowel in de bestaande woonomgeving als in toekomstige ontwikkelingen, met oog voor de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Er is behoefte aan nieuw beleid om actuele en toekomstige parkeervraagstukken het hoofd te bieden. De raad gaf op 15 maart 2022 met de motie '[Parkeerverordening](#)' opdracht om het integraal parkeerbeleid op te stellen.

De zienswijzen en de discussie in de gemeenteraad hebben geleid tot aanpassingen in het beleid dat nu ter vaststelling voorligt.

Voorgesteld besluit

De gemeenteraad besluit:

1. De zienswijzennota vast te stellen.
2. Het integraal parkeerbeleid 2024 – 2030 vast te stellen.
3. De Beleidsnota Parkeren in woonwijken van Heerhugowaard (2015) in te trekken.
4. De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied Gemeente Heerhugowaard (2021) in te trekken.
5. Voor de implementatie in 2024 incidenteel een bedrag beschikbaar te stellen van € 400.000 en deze te verantwoorden in de voorjaarsrapportage.

Inleiding

Op 8 november 2023 besloot de raad het concept integraal parkeerbeleid ter inzage te leggen. Er zijn ruim honderd zienswijzen ingediend. Deze zijn opgenomen in een zienswijzennota, zie bijlage 1, en gingen over vergunningentarieven, vergunningengebieden en schoolomgevingen, over de parkeertarieven bij Middenwaard en over specifieke situaties in de woonomgeving. Rode draad is dat er begrip is voor (minimale) verandering van tarieven en parkeerregimes. Maar indieners hebben ook zorgen over individuele situaties (geen parkeerplek, dure parkeervergunning, hogere parkeerkosten voor bezoekers, werknemers of vrijwilligers) of zorgen over de toegankelijkheid van winkelvoorzieningen. De zienswijzen en de discussie in de raad hebben geleid tot aanpassingen in het definitieve voorgestelde beleid, zie bijlage 2.

Er is toekomstbestendig parkeerbeleid opgesteld, waarbij de mogelijkheden zijn opgezocht van wat moet qua mobiliteitstransitie, verstedelijkingsopgave, energietransitie en klimaatadaptatie en wat kan met het oog op de belangen van bewoners, bezoekers en bedrijven. Het gaat om beleidsinstrumenten zoals betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, parkeerclusters inrichten en het gebruik van alternatieven stimuleren. Daarnaast biedt het parkeerbeleid ruimte om specifieke problemen in de wijk aan te pakken. Het parkeerbeleid bevat concrete beleidsuitgangspunten en een afweegkader waarmee de inzet van parkeerinstrumenten kan worden afgewogen. Daarbij is het voor verschillende doelgroepen ook haalbaar en betaalbaar gemaakt.

De nota integraal parkeerbeleid (IPB) is de basis voor de vervolgitwerking in deelnota's, verordeningen en besluiten, als ook voor de daadwerkelijke invoering van het beleid per 1 januari 2025. Na invoering van het nieuwe parkeerregime worden de effecten ervan gemonitord en geëvalueerd.

Beoogd effect

De gemeente streeft naar een balans in het ruimtegebruik, zowel in de bestaande woonomgeving als in toekomstige ontwikkelingen. Daarbij wordt gekeken naar de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter. Nieuw beleid is nodig om actuele en toekomstige parkeervraagstukken het hoofd te bieden.

Kader

Het IPB staat niet op zichzelf. Aan de basis van dit parkeerbeleid liggen de volgende door de raad vastgestelde stukken en ingediende moties ten grondslag:

- Omgevingsprogramma mobiliteit duurzaam onderweg in Dijk en Waard, 2021.
[Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 Dijk en Waard](#)
[Wegwijzer Overheid.nl, Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021](#)
- Masterplan stationsgebied Dijk en Waard, 2020
[Masterplan Stationsgebied Heerhugowaard 3okt2020-kl.pdf \(dijkenwaard.nl\)](#)
- [Peilnota integraal parkeerbeleid, richtinggevend kader, vastgesteld op 12 juli 2023.](#)
- [Motie Budgetneutraal parkeerbeleid](#) van 12 juli 2023 om te komen tot kostendekkend parkeerbeleid.
- Motie '[Goed parkeren is een goede openbare ruimte](#)' van september 2021.
- Coalitieakkoord 'Thuis in Dijk en Waard 2023-2026'.
- Motie '[Parkeerverordening](#)' van 15 maart 2022 waarin de raad vraagt om integraal parkeerbeleid.

Argumenten per beslispunt

1. De zienswijzennota vast te stellen.

In bijlage 1 is de zienswijzennota opgenomen. De zienswijzen zijn integraal overgenomen, gecategoriseerd en zoveel als mogelijk eenduidig beantwoord. In een aantal gevallen leidde de zienswijze tot een aanpassing van het beleid. Dit is beschreven en ook is de verwijzing naar de pagina opgenomen.

Met de vaststelling van de zienswijzennota kunnen de indieners geïnformeerd worden over wat met hun zienswijze is gedaan.

2. Het integraal parkeerbeleid 2024 – 2030 vast te stellen.

Het IPB is een uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021. Vanuit die algemene visie worden in het IPB speerpunten benoemd die gaan over de belangen van de huidige en toekomstige autobezitter en gebruiker. Die speerpunten zeggen dat er oog moet zijn voor (parkeer)problemen van nu, voor doelgroepen, voor veiligheid (ook rondom scholen), toegankelijkheid en leefbaarheid, voor klimaat en duurzaamheid, voor alternatieve vervoerswijzen, voor verschillen, oog voor verandering en dat we het niet alleen doen.

De speerpunten zijn vervolgens in het beleid vertaald in de volgende beleidsuitgangspunten:

1. Het parkeerbeleid moet problemen oplossen die er nu zijn of in de toekomst gaan ontstaan als er niets aan gedaan wordt. Daarbij wordt niet alleen gekeken of de feitelijke parkeerdruk passend is, maar is er ook oog voor de parkeerdruk die inwoners ervaren.
2. Het parkeerbeleid streeft ernaar kostendekkend te zijn.
3. Het parkeerbeleid draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van de gemeente om in 2050 CO₂-neutraal te zijn en het omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (waterberging, hittestress).

4. Het parkeerbeleid is gebieds- en doelgroepgericht, waarbij de samenhang tussen verschillende gebieden in acht wordt genomen en de juiste doelgroep op de juiste plaats parkeert.
5. De privéauto verdwijnt niet uit het straatbeeld, maar krijgt wel een minder dominante positie ten faveure van lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
6. Parkeeroplossingen worden gezocht in de volgorde van de 4B's: beschermen, benutten, beïnvloeden en bouwen.
7. Voor de implementatie en uitvoering van dit parkeerbeleid zijn organisatorische wijzigingen noodzakelijk. Dit betreft o.a. intensivering van handhaving en beheer en digitalisering van de parkeerketen.
8. Het vergunningsgebied wordt uitgebreid naar het Stationskwartier, kernwinkelgebied Middenwaard en omgeving en waar nodig schoolomgevingen. Er wordt een vergunningenuitgifteplafond op basis van de capaciteit ingevoerd. De 2^e bewonersvergunningen en overige vergunningen worden betaald (€ 200,00 per jaar). Als het uitgifteplafond bereikt is, kan de resterende vraag middels abonnementen worden opgevangen in parkeerclusters op afstand.
9. Betaald parkeren wordt uitgebreid naar het Stationskwartier. In de toekomst kan betaald parkeren ook in lokale centrumgebieden worden ingevoerd, de wijze waarop staat omschreven in het beleid.
10. Er wordt een parkeercluster van ca. 600 parkeerplaatsen in het Stationskwartier gerealiseerd voor bewoners, werknemers, bezoekers en treinreizigers.
11. Inkomsten uit het parkeren worden primair geïnvesteerd in gebiedspecifieke parkeerproblemen en alternatieven.

Zienswijzen hebben geleid tot een gedeeltelijke herziening van het beleid. De zienswijzen zijn op 5 maart 2024 met de raad gedeeld in een beeldvormende vergadering en vooraf toegezonden.

Zienswijzen hebben vooral betrekking op de onderwerpen:

- Tarieven Middenwaard. Vanuit inwoners, ondernemers en werknemers / vrijwilligers zijn zorgen geuit over de hoogte van het tarief per uur, per dag en voor de avond. In het definitieve beleid zijn tarieven en parkeerduur aangepast in overleg met Wereldhave.
- Lapis Lazuli. Voor deze specifieke groep bewoners liggen er specifieke afspraken vast uit het verleden. In algemene zin is voor inwoners uit gereguleerde gebieden in Dijk en Waard een oplossing gevonden in de vorm van een avond-/nachtabonnement. Ook bewoners van Lapis Lazuli kunnen hier aanspraak op maken.
- Vergunningengebieden. Met name de praktische uitwerking hiervan, duidelijkheid over de gebieden, zorgen rondom schoolomgevingen en zorgen over de kosten van de 2^e en volgende vergunning zijn verwerkt. Dit heeft deels geleid tot aanpassingen in het beleid en komt deels ook terug in door het college vast te stellen deelnota's.

In eerdere besluitvorming zijn discussies gevoerd die, samen met de zienswijzen, hebben geleid tot aanpassing van het beleid. Het betreft:

- Aanpassing van het parkeertarief. Het uurtarief is verlaagd van € 2,20 naar € 1,00 per uur, vanaf het 1^e uur, en het 24-uurs tarief van € 12,00 naar € 9,00. Tevens wordt een avond-/nachttarief van € 4,00 (17.00 – 09.00 uur) voorgesteld.
- Passende oplossing voor specifieke groepen bewoners die 'tussen wal en schip' raken (bijvoorbeeld in Lapis Lazuli). Voor inwoners in gereguleerde gebieden is er de mogelijkheid om een avond- / nachtabonnement dagelijks van 17.00 – 09.00 uur aan te schaffen voor € 100,00 per kwartaal.

- Het bewonersabonnement blijft gehandhaafd en wordt € 120,00 per kwartaal, geldig 24 uur per dag. Deze wordt de komende 5 jaar elk jaar met € 10,00 verhoogd om binnen 5 jaar gelijk te komen met het tarief van € 170,00 van Wereldhave.
- Verzoek aan het college om met Wereldhave in gesprek te gaan. Dit heeft als resultaat dat er aanpassingen worden voorgesteld in tarief, parkeertijden en abonnementen.
- Aanpassing van het parkeertarief in het Stationskwartier. Als denkrichting voor het overleg met spoorpartners geldt een tarief van € 1,00 per uur, een 24-uurstarief van € 4,00 en een dagtarief voor treinreizigers van € 2,00. In tegenstelling tot het conceptbeleid is het 1e uur parkeren niet meer gratis. Na realisatie van het parkeercluster worden de tarieven gelijkgetrokken met de tarieven in het stadshart van € 9,00 (24-uurstarief) en een avond-/nachtstarief van € 4,00 (17.00 – 09.00 uur).

Het tarief voor de 2^e en volgende vergunning is niet verlaagd van € 200,00 naar € 100,00 en voor de 1^e vergunning worden geen administratiekosten gerekend.

3. De Beleidsnota Parkeren in woonwijken van Heerhugowaard (2015) in te trekken.
Het nieuwe integraal parkeerbeleid vervangt dit beleid uit 2015. Vanuit de wet Arhi is het beleid reeds vervallen, maar moet het juridisch nog ingetrokken worden.
4. De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied Gemeente Heerhugowaard (2021) in te trekken.
Het nieuwe integraal parkeerbeleid vervangt dit beleid uit 2021. Vanuit de wet Arhi is het beleid reeds vervallen, maar moet het juridisch nog ingetrokken worden.
5. Voor de implementatie in 2024 incidenteel een bedrag beschikbaar te stellen van € 400.000 en deze te verantwoorden in de voorjaarsrapportage.

Incidentele effecten

Dit budget is nodig om in 2024 het beleid te implementeren. In het raadsvoorstel van 8 november 2023 is melding gemaakt van de noodzaak van deze voorbereidingskosten en de wijze van verantwoording via de voorjaarsrapportage. Kosten worden gemaakt voor:

• Inzet projectleider Parkeermanagement	€ 125.000
• Incidentele lasten digitaliseren van vergunningen	€ 75.000
• Aanbestedingskosten (o.a. scanauto en parkeerbeheer)	€ 100.000
• Vervangen Parkeer-Route-Informatie-Systeem (PRIS)	€ 50.000
• Onvoorzien	<u>€ 50.000</u>
Totale incidentele implementatiekosten in 2024	€ 400.000.

Structurele effecten

Voor de implementatie van het beleid moeten een aantal investeringen gedaan worden en is extra personele inzet nodig. In het raadsvoorstel van 8 november 2023 is hiervan melding gemaakt. De investeringen zijn onder andere:

- Parkeermanager vanaf 2025.
- Digitaliseren van vergunningen (inclusief personele inzet).
- Kosten (personele) inzet (o.a. handhaving en scanauto).
- Parkeer-Route-Informatie-Systeem (beheer, onderhoud en afschrijving).
- Wijk specifieke verbeteringen.

Tegenover hogere kosten staan ook hogere opbrengsten. Per saldo blijft het jaarlijkse tekort de komende jaren staan op € 500.000. Dit wordt verwerkt in de kadernota 2025.

Er is sprake van kostenneutraal parkeerbeleid, zodra het parkeercluster stationsgebied in 2028 is gerealiseerd (behoudens de daarbij behorende kapitaallasten).

BUCA IPB	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Inkomsten per jaar	0,3	0,8	0,8	0,8	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5
Uitgaven per jaar	-1,2	-1,3	-1,3	-1,3	-1,4	-1,4	-1,4	-1,5	-1,5	-1,5
Balans per jaar	-0,9	-0,5	-0,5	-0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Totale lasten parkeercluster	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,9
Balans per jaar	-0,9	-0,5	-0,5	-0,5	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8

*Alle bedragen zijn *1 mln. en exclusief BTW*

Bovenstaande tabel en toelichtingen zijn opgenomen op pagina 52 (opbrengsten) en 53 (kosten) van het parkeerbeleid.

Kanttekeningen en risico's

Er is rekening gehouden met de volgende risico's:

- Onvrede over het aangescherpte vergunningenbeleid:
 - o Huidige vergunninghouders, bewoners en ondernemers, die na instelling van het vergunningsplafond geen of minder parkeervergunningen kunnen krijgen of meer moeten betalen. Deze onvrede is verkleind door het tijdig informeren van alle belanghebbenden en ze mee te nemen in de argumentatie (zoals bij de participatieavonden is gebeurd en rondom de inspraakprocedure), zie ook paragraaf samenwerking en participatie.
 - o Toekomstige bewoners in gebiedsontwikkelingen. Vanaf het begin is het bekend voor toekomstige inwoners dat de parkeergelegenheid in nieuwe ontwikkelingen lager is. Daarbij is het belangrijk om vanuit de gemeente te communiceren dat een parkeervergunning niet verzekerd is en mogelijk in een parkeercluster op afstand geparkeerd moet worden.
- Waterbedeffect: door invoering van het nieuwe vergunningsstelsel kan uitwijkgedrag naar ongereguleerde gebieden ontstaan. In dit beleid is rekening gehouden met dit effect door vergunningshouders parkeren in te stellen per buurt en in een ruim gebied rondom het Stadshart. De verwachting is dat het gereguleerde gebied voldoende groot is om het hele waterbedeffect te ondervangen. Wanneer er toch uitwijkgedrag ontstaat is dit te herkennen door het monitoren van de parkeerdruk en wordt indien nodig het afweegkader voor parkeermaatregelen toegepast.
- Indieners van een zienswijze gebruiken verschillende termen voor hun zienswijze: Klacht, bezwaar, zienswijze. Dit is voor de behandeling gelijk. Indieners reageren namelijk op een conceptbeleid dat ter inzage is gelegd en zo wordt het ook behandeld. Immers: bezwaar kan alleen gemaakt worden tegen een besluit in de zin van de Awb en dat is dit niet. Klachten zijn alleen mogelijk tegen een gedraging van een bestuursorgaan en dat is dit ook niet.

Alternatieven

Het alternatief is om het IPB niet vast te stellen. Dat betekent dat de gemeente geen invulling geeft aan de behoefte aan herziening en uitbreiding van de parkeerregulering om actuele en toekomstige parkeervraagstukken het hoofd te bieden. Om te komen tot de balans in ruimtegebruik is het ook belangrijk om ruimte te creëren voor klimaatadaptatie, als één van de majeure opgaven voor de komende jaren. Dit kan door het faciliteren van lopen, fietsen en OV.

Een ander alternatief is de aanpassing van de tarieven voor de 1^e en 2^e en volgende vergunning, waarover in de beeldvormende vergadering van 5 maart 2024 is gesproken. Uitgangspunt hierbij is dat de kostendekkendheid overeind blijft. Aan uw raad is een aantal scenario's toegelicht met administratiekosten voor de 1^e vergunning van € 25,00 per jaar en voor 2^e en volgende vergunning een tarief van € 100,00 per jaar.

Samenwerking en participatie

Eind 2023 lag het concept beleid 6 weken ter inzage en vond een inloopbijeenkomst plaats. Hierover is uitgebreid gecommuniceerd via verschillende mediakanalen. De bezoekers aan de participatiesessies zijn rechtstreeks geïnformeerd. Ruim 100 zienswijzen zijn ingediend van inwoners, ondernemers en organisaties. Indieners zijn over het algemeen duidelijk in hun reactie en de waardevolle inbreng heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het parkeerbeleid.

Daarnaast is actief contact gezocht en vond overleg plaats met een aantal belangrijke stakeholders: Wereldhave, Dreefbeheer (eigenaar P5 Dekamarkt), Koninklijke Horeca Nederland, Huygens college, De Pieter Raat stichting, gemeente Dijk en Waard als werkgever en NS.

Tot slot vonden in aanloop naar en tijdens de gemeenteraad van 8 november 2023 discussies plaats, die zijn betrokken bij de definitieve totstandkoming van het beleid. Zie ook de laatste alinea onder punt 1 bij 'Argumenten per beslispunt'.

Financiën

Dit raadsvoorstel heeft incidentele en structurele financiële gevolgen, zoals aangekondigd in het raadsvoorstel van 8 november 2023.

Incidentele gevolgen:

De incidentele lasten, zoals opgenomen onder het kopje argumenten, zijn € 400.000. Deze worden verantwoord in de voorjaarsrapportage.

Structurele gevolgen:

De structurele gevolgen blijven in 2025 – 2027 nog gelijk aan het huidige tekort van € 500.000. Na de oplevering van het parkeercluster Stationskwartier in 2028 is het parkeerbeleid kostendekkend.

Communicatie

De indieners van een zienswijze ontvangen de integrale zienswijzennota na de vaststelling door de raad. De zienswijzennota wordt dan gepubliceerd op de gemeentelijke website. Deze werkwijze vloeit voort uit de participatieverordening.

Na vaststelling door de raad wordt ook het nieuwe beleid gepubliceerd in het elektronisch gemeenteblad, conform artikel 6 Bekendmakingswet.

Uitvoering

De implementatie van het nieuwe parkeerregime en de inrichting van de organisatie zijn opgestart. Het doel is om het nieuwe parkeerregime per 1 januari 2025 in te voeren.

De voorbereidingen bestaan uit:

- Bekendmaking van het raadsbesluit in het elektronisch gemeenteblad.
- De uitwerking van het beleid in deelnota's (o.a. parkeerregulering en parkeerexploitatie).
- Het wijzigen van de legesverordening en verordening parkeerbelastingen en de vaststelling daarvan door de raad in het najaar.
- Vertaling van het beleid in het omgevingsplan.
- De aanschaf van benodigde producten en diensten (o.a. digitalisering vergunningen en huur/lease scanauto).
- De uitwerking en inrichten van de parkeerorganisatie.

Na invoering van het nieuwe beleid vindt monitoring en evaluatie plaats van het effect van de ingezette parkeerregulering. Indien nodig wordt tussentijds bijgestuurd. Hiervoor biedt het beleid methoden zoals parkeerdrukmetingen, een meldpunt en het volgen van ontwikkelingen van elektrische auto's en het aanbod aan laadmogelijkheden.

Bijlagen, onderdeel van het besluit

1. Zienswijzennota.
2. Definitief Integraal parkeerbeleid Dijk en Waard, zaaknummer 761598.

Bijlagen ter informatie

Geen.