

Technische vragen raad- en commissieleden aan het college

Datum indiening : 25 augustus 2021
Registratienummer : **E202125479**



Onderwerp: Technische vragen Raadsvoorstel parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied

Aan het college,

Inleiding

Op 31 augustus 2021 wordt de parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied tijdens de commissie Stad en Ruimte behandeld. In deze strategie worden een aantal instrumenten genoemd die ingezet kunnen worden om het parkeren in deze hoogstedelijke gebieden te reguleren. De basis voor de regulatie is de inzet van de 4 B's in deze gebieden. Dit is een andere nieuwe vorm van parkeerregulering dan dat Heerhugowaard in het verleden heeft gehanteerd.

Daarom de volgende technische vragen:

In het raadsvoorstel staat het volgende argument voor de nieuwe parkeerstrategie:

"Het stimuleren van lopen, fiets, OV en deelvervoer is bij uitstek mogelijk in hoogstedelijke gebieden. Tegelijkertijd vermindert dan de dominantie van parkeerplaatsen in de schaarse openbare ruimte, wat ten goede komt aan de verblijfskwaliteit. Een fijnmazig functiegemengd stedelijk netwerk met de gewenste stedelijke woonmilieus moet de tegenprestatie vormen voor minder automobilititeit, maar waar bewoners hogere verblijfskwaliteit voor terug krijgen." (p.3)

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit staat het volgende vermeld:

"Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's. Dat is 1,9% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13% toegenomen." (p.5)

"Het gemiddeld autobezit in Heerhugowaard en Langedijk (respectievelijk 1,3 en 1,2 per huishouden) ligt boven het landelijke gemiddelde (in 2016 0,9 auto per huishouden)." (p.5)

Het college gaat uit van minder automobilititeit, terwijl het autobezit in Heerhugowaard boven het landelijk gemiddelde ligt.

1. Hoe verhouden zich deze twee ontwikkelingen tot elkaar in Heerhugowaard? Hoe kan het dat ondanks een toenemend aantal personenauto's het college verwacht dat de automobilititeit afneemt? (Gaarne uitleg a.u.b.)

“De komende jaren worden er in het Stadshart en Stationsgebied vooral woningen en zorggebouwen gebouwd. Deze projecten dragen bij aan een gezond, duurzaam en aantrekkelijk Heerhugowaard. Parkeernormen kunnen helpen projecten haalbaar te maken, zonder extra parkeerdruk elders te veroorzaken. Ook lagere parkeernormen, dus minder auto’s per eenheid of functie, dragen bij aan het realiseren van de verstedelijkingsopgave en aan het stimuleren van het gebruik van duurzame vervoerswijzen. ” (p. 10 Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied).

Bij de fractie van D66 Dijk en Waard is nog niet helemaal duidelijk hoe deze nieuwe strategie zich tot de parkeernormen waaronder ook de regels uit het paraplubestemmingsplan gaat verhouden.

2. Wat zijn de consequenties voor de nieuw vast te stellen parkeernormen bij het akkoord gaan met deze parkeerstrategie?

“Algemeen uitgangspunt is dat ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot parkeerproblemen. Hiervoor worden parkeernormen gehanteerd waarbij landelijke kencijfers van het CROW de basis vormen conform het eerder vastgestelde bestemmingsplan. We hanteren een aparte parkeernorm voor hoogstedelijke gebieden (Stadshart en Stationsgebied). Deze aanpak is alleen acceptabel in gebieden met nabijheid van werk en voorzieningen. In deze gebieden kan parkeerregulering het juiste gebruik parkeerplaatsen zo nodig afdwingen.” (p.4 Raadsvoorstel)

3. In welke mate wordt bij het vaststellen van de nieuwe parkeernormen rekening gehouden met de toenemend aantal woningen evenals de medewerkers en bezoekers in de deze gebieden? Vragen voorgenoemde ontwikkelingen niet zondermeer om extra parkeerplaatsen naast reductiefactoren en andere regulerende maatregelen?

Bij deze nieuwe parkeerstrategie wordt toepassing gegeven aan een nieuwe manier van regulering d.m.v. de 4B’s. Hiervoor wilt u als college o.a. inzetten op maatregelen die sturen op het parkeergedrag van inwoners (bv. doelgroep benadering, vergunningverlening, betaald parkeren en dubbelgebruik).

4. Is op voorhand onderzocht of deze maatregelen binnen de gebieden Stadshart en Stationsgebied het gewenste effect zullen sorteren? (Gaarne uitleg a.u.b.)

Volgens het college moeten tarieven en vergunningen het gewenste gebruik stimuleren

5. Behoort betaald parkeren in het stationsgebied tot de eventueel in te voeren maatregelen?

Tijdens de behandeling van de secundaire begroting is aan ons als raad gevraagd om akkoord te gaan met het invoeren van een tarief van € 55 per vergunning.

6. Is deze tariefverhoging enkel bedoeld voor inkomstenverhoging of dient het invoeren van een tarief ook een ander doel?
7. Is al inzichtelijk in hoeverre het waterbedeffect een rol gaat spelen bij een eventuele invoering van een tarief?

Procesmatige vragen:

Als raad hebben wij het omgevingsprogramma mobiliteit 2020 vastgesteld. Echter klopt hier de datering niet. Voor zover wij kunnen nagaan is het omgevingsprogramma mobiliteit 2020 vastgesteld en niet het omgevingsprogramma mobiliteit 2021. Dit laatste - niet vastgestelde - programma is wel als bijlage bij de stukken gevoegd. Overigens is dit dezelfde bijlage als het destijds vastgestelde omgevingsprogramma mobiliteit 2020. Alleen in de datering wordt steeds gerefereerd aan 2021 (in de bijlage).

8. Welk omgevingsprogramma, 2020 of 2021, is door de raad vastgesteld?

Het raadsvoorstel gaat over een parkeerstrategie voor slechts een deel van Heerhugowaard.

9. Is het niet de bedoeling dat we eerst een strategie vaststellen voor de hele gemeente en daar in wijk of kernniveau een verdiepingslag in kunnen maken?

Alvast bedankt voor de beantwoording.

Milo Poland
D66 Dijk en Waard

Antwoord van het college

Inleiding

De Parkeerstrategie Stadshart en Stationsgebied heeft als doel om parkeren goed af te stemmen met andere ruimtelijke ambities. Kort samengevat moet het parkeren in balans zijn: niet teveel, niet te weinig en de juiste parkeerder op de juiste locatie. De benadering van de 4 B's is hierop gericht.

Antwoord

1. Hoe verhouden zich deze twee ontwikkelingen tot elkaar in Heerhugowaard? Hoe kan het dat ondanks een toenemend aantal personenauto's het college verwacht dat de automobilititeit afneemt? (Gaarne uitleg a.u.b.)

Beide ontwikkelingen zijn niet met elkaar in tegenspraak. In sommige gebieden is het autobezit lager dan in andere gebieden, afhankelijk van het stedelijke karakter van het gebied. In gebieden met meer stedelijke kenmerken zijn veel voorzieningen in de directe omgeving aanwezig en zijn alternatieven voor de auto (lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelvervoer) vaak beter ontwikkeld. In landelijke gebieden wonen inwoners vaak verder af van voorzieningen en is het openbaar vervoer van lagere kwaliteit. Een inwoner van het Stadshart kan lopend naar theater Cool en op de fiets naar het station. Een inwoner van Veenhuizen zal daarvoor vaker de auto pakken. Door het verder ontwikkelen van het stedelijke karakter en het stimuleren van alternatieven voor de auto, kan de automobilititeit bij nieuwe bewoners in specifieke gebieden afnemen. Bij nieuwe ontwikkelingen gaat het ook om nieuwe bewoners, die vanwege de voorzieningen in de nabijheid niet alles met de auto hoeven te doen. En ook gestimuleerd kunnen worden om minder met de auto te doen door niet een overmatig aanbod van parkeerplaatsen aan te bieden.

2. Wat zijn de consequenties voor de nieuw vast te stellen parkeernormen bij het akkoord gaan met deze parkeerstrategie?

Er zijn an sich geen consequenties voor de parkeernormen. De regels uit het paraplubestemmingsplan zijn de formele grond om parkeernormen toe te passen. Deze regels blijven van kracht en dus blijven de CROW parkeerkencijfers de basis vormen voor de parkeernormen in Heerhugowaard. In de nieuwe Nota Parkeernormen wordt dit inzichtelijk gemaakt. Daarin worden de specifieke parkeernormen opgenomen voor de situatie in Heerhugowaard. Alle betrokken partijen (gemeente, ontwikkelaars, omwonenden) hoeven dan niet meer te zoeken op de website van het CROW.

De parkeerstrategie vormt wel de leidraad voor de afwijkingsbevoegdheid (artikel 4.2 uit het bestemmingsplan). Oftewel: in welke gevallen mag gemotiveerd worden afgeweken en op welke wijze is dat acceptabel. Uitgangspunt blijft altijd dat er geen parkeeroverlast mag ontstaan.

3. In welke mate wordt bij het vaststellen van de nieuwe parkeernormen rekening gehouden met de toenemend aantal woningen evenals de medewerkers en bezoekers in de deze gebieden? Vragen voorgenoemde ontwikkelingen niet zondermeer om extra parkeerplaatsen naast reductiefactoren en andere regulerende maatregelen?

Bij het toepassen parkeernormen wordt automatisch rekening gehouden met een toenemend aantal woningen, werkgelegenheid en bezoekers. In principe zorgen ruimtelijke ontwikkelingen (zoals bouw van nieuwe woningen) altijd voor een nieuwe vraag naar parkeerplaatsen. Parkeernormen worden gehanteerd om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een bepaalde ontwikkeling nodig zijn. Simpel gezegd wordt bijvoorbeeld bij woningbouw het aantal woningen vermenigvuldigd met de parkeernorm voor die betreffende woning. De uitkomst van deze rekensom is het aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd, oftewel de parkeereis die de gemeente verbindt aan een omgevingsvergunning.

4. Is op voorhand onderzocht of deze maatregelen binnen de gebieden Stadshart en Stationsgebied het gewenste effect zullen sorteren? (Gaarne uitleg a.u.b.)

Parkeerregulering en toepassen van de 4 B's in stedelijke gebieden is niet nieuw. In het Stadshart en Stationsgebied wordt gebruik gemaakt van ervaringen die elders in Nederland zijn opgedaan, met daarbij uiteraard een vertaling naar wat past in Heerhugowaard.

5. Behoort betaald parkeren in het stationsgebied tot de eventueel in te voeren maatregelen?

Ja.

6. Is deze tariefverhoging enkel bedoelt voor inkomstenverhoging of dient het invoeren van een tarief ook een ander doel?

Invoering van een tarief voor parkeren wordt gedaan in het kader van parkeerregulering. Een parkeervergunning is in essentie een vrijstelling voor het betalen van het geldende parkeertarief of het gebruik van een parkeerschijf, en moet zekerheid bieden aan bewoners op een parkeerplek in gebieden met een hoge parkeerdruk. In gebieden met een meer stedelijk karakter (mix van hoge woondichtheden, voorzieningen en werkgelegenheid) wordt de ruimte schaarser en is een meer sturend parkeerbeleid vaak noodzakelijk om het parkeren goed te regelen. Het invoeren van een tarief draagt bij aan het besef dat parkeerplaatsen een bepaalde waarde vertegenwoordigen in de openbare ruimte en daarmee voor de gemeenschap.

7. Is al inzichtelijk in hoeverre het waterbedeffect een rol gaat spelen bij een eventuele invoering van een tarief?

Het is niet de verwachting dat sprake gaat zijn van een waterbedeffect. Bewoners parkeren het liefst dicht bij de woning en het voorgestelde tarief is niet dermate hoog dat de verwachting is dat bewoners elders gaan parkeren. Indien het effect toch optreedt, dan wordt er maatwerk geleverd, zoals afgelopen jaren ook is gedaan.

8. Welk omgevingsprogramma, 2020 of 2021, is door de raad vastgesteld?

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021 is vastgesteld (zie raadstukken 16-2-2021).

9. Is het niet de bedoeling dat we eerst een strategie vaststellen voor de hele gemeente en daar in wijk of kernniveau een verdieplingslag in kunnen maken?

Gelet op de majeure ruimtelijke ontwikkelingen in Stadshart en Stationsgebied is ervoor gekozen om eerst een strategie op te stellen voor deze gebieden. Voor de nieuwe gemeente Dijk en Waard is het de bedoeling om een (geharmoniseerd) parkeerbeleid op te stellen.