

Vragen GroenLinks Parkeervisie

231204

1. Wat is het doel van de visie, een parkeerdruk van minder dan 85% in heel Heemstede?
2. In de vorige versie van de visie stond een overzichtelijk kaartje van de parkeerdruk in Heemstede. Waarom zien we deze niet terug in de huidige versie?
3. Pag 2. We willen duurzame mobiliteitskeuzes stimuleren. Aan welke stimulatemaatregelen denkt u?
4. Pag 7. Is inzichtelijk te maken in welke buurten het autobezit hoger/ lager is dan 1.1. auto per huishouden?
5. Pag 9. Wanneer komt de nota parkeernormen als B stuk in de commissie?
6. Pag 16. Werkt aandacht geven en bespreken (beïnvloeden). Zijn er voorbeelden waar deze aanpak tot resultaten heeft geleid?
7. Pag 16. Is bouwen van parkeerplaatsen een reële optie, gezien de ambities op het gebied van klimaatadaptie en vergroening?
8. Pag 16. Welke ruimte ziet u in het beprijzen (betaald parkeren met vergunningen)? Wilt u zover gaan dat als de parkeerdruk te hoog blijft er geen vergunningen voor een derde of tweede auto verleend worden?
9. Pag 17. Het college wijst gebieden aan waar parkeerbelasting wordt geheven. Zou het gezien de maatschappelijke impact niet beter zijn als de raad dit doet?

ANTWOORDEN:

231204 Vragen technisch GroenLinks Parkeervisie

1. *Wat is het doel van de visie, een parkeerdruk van minder dan 85% in heel Heemstede?*
Antwoord: Het doel van de parkeervisie is richting geven (kaderstellend) hoe we diverse parkeerzaken in Heemstede nu en in de toekomst willen aanpakken. Het geeft richting aan de diverse beleidsdocumenten die zullen voortvloeien uit deze parkeervisie.
Om de uitdagingen rondom parkeren aan te pakken is gekozen voor de 4B-benadering: beïnvloeden, benutten, beprijzen, bouwen. Waarbij uitgegaan wordt dat de parkeerdruk niet boven de 85% moet uitkomen omdat anders een goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving anderzijds niet gewaarborgd kan worden.
2. *In de vorige versie van de visie stond een overzichtelijk kaartje van de parkeerdruk in Heemstede. Waarom zien we deze niet terug in de huidige versie?*
Antwoord: Het kaartje was onderdeel van het kopje 'aanleiding', deze aanleiding is herschreven op basis van de zienswijze van de raadscommissie van 20 september 2023. Het kaartje had geen extra toegevoegde waarde meer omdat de tekst is aangescherpt.
3. *Pag 2. We willen duurzame mobiliteitskeuzes stimuleren. Aan welke stimulatemaatregelen denkt u?*
Antwoord: Hoe duurzame mobiliteitskeuzes gestimuleerd wordt moet uitgewerkt worden in concreet beleid. Eerst moet bepaald worden welke duurzame mobiliteit keuzes gemaakt worden, bijvoorbeeld welk deelmobiliteit de gemeente Heemstede omarmt en verder wil door ontwikkelen. Dit wordt momenteel onderzocht. Als die keuze gemaakt is kan gekeken worden hoe de gemeente het gebruik van duurzame mobiliteit kan stimuleren.
Wel zijn er diverse acties uitgezet: Een pilot met 'kabelgoot tegel' om zo het bezit van

elektrisch vervoer verder te stimuleren. Ook worden er de aankomende jaren meer laadlocatie voor elektrisch vervoer aangelegd en wordt het aantal fietsparkeerplaatsen bij IC station Heemstede-Aerdenhout fors uitgebreid (met 2300 plaatsen). Daarnaast zet Heemstede in op een goede bereikbaarheid met (H)OV. Hiervoor zal Heemstede, samen met de GR Zuid Kennemerland, een gezamenlijke propositie indienen bij de Provincie Noord-Holland voor de nieuwe concessie in 2027 (Zuid Kennemerland-IJmond) en 2030 (Amsterdam-Meerlanden). Tot slot onderzoeken wij de mogelijkheden voor het toepassen van deelmobiliteit (zoals Greenwheels) in de gemeente.

4. *Pag 7. Is inzichtelijk te maken in welke buurten het autobezit hoger/lager is dan 1.1. auto per huishouden?*

Antwoord: onderstaande tabel is afkomstig van het CBS,

https://cbsinuwbuurt.nl/#buurten2020_gemiddeld_aantal_autos_per_huishouden

Autobezit per huishouden	
Wijk-en buurtniveau	Aantal
Heemstede	1,1
Wijk 00 Heemstede-Centrum	1,1
Centrum	0,9
Oude Dorp, Indische buurt en or	1,2
Zandvoortselaan en Berkenrode	1,2
Heemsteedse Dreef, Schildersb	1,3
Van Merlenbuurt en Valkenburg	1,3
Schouwbroekerpolder	1
Rivierenbuurt	1,2
Kennemerduin en omgeving	1
Provincienbuurt	0,6
Geleerdenbuurt	0,9
Wijk 01 Heemstede-Zuid	1,2
De Glip	1,2
Glipper Dreef en Staatsliedenbu	1,1
Manpad en Hartekamp	onbekend
Wijk 02 Heemstede west van de	1,1
Dichters- en Vogelbuurt	1,1

5. *Pag 9. Wanneer komt de nota parkeernormen als B stuk in de commissie?*

Antwoord: zie raadsbesluit pagina 7.

6. *Pag 16. Werkt aandacht geven en bespreken (beïnvloeden). Zijn er voorbeelden waar deze aanpak tot resultaten heeft geleidt?*

Antwoord: Het onder de aandacht brengen en bespreekbaar maken van parkeerproblemen onder belanghebbenden zal veelal per wijk in Heemstede verschillen. Als een wijk nabij een OV knooppunt ligt zal de discussie en mogelijkheden over verlaging van autobezit anders zijn dan in een wijk zonder OV knooppunt. Als een wijk beschikt over veel POET (parkeerplaats op eigen terrein) maar bewoners in de openbare ruimte parkeren kan bespreekbaar worden gemaakt om de POET weer te gebruiken en de parkeerdruk hiermee te verlagen.

Er zijn weinig voorbeelden/ervaringen op dit moment van andere gemeenten. De ervaringen zijn nog pril en worden maar mondjesmaat over specifieke gemeenten gedeeld. Een voorbeeld hoe beïnvloeding positief effect kan hebben op het autobezit is dit artikel:

<https://agendastad.nl/succesvolle-deelmobiliteit-volgens-ontwikkelaar-am/>

7. *Pag 16. Is bouwen van parkeerplaatsen een reële optie, gezien de ambities op het gebied van klimaatadaptie en vergroening?*

Antwoord: 'Bouwen' is als laatste stap in de 4B-Benadering en zal pas toegepast worden als ook 'Beïnvloeden', 'Benutten' en 'Beprijzen' niet het gewenste effect heeft. Het bouwen van parkeerplaatsen is overigens ook vergroend en klimaat adaptief mogelijk:

<https://www.nk-tegelwippen.nl/project/groene-parkeerplaatsen/>

8. *Pag 16. Welke ruimte ziet u in het beprijzen (betaald parkeren met vergunningen)? Wilt u zover gaan dat als de parkeerdruk te hoog blijft er geen vergunningen voor een derde of tweede auto verleend worden?*

Antwoord: Beprijzen zal uitgerold worden zodra 'beïnvloeden' en 'benutten' niet de gewenste effecten heeft. Als 'beprijzen' toegepast wordt in een woonwijk zal zeker de parkeerdruk verlaagd worden. Dit wordt in diverse gemeenten bewezen.

In de 'beleidsregels afgifte parkeervergunningen' wordt aangegeven hoeveel parkeervergunning er per huishouden mogelijk is, en of bijvoorbeeld POET (parkeren op eigen terrein) van invloed is op het aantal af te nemen parkeervergunningen. Deze beleidsregels dienen uitgewerkt te worden en afgestemd te worden met belanghebbenden. Het kan inderdaad zo zijn dat er geen 3^{de} of 4^{de} parkeervergunning verstrekt wordt omdat de parkeerdruk te hoog blijft, of dat de aanwezigheid van POET meetelt met het aantal af te nemen parkeervergunningen. Het kan ook zijn dat er prijsdifferentiatie toegepast zal worden voor parkeervergunningen. De exacte uitwerking moet dus nog opgesteld worden. De parkeervisie geeft alleen aan welke richting er is als de parkeerdruk te hoog is.

9. *Pag 17. Het college wijst gebieden aan waar parkeerbelasting wordt geheven. Zou het gezien de maatschappelijke impact niet beter zijn als de raad dit doet?*

Antwoord: voorafgaand aan een eventueel aanwijzingsbesluit dat door het college genomen wordt vindt participatie plaats met belanghebbenden van dat betreffende gebied. Hiermee wordt aandacht gegeven aan de mogelijke maatschappelijke impact die dergelijk voornemen kan hebben. Het vaststellen van het aanwijzingsbesluit (het aanwijzen van parkeerplaatsen als betaald parkeerplaats) is een collegebevoegdheid, de raad stelt de Verordening Parkeerbelasting vast (hierin worden de tarieven vermeld voor betaald parkeren, een naheffingsaanslag en parkeervergunningen, ook staat aangegeven welk regime (tijden, tarieven) geldt). De raad heeft dus wel degelijk invloed op het beleid.