

# PARKEERVISIE

gemeente Heemstede



# VOORWOORD

Voor u ligt de Parkeervisie van onze gemeente. Bedoeld als leidraad voor het parkeerbeleid en als ondersteuning om onze uitdagingen rondom parkeren aan te pakken.

Parkeren is een complexe kwestie waarbij verschillende belangen en behoeften samenkomen. Heemstede streeft daarom naar een goede balans tussen het aanbod en het gebruik van parkeerplaatsen. Tegelijkertijd willen we duurzame mobiliteitskeuzes, zoals voor het openbaar vervoer, de fiets en deelmobiliteit, stimuleren. Hiermee creëren we een win-winsituatie: we beperken parkeeroverlast en we krijgen een gezondere leef- en verblijfsomgeving. Zo draagt parkeren bij aan de bereikbaarheid van onze gemeente en blijft Heemstede een aantrekkelijke plaats om te wonen en te verblijven.

Elke buurt, wijk en gebied is anders. Deze parkeervisie benadrukt daarom het belang van maatwerk en flexibiliteit. De verschillende parkeerbehoeften vragen om een aanpak en maatregelen die zijn afgestemd op de specifieke kenmerken van een gebied. Aanvullend hechten we waarde aan het continue monitoren van het parkeerbeleid. Zo hebben we voortdurend zicht op de werking en effectiviteit van ons parkeerbeleid. En kunnen we proactief reageren op ontwikkelingen, eventuele knelpunten aanpakken en tijdig bijsturen waar nodig.

Ik ben ervan overtuigd dat de Parkeervisie ons gaat helpen bij het nemen van beslissingen over parkeren en bij het inrichten en het beheren van onze openbare ruimte.



Arianne de Wit-van der Linden  
Wethouder

# LEESWIJZER

De Parkeervisie is een leidraad voor het toekomstig parkeerbeleid en richt zich op de verruiming van het begrip Mobiliteit.

De visie is als volgt gedefinieerd:

*In Heemstede zorgen we voor een verbeterd evenwicht tussen goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving anderzijds.*

In dit document leggen we een koppeling met de Woonvisie en Omgevingsvisie. Daarnaast hebben we rekening gehouden met trends en ontwikkelingen op parkeergebied die van toepassing zijn voor Heemstede. Ook refereren we naar de peiling die is gehouden onder inwoners, bezoekers en ondernemers.

De visie wordt vervolgens uiteengezet op basis van de 4B-benadering: Beïnvloeden, Benutten, Beprijzen en Bouwen. Op basis van deze benadering hebben we uitgangspunten benoemd:

- De juiste parkeerder op de juiste plek
- Te hoge parkeerdruk leidt veelal tot parkeeroverlast en/of onveilige situaties
- We gaan voor uniformiteit in parkeerregimes
- Nieuwe en flexibele parkeernormen stemmen we af op locatie en doelgroep

In de komende hoofdstukken worden verschillende beleidsstukken benoemd die geactualiseerd worden. Namelijk de Beleidsregels aanvragen en afgifte parkeervergunningen, Beleidsregels invoering of uitbreiding betaald parkeren met vergunning en de Parkeernormennota. Ook benoemen we passende maatregelen die zijn onder te verdelen in twee verschillende gebieden die in Heemstede.

# INHOUD

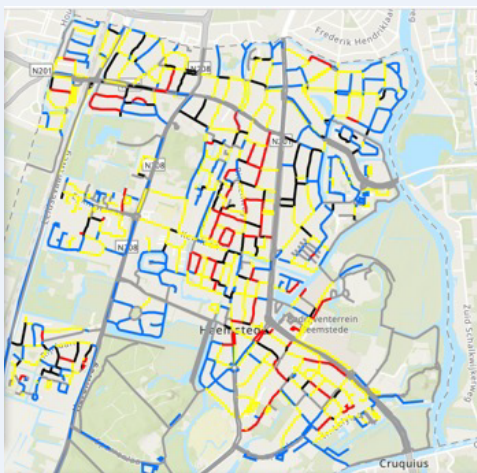
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>Visie</b>	<b>11</b>
<b>Doelgroepen</b>	<b>13</b>
<b>Van visie naar beleid</b>	<b>15</b>
<b>Toetsing beleid via uitgangspunten</b>	<b>16</b>
<b>Uitwerking van de parkeervisie</b>	<b>19</b>
■ Gebieden die al een reguleringsvorm kennen	21
■ Aandachtsgebieden vanwege (toekomstige) knelpunten	26

# INLEIDING

Heemstede staat voor grote ambities en opgaven, maar beschikt letterlijk over een beperkte hoeveelheid ruimte. Die combinatie maakt het thema parkeren ingewikkeld. Iedereen wil schonere lucht, veilig verkeer en meer groen in het straatbeeld. Maar een goede bereikbaarheid en een auto die voor de deur kan worden geparkeerd, willen inwoners óók.

Visuele weergave van de parkeerdruk op dinsdag 6 juni 2023.

De kleuren rood en zwart tonen een parkeerdruk hoger dan 85% aan.



## Legenda

- 100% of hoger
- 85-100%
- 50-85%
- 0-50%
- Geen capaciteit, geen bezetting

Dit is begrijpelijk, maar niet altijd mogelijk en zelfs op termijn onhoudbaar. Als het aantal auto's met het aantal inwoners en bezoekers blijft meegroeien, dan zal zonder Parkeervisie steeds meer van onze schaarse openbare ruimte gebruikt worden voor het stallen van auto's.

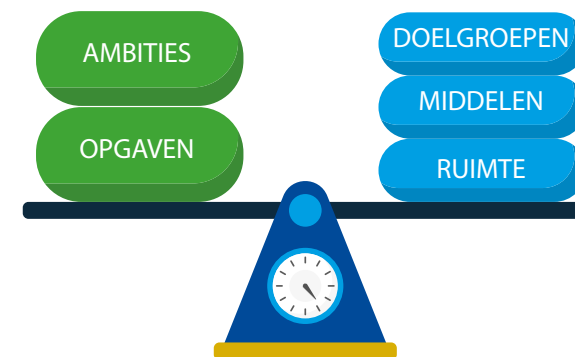
De noodzaak van een Parkeervisie is onderbouwd door de in juni 2023 uitgevoerde parkeerdrukmeting in heel Heemstede. Deze parkeerdrukmeting heeft aangetoond dat de parkeerdruk in veel gebieden hoger is dan acceptabele grens van 85 procent. De norm van 85 procent staat bekend als een goede indicatie voor een hoge parkeerdruk

Bij een parkeerdruk van 85 procent zijn per 10 parkeerplaatsen 1-2 parkeerplaatsen vrij/ beschikbaar. Dit lijkt voldoende. Bij inwoners komt dit overeen met de subjectieve ervaring dat het 'vol' staat. Wat resulteert in veel zoekgedrag en alle bijkomende nadelen (zoals op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit).

Daarnaast beschikt Heemstede over een verouderde parkeernormennota. Een parkeervisie met daarin een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie en doelgroep) is nodig om onder andere de Woonvisie uit te kunnen voeren.

Mobiliteit geeft een mate van vrijheid en is van belang voor het (economisch) functioneren van de samenleving. Daarom zoeken we naar een evenwicht waarin we de ambities en opgaven kunnen realiseren, zonder de behoeften en belangen van de verschillende doelgroepen uit het oog te verliezen. Om de benodigde infrastructuur en voorzieningen te kunnen ontwikkelen en te onderhouden binnen de beschikbare middelen vraagt dit om een efficiënte inrichting van de openbare ruimte.

Mobiliteit: zoeken naar evenwicht.



## Mobiliteit en parkeren als integraal onderdeel van de fysieke leefomgeving

Mobiliteit en parkeren staan niet op zichzelf. Ze zijn een integraal onderdeel van de inrichting van de fysieke leefomgeving. Er is hierdoor een relatie te leggen met de Woon- en Omgevingsvisie. Ook is uiteengezet welke ontwikkelingen en trends zijn gebruikt bij het opstellen van deze Parkeervisie.

### Woon- en Omgevingsvisie

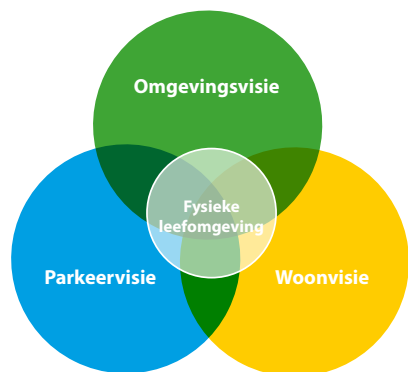
De Omgevingsvisie is de langetermijnvisie van de gemeente die op hoofdlijnen gaat over de inrichting van de fysieke leefomgeving waarin we wonen, werken en onze vrije tijd doorbrengen. De Omgevingsvisie is nog in voorbereiding. Tegelijkertijd zijn de contouren van de ambities en opgaven die daaruit voortkomen voldoende duidelijk. Deze moeten

uiteraard passen binnen deze Parkeervisie.

Hetzelfde geldt voor de onlangs vastgestelde Woonvisie. Hierin wordt duidelijk welke woningen de komende periode prioriteit krijgen.

Met de Omgevingsvisie, Woonvisie en Parkeervisie streven we naar een integrale en samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Door bij de planvorming uit te gaan van duurzame

vervoersmiddelen, kan de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte en de verhoging van de parkeerdruk worden beperkt. Zo sluit de Parkeervisie aan bij bepaalde woonconcepten, duurzaamheidsdoelstellingen en mobiliteitsambities. We schetsen de kaders hoe we parkeren in de toekomst goed regelen.



### Relevante ontwikkelingen en trends

Om de juiste richting voor de Parkeervisie te bepalen, spelen ook landelijke trends, lokale ontwikkelingen en regionale bereikbaarheidsafspraken een belangrijke rol. Dit zien we bevestigd in Heemstede van A tot Z (de basis voor de nog vast te stellen Omgevingsvisie). Hierin wordt voorgesteld om deze relevante ontwikkelingen en trends t.a.v. mobiliteit te monitoren en waar mogelijk in te passen in de leefomgeving.

Een landelijk zichtbare trend is de toename van elektrisch rijden. Door de toename van laadinfrastructuur verschuift de parkeerbalans tijdelijk: de beschikbaarheid van algemene parkeerplaatsen neemt af, omdat 'niet elektrische voertuigen' niet mogen parkeren op dit soort parkeerplaatsen. Het totaal aantal parkeerplaatsen verandert echter niet.

Er zijn twee voor Heemstede relevante ontwikkelingen en trends te benoemen:



**Stijgend autobezit**



**Parkeren afgestemd op mobiliteitsbehoefte**



## Stijgend autobezit

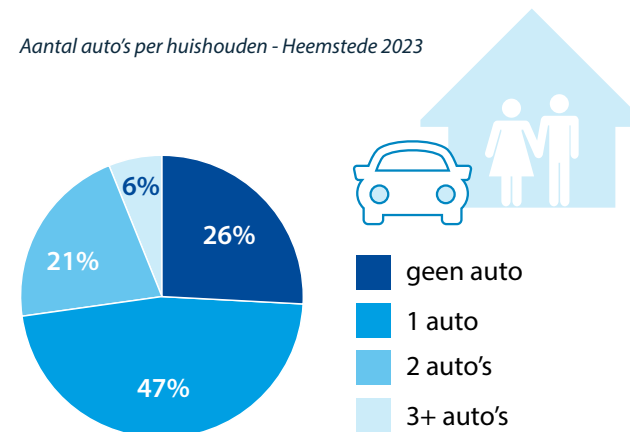
### Autobezit en autogebruik

Het huidige parkeerbeleid biedt parkeervoorzieningen aan op basis van autobezit en gebruik. De meeste woningen zijn echter gebouwd toen er een andere parkeernorm gold dan tegenwoordig nodig is. Ter illustratie: de woonwijken zijn aangelegd met een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Tegenwoordig is het gemiddelde autobezit in Heemstede 1,1.

Heemstede zit met gemiddeld 1,1 auto per huishouden op het landelijk gemiddelde. Dit gemiddelde is niet gelijk verdeeld over de wijken. Sommige huishoudens hebben geen auto, andere huishoudens bezitten juist weer meerdere auto's. We zien dat rondom het centrum het autobezit wat lager is dan gemiddeld, in de overige wijken is dit juist wat hoger.

De bevolking van Heemstede vergrijsd relatief sterk: naarmate de leeftijd oploopt, daalt het belang van sommige motieven (winkels, sfeer, openingstijden) en stijgt het belang van andere motieven (bereikbaarheid en parkeermogelijkheden). Veel Heemstedenaren zien autobezit als iets vanzelfsprekends. Het hoge welvaartsniveau in Heemstede verklaart het extra autobezit in sommige wijken.

Aantal auto's per huishouden - Heemstede 2023



### Kosten van stijgend autobezit

Voor een goede bereikbaarheid moeten er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. De beschikbare ruimte is echter beperkt. En dus moeten we keuzes maken over het ruimtegebruik en de inrichting van de fysieke leefomgeving. Deze keuzes zijn noodzakelijk, omdat er naast bereikbaarheid ook andere ambities en opgaven belangrijk zijn. Denk aan voldoende groenvoorzieningen, extra woningen en ruimte voor recreatie en spelen.

Ongeacht welke keuzes gemaakt worden – of het nu gaat om de aanleg van extra parkeerplaatsen, het beter benutten van de openbare ruimte of een reguleringsvorm om een bereikbare en veilige woonomgeving te waarborgen – maatregelen kosten geld.

## Veiligheidsrisico's van stijgend autobezit

Meer auto's betekent meer autoverkeersbewegingen en per saldo een grotere kans op conflicten met fietsers en voetgangers. In veel oudere wijken, zoals de Indische buurt, wordt vanwege het toegenomen autobezit het half parkeren op stoepen gedoogd. Stoeptegels zijn echter niet bestand tegen de belasting van auto's en gaan daardoor sneller kapot. Ook kunnen mensen met een scootmobiel, kinderwagen en andere gebruikers van het voetpad worden gehinderd. Zij zijn soms zelfs gedwongen om via de rijbaan hun weg te vervolgen. Bij gedoogsituaties bestaat ook het risico dat er onvoldoende rijbaanbreedte overblijft. Voor fietsers en personenauto's, maar zeker ook voor hulpdiensten om deze gebieden goed te kunnen bereiken. Het in- en uitparkeren van voertuigen en het in- en uitstappen van passagiers op plaatsen die hier niet voor zijn ingericht - iets wat veelal gepaard gaat met een belemmerd zicht door geparkeerde auto's - vergroot de kans op ongevallen.







## Parkeren afgestemd op mobiliteitsbehoefte

Net als veel andere gemeenten, heeft Heemstede te maken met een grote vraag naar passende en betaalbare woningen. Om Heemstede ook voor de toekomstige generaties mooi- en leefbaar te houden moeten er vooraf keuzes worden gemaakt bij het (her-) ontwikkelen van gebieden. Met voldoende verplaatsingsmogelijkheden en parkeerplaatsen voor de mensen waarvoor het gebied wordt ingericht, zorgen we voor een goede balans tussen de leefbaarheid en de bereikbaarheid in deze gebieden.

### Kijk naar parkeernormen én mobiliteitsbehoeften

De openbare ruimte is schaars en er spelen diverse belangen en ambities. De parkeersituatie op wijk/buurniveau moeten we daarom op een hoger abstractieniveau en integraal bekijken. Parkeren wordt zo veel meer een onderdeel van afwegingen die worden gemaakt rondom andere beleidsthema's. Denk aan duurzaamheid en woon- en leefomgeving.

De focus komt hierbij niet alleen te liggen op het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernorm moet worden gerealiseerd. We moeten kijken naar het totaalpakket aan maatregelen en functies waarmee de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep goed binnen de beschikbare ruimte kan worden ingevuld.

Door parkeerplaatsen gemotiveerd te combineren met aanvullende vervoersalternatieven, zoals het OV, fietsen en deelmobiliteit, kan het aantal parkeerplaatsen dat volgens de parkeernorm is berekend in bepaalde gebieden worden verlaagd.



## Veranderingen in parkeergedrag en vervoersmogelijkheden

Mede door de coronapandemie hebben meer mensen de mogelijkheid gekregen om (deels) vanuit huis te werken. Dit heeft de noodzaak voor woon-werk verplaatsingen verkleind. Daar komt bij dat veel werkgevers hun werknemers stimuleren om bewust te kiezen hoe ze naar/voor het werk reizen. Bijvoorbeeld door een mobiliteitsbudget aan te bieden in plaats van een reiskostenvergoeding of een leaseauto. Meer thuiswerken en minder autoafhankelijkheid kunnen een positieve bijdrage leveren aan het terugdringen van spitsverkeer en (op termijn) de behoefte aan parkeerplaatsen.

De gemiddelde reisafstand voor woon-werkverkeer is in Nederland minder dan 20 km (CBS). Daarmee kan een (elektrische) fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn om op een gezonde- en duurzame manier naar het werk te reizen. Juist ook bij de kortere afstanden dan 20 km is de fiets vaak een interessante optie: fietsers kunnen hun fiets meestal dichtbij hun bestemming parkeren en hebben geen vertraging door files en verkeersopstoppingen.

Een goed functionerend openbaar vervoerssysteem kan de behoefte voor individueel autobezit verminderen. Mensen die met het OV reizen hebben daardoor minder behoefte aan een parkeerplaats nabij de woning en/of bestemming.

Naast de eigen fiets en het OV, zijn er met de komst van deelmobiliteit meer alternatieven ontstaan om mobiel te zijn. Met de inzet van deelmobiliteit kan de hoeveelheid auto's op de weg en in het straatbeeld worden verminderd. Dit verhoogt de kwaliteit van de leefomgeving. Bij deelmobiliteit hoeft alleen voor het gebruik (en niet voor het bezit) te worden betaald. Dit resulteert vaak in financieel voordeel voor gebruikers en gebruikersgemak in de vorm van passend vervoer per reis. Deze en andere technologische ontwikkelingen maken slimme mobiliteitsoplossingen mogelijk. Deze ontwikkelingen dragen bij aan een leefbare en gezonde stad waarin mobiliteit voor iedereen toegankelijk en beschikbaar is.



# VISIE

Een Parkeervisie geeft helderheid over welke prioriteit en hoeveel ruimte aan de functie parkeren wordt gegeven. Voor het bepalen van de juiste richting hebben de eerder genoemde landelijke trends, lokale ontwikkelingen en regionale bereikbaarheidsafspraken een belangrijke rol gespeeld. Aanvullend is ook het functioneren van het huidige parkeerbeleid onderzocht en is de parkeerbeleving onder inwoners, ondernemers en bezoekers gepeild (bijlage inventarisatie). Op basis hiervan is de visie tot stand gekomen.

De elementen uit de visie zijn niet alleen voor de woon- en leefomgeving van bewoners belangrijk, maar ook voor ondernemers en de bezoekers van winkels en andere voorzieningen. Een omgeving waarin autoverkeer zoekt naar een vrije parkeerplaats en er onveilige situaties ontstaan door in- en uitparkerende auto's, is een ongewenste situatie. Zowel voor de leefbaarheid als voor het economisch functioneren van Heemstede.

## ONZE VISIE:

*In Heemstede zorgen we voor een verbeterd evenwicht tussen goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving anderzijds.*



Parkeren kan bijdragen aan een **goede bereikbaarheid** door:



- Parkeervoorzieningen te verdelen onder belanghebbenden per tijdstip en locatie. Hierdoor ontstaan minder verkeers-opstoppingen en een vlottere doorstroming. Het zoeken naar een vrije parkeerplaats wordt tot een minimum beperkt.

## Van vraagvolgend naar sturend parkeerbeleid

De beschikbare ruimte is beperkt. Stijgend autobezit kan daarom niet oneindig worden opgevangen in de openbare ruimte. Hiervoor is een overgang van het huidige vraagvolgende parkeerbeleid naar een sturend parkeerbeleid nodig.

Het huidige vraagvolgende parkeerbeleid biedt parkeervoorzieningen aan op basis van autobezit en gebruik. De meeste woningen zijn echter gebouwd toen er een andere parkeernorm gold dan tegenwoordig nodig is. Ter illustratie: de woonwijken zijn aangelegd met een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Tegenwoordig is het gemiddelde autobezit in Heemstede 1,1.

Omdat de beschikbare ruimte 'niet meegroeit' met het toenemende autobezit, creëert dit in meerdere gebieden van Heemstede een onbalans tussen parkeervraag en aanbod. Met een sturend parkeerbeleid kunnen we invloed uitoefenen op het parkeergedrag en kunnen beschikbare parkeerplaatsen efficiënter worden gebruikt. Dit draagt bij aan een leefbare- en goed bereikbare verblijfsomgeving met voldoende ruimte voor wonen, speel-, groen- en recreatievoorzieningen.

Parkeren kan bijdragen aan een **veilige en aantrekkelijke leef- en verblijfsomgeving** door:

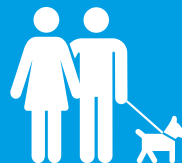


- Parkeervoorzieningen op een mooie manier in de omgeving in te passen en bij de inrichting rekening te houden met het zicht op overig verkeer. Goed gemarkeerde parkeervoorzieningen, voldoende verlichting en veilige looproutes tussen parkeervoorzieningen en omliggende bestemmingen dragen hieraan bij.
- Het clusteren van parkeren. Een toename van de loopafstand voor geclusterd parkeren op afstand beïnvloedt het autogebruik- en autobezit. Een verlaging van het autobezit heeft een positief effect op het aantal benodigde parkeerplaatsen en kan een stimulans zijn voor het gebruik van deelmobiliteit. De vrijgekomen ruimte die door het clusteren ontstaat, kan aan andere functies worden besteed.
- Het stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Fietsen, wandelen en het gebruik van het openbaar levert een directe bijdrage aan een schonere en gezondere leefomgeving. Ze verlagen bovendien de afhankelijkheid van privévoertuigen.
- Minder hittestress als gevolg van minder 'blik' op straat. Minder zoekverkeer door parkeermaatregelen leidt tevens tot een veiligere leefomgeving.



Inwoners, bezoekers en ondernemers met een bestemming in Heemstede staan centraal bij het bepalen van de Parkeervisie. Elk van deze drie groepen heeft zijn eigen dynamiek als het gaat om de parkeerlocatie en parkeergedrag.

## DOELGROEPEN



**Inwoners** moeten de mogelijkheid hebben om een voertuig op loopafstand van de woning te kunnen gebruiken. Voor verplaatsingen binnen Heemstede hebben wandelen en fietsen de voorkeur, aangevuld met openbaar vervoer.



**Bezoekers** kunnen eveneens op loopafstand van de bestemming parkeren. De vind- en bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen voor bezoekers moet optimaal zijn en passend bij het gebruik. Voor een enkele boodschap kan dichtbij worden geparkeerd, voor een langer verblijf wordt parkeren voor bezoekers op iets grotere afstand gefaciliteerd. Bezoekers zonder herkomst of bestemming Heemstede (niet zijnde P+R gebruikers) worden via maatregelen ontmoedigd om met de auto naar Heemstede te komen.



**Ondernemers** die afhankelijk zijn van bedrijfsvoertuigen, moeten deze in de buurt van de vestigingslocatie en/of bestemming kunnen parkeren. We stimuleren echter niet het gebruik van (privé)voertuigen van werknemers die gebruikt worden om van- en naar het werk te reizen. Bij voorkeur lopen, fietsen of (bij grotere afstanden) reizen zij met het openbaar vervoer naar het werk.

## Peiling

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de huidige parkeersituatie is parkeeronderzoek gedaan. Aanvullend is inzichtelijk gemaakt hoe mensen het parkeren in Heemstede ervaren. Hiervoor hebben inwoners, ondernemers, werkenden en bezoekers in mei-juni 2023 vragenlijsten ingevuld. We hebben twee varianten opgesteld: een vragenlijst voor inwoners, ondernemers en werkenden en een variant voor bezoekers. Om een hoge respons te krijgen, hebben we de vragenlijsten breed onder de aandacht gebracht. Via onder meer het Digipanel, posters, flyers, uitingen in onder andere 'De Heemsteder' en op de social media kanalen van de gemeente hebben we inwoners, ondernemers en werkenden gewezen op deze vragenlijst. Om de parkeerbeleving onder bezoekers te peilen hebben we promotieteams ingezet. Zij hebben op 2 zaterdagdagen vragenlijsten afgenomen onder bezoekers in de winkelgebieden.

De inzet heeft ertoe geleid dat 1.165 inwoners, 64 ondernemers, 32 werkenden en 113 bezoekers de vragenlijsten hebben ingevuld. Na de zomer 2023 vinden met een afvaardiging van belanghebbenden, zoals woningcoöperaties en ondernemers, kleinschalige, inhoudelijke sessies plaats over de Parkeervisie.



In de peiling onder bewoners wordt bevestigd dat in delen waar een hoge parkeerdruk is gemeten (rondom Centrum en de Indische buurt, [zie kaart met 2b-gebieden op pagina 20](#)), dit ook als parkeeroverlast wordt ervaren. Anderzijds valt op dat in andere delen de overige 2b-gebieden waar hoge parkeerdruk is gemeten de bewoners dit in mindere mate als overlast ervaren. De meeste reacties van zowel ondernemers, werknemers als bezoekers zijn overwegend positief over de parkeermogelijkheden en beschikbaarheid. De helft van de bezoekers geeft aan vaak gebruik te maken van de vrije parkeerplaatsen die rondom de betaalde parkeerplaatsen zijn gelegen.

# VAN VISIE NAAR BELEID

Om het gebruik van de verschillende vervoers- en parkeermogelijkheden – binnen de kaders van de Parkeervisie – onder de aandacht van de doelgroepen te krijgen, gaan we uit van de zogenoemde 4B-Benadering.

## BEÏNVLOEDEN



Beïnvloedingsmaatregelen zijn erop gericht om het parkeerknelpunt te verlichten door het parkeergedrag te veranderen. Dit begint bij het onder de aandacht brengen en bespreekbaar maken van parkeerproblemen onder belanghebbenden. Aanvullend kan het stimuleren van alternatieve duurzame vervoerswijzen en het minder aantrekkelijk maken van individueel autobezit en -gebruik bijdragen aan de gewenste gedragsverandering.

## BEPRIJZEN



Hoge parkeerdruk wordt bij populaire bestemmingen vaak veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders zoals werknemers en forenzen of door inwoners zelf. Bijvoorbeeld door een hoog autobezit en/of slecht gebruik van de eigen oprit of garage. Door openbare parkeerplaatsen te beprijsen (door middel van cashless betalen) verbetert de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen en worden ze eerlijker verdeeld onder belanghebbenden. Zij worden tegelijkertijd uitgedaagd een bewustere keuze te maken voor autobezit en -gebruik.

## BENUTTEN



We kijken bij een parkeerknelpunt of de parkeervraag op een andere manier kan worden ingevuld en/of binnen bestaande parkeerplaatsen kan worden opgelost. Voertuigen staan soms zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig wordt gebruikt. Ook kan de bezetting laag zijn, omdat de locatie niet aantrekkelijk wordt gevonden. Soms is het mogelijk om de openbare ruimte beter te benutten door een slimmere inrichting.

## BOUWEN



De laatste 'B' betreft het realiseren van extra parkeercapaciteit als oplossing voor een parkeerknelpunt. Omdat de openbare ruimte schaars is, stelt de gemeente zich erg terughoudend op ten aanzien van het bijbouwen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen.



# TOETSING BELEID VIA UITGANGSPUNTEN

Door de visie uit te werken in uitgangspunten kunnen we toetsen of de prioritering en uitvoering van het beleid in lijn is met de parkeervisie en de doelstellingen ervan. Uitgangspunten maken het eenvoudiger om beleid te communiceren naar belanghebbenden voor begrip en draagvlak. Voor de Parkeervisie noemen we de volgende vier uitgangspunten:

1. De juiste parkeerder op de juiste plek
2. Te hoge parkeerdruk leidt vaak tot parkeerverlast en/of onveilige situaties en moet daarom worden voorkomen
3. Uniformiteit in parkeerregimes
4. Nieuwe en flexibele parkeernormen afgestemd op de locatie en doelgroep



# 1

## De juiste parkeerder op de juiste plek.

Voor woonwijken staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop. Hier parkeren met name inwoners en hun bezoek. Wijkvreemde parkeerders worden geweerd als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot te hoge parkeerdruk en daarmee overlast leidt. Een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, met de auto en/of openbaar vervoer is essentieel voor het aantrekken van bezoekers van winkels en voorzieningen. Door te kiezen voor de parkeerrestricties van betaald parkeren met vergunning, verbetert de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen (zoals bewoners en hun bezoek, mantelzorgers) en worden de aanwezige parkeerplaatsen beter benut. Met behulp van duidelijke bebording en parkeerapparatuur kan het parkeergedrag via (variabele) parkeertarieven op basis van locatie, tijdstip en de maximale parkeerduur worden beïnvloed.

We zijn terughoudend met het instellen van nieuwe blauwe zones. De parkeerrestricties van dit regime zijn eenvoudig te omzeilen (parkeerschijf verzetten). De beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt zo alsnog beperkt.

# 2

## Te hoge parkeerdruk leidt vaak tot parkeeroverlast en/of onveilige situaties en moet daarom worden voorkomen.

Te hoge parkeerdruk levert zoekverkeer, irritaties in het verkeer en foutparkeren op.

Komt de parkeerdruk in een gebied (niet in een straat, maar een wijk/buurt) boven de 85%, dan neemt het zoekgedrag naar de vrije parkeerplaatsen onevenredig toe met alle bijkomende nadelen (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit) als gevolg. De groeiende parkeerdruk zien we niet alleen in centrum, maar ook in de wijken eromheen. De oudere woonwijken zijn niet ontworpen op het autobezit van nu. Dit heeft een aantasting van de leefbaarheid als gevolg. Wanneer parkeeroverlast het gevolg is van hoog autobezit van wijkbewoners zelf, kan het stimuleren van duurzame alternatieven en het beter benutten van beschikbare parkeerplaatsen bijdragen aan het verminderen van het autobezit- en gebruik. Worden auto's door een tekort aan parkeerplaatsen foutgeparkeerd, dan belemmeren ze het zicht wat leidt tot onveilige situaties. Ook de bereikbaarheid van gebieden voor o.a. mensen met een beperking (door deels op stoepen te parkeren) en de doorgang voor hulpdiensten worden ernstig beperkt.

### 3

#### Uniformiteit in parkeerregimes.

Parkeerregimes hebben betrekking op gehanteerde tijden, tarieven en het soort regulering. Heemstede kent verschillende vergunning-betaald parkeergebieden met elk verschillende tijden en tarieven. Deze zijn tot stand zijn gekomen op basis van de verschillende wensen en voorkeuren van een specifieke wijk. De verschillende parkeerregimes zorgen voor een beperking van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Vergunninghouders mogen namelijk niet in een ander gebied parkeren (bijvoorbeeld om hun elektrische voertuig te laden). Bij parkeerders zorgt dit voor verwarring; in hun beleving parkeren zij in één groot gebied. We willen waar mogelijk deze 'lappendeken' van verschillende parkeerregimes met afwijkende regels optimaliseren tot één overzichtelijke en herkenbare parkeervorm.

Voor de werking van parkeerbeleid en de geloofwaardigheid van de gemeente is handhaving belangrijk. Het gemeentelijk handhavingslandschap is de afgelopen jaren flink uitgebreid. Vanwege de krapte op de arbeidsmarkt vraagt dit meer dan ooit om een slimme en efficiënte inzet van middelen en expertise.

Net als bij de blauwe zones, draagt de gemeente de handhavingskosten bij de controle op geldige parkeervergunningen in parkeergebieden waar exclusief vergunninghouders mogen parkeren. De inkomsten uit boetes zijn voor het Rijk.

Daarmee zijn zowel de blauwe zone als de exclusief vergunninghoudersparkeren qua handavingsinzet en financiën een onaantrekkelijke optie. Door de mogelijkheid van betaald parkeren aan bestaande vergunninggebieden toe te voegen (fiscaliseren) blijft de bereikbaarheid van de woningen gegarandeerd, is er optimaal dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk en staan er inkomsten uit boetes tegenover de kosten van handhaving. Bij invoering of uitbreiding van parkeerregulering is het voorkeursparkeerregime betaald parkeren, met de mogelijkheid tot de uitgifte van

parkeervergunningen. Hiermee kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen worden verbeterd en worden de aanwezige parkeerplaatsen beter benut.

De vraag naar en het gebruik van parkeerplaatsen verschilt. In een woonwijk bijvoorbeeld is die anders dan in het centrum. Vanwege het afwijkende gebruik van verschillende gebieden kunnen de details – zoals het parkeertarief, dagen en tijdstippen en de maximale parkeerduur – van afzonderlijke parkeergebieden afwijken. De werking van het parkeerregime zal hetzelfde zijn.

### 4

#### Nieuwe en flexibele parkeernormen afgestemd op de locatie en doelgroep.

De huidige parkeernormennota biedt geen flexibiliteit. Er is een vaste parkeernorm voor een woning, ongeacht of deze woning nabij een OV knooppunt ligt of niet en ongeacht de oppervlakte van de woning.

Door nieuwbouw, transformatie, splitsingen en inbreidingen verandert mogelijk de parkeerbehoefte (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig na het realiseren van het project) op grond van de parkeernormen. Naast het actualiseren van de parkeernormen stellen we daarom ook een beleidstoepassing op. Hierin nemen we ook andere factoren mee in de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Factoren zoals de omvang en functie van de ontwikkellocatie, de nabijheid van openbaar vervoer en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen worden meegewogen. Onder voorwaarden en binnen beleidskaders kan worden bepaald welke parkeervoorzieningen en maatregelen het beste passen bij de locatie en doelgroep. Hiermee wordt de uitvoering van de Woonvisie vereenvoudigd.

# UITWERKING VAN DE PARKEERVISIE

Na de vaststelling van deze Parkeervisie volgt de uitwerking van een nieuw parkeerbeleid. Op basis van de 4B-benadering actualiseren en werken we de volgende beleidsstukken uit:

**Uitgifteregels voor parkeervergunningen** waarin we helderheid geven over wie een parkeervergunning kan aanvragen en aan welke voorwaarden moet worden voldaan.

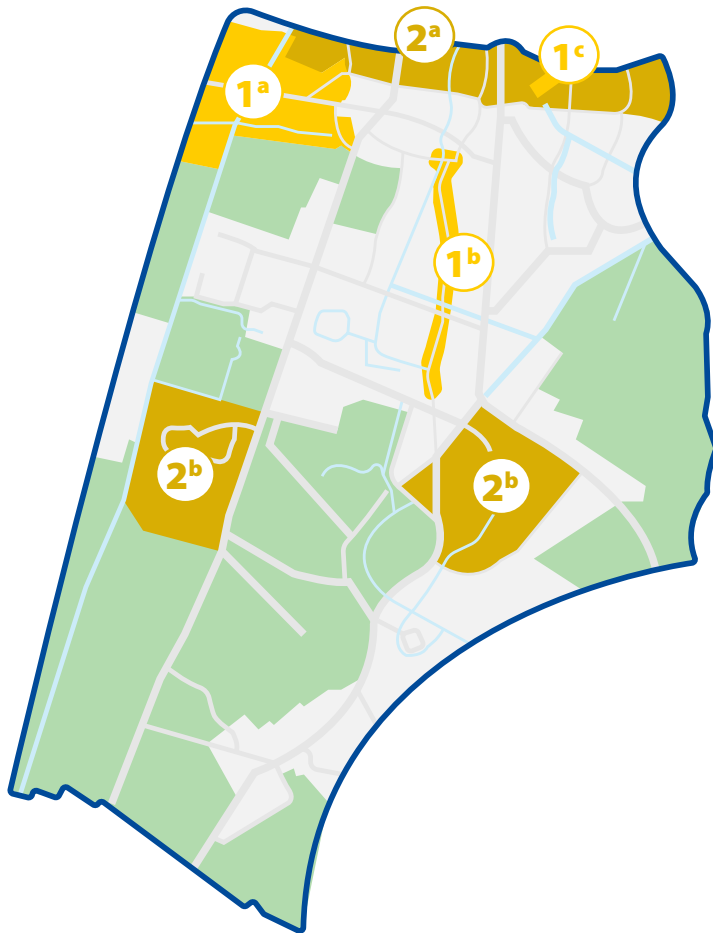
**Beleidsregels 'invoeren of uitbreiden van betaald parkeren met vergunning'**. Inclusief een beschrijving van de voorwaarden en draagvlak voor het invoeren of uitbreiden van betaald parkeren met vergunning.

De **parkeernormennota** met geactualiseerde parkeernormen per functie en locatie, aangevuld met de beleidsregel voor toepassing en reductiemogelijkheid op de parkeereis.

De impact van de gewijzigde Parkeervisie en de te hanteren 4B-benadering maken we in dit hoofdstuk inzichtelijk door het toe te passen op verschillende gebieden.

Zo gaan we van 'een richting met algemene doelstellingen' naar kaders die ons helpen bij het maken van keuzes in passende uitvoeringsmaatregelen. Voor dit inzicht is Heemstede ingedeeld in twee soorten gebieden.





## 1

### Gebieden die al een reguleringsvorm kennen:

- a) Stationsgebied e.o. (Zandvoortselaan, huidige parkeersectoren 1-7 & P+R)
- b) Centrumgebied e.o. (Raadhuisstraat/Binnenweg)
- c) Jan van Goyenstraat

## 2

### Aandachtsgebieden i.v.m. (toekomstige) knelpunten:

- a) Grensgebied Haarlem (gescheiden door N208 & Craijenestervaart) met zorgen over mogelijke parkeeroverlast door uitbreiding parkeren Haarlem
- b) Gebieden waarvan bekend is dat de parkeerdruk hoog is, zoals de Indische buurt en Rivierenbuurt

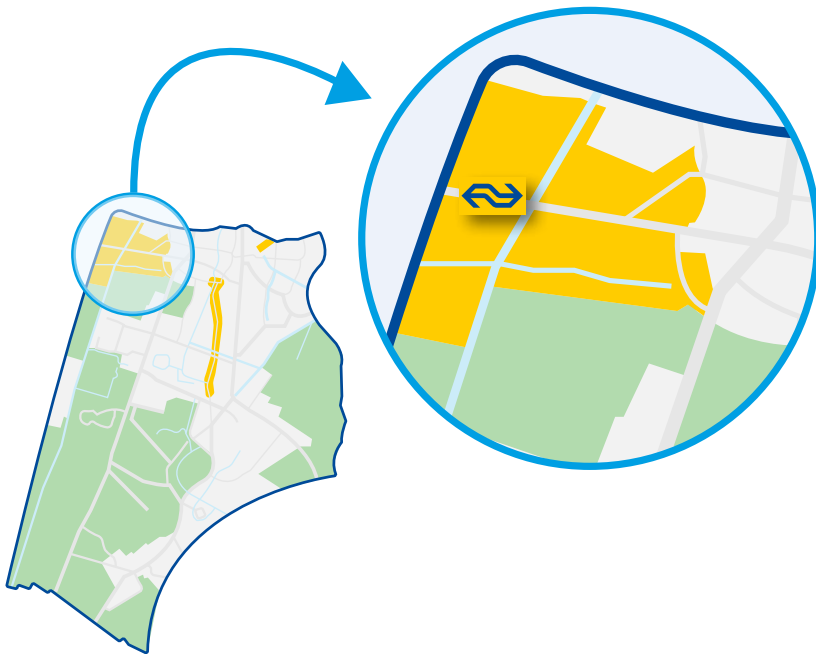
Voor alle gebieden geldt dat de parkeerdruk structureel wordt gemonitord via parkeerdrukmetingen die heel Heemstede beslaan. Deze metingen vinden iedere twee jaar plaats. Tussentijdse metingen en specifieke onderzoeken kunnen worden uitgevoerd als daar aanleiding voor is.

# 1

## Gebieden die al een reguleringsvorm kennen

### A) STATIONSGBIED, WINKELGEBIED ZANDVOORTSELAAN EN OMGEVING

Rondom het station Heemstede-Aerdenhout zijn diverse parkeerregimes ingesteld. In de woonwijken parkeren alleen inwoners met parkeervergunningen. Bij de winkels nabij het station geldt betaald parkeren en een stukje verderop zijn blauwe zones aangebracht voor de winkels aan de Zandvoortselaan. Gereguleerd parkeren is inmiddels een geaccepteerd verschijnsel, omdat het de bereikbaarheid van de woningen, winkels en voorzieningen heeft verbeterd en de kans op een vrije parkeerplaats nabij de bestemming heeft vergroot.



Stationsgebied, winkelgebied Zandvoortselaan en omgeving

### **Te hoge parkeerdruk leidt vaak tot parkeeroverlast en moet daarom worden voorkomen**

Ondanks dat de gemiddelde parkeerdruk in de meeste parkeergebieden rondom het stationsgebied acceptabel is, is de parkeerdruk in diverse afzonderlijke straten wel hoog (>85%). Als er steeds meer auto's van inwoners bijkomen, raakt de parkeerbalans in dit gebied verstoord. We zien dit terug in foutparkeren wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken. Door vergunninggebieden samen te voegen kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in naast elkaar gelegen parkeergebieden worden vergroot. Een nadere uitwerking van het uitgiftebeleid van parkeervergunningen voor een tweede of daaropvolgende auto, kan bijdragen aan het verder verlagen van de parkeerdruk. Net als de koppeling van het uitgiftequotum van parkeervergunningen aan de aanwezige parkeerplaatsen in het gebied.

### **Uniformiteit in parkeerregimes**

In het stationsgebied zijn de parkeerregimes (vergunningparkeren, betaald parkeren en blauwe zone) in het verleden op verschillende momenten ingevoerd. De huidige indeling van de vergunningssectoren werkt beperkend in het gebruik.

Een voorbeeld hiervan is dat een vergunninghouder van parkeersector vijf moet zoeken naar een vrije parkeerplaats in de eigen parkeersector. Dit terwijl er op datzelfde moment nog voldoende vrije parkeerplaatsen aan de overzijde van de straat in parkeersector drie beschikbaar zijn. Deze vergunninghouder mag hier echter niet parkeren, omdat zijn parkeervergunning alleen in parkeersector vijf geldig is.

Door gelijksoortige vergunningsgebieden samen te voegen en door de parkeerrechten voor het gehele gebied geldig te maken, is deze beperking van het optimaal benutten van de beschikbare parkeercapaciteit op te lossen. Denk hierbij aan het laden van een elektrisch voertuig in een andere zone/sector. Ook het aantal parkeerborden dat nodig is om de indeling en de verschillende parkeersectoren duidelijk te maken op straat, kan met het samenvoegen van parkeergebieden flink worden teruggebracht. En door de verschillende tijdstippen en dagen waarop de parkeerregimes actief zijn gelijk te trekken, wordt de toepassing en de werking van het parkeerregime voor de parkeerder vereenvoudigd en duidelijker.

### **Nieuwe en flexibele parkeernormen afgestemd op de locatie en doelgroep**

Met het treinstation en het busnetwerk als alternatieven voor de eigen auto in de directe omgeving, zou het passend zijn om bij (her-)ontwikkelingen in het stationsgebied mobiliteit op andere manier in de leefomgeving in te passen. Door de regionale bereikbaarheidsontwikkelingen en met de inzet van deelmobiliteit, kan dit gebied minder auto-afhankelijk worden gemaakt. Met als gevolg: bij ontwikkelingen een vermindering van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

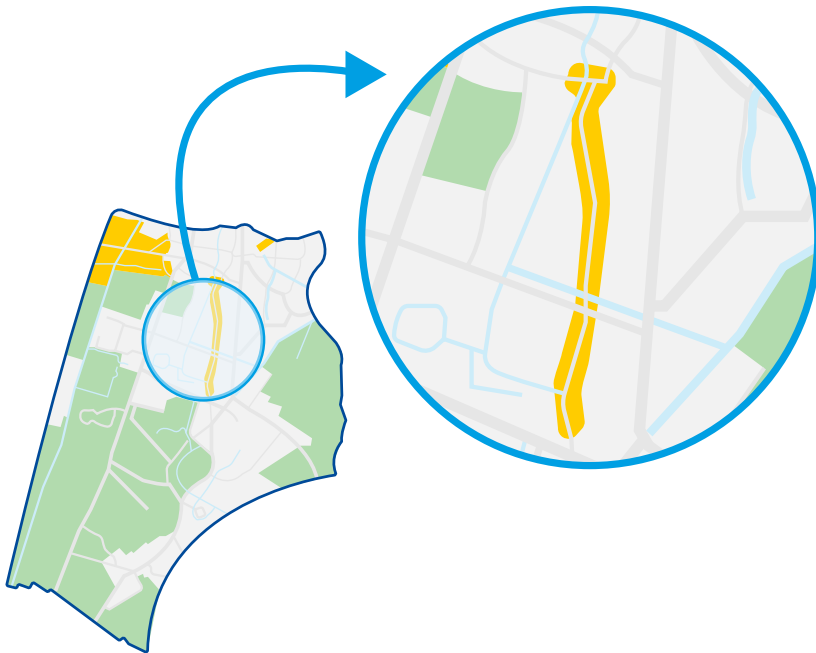


# 1

## Gebieden die al een reguleringsvorm kennen

### B) CENTRUMGEBIED EN OMGEVING

Het centrumgebied is met de winkelstraat Raadhuisplein/Binnenweg een populaire bestemming waar gewoond, gewerkt, gewinkeld en gerecreëerd wordt. In de winkelstraat geldt kortparkeren tegen betaling (max. 2 uur), in de woonstraten er omheen parkeren mensen gratis. Betaald parkeren functioneert naar behoren: tijdens winkelopeningstijden zijn er in de winkelstraat op alle momenten vrije parkeerplaatsen beschikbaar.



Centrumgebied en omgeving

### Met sturend parkeerbeleid krijgen we de parkeerder op de juiste plek

Met passende maatregelen voor het kortparkeren dichtbij en langparkeren verder weg, en het stimuleren van het gebruik van wandelen, de fiets en deelauto's, beïnvloeden we het parkeergedrag van bezoekers en werknemers die nu in de woonstraten rondom het centrum parkeren. Op dit moment ontbreekt sturend beleid. Hierdoor is de parkeerdruk onevenredig hoog.

### Te hoge parkeerdruk leidt vaak tot parkeeroverlast en/of onveilige situaties en moet daarom worden voorkomen

Een deel van de bezoekers en werknemers parkeert (gratis) in de omliggende woonstraten van het centrum. Hierdoor stijgt de parkeerdruk voor zowel inwoners als hun bezoek met grotere loopafstanden en irritatie tot gevolg. Het zoekverkeer naar de gratis parkeerplaatsen levert onveilige situaties op in de omliggende woonstraten. Met de inzet van parkeermaatregelen kunnen we de bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonstraten voor inwoners en hun bezoek verbeteren. Ook worden de daarvoor aangelegde parkeerplaatsen in het centrum beter benut door bezoekers van het centrum. Werknemers kunnen dan niet meer vrij parkeren in de buurt rondom het centrum.



### Nieuwe en flexibele parkeernormen afgestemd op de locatie en doelgroep

Bij (her-)ontwikkelingen in het centrumgebied is veel discussie over het benodigde aantal parkeerplaatsen omdat de ruimte beperkt is. Zo gaat parkeren ten koste van de betaalbaarheid van en de snelheid waarmee woningen worden ontwikkeld. Door voorwaarden te stellen bij de specifieke toepassing van parkeernormen, verlagen we de benodigde parkeerplaatsen. Daarbij houden we rekening met de kenmerken van het gebied en toekomstige bewoners. Ook het stimuleren van de inzet van een duurzaam mobiliteitsalternatief biedt ontwikkelaars de mogelijkheid om een andere invulling te geven aan de parkeerbehoefte dan het aanleggen van het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm. De parkeernormen worden dus op basis van mobiliteitsbehoefte bepaald.

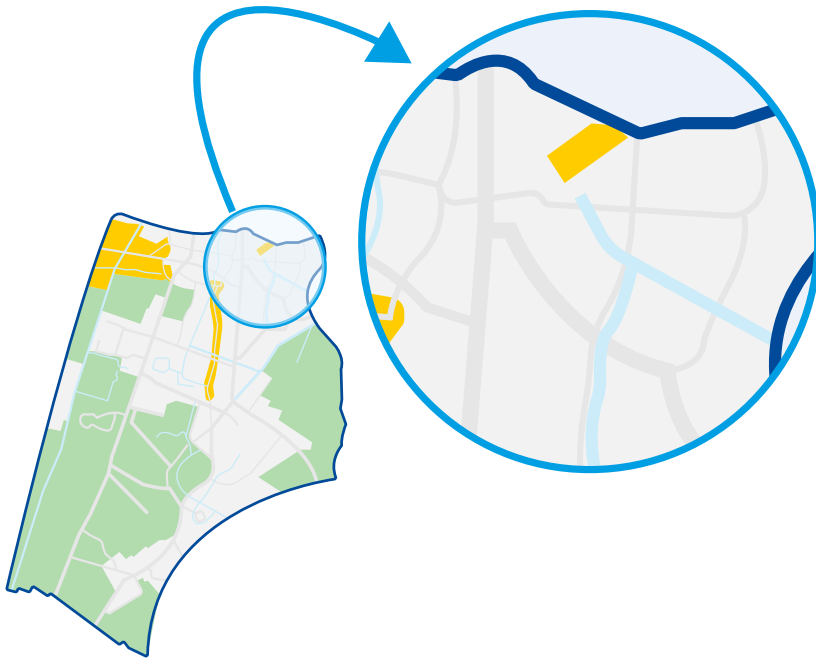


# 1

## Gebieden die al een reguleringsvorm kennen

### C) JAN VAN GOYENSTRAAT

De Jan van Goyenstraat is een winkelstraat in het noorden van Heemstede, op de grens met Haarlem-Zuid. Zoals eerder beschreven handhaven we de huidige blauwe zones tot aan het moment dat het parkeerregime in de directe omgeving wijzigt. Bijvoorbeeld als dat parkeren in het grensgebied met Haarlem om regulering vraagt. Dan grijpen we dat moment aan om over te gaan tot een uniforme vorm van parkeerregulering.



Jan van Goyenstraat



## 2

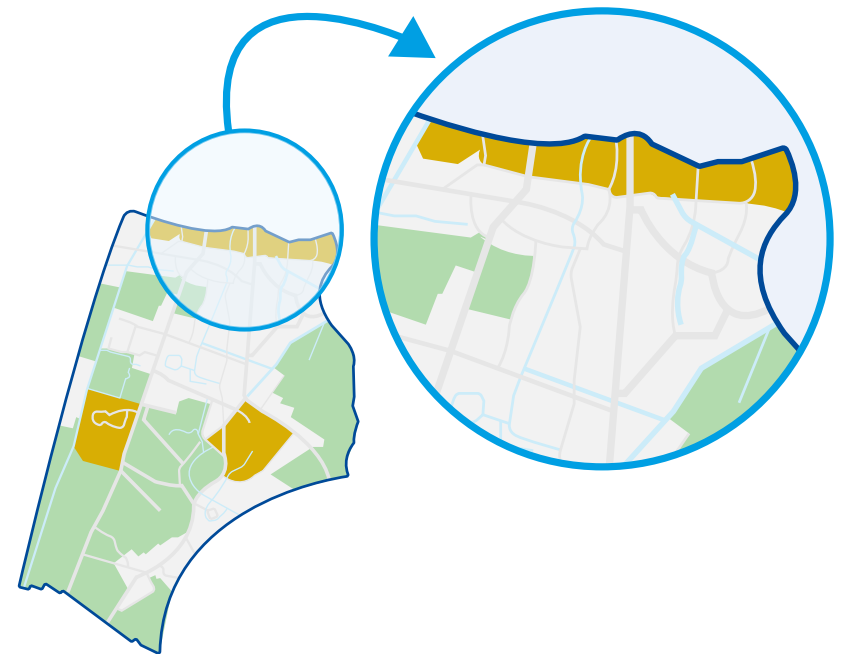
### Aandachtsgebieden vanwege (toekomstige) knelpunten

#### A) GRENSGEBIED HAARLEM

Door de voorgenomen uitbreiding van het betaald parkeren in elf wijken in Haarlem, kan er zonder het nemen van parkeermaatregelen vanaf 2024 extra parkeerdruk ontstaan in de wijken van Heemstede die grenzen aan de gemeente Haarlem.

Voertuigen uit Zone C Zuid (Haarlem) kunnen kiezen voor een uitwijk naar het meest nabijgelegen gebied van Heemstede waar geen parkeerbependingen gelden (zie markering 2A in de afbeelding hiernaast). Als de parkeermogelijkheden in Haarlem voor bijvoorbeeld werknemers of inwoners met een tweede auto wordt beperkt, bestaat de kans dat er extra parkeerders naar Heemstede komen. Er ontstaat dan het zogenaamde 'waterbedeffect'.

De parkeerdruk wordt structureel onderzocht. Hierdoor worden de effecten van het parkeerbeleid van Haarlem in het grensgebied tussen Haarlem en Heemstede gemonitord. Ondanks de eventuele zorgen over een mogelijk toekomstig knelpunt, is het voorbarig om al preventief parkeermaatregelen te nemen in deze gebieden.



Grensgebied Haarlem

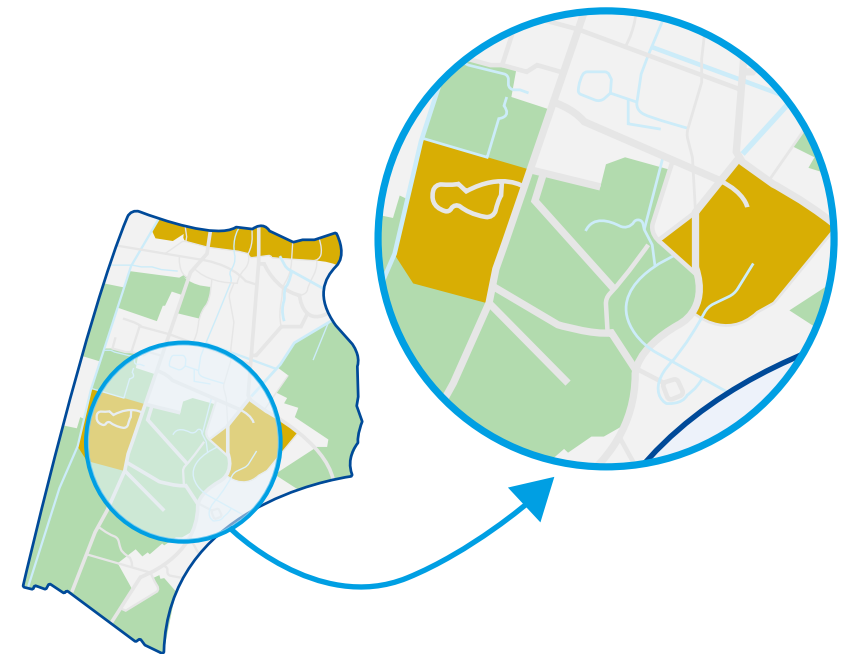
## 2

### Aandachtsgebieden vanwege (toekomstige) knelpunten

#### B) GEBIEDEN WAARVAN BEKEND IS DAT DE PARKEERDRUK HOOG IS

Door het structureel uitvoeren van parkeerdrukmetingen in heel Heemstede, houden we zicht op de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de verschillende gebieden. Er zijn signalen bekend dat de parkeerdruk in sommige gebieden nu al als hoog wordt ervaren. De in juni 2023 uitgevoerde parkeerdrukmeting bevestigt dit. De Rivierenbuurt en Indische buurt zijn hier voorbeelden van.

Door op meerdere meetmomenten de bezetting van de openbare parkeerplaatsen in een gebied te bepalen, kunnen we deze signalen over de parkeerdruk feitelijk inzichtelijk maken. Mocht de parkeerdruk onacceptabel hoog zijn (85% of hoger), dan neemt de gemeente maatregelen om conform (het nog vast te stellen) beleid de parkeerverlast in deze gebieden tegen te gaan.



Rivierenbuurt en Indische buurt

