

STARTNOTITIE PARKEREN



Gemeente Heemstede

21 december 2021

1. AANLEIDING

Het huidige parkeerbeleid is vastgelegd in de vigerende Parkeerverordening en de Nota parkeernormen uit 2010. Na ruim 10 jaar kan de vraag worden gesteld of dit beleid nog steeds passend is. Onze mobiliteit is veranderd en blijft veranderen. Enerzijds vanwege de verduurzaming, anderzijds vanwege de veranderende behoeften in de mobiliteit van onze inwoners en bedrijven.

Ook mag de vraag worden gesteld of de visie op het parkeren is veranderd en of deze visie voldoende toekomstbestendig is. De gemeenteraad heeft twee moties aangenomen die toezien op een nieuw en eigentijds parkeerbeleid: Motie “parkeer de norm” (flexibel toepassen van de parkeernorm) en motie “parkeer de verhoging” (indexatie parkeertarief plus herijking parkeerbeleid). In de bijlage zijn beide moties aangehecht aan deze startnotitie. Daarnaast wordt de vraag steeds luider of we voldoende zicht hebben op de parkeerbehoeften van onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Als de visie op het parkeren in Heemstede inzichtelijk is, dan kan in het parkeerbeleid de kaders worden uitgewerkt. Aanvullend hierop wordt ook een koers inzichtelijk hoe met het parkeerinstrumentarium de beleidsdoelen kunnen worden nagestreefd.

De inhoud van deze startnotitie zal in belangrijke mate richtinggevend zijn voor het verdere proces om te komen tot een nieuwe visie op parkeren en aanpalend beleid inclusief instrumentarium. We geven in deze notitie inzicht in de planning en de participatie met omwonenden/belanghebbenden (stake- en shareholders). Hiervoor is een participatieparagraaf opgesteld.

2. DOEL NIEUW EN DUURZAAM (PARKEER)BELEID

Parkeren is geen doel op zich, maar altijd ondersteunend aan een ander doel, zoals de economische vitaliteit van Heemstede, de leefbaarheid en veiligheid. Bewoners en bezoekers komen niet naar Heemstede om te parkeren, maar ze komen om er te wonen of om te shoppen. Nieuwe parkeerbeleid zal leiden tot een heroverweging en wellicht een aanpassing van de verdeling en gebruik van parkeerplaatsen onder de inwoners, ondernemers en bezoekers.

Het parkeren heeft een hoge maatschappelijke relevantie in Heemstede. Zoals hierboven beschreven heeft de gemeenteraad de afgelopen periode op verschillende manieren het thema ‘parkeren’ op de agenda gezet. Nieuwe voortschrijdende (parkeer) inzichten behoeven onderzoek en toetsing onder de inwoners, ondernemers en bezoekers voordat ambities én doelen voor het parkeren kunnen worden geformuleerd. Daarna kunnen bijpassende instrumenten (bijvoorbeeld parkeernormering, regulering, tarifiering) worden aangehaald om doelstellingen te bereiken van het beleid.

3. ALGEMEEN: PARKEREN IS BALANCEREN

Parkeren is balanceren tussen enerzijds een goed woon-en leefklimaat, bereikbaarheid en anderzijds economische aspecten. Het parkeerbeleid is een sturingsinstrument en kan bijdragen aan het realiseren van verschillende opgaven. Met een passend parkeerbeleid kan het sociaaleconomische functioneren van de gemeente Heemstede duurzaam worden gestimuleerd zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in woonwijken.

De gemeente wil gastvrij zijn richting bewoners, ondernemers en bezoekers, het dorps- en groene karakter behouden maar hecht ook waarde aan een evenwichtige én evenredige maatschappelijke kosten/batenverhouding. Als blijkt dat de huidige parkeerbehoefte leidt tot problemen nu en in de toekomst dan zullen oplossingen in kaart worden gebracht. Met stakeholders wordt verkend of er draagvlak is voor de oplossingen en of zij aanvullingen zien.

4. FLANKEREND BELEID

Het parkeerbeleid heeft raakvlakken met andere beleidsthema's. Aansluiting hierop is van belang om eenduidig beleid te voeren en geen tegenstrijdigheden te introduceren. Het gaat hierbij om ruimtelijk beleid (Omgevingsvisie, bestemmingsplannen). Beleid recreatie en toerisme, milieubeleid, duurzaamheid, beheer- en onderhoudsplan wegen.

5. PROCES OM TE KOMEN TOT PARKEERBELEID

In het proces om te komen tot de uitvoering van nieuw parkeerbeleid onderscheiden we een aantal fasen:



STAP 1. VERKENNING EN EVALUATIEFASE

In deze fase beantwoorden we de 5 'w's: Wat is de behoefte? Waarom? Wanneer? Waar? Wie? Dat betekent dat we ons richten op het verzamelen van informatie.

1. Wat zijn de trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren?
2. Welke effecten zijn bij de inzet van de verschillende instrumenten om parkeren te reguleren?
3. Wat is de situatie in Heemstede?
4. Wat is de behoefte in Heemstede?
5. Hoe kunnen we de trends en ontwikkelingen naar Heemstede vertalen?

Het resultaat van de verkenning leidt tot kennis en inzicht waarna we de concept Parkeervisie 2030 opstellen. Deze zal als B-stuk aan de commissie worden aangeboden.

STAP 2. SCENARIO'S OPSTELLEN

Nadat de concept Parkeervisie 2030 gereed is kunnen aan de hand van thema's als comfort, parkeertijd, gastvrijheid, parkeerkosten, et cetera een aantal scenario's in beeld gebracht worden waarlangs het gesprek met stakeholders zal plaatsvinden. Die scenario's moeten inzicht geven in het beoogde effect, het te kiezen instrumentarium (zie bijlage) en de eventuele kosten en andere consequenties.

Het resultaat van die discussie leidt tot een voorkeurscenario. Het is goed denkbaar dat voor verschillende locaties in Heemstede, verschillende scenario's de voorkeur krijgen.

Het resultaat van deze stap is een nieuw parkeerbeleid met bijbehorend instrumentarium waarin het parkeerbeleid voor de gemeente Heemstede voor de komende 5-10 jaar is vastgelegd. Dit geeft ook richting aan concrete uitwerkingsplannen die hieruit voortkomen.

STAP 3. BESLUITVORMING

In deze stap vindt de bestuurlijke besluitvorming plaats in college en raad.

STAP 4. IMPLEMENTATIE

Na besluitvorming kunnen de acties voor het uitvoeren van eventuele maatregelen worden gepland en uitgevoerd.

6. CAPACITEIT

Het komen tot een nieuwe parkeervisie en parkeerbeleid vergt naar verwachting 400 uur voor verkeer en 100 uur voor communicatie. Er wordt ook een bureau ingezet om te onderzoeken wat de huidige parkeersituatie is. Voor dit deel is reeds budget beschikbaar gesteld.

7. PLANNING

Na het meegeven van een zienswijze in de commissie Ruimte op deze startnotitie wordt in het eerste kwartaal in 2022 gestart met fase 1 voor het opstellen van de nota parkeren. Omdat participatie (informer en meedenken) in verschillende fases op verschillende manieren wordt ingezet is dit niet apart opgenomen in de planning.

Wat?	Q1 2022	Q2 2022	Q3 2022	Q4 2022
Verkenning en evaluatie				
Scenario's				
Besluitvorming				
Implementatie				

8. PARTICIPATIE

Het opstellen van nieuwe Parkeervisie en Parkeerbeleid kan in het kader van het Participatiebeleid gezien worden als een complexe opgave. In het 'Proceskader voor complexe opgaven waarover college en/of raad besluit' worden complexe opgave als volgt omschreven: een opgave waarover college en/of raad een besluit moet nemen en waarbij één of meer van de volgende aspecten van toepassing zijn:

- Het gaat om een grote wijziging in de leefomgeving van (groepen) inwoners
- Er zijn veel actoren bij betrokken
- Er spelen veel verschillende belangen

In de bijlage is het Participatieplan opgenomen.

BIJLAGE 1: PARTICIPATIEPLAN PARKEREN

1. WAT IS DE BASIS VOOR DIT PARTICIPATIEPLAN EN WELKE RUIMTE IS ER VOOR PARTICIPATIE?

Korte omschrijving van het ontstaan van het project

Het huidige parkeerbeleid is vastgelegd in de vigerende Parkeerverordening en de Nota parkeernormen uit 2010. Na ruim 10 jaar kan de vraag worden gesteld of dit beleid nog steeds passend is.

Ook mag de vraag worden gesteld of de visie op het parkeren is veranderd en of deze visie voldoende toekomstbestendig is. De gemeenteraad heeft twee moties aangenomen die toezien op een nieuw en eigentijds parkeerbeleid: Motie “parkeer de norm” (flexibel toepassen van de parkeernorm) en motie “parkeer de verhoging” (indexatie parkeertarief plus herijking parkeerbeleid). In de bijlage zijn beide moties aangehecht aan deze startnotitie. Daarnaast wordt de vraag steeds luider of we voldoende zicht hebben op de parkeerbehoeften van onze inwoners, bedrijven en bezoekers.

Het uiteindelijke doel van een nieuw parkeersysteem is om de parkeerplaatsen in en rondom de gebieden beter onder de inwoners, ondernemers en bezoekers te verdelen. We evalueren (delen van) het huidige parkeerbeleid en onderzoeken de parkeerbehoeften onder verschillende gebruikers. Na analyse en prioritering van deze behoeften bereiden we een vernieuwde parkeervisie voor. De visie op het parkeren geeft richting aan het parkeerbeleid. Met instrumenten als parkeernormering, regulering, tarifiering wordt vervolgens uitvoering gegeven aan het beleid.

De participatie voor een nieuwe parkeervisie en parkeerbeleid bestaat uit twee fases:

1. Verkenning en evaluatie
2. Ontwikkelen scenario's

Dit participatieplan gaat over beide fases.

Ruimte voor participatie

De gemeente is proceseigenaar en daarmee verantwoordelijk voor het participatieproces. Het plan om een nieuwe visie op parkeren en parkeerbeleid te realiseren een initiatief is van de gemeente zelf. Binnen dit project is er ruimte voor participatie. Het opstellen van nieuwe Parkeervisie en Parkeerbeleid is een complexe opgave. Participatie is hierbij gewenst omdat:

- Het gaat om een grote wijziging in de leefomgeving van (groepen) inwoners
- Er veel actoren bij betrokken zijn
- Er veel verschillende belangen spelen

Omdat het huidige parkeerbeleid is vastgelegd in de vigerende Parkeerverordening en de Nota parkeernormen uit 2010 is het noodzakelijk dat deze worden geactualiseerd. Het uitgangspunt binnen het participatietraject is dat een nieuwe Parkeervisie en Parkeerbeleid er komt. Uniformiteit in parkeerregimes in de verschillende woon- en winkelbuurten is hierbij het uitgangspunt. Alleen bij zwaarwegende argumenten kan gekozen worden voor een afwijkend parkeerregime.

Daarom wordt er geparticipeerd over hoe het er uit komt te zien en hoe we dit samen kunnen realiseren.

In de 1^e fase van de participatie maken we via een gerichte bewoners- of ondernemersenquête we de behoeften op het gebied van parkeren inzichtelijk. Voor de doelgroep bezoekers wordt middels een tekstkar aandacht gevraagd voor het behoeftenonderzoek.

Ook wordt in deze fase de parkeersituatie op straat op grond van het huidige parkeerbeleid geëvalueerd. Ook wordt gebruik gemaakt van reeds uitgevoerde onderzoeken en ingediende klachten. Indien nodig zal aanvullend onderzoek worden gedaan. In deze stap verkend de gemeente of het huidige parkeerbeleid voldoet aan de behoeften, of en waar zich problemen voordoen. Daarnaast worden de door bewoners of ondernemers gekozen oplossingen uit de bewonersenquête in ogenschouw genomen. Hiermee kan de concept Parkeervisie worden opgesteld en kaders worden benoemd.

In de 2^e fase van de het participatieproces is ruimte om samen met de gemeente en stakeholders verschillende scenario's uit te werken. Deze scenario's zien toe op keuzes tussen comfort (dichtbij parkeren), gastvrijheid (gemakkelijk parkeren), geld (prijskaart parkeren), zonering en tijd (duur parkeren). Duidelijk wordt in deze fase wat de voorkeursscenario's van stakeholders zijn in relatie tot uitvoerbaarheid.

In dit participatieplan onderscheiden we vier verschillende groepen die mee kunnen doen aan het participatietraject:

1. Inwoners: De bewoners van wijken met een hoge parkeerdruk worden uitgenodigd;
2. Ondernemers/winkeliers, van en rondom winkelgebieden en brancheverenigingen;
3. Bezoekers: We maken binnen de groep 'bezoekers' een onderscheid in verschillende gebieden: Parkeren Binnenweg/Raadhuisstraat, Zandvoortselaan, Jan van Goyenstraat, Valkenburgerlaan (tijdens de markt), omgeving Plein 1 en het gemeentehuis;
4. Forenzen: Forenzen naar/vanaf station Heemstede-Aerdenhout;
5. Woningbouwcorporaties en overige ontwikkelende partijen.

2. WAT IS HET DOEL VAN PARTICIPATIE

Zoals eerder vermeldt bestaat het participatieproces uit twee fases, deze twee fases hebben ook beide een eigen doel.

1^e fase

Doel: Samen denken

De opgave wordt samen verkend. Er wordt geluisterd naar elkaars visie, mening en kennis met als doel te komen tot breed gedragen randvoorwaarden en kaders. Bijvoorbeeld via gerichte enquêtes. In deze fase gaat het om input verzamelen.

Opbrengst en vervolg:

De opbrengst van de participatie van de 1^e fase wordt verzameld en gebruikt tezamen met de overige desk-research voor het opstellen van een concept Parkeervisie. Ook wordt de input van de participatie gebruikt om prioriteiten te benoemen die in fase 2 verder worden verkend.

2^e fase

Doel: Samen denken & doen:

We zoeken de stakeholders actief op om samen tot gewenste scenario's te komen.

Opbrengst en vervolg

Haalbare scenario's worden met het college gedeeld en meegenomen bij het opstellen van een advies aan de raad over een nieuwe parkeervisie en parkeerbeleid.

3. DEELNEMERS EN ROLLEN

Hieronder de belanghebbenden die betrokken worden bij het participatieproces en welke rol deze betrokkenen hebben in de bovengenoemde fases.

Fase 1 Samen denken

Wie moet betrokken worden?	Welke rol heeft deze persoon/organisatie?
Gemeente Heemstede	Proceseigenaar
Inwoners zoals omschreven in groep 1	Worden geraadpleegd
Ondernemers/winkeliers (groep 2)	Worden geraadpleegd
Bezoekers (groep 3)	Worden geraadpleegd
Forenzen (groep 4)	Worden geraadpleegd
Woningbouwcorporaties en overige ontwikkelende partijen (groep 5)	Worden geraadpleegd

Fase 2 Samen denken & doen

Na afloop van fase 1 komen we met uitgangspunten en een voorstel voor de participatie van fase 2 terug bij de gemeenteraad. Hierbij is het streven om ook in die fase inwoners en overige stakeholders zoveel mogelijk ruimte te geven om mee te doen maar dat dit bepaald wordt door de ruimte die er gegeven kan worden.

BIJLAGE 2: INSTRUMENTARIUM

PARKEERBELEID

Als de visie op het parkeren in Heemstede inzichtelijk is, dan kan in het parkeerbeleid de kaders worden uitgewerkt. Aanvullend hierop wordt ook een koers inzichtelijk hoe met het parkeerinstrumentarium de beleidsdoelen kunnen worden nagestreefd. We onderscheiden de volgende instrumenten: parkeernormen, parkeerregulering door vergunningen en tarifiering. Hieronder worden deze kort uitgewerkt.

1. PARKEERNORMEN

Bij uitbreiding van woningbouw, inbreiding (bouwprojecten binnen de bebouwde kom) en functieverandering is het mogelijk parkeernormen op te nemen. Op grond van parkeercijfers (door het CROW opgestelde ervaringscijfers) wordt een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen gebruikt in het ontwerpproces van een ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar gebiedskenmerken en type functies. Er wordt gesproken over parkeernormen zodra de gemeente de parkeercijfers beleidsmatig en juridisch heeft vastgelegd en toepast bij nieuwe ontwikkelingen of functieveranderingen.

2. PARKEERREGULERING

Parkeerregulering wordt ingezet als er sprake is van een hoge parkeerdruk in en rondom een (centrum)gebied zoals bij de Binnenweg/Raadhuisstraat en het NS-station. Dit zijn plaatsen waar verschillende groepen parkeerders (bewoners, winkeliers, bezoekers, forenzen) elkaar in de weg zitten. Vaak is parkeeroverlast, of te verwachten parkeeroverlast - zoals dubbelparkeren, foutparkeren, zoekverkeer en ergernis - de directe aanleiding.

3. BETAALD PARKEREN

In een groot deel van Heemstede, met name in de winkelgebieden en rondom het station, wordt nu betaald voor het parkeren. Zonder betaald parkeren zouden er in die gebieden chaotische parkeertaferelen ontstaan. Betaald parkeren is vooral in winkelgebieden een geaccepteerd verschijnsel, omdat het de bereikbaarheid van de winkels, woningen en voorzieningen aldaar verbetert en de kans op een gunstig gelegen parkeerplaats bij de bestemming heeft vergroot.

De vorm van regulering moet passen bij het beleid en bij de effecten die wij als gemeente van de maatregel verwachten. Daarbij geldt dat het vooral de plaatselijke omstandigheden zijn die de keuze beïnvloeden.

4. GEDIFFERENTIEERD DOELGROEPENSYSTEEM

Ook het invoeren van een gedifferentieerd doelgroepensysteem kan een oplossing zijn (kort parkerende bezoekers in het centrum, lang parkerende forenzen op grotere afstand, bewoners dicht bij hun woning, etc.) en het realiseren van fietsenstallingen bij stations. Echter indien de kosten van deze vorm van parkeerregulering de opbrengsten ruimschoots overschrijden en het betaald parkeren niet bij het karakter van het gebied past, (zoals in woonwijken) is het zoeken naar een alternatieve vorm van regulering wenselijk.