

## 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 openbaar vervoer, de fiets en deelmobiliteit stimuleren. Hiermee creëren we een win-winsituatie: we beperken parkeeroverlast en we krijgen een gezondere leefomgeving. Zo draagt parkeren bij aan de bereikbaarheid van onze gemeente en blijft Heemstede een aantrekkelijke plaats om te wonen en te verblijven.

Niet alle gebieden in Heemstede zijn hetzelfde. 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

### SAMENVATTING

De Parkeervisie draagt bij aan het oplossen van de uitdagingen in Heemstede rondom parkeren.

De aanleiding voor de Parkeervisie is:

1. De gemeente heeft op dit moment geen parkeervisie
2. In diverse woonwijken in Heemstede is een hoge parkeerdruk
3. De parkeernormennota is verouderd
4. Opkomst Woon- en Omgevingsvisie

Het kerndoel van deze Parkeervisie luidt:

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

In deze Parkeervisie is opgenomen op welke manier het parkeerbeleid bijdraagt aan dit kerndoel. Om het kerndoel te bereiken staan in de visie vijf doelstellingen centraal:

1. De juiste parkeerder op de juiste plek
2. Parkeeroverlast en/of onveilige situaties voorkomen
3. Een duidelijk parkeerregime
4. Nieuwe parkeernormen afstemmen op de locatie, doelgroep en functie
5. Minimaal kostendekkende parkeervergunningen

Wij willen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen verbeteren voor specifieke doelgroepen (zoals bewoners en hun bezoek, mantelzorgers): de juiste parkeerder op de juiste plek staat **(1)** en parkeeroverlast en/of onveilige situaties voorkomen worden **(2)**. Bij eventuele invoering van betaald parkeren met vergunning wordt uitgegaan van kostendekkende parkeervergunningen. Betaald parkeren is geen extra inkomstenbron voor de gemeente **(5)**.

In de huidige situatie zijn er verschillende parkeerregimes. Dit zorgt voor een beperking van het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Vergunninghouders mogen namelijk niet in een ander gebied parkeren (bijvoorbeeld om hun elektrische voertuig te laden).

We willen waar mogelijk deze ‘lappendeken’ van verschillende parkeerregimes met afwijkende regels optimaliseren tot één overzichtelijke en herkenbare parkeervorm **(3)** waarbij maatwerk geleverd kan worden in de vorm van bijvoorbeeld aantal te verstrekken parkeervergunningen en soorten parkeervergunningen.

Ook is in de Parkeervisie aangegeven op welke wijze parkeernormen opgesteld worden. Deze normen worden verwerkt in de (nog op te stellen) parkeernormennota **(4)**, die in het eerste kwartaal 2024 aan de raad wordt voorgelegd.

Voor de aanpak en realisatie van de vijf doelstellingen wordt de zogenoemde 4B-Benadering gebruikt. Deze 4B-Benadering geeft de stappen weer indien een goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving in het gedrang komt:

1. Beïnvloeden – het parkeergedrag veranderen
2. Benutten – het anders invullen van de bestaand parkeerplaatsen
3. Beprijzen – het invoeren van betaald parkeren met vergunning
4. Bouwen – het realiseren van extra parkeerplaatsen

## AANLEIDING

Het opstellen van deze Parkeervisie heeft diverse redenen:

1. De gemeente heeft op dit moment geen parkeervisie
2. In diverse woonwijken in Heemstede is een hoge parkeerdruk
3. De parkeernormennota is verouderd
4. Opkomst Woon- en Omgevingsvisie

In de huidige situatie is de parkeerdruk in meerdere woonwijken van Heemstede hoog **(1)**. Dit blijkt uit de parkeerdrukmetingen die zijn uitgevoerd op diverse locaties en tijdstippen in Heemstede. Uit de onderzoeksresultaten van de parkeerdrukmetingen blijkt dat de parkeerdruk in een deel van Heemstede hoger is dan de landelijk 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 tien parkeerplaatsen 1-2 parkeerplaatsen vrij/ beschikbaar. Bij inwoners komt dit overeen met de subjectieve ervaring dat het 'vol' staat. Dat resulteert in veel zoekgedrag en alle bijkomende nadelen (op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit).

Aanvullend op de parkeerdrukmetingen is een peiling onder bewoners, ondernemers en bezoekers gehouden. Met deze peiling is bevestigd dat in delen waar een hoge parkeerdruk is gemeten, dit ook als parkeeroverlast wordt ervaren door bewoners. 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.



Om de uitdagingen rondom parkeren in Heemstede op te lossen, is een Parkeervisie nodig. Momenteel beschikt Heemstede nog niet over een Parkeervisie. Zonder Parkeervisie, die kaderstellend is, kan geen beleid opgesteld worden om te zorgen voor goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving anderzijds **(2)**.

Daarnaast beschikt Heemstede over een verouderde parkeernormennota uit 2010 **(3)** die niet meer van toepassing is op de huidige trends en ontwikkelingen (zie volgende pagina). Er is een vaste parkeernorm voor een woning, ongeacht of deze woning bijvoorbeeld nabij een OV-knooppunt ligt en ongeacht de oppervlakte van de woning. Dit belemmert nieuwe ontwikkelingen, transformaties, splitsingen of inbreidingen. Er kan niet gemotiveerd afgeweken worden van de parkeernormen als daar aanleiding toe is.

Een Parkeervisie met daarin een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie, doelgroep en functie) is nodig om onder andere de Woon- en Omgevingsvisie uit te kunnen voeren. Mobiliteit en parkeren staan niet op zichzelf. Ze zijn een integraal onderdeel van de inrichting van de fysieke leefomgeving. Er is hierdoor een relatie met de Woon- en Omgevingsvisie **(4)** en het Groenbeleidsplan. 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.

## TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

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. We verwachten dat op termijn het aantal elektrische voertuigen de voertuigen op fossiele brandstoffen vervangt, waardoor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen ongewijzigd zal blijven. Elektrisch rijden wordt daarom niet meegenomen in deze visie als relevante ontwikkeling en trend.

Een regionale ontwikkeling is de mogelijke invoer van betaald parkeren in Haarlem. Dit kan tot nadelige effecten leiden op parkeerbalans in Heemstede omdat parkeerders, die gewoonlijk in Haarlem parkeren, de vrij parkeergebieden in Heemstede opzoeken.

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



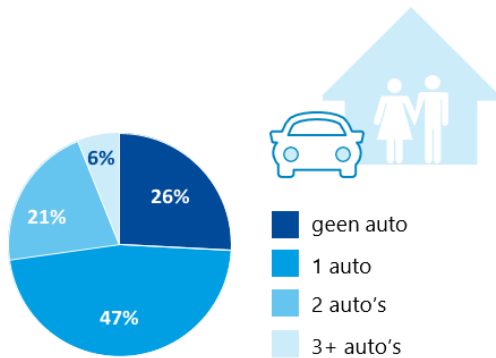
### Autobezit en autogebruik

De meeste woningen zijn 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

De beschikbare ruimte is 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 het beter benutten van de openbare ruimte, of een reguleringsvorm om een bereikbare en veilige woonomgeving te waarborgen of de aanleg van extra parkeerplaatsen, – 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, kindervan 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.

Kortom: Het stijgend autobezit heeft invloed op een veilige leefomgeving.



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 werken meer mensen (deels) vanuit huis. Dit heeft woon-werk verplaatsingen verminderd. Hierdoor is de kans op dubbelgebruik van parkeerplaatsen gedurende de dag 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.

Ook 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.

*Thuiswerken vermindert het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Doordat bewoners voorheen met de auto naar het werk gingen, maakten ondernemers en winkeliers gebruik van de lege parkeerplaats in de wijk.*

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**

*In Heemstede zorgen we voor een verbeterd evenwicht tussen goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving anderzijds*

De aanleiding en trends en ontwikkelingen leiden tot de volgende visie:

“In Heemstede zorgen we voor een verbeterd evenwicht tussen goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving anderzijds”



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

- Parkeervoorzieningen te verdelen onder doelgroepen per tijdstip en locatie. ‘De juiste parkeerder op de juiste plek’ is het uitgangspunt. Met andere woorden: de parkeerplaatsen die beschikbaar zijn moeten beschikbaar zijn voor de doelgroep waarvoor ze bedoeld zijn, zoals bijvoorbeeld bewoners, visite en mantelzorg. Hierdoor neemt de parkeerdruk af omdat andere parkeerders (niet de doelgroep) elders moeten parkeren, waardoor de bereikbaarheid toeneemt.



Parkeren kan bijdragen aan een **veilige en aantrekkelijke leefomgeving** door:

- Parkeervoorzieningen 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 stimuleert 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 als gevolg van 'de juiste parkeerder op de juiste plaats'. Minder zoekverkeer door parkeermaatregelen leidt tevens tot een veiligere leefomgeving.

## VAN VISIE NAAR DOELSTELLINGEN

Door de visie uit te werken in doelstellingen kan de gemeente toetsen of de prioritering en uitvoering van het beleid in lijn is met de Parkeervisie.

Voor de Parkeervisie noemen we de volgende vijf doelstellingen:

1. **De juiste parkeerder op de juiste plek**
2. **Parkeerverlast en/of onveilige situaties voorkomen**
3. **Duidelijk parkeerregime**
4. **Nieuwe parkeernormen afstemmen op locatie, doelgroep en functie.**
5. **Minimaal kostendekkende parkeervergunningen**

### 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 parkeerdruk 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. Daarnaast is een blauwe zone niet kostendekkend: de opbrengsten uit bekeuringen zijn voor het Rijk, de kosten (aanleg, handhaving) zijn voor de gemeenten.

***Door parkeerbepalingen (zoals betaald parkeren met vergunning) kunnen bewoners en hun bezoek eenvoudiger een parkeerplaats vinden.***

### 2 Parkeerverlast en/of onveilige situaties 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.

***Parkeerbepalingen (zoals betaald parkeren met vergunning) voorkomen foutparkeren en zoekverkeer. De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten neemt toe.***

### **3 Duidelijk parkeerregime**

Parkeerregimes hebben betrekking op gehanteerde tijden, tarieven en het soort regulering. Heemstede kent verschillende parkeergebieden met verschillende tijden en tarieven.

Deze zijn tot stand 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.

Net als bij de blauwe zones, draagt de gemeente de handhavingskosten bij de controle op geldige parkeervergunningen in vergunningsgebieden, waar exclusief vergunninghouders mogen parkeren. De inkomsten uit boetes zijn echter voor het Rijk waardoor er geen sprake is van kostendekkendheid. Daarmee zijn zowel de blauwe zone als de vergunningsgebieden qua handhavingzinzet en financiën een onaantrekkelijke optie.

Indien er sprake is van betaald parkeren met vergunning dan betreft de boetes een gemeentelijke belasting, en zijn de inkomsten uit deze boetes (naheffingsaanslagen parkeerbelasting) voor de gemeente. Hierdoor kan er kostendekkend gewerkt worden.

***Zoveel mogelijk duidelijkheid in parkeerregime (tijd, tarief, dag), maatwerk per wijk in bijvoorbeeld soorten en aantal te verstrekken parkeervergunningen.***

Door de mogelijkheid van betaald parkeren aan bestaande vergunninggebieden toe te voegen (fiscaliseren) en nieuwe gebieden 'betaald parkeren met vergunning' te maken 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. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen wordt verbeterd en de aanwezige parkeerplaatsen beter benut.

De vraag naar en het gebruik van parkeerplaatsen verschilt per locatie. In een woonwijk bijvoorbeeld is behoefte en gebruik anders dan in het centrum. Vanwege het afwijkende gebruik van verschillende gebieden kan maatwerk geleverd worden op details, zoals het aantal af te nemen parkeervergunningen per adres of verschillende soorten parkeervergunningen.

Maatwerk per gebied is dus altijd mogelijk.

### **4 Nieuwe parkeernormen afgestemd op locatie, doelgroep en functie**

De huidige parkeernormen kent alleen functie-indeling op een hoog abstractieniveau en houdt geen rekening met de laatste inzichten over het autogebruik per functie. 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 beleids-



kaders kan worden bepaald welke parkeervoorzieningen en maatregelen het beste passen bij de locatie en doelgroep. Dit zorgt voor een integrale aanpak en bijdrage aan de uitvoering van de Woonvisie.

**Woningbouw nabij een OV knooppunt krijgt een lagere parkeernorm dan woningbouw zonder OV in de nabijheid. Dit draagt bij aan de uitvoering van de Woonvisie.**

**5 Minimaal kostendekkende parkeervergunningen**

Inkomsten uit betaald parkeren met vergunning bestaat uit drie componenten:

- **Parkeervergunningen:** deze moeten kostendekkend te zijn;
- **Naheffingsaanslagen parkeerbelasting:** deze dienen, wettelijk gezien, kostendekkend te zijn;
- **Parkeergelden:** deze dienen minimaal kostendekkend te zijn.

**VAN VISIE NAAR PRAKTIJK**

Om van de vijf doelstellingen naar daadwerkelijke implementatie te gaan, gebruiken wij de zogenoemde 4B-Benadering.

Deze 4B-Benadering geeft de stappen aan die te volgen zijn indien goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving in het gedrang komt.

**BESTUURLIJKE BESLUITVORMING**

**Aanpak: BEÏNVLOEDEN**



Wanneer: parkeerdruk 75% tot 80%

Resultaat: pilot en inzetten deelmobiliteit

Toelichting: 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 in de vorm van een pilot en het minder aantrekkelijk maken van individueel autobezit en -gebruik bijdragen aan de gewenste gedragsverandering.

**Aanpak: BEPRIJZEN**

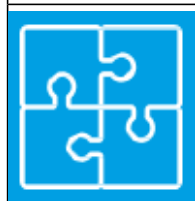


Wanneer: parkeerdruk 85% en hoger

Resultaat: instellen betaald parkeren met vergunning

Toelichting: 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 beprijzen (door invoering betaald parkeren met vergunning) 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.

**Aanpak: BENUTTEN**




Wanneer: parkeerdruk 80% tot 85%

Resultaat: parkeervakken markeren in plaats van parkeerstroken, beter benutten van uitritten

Toelichting: We kijken bij een parkeerknelpunt of de parkeervraag op een andere manier kan worden ingevuld en/of binnen bestaan-



	de parkeerplaatsen kan worden opgelost. Voertuigen staan soms zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig wordt gebruikt. Onder andere daarom zijn we terughoudend met het toepassen van blauwe zones in Heemstede.
--	--

<b>Aanpak: BOUWEN</b>	
	Wanneer: als de eerste drie B's geen effect hebben gehad
	Resultaat: uitbreiden parkeer capaciteit
	Toelichting: De laatste 'B' betreft het realiseren van extra parkeer capaciteit als oplossing voor een parkeer knelpunt. Omdat de openbare ruimte schaars is, stelt de gemeente zich erg terughoudend op ten aanzien van het bijbouwen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen.

## BESTUURLIJKE BESLUITVORMING

De Parkeervisie is kaderstellend en geeft in hoofdlijnen de richting aan het kerndoel: **Een goede bereikbaarheid enerzijds en een veilige en aantrekkelijke leefomgeving anderzijds.**

Deze kaders worden vervolgens geconcretiseerd in beleidsinstrumentaria:

<b>PARKEERVISIE</b>	
<b>Raadsbevoegdheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Verordening Parkeerbelasting</b> : Hierin worden tarieven en tijden vastgesteld evenals de hoogte van een naheffingsaanslag parkeerbelasting.</li> <li>■ De <b>Parkeernormennota</b> met geactualiseerde parkeernormen.</li> </ul>	<b>Collegebevoegdheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>'Beleidsregels aanvragen en afgiften parkeervergunningen'</b>: Hierin staat beschreven wie en tegen welke voorwaarden welke parkeervergunning kan aanvragen en hoeveel.</li> <li>■ <b>'Beleidsnota 4B benadering van visie naar praktijk Heemstede'</b>: Hierin worden de stappen van de 4B-Benadering uitgewerkt. Beschreven zal worden welke stappen ondernomen worden en welke oplossingen er mogelijk zijn bij elke B: beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen.</li> <li>■ <b>'Aanwijzingsbesluit'</b>: In het aanwijzingsbesluit definieert het college van B&amp;W de gebieden waar parkeerbelastingen worden geheven (het college 'wijst' de parkeerplaatsen aan die betaald parkeren worden).</li> </ul>

Na vaststelling van de Parkeervisie zullen de beleidsinstrumentaria (zie Bestuurlijke besluitvorming) opgesteld worden. Hier zullen wij inzoomen per wijk en per wijk de aansluiting zoeken met belanghebbenden om te komen tot een zoveel mogelijk breed gedragen beleid.

### STAP 1: Beleidsnota 4B benadering van visie naar praktijk Heemstede

Als eerste beleidsinstrument is de Beleidsnota 4B benadering van visie naar praktijk Heemstede van essentieel belang, dit is de basis voor maatregelen die genomen kunnen worden als de parkeerdruk hoog is. In deze beleidsnota worden de stappen van de 4B-Benadering uitgewerkt. Beschreven zal worden welke stappen ondernomen worden om tot maatregelen te komen bij elke B: beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen. Deze beleidsnota wordt vastgesteld door het college.

Voor 'Beïnvloeden', 'Benutten' en 'Bouwen' zijn geen verdere beleidsinstrumentaria nodig anders dan de Parkeernormennota die door de raad vastgesteld wordt. Voor 'Beprijzen' (betaald parkeren met vergunning) is dit wel nodig met zowel raadsbevoegdheid als collegebevoegdheid.

### STAP 2: Verordening Parkeerbelasting

De grondslag waarop de gemeente betaald parkeren met vergunning kan toepassen is de Verordening Parkeerbelasting. Hierin staan de tarieven en tijden vermeld en de hoogte van een naheffingsaanslag parkeerbelasting. Indien een gebied betaald parkeren met vergunning krijgt zal deze verordening dan

ook aangepast moeten worden en aan de raad voorgelegd worden om zo op de juiste wijze parkeerbelasting te heffen.

Belanghebbenden (bewoners en hun bezoek, ondernemers, dienstverleners) dienen de mogelijkheid te hebben om een parkeervergunning af te nemen. Met een parkeervergunning kan men onbeperkt parkeren in een gebied waar betaald parkeren met vergunning geldt. Voor het aanvragen van een parkeervergunning moet voldaan worden aan voorwaarden: bijvoorbeeld de aanvrager dient in het gebied te wonen of werkzaamheden te verrichten, de aanvrager beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook de verschillende soorten parkeervergunningen moet duidelijk zijn. Voordat betaald parkeren met vergunning ingevoerd wordt zal dit vastgelegd moeten worden. Dit gebeurt in de 'Beleidsregels aanvragen en afgiften parkeervergunningen'. Het college stelt deze beleidsregels vast.

Als zowel de 'Beleidsnota 4B benadering van visie naar praktijk Heemstede', de 'Beleidsregels aanvragen en afgiften parkeervergunningen' en de 'Verordening Parkeerbelasting' zijn vastgesteld is de basis voor invoering van betaald parkeren met vergunning geregeld.

### **STAP 3: Aanwijzingsbesluit**

Als laatste stap voor het invoeren betaald parkeren met vergunning is het Aanwijzingsbesluit nodig. Hierin definieert het college de gebieden waar parkeerbelastingen worden geheven. Het college 'wijst' dus de parkeerplaatsen aan die betaald parkeren worden. De tijden en tarieven die gelden voor die parkeerplaatsen staan beschreven in de 'Verordening Parkeerbelasting'.

### **Plan van Aanpak**

Tot slot: zowel de (parkeer)organisatie als de softwarematige kant dient gereed te zijn voor invoering betaald parkeren met vergunning. Er dient een Plan van Aanpak opgesteld te worden voor zaken die nog georganiseerd moeten worden voordat betaald parkeren met vergunning daadwerkelijk ingevoerd kan worden, zodanig dat de dienstverlening toereikend is en er geen problemen ontstaan voor parkeerders en gemeente. Denk hierbij aan de wijze waarop dienstverlening wordt gewaarborgd, de aansluiting op de landelijke database van parkeerrechten (NPR), het aanpassen van het parkeervergunningensysteem Sigmax op basis van nieuwe voorwaarden uit de 'Beleidsregels aanvragen en afgiften parkeervergunningen', en het bepalen van de wijze van handhaving.