



Parkeren en duurzame verstedelijking

Parkeerbeleid als sturingsmiddel voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking in Noord-Holland

Opgesteld in opdracht van:
Provincie Noord-Holland

 **mu CONSULT**

Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Amersfoort, 1 mei 2020
Projectnr: PR0369
Kenmerk:

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1. Verstedelijking bij knooppunten	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Doel en vraagstelling	7
1.3 Parkeerbeleid reduceert autobezit en gebruik	8
1.4 Onderzoeksmethoden	8
1.5 Scope van het onderzoek	10
1.6 Inhoud van dit rapport	10
2. Sturen met parkeerbeleid	12
2.1 Inleiding	12
2.2 Instrumenten om de parkeervraag te beïnvloeden	13
2.3 Uitwijkgedrag bij parkeermaatregelen	14
2.4 Variatie van effecten per doelgroep	15
2.5 Dubbelgebruik en piekbelasting	16
2.6 Conclusies ten aanzien van parkeermaatregelen	17
3. Huidig parkeerbeleid Noord-Holland	18
3.1 Inleiding	18
3.2 Huidig parkeerbeleid gemeenten Noord-Holland	18
3.3 Huidige Parkeerdruk	19
3.4 Afwijken van parkeernormen	20
3.5 Conclusies huidig parkeerbeleid	22
4. Praktijkvoorbeelden parkeernormen	23
4.1 Inleiding	23
4.2 Toch vergunningen in Alkmaar	23

4.3	Samen met de buurt werken in Heemstede	24
4.4	Op afstand parkeren in Hoorn	24
4.5	Participatief parkeerbeleid in Weesp	25
4.6	Geen vergunningen voor nieuwbouw in Purmerend	26
4.7	Flexibele parkeernormen in Zaanstad	27
4.8	Stimulerend parkeerbeleid in Beverwijk	27
4.9	Gericht reguleren in Hilversum	28
4.10	Lege parkeergarage in Hilversum	29
4.11	Transformatie van een disco in Enkhuizen	30
4.12	Deelauto's in bestaande wijk Heemskerk	31
4.13	Deelauto's in transformatiegebied Gooise Meren	31
4.14	Autoluwe binnenstad Haarlem	32
4.15	Lage normen bij OV-knooppunten in Haarlemmermeer	33
4.16	Voorbeelden buiten Noord-Holland	33
4.17	Conclusies praktijkvoorbeelden	35
5.	Effecten van parkeermaatregelen	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Over het ontwikkelde parkeermodel	37
5.3	Effect van innovatief parkeerbeleid huidige situatie	38
5.4	Autonome ontwikkeling parkeervraag	39
5.5	Effect van innovatief parkeerbeleid op plancapaciteit	40
5.6	Extrapolatie naar hele provincie	40
5.7	Conclusies effecten maatregelen op plancapaciteit	42
6.	De rol van de provincie	43
6.1	Inleiding	43
6.2	Faciliteren kennisuitwisseling	43
6.3	Beleidsmaker OV-Knooppuntenbeleid	44
6.4	Regisseren van Op Afstand Parkeren	44
6.5	Aanjager van stevig beleid parkeernormen	45
6.6	Aanjager aanbod deelmobiliteit en MaaS	46

6.7	Aanjager krachtenbundeling Smart Mobility	47
6.8	Elektrificatie wagenpark	49
6.9	Aanjager voor regionale programma's in het MIRT	49
6.10	Beleidsmaker en adviseur in de Omgevingswet	50
6.11	Conclusies rol provincie	51
7.	Conclusies en aanbevelingen	54
7.1	Inleiding	54
7.2	Middelen om te sturen in parkeerbeleid	54
7.3	Huidige situatie gemeenten	54
7.4	Praktijkvoorbeelden	55
7.5	Advies over de rol van de provincie	56
7.6	Conclusie en advies	57
	Bijlage 1: Parkeerbeleid gemeenten Noord-Holland	58
	Bijlage 2: Afwijken van parkeernormen	60
	Bijlage 3: Verantwoording effecten maatregelen	64
	Bijlage 4: Betrokken stakeholders en experts	66
	Bijlage 5: Conclusies workshop	67

Managementsamenvatting

Aanleiding en doel

Op basis van onderzoek in Zuid-Holland is gebleken dat parkeerbeleid in brede zin, met parkeernormen in het bijzonder, een groot effect hebben op de haalbaarheid en betaalbaarheid van toekomstbestendige binnenstedelijke ontwikkelingen. Met dit onderzoek wordt onderzocht of dat ook in Noord-Holland het geval is. Het bevorderen van de woningbouwproductie en stimuleren van het OV- en fietsgebruik zijn hierbij achterliggende doelen. Hierbij is ook gekeken naar hoe de gemeenten op dit moment parkeerbeleid inzetten en welke effecten maatregelen kunnen hebben op de huidige en toekomstige parkeervraag. Ten slotte is een advies gemaakt over de rol van de provincie in het aanjagen van innovatief parkeerbeleid in brede zin. Dit onderzoek is bedoeld om een bijdrage te leveren aan een bredere maatschappelijke discussie over parkeerbeleid in relatie tot gebiedsontwikkeling zodat bij gemeenten en de verschillende regio's een levendige discussie en nieuwe kansen ontstaan.

Huidige situatie

Uit dit onderzoek blijkt dat veel gemeenten in Noord-Holland een actief parkeerbeleid hebben met betaald parkeren en vergunningen. 90% van de gemeenten heeft een mogelijkheid om af te wijken van vigerende parkeernormen. Nog weinig gemeenten hebben een parkeerfonds en zelf ontwikkelde parkeernormen. Grotere gemeenten zijn meer sturend en focussen bij de regels over het afwijken van parkeernormen op het maatschappelijk belang en bereikbaarheid. Kleinere gemeenten zijn meer faciliterend en focussen bij de onderbouwing van de afwijking van parkeernormen op het mogelijk maken van ontwikkeling. De parkeerdruk ligt in de onderzochte gemeenten tussen de 62% en 87% bezetting. Een parkeerdruk van boven de 80% wordt doorgaans als problematisch ervaren. Inwoners spelen een belangrijke rol bij de parkeerdruk van veel gebieden tijdens de piekbelasting. Het autobezit, autogebruik en de parkeervraag van inwoners nemen autonoom fors toe als de plancapaciteit van de gemeenten in Noord-Holland wordt gerealiseerd met een vergelijkbaar autobezit als in de huidige situatie.

Praktijkvoorbeelden

Er zijn al veel praktijkvoorbeelden in Noord-Holland waarin wordt afgeweken van de vigerende parkeernorm. Succesfactoren daarbij zijn parkeerregulering in de omgeving, participatie van bewoners in bestaande wijken en een streng vergunningenbeleid in combinatie met de mogelijkheid om de auto op afstand te parkeren. Deelmobiliteit aanbieden is op dit moment vooral een goede manier om nieuwe inwoners te stimuleren om een woning te kopen zonder parkeerplaats of -vergunning. Wanneer wordt afgeweken van parkeernormen is het raadzaam om de ontwikkeling van de parkeerdruk te monitoren en mitigerende maatregelen te nemen als dat nodig blijkt te zijn. Om afwentelling op de gemeente te voorkomen dient een projectontwikkelaar een periode na oplevering van de ontwikkeling betrokken te blijven bij het project.

Parkeermaatregelen en hun invloed op de parkeervraag

Een breed scala aan mogelijke maatregelen is in dit onderzoek aan bod gekomen. Dat zijn enerzijds parkeermaatregelen om de vraag te reguleren en te beperken en anderzijds maatregelen om alternatieven zoals fiets, OV, deelmobiliteit en parkeren op afstand te stimuleren. Beïnvloeding van de parkeervraag kan leiden tot 25% reductie van het benodigde parkeerareaal ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent 57.400 minder parkeerplaatsen in de huidige situatie van de 6 onderzochte gemeenten en 8.100 minder parkeerplaatsen voor de ontwikkeling van de plancapaciteit voor woningbouw van die gemeenten. Binnen de plancapaciteit leidt dit tot ruimte voor 600 extra woningen in deze gemeenten. Sturend parkeerbeleid is randvoorwaardelijk voor lagere parkeernormen bij nieuwbouw. De meest kansrijke maatregelen zijn ontwikkelen in hoge dichtheden rondom OV-knooppunten voorzien van aanbod van deelmobiliteit, met lagere parkeernormen, regulering met een beperkt aantal parkeervergunningen in de omgeving en een mogelijkheid om de eigen auto op afstand te parkeren (stallen).

De rol van de provincie

Gemeenten willen graag leren van andere gemeenten met vergelijkbare omstandigheden. De provincie kan hierin een verbindende rol spelen. De provincie kan gemeenten ondersteunen bij het onderbouwen van lagere parkeernormen bij knooppunten via haar verantwoordelijkheden voor het OV beleid en het Knooppuntenbeleid. Gemeenten vragen om een rechtmatige onderbouwing voor lagere parkeernormen die stand houdt als er bezwaar wordt gemaakt. Gerelateerde thema's waar de provincie een coördinerende rol in kan spelen is het nu nog versnipperde P+R beleid, de opschaling van het aanbod van deelmobiliteit en de vertaling van de provinciale Koers Smart Mobility (data, infrastructuur, voertuigtechnologie en laadinfrastructuur en Mobility as a Service) naar innovatief parkeerbeleid. Tot slot vergroot de omgevingswet de focus op integraal ruimtelijk beleid. De provincie kan haar taken en bevoegdheden inzetten om sturende kaders te stellen voor integrale beleidsdoelen. Daarnaast kan de provincie gemeenten ondersteunen bij het uitwerken van die integrale beleidsdoelen vanuit het werkveld van parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling bij knooppunten .

Conclusie en advies

Dit onderzoek toont aan dat innovatief parkeerbeleid ook in Noord-Holland een groot effect kan hebben op toekomstbestendige binnenstedelijke ontwikkeling. De praktijkvoorbeelden en de berekende effecten laten zien welke maatregelen effectief zijn. Het advies aan de provincie luidt op basis van dit onderzoek om (A) gemeenten te voorzien van een rechtmatige onderbouwing van lagere parkeernormen bij OV knooppunten, (B) extra in te zetten op het stimuleren van de groei van deelmobiliteit in de invloedsgebieden van OV knooppunten en (C) om de Koers Smart Mobility aan te vullen met aan parkeren gerelateerde thema's.

1. Verstedelijking bij knooppunten

1.1 Inleiding

In Noord-Holland zijn alle 60 treinstations en 4 grote busstations aangewezen als OV-knooppunten (zie figuur 2). De OV-knooppunten zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar natuur- of recreatiegebieden. De provincie wil stationsomgevingen beter benutten en in samenhang met elkaar ontwikkelen¹. Omdat stations belangrijke schakels zijn in de reis van mensen stimuleert de provincie nieuwbouw van woningen en bedrijvigheid rondom stations. Hierbij hanteert zij invloedgebieden van 1.200 meter voor loopafstanden en isochronen van 10 minuten voor fietsafstanden.

Figuur 1: Artist Impression gebiedsontwikkeling stationsgebied Purmerend



Bron: Purmerend in het Nieuw, 16 januari 2020.

De theorie van OV-georiënteerd ontwikkelen (TOD) is door de provincie Zuid-Holland in het kader van het BO MIRT vertaald naar een handreiking voor stedelijke ontwikkeling. OV-oriëntatie betekent een verminderde oriëntatie op automobiliteit en dus minder ruimte voor rijdende en stilstaande auto's. Onderzoek van CROW en de provincie Zuid-Holland toont aan dat parkeren een belangrijke rol speelt bij de verdere verstedelijking van de invloedgebieden van multimodale knooppunten. Een van de uitkomsten is dat gemeentelijke parkeernormen groot effect hebben op de haalbaarheid en betaalbaarheid van binnenstedelijke ontwikkelingen. Met dit onderzoek wordt onderzocht of dat ook in Noord-Holland het geval is. Het bevorderen van de woningbouwproductie en stimuleren van het OV- en fietsgebruik zijn hierbij achterliggende doelen .

¹ Zie https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Over_OV_knooppunten

Figuur 2: knooppunten provincie Noord Holland



Bron: OV-knooppuntenkaart Noord-Holland. Beschikbaar op het [www: https://maps.noord-holland.nl/WebViewer/Index.html?viewer=OV-knooppunten](https://maps.noord-holland.nl/WebViewer/Index.html?viewer=OV-knooppunten). Geraadpleegd op 21-04-2020.

1.2 Doel en vraagstelling

Om het knooppuntenbeleid kracht bij te zetten is de provincie Noord-Holland in samenwerking met de gemeentes een onderzoek gestart naar de rol van parkeren bij duurzame gebiedsontwikkeling. Dit onderzoek moet gezien worden als een eerste stap binnen een bredere maatschappelijke discussie. Zo moet het een bijdrage leveren aan het bevorderen van de woningbouwproductie², het stimuleren van het OV-gebruik, het aanspreken van de juiste doelgroepen, maar ook het verbeteren van de leefomgeving zonder dat ten koste gaat van de bereikbaarheid. Er zijn daarnaast meer aspecten waarmee rekening gehouden moet worden zoals het P+R beleid. Een eerste stap is om bewustwording te creëren bij gemeenten zodat er een levendige discussie ontstaat rondom parkeerbeleid en er nieuwe kansen ontstaan. Het streven is dat steeds meer gemeenten in Noord-Holland, in navolging van Amsterdam en Haarlem en met ondersteuning van de provincie Noord-Holland, de inzichten uit dit en eerdere onderzoeken meenemen in hun beleidsvorming. De hoofdvraag die in dit onderzoek wordt beantwoord is:

Hoe kan je parkeerbeleid (in brede zin) als sturingsmiddel inzetten voor een duurzame en toekomstbestendige verstedelijkingsstrategie in Noord-Holland?

Figuur 3: schematische weergave doel van dit onderzoek



Hierbij worden de volgende deelvragen beantwoord:

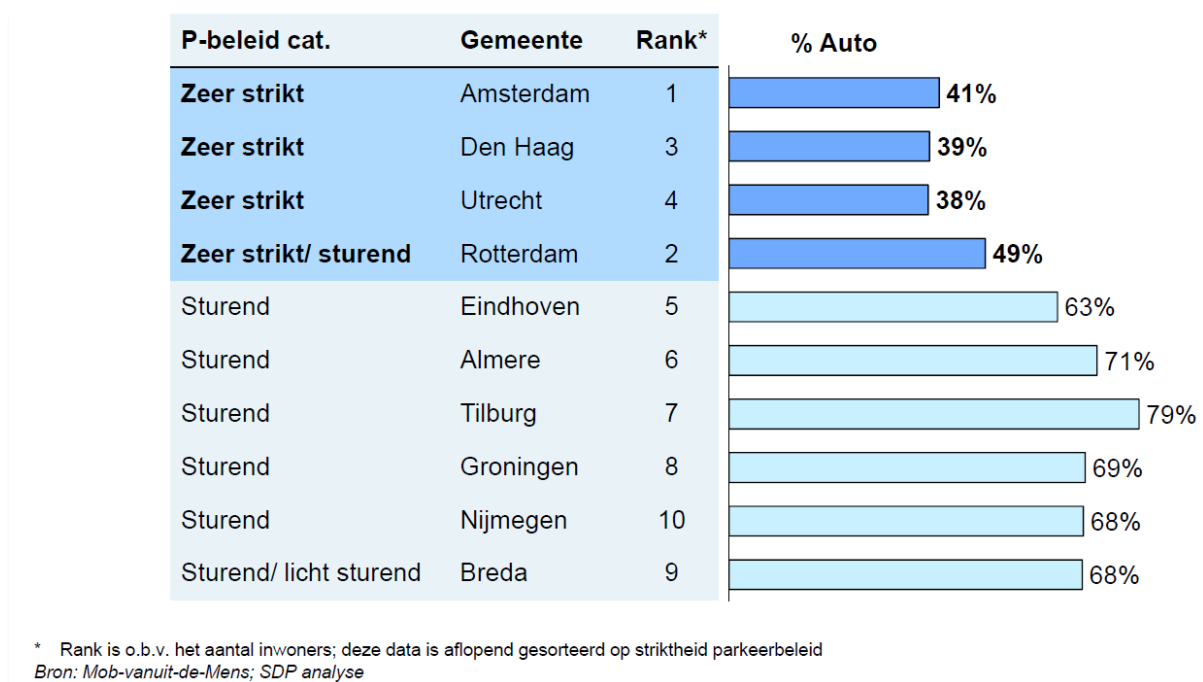
1. Welke middelen zijn er om te sturen in parkeerbeleid en wat zijn de beoogde effecten?
2. In welke gemeenten kan op welke manier worden afgeweken van de huidige parkeernorm?
3. In welke projectvoorbeelden heeft men succesvol afgeweken van de bestaande parkeernorm en welke leerpunten zijn hieruit te trekken?
4. Welke projectvoorbeelden hebben tot onbevredigende resultaten geleid en welke leerpunten zijn hieruit te trekken?
5. Hoe kan de provincie Noord-Holland de verschillende gemeenten het beste faciliteren bij het aanpassen van hun parkeerbeleid?

² De kosten van de aanleg van (veel) parkeerplaatsen kennen een zogenaamde onrendabele top. Vooral ondergrondse parkeerplaatsen met meerdere parkeerlagen kosten relatief veel geld. Niet in alle gevallen kunnen parkeerplekken kostendekkend worden meeverkocht of verhuurd, zoals bij sociale woningbouw of woningen voor middengroepen. In dat geval is sprake van een onrendabele top. Gemeenten geven die onrendabele top vaak als korting op de grondprijs.

1.3 Parkeerbeleid reduceert autobezit en gebruik

Parkeerbeleid draagt bij aan het beheersbaar houden van de ruimteclaim van de auto in de schaarse beschikbare ruimte van grote en kleinere steden. Het reduceren van het autobezit- en gebruik draagt bij aan een leefbare woonomgeving en een goed functionerend mobiliteitssysteem voor de stad, de regio en de provincie. Het creëert ruimte voor hogere dichtheden en maakt ruimte vrij voor ruimtelijke kwaliteit zoals groen en verblijfruimte, en voor fiets- en OV voorzieningen. Daarnaast draagt het bij aan de luchtkwaliteit (ook na elektrificatie van het wagenpark) en de verkeersveiligheid in de stad. Recent onderzoek³ in opdracht van het Ministerie van IenW toont aan dat gemeenten met strikt parkeerbeleid een lager autogebruik hebben (zie figuur 4).

Figuur 4: autogebruik in relatie tot parkeerbeleid van een selectie van gemeenten



Bron: Strategy Development Partners, 2019.

1.4 Onderzoeksmethoden

Bij dit onderzoek hebben Rho en MuConsult verschillende onderzoeksmethoden toegepast, te weten:

1. **Literatuurstudie naar parkeren:** Parkeermaatregelen zijn geïnventariseerd op basis van de CROW kennismodule parkeren en gedrag, ervaringen uit Beter Benutten en de Toolbox

³ Bron: Strategy Development Partners (2019) Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer. Inzichten in bestuurders marktaandeel auto als basis voor duurzaam bereikbaarheidsbeleid.

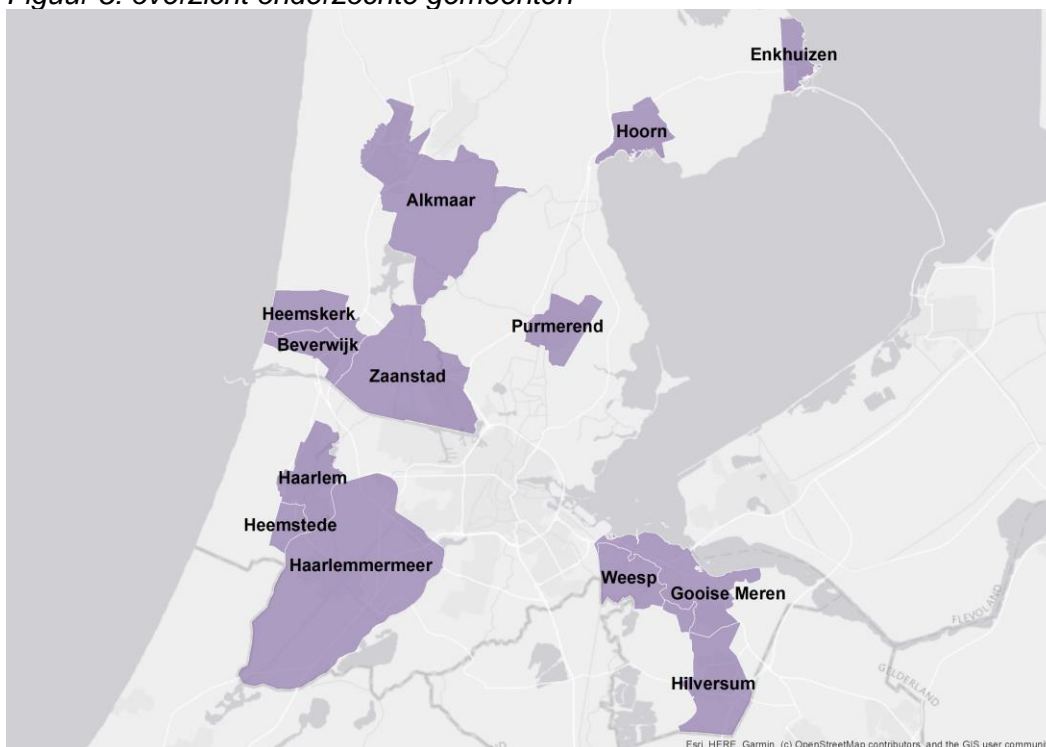
Slimme Mobiliteit van Rijkswaterstaat. Praktijkvoorbeelden uit Noord-Holland en daarbuiten waarbij lagere parkeernormen zijn toegepast zijn verzameld en geanalyseerd op succes- en faalfactoren. Bovenstaande punten zijn aangevuld met binnen- en buitenlandse literatuur naar parkeren en het effect van parkeermaatregelen.

2. **Interviews met stakeholders:** De interviews zijn gebruikt om de uitkomsten van de literatuurstudie te toetsen. De interviews richtten zich op het algemene parkeerbeleid van de gemeente. Hierbij werd ingegaan op het parkeerregime van de gemeente en de parkeernormen. Ook zijn positieve en negatieve ervaringen van deze afwijkingen besproken. Aan de beleidsmedewerkers is tevens gevraagd wat de kansen zijn om het parkeerbeleid duurzamer en toekomstbestendiger te maken. De interviews werden afgesloten met vragen over de rol van de provincie Noord-Holland bij parkeerbeleid.
3. **Workshop met stakeholders:** Op 27 februari 2020 heeft een workshop plaatsgevonden met beleidsmedewerkers en vertegenwoordigers van publieke woningbouwontwikkelaars die actief zijn in de dertien onderzochte gemeenten. Input voor de workshop waren de opgehaalde ervaringen uit de interviews met de stakeholders. Deze input is verwerkt tot drie casussen die de deelnemers aan de workshop verder mochten uitwerken. De casussen waren ingestoken vanuit een aantal ruimtelijke thema's zoals benutting van parkeerruimte voor meer woningbouwprogramma of voor meer groen of het verlagen van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van een beter leefklimaat. Naast de casussen zijn ook kansen en bedreigingen besproken voor toekomstig parkeerbeleid en de mogelijke rol van de provincie ten aanzien van (kennis over) parkeerbeleid. In bijlage 5 zijn de conclusies uit de workshop weergegeven.
4. **Ontwikkeling QuickScan parkeermodel:** Voor gemeenten waar voldoende gegevens beschikbaar waren heeft een aanvullende data-analyse plaatsgevonden (Alkmaar, Beverwijk, Enkhuizen, Hilversum, Hoorn en Purmerend). De effecten van de maatregelen uit de literatuurstudie en de harde en zachte woningbouwplannen van deze gemeenten zijn in deze analyse gekoppeld aan de parkeerdeata. Op basis hiervan is een autonome ontwikkeling en het effect van aanvullend parkeerbeleid hierop berekend.
5. **Toetsronde experts:** Tenslotte zijn verschillende experts bij het onderzoek betrokken. De lijst betrokken experts is als bijlage 4 toegevoegd aan dit onderzoek. Op 5 februari heeft de eerste klankbordgroep plaatsgevonden. Bij de aanwezige experts zijn de uitkomsten van de interviews en de literatuurstudie getoetst. Verder hebben de experts gediscussieerd over de kansen en bedreigingen die er zijn voor toekomstig bestendig parkeerbeleid.
6. Oorspronkelijk zou op 24 maart **een tweede klankbordgroep** plaatsvinden. Het doel van deze klankbordgroep was om te discussiëren de rol van de provincie. Doordat het kabinet Rutte-III maatregelen heeft ingesteld om Covid-19 te bestrijden, is deze klankbordgroep niet doorgegaan. Als alternatief zijn een aantal experts telefonisch geïnterviewd waarbij het onderwerp de rol van de provincie Noord-Holland was.

1.5 Scope van het onderzoek

Dit onderzoek gaat over alle gemeenten in Noord-Holland. De focus ligt op gemeenten die actief met knooppuntontwikkeling bezig zijn. Ook is er bij de keuze voor de verdieping rekening gehouden met een verdeling over Noord-Holland, met verschillende typen gemeenten en met de beschikbaarheid van data. Amsterdam is in deze studie niet meegenomen als onderzoeksgemeente. De reden hiervoor is dat Amsterdam uniek is in Nederland met haar hoge dichtheden (waardoor extreem lage normen mogelijk zijn).

Figuur 5: overzicht onderzochte gemeenten



1.6 Inhoud van dit rapport

In dit rapport worden in elk hoofdstuk deelvragen beantwoord. Het rapport is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk twee gaat in op sturen met parkeerbeleid. Dit gaat over instrumenten om de parkeervraag van doelgroepen te beïnvloeden en de invloed daarvan op de piekbelasting van het parkeeraanbod. In hoofdstuk drie gaan wij in op het huidige parkeerbeleid van gemeenten in Noord-Holland en de mogelijkheden die zij hebben om van parkeernormen af te wijken. In hoofdstuk vier worden van de onderzochte gemeenten in Noord-Holland voorbeelden toegelicht van innovatief parkeerbeleid, inclusief succesfactoren en aandachtspunten. Hoofdstuk vijf gaat in op de potentiële effecten van parkeermaatregelen om de parkeervraag en de ruimteclaim van parkeren in Noord-Holland, in relatie tot de woningbouwopgave. In hoofdstuk zes ten slotte gaan wij in op de rol van de provincie bij het

faciliteren van gemeenten in het verder door-ontwikkelen van parkeerbeleid rondom OV-knooppunten.

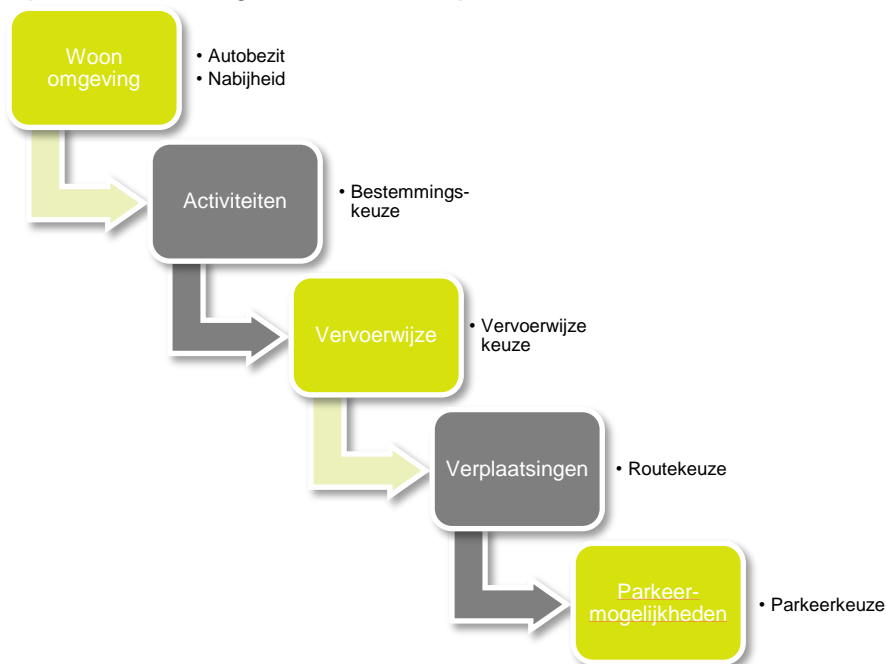
2. Sturen met parkeerbeleid

2.1 Inleiding

Parkeerbeleid en aanpalend beleid om alternatieven voor de auto te stimuleren zijn van invloed op het autobezit en parkeergedrag van inwoners, forenzen en bezoekers. De mate waarin een gemeente actief parkeerbeleid voert is afhankelijk van de beleidsambities van die gemeente. Elke gemeente maakt haar eigen afweging tussen het belang van economie, leefbaarheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en financiële kosten-baten. Om de economie te stimuleren is een (voor bezoekers) gastvrij mobiliteits- en parkeerbeleid interessant. Voor het optimaliseren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit is juist een restrictief autoparkeerbeleid effectief.

Sturen met parkeerbeleid moet gezien worden in een bredere context zoals weergegeven in figuur 5. De individuele eigenschappen en woonomgeving bepalen het autobezit. Hierbij zorgt zelfselectie bij woningbouw ervoor dat minder op de auto georiënteerde mensen zich inschrijven bij een bouwplan met een lage parkeernorm. Daarna volgen keuzes in de drie markten voor mobiliteit: de verplaatsingsmarkt (activiteiten die men ontplooit), de vervoersmarkt (vervoerwijzen die men gebruikt) en de verkeersmarkt (routes en diensten die men gebruikt). Ten slotte maakt men een parkeerkeuze op basis van het parkeeraanbod op de bestemming.

Figuur 5. keuzeproces van reizigers in relatie tot parkeerbeleid



Verstedelijking bij knooppunten met hoge dichtheden, veel functiemenging, hoge knoopwaarde voor openbaar vervoer en fiets en sturend parkeerbeleid zoals beoogd door de provincie Noord-Holland raakt veel van de stappen in dit keuzeproces. De focus ligt in dit rapport op de

parkeermaatregelen maar vanwege de grote samenhang betrekken wij hier ook de kwaliteit van de alternatieven voor de auto bij.

Als we kijken naar parkeermaatregelen dan is de kennismodule Parkeren en Gedrag van het CROW een goed startpunt (zie figuur 6). In deze module wordt onderscheid gemaakt in vijf velden van sturende parkeermaatregelen: de fysieke omgeving (parkeeraanbod), de digitale omgeving (diensten en open parkeedata), wet- en regelgeving (parkeerregimes), gedragsbeïnvloeding (stimuleringsmaatregelen en alternatieven) en participatie (maatwerk en draagvlak).

Figuur 6: parkeren en gedrag



Bron: CROW kennismodule Parkeren en Gedrag. Beschikbaar op het [www](https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/publicatie-parkeren-en-gedrag-2017?ext=.pdf): <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/publicatie-parkeren-en-gedrag-2017?ext=.pdf>.

2.2 Instrumenten om de parkeervraag te beïnvloeden

In bovengenoemde publicatie wordt een breed scala aan instrumenten beschreven om de parkeervraag te beïnvloeden. Ten behoeve van deze studie zijn deze maatregelen geaggregeerd naar hoofdtypen maatregelen en aangevuld met de maatregelen OV en fiets stimuleren. Deze maatregelen zijn ook toegepast in de doorrekening van het mogelijke effect van parkeerbeleid (zie H.5). Tabel 1 toont een overzicht van de maatregelen waarmee gemeenten en de provincie het autobezit en parkeergedrag van bewoners, werknemers en forenzen kunnen beïnvloeden. Deze tabel is samengesteld op basis van de informatie uit de kennismodule parkeren van CROW⁴, aangevuld met de kennis en ervaring van Beter Benutten⁵ en de Toolbox Slimme Mobiliteit van Rijkswaterstaat⁶.

⁴ Zie <https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-parkeren>

⁵ Zie <https://beterbenutten.nl/>

⁶ Zie <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme/>

Tabel 1: maatregelen om autobezit en parkeergedrag te beïnvloeden

Type maatregel	Omschrijving
Maatwerk parkeernormen	Het bieden van maatwerk in parkeernormen vergroot de haalbaarheid van gebiedsontwikkeling in hogere dichtheden. Een lagere beschikbaarheid van parkeerplaatsen leidt tot lager autobezit en-gebruik. Een parkeerregime in het invloedsgebied van de ontwikkeling is hierbij van belang.
Aanbod reduceren	Het reduceren van het parkeeraanbod heeft een sterk verlagende werking op de parkeervraag. Bij een parkeerdruk hoger dan 80% ontstaat zoekverkeer en wijken gebruikers (m.n. bezoekers) uit.
Tariefverhoging	Het verhogen van parkeertarieven heeft een beperkt verlagende werking op de parkeervraag. De prijselasticiteit van parkeren is gemiddeld ca. 0,3 maar varieert sterk. Het effect is relatief groot bij het invoeren van een parkeertarief (van 0 naar "iets") en bij gebruikers die voor langere tijd parkeren.
Tijdsduurbeperving	Tijdsduurbeperving leidt tot een hogere omloop van parkeerders per parkeerplek. Gebruikers die een kort verblijf hebben kunnen makkelijker een parkeerplek vinden en komen vaker met de auto naar deze plek toe. Gebruikers die langer parkeren dan de geoorloofde tijd wijken uit.
Bewonersvergunningen	Bewonersvergunningen geven grip op het gebruik van het parkeeraanbod. Als een parkeergebied exclusief voor inwoners wordt daalt het gebruik door andere groepen bijna naar 0. I.c.m. betaald parkeren gelden voor die groepen de regels van tariefverhoging. Als er een parkeerregime is dan kan met vergunningplafonds en/of 0-vergunningenbeleid bij nieuwbouw gestuurd worden.
Fietskwaliteit verbeteren	Breed palet aan maatregelen, waaronder goede en veilige fietspaden, stallingsvoorzieningen en (semi) free floating deelfietsen voor ritten in het gebied en de omgeving. Fietsparkeren zo dicht mogelijk bij de eindbestemming is de belangrijkste factor voor een modal shift van auto naar fiets.
OV kwaliteit verbeteren	Breed palet aan maatregelen, waaronder frequente, snelle en hoogwaardige verbindingen, sociale veiligheid en toegankelijkheid en een concurrerende prijsstelling. Korte afstanden voor voortransport (inwoners) en natransport (forenzen en bezoekers) is de belangrijkste factor.
Op afstand parkeren	Op afstand parkeren staat voor het P+R beleid voor bestemmingsverkeer (bezoekers en forenzen) en voor langparkeer-regelingen voor inwoners die hun eigen auto weinig gebruiken. Bestemming P+R zijn effectief voor het afvangen van met name recreatieve bezoekers.
Parkeerinformatie	Het bieden van statische en dynamische parkeerinformatie vergroot de stuurbaarheid van de parkeervraag. Dit geldt met name voor niet—frequente bezoekers. Zij zullen zich eerder laten leiden door dynamische borden langs de toegangs- en ringwegen (PRIS) en in-car informatie.
Handhaving verbeteren	Handhaving is een belangrijke randvoorwaarde. Zonder handhaving houden sommigen zich immers niet aan de regels. Door nieuwe innovaties, in het bijzonder scanauto's, kunnen de kosten van intensieve handhaving drastisch verminderd worden en de handhaving dus effectiever worden.
Deelmobiliteit invoeren	De beschikbaarheid van een deelauto in de wijk verkleint de noodzaak een eigen auto te hebben. De eerste effecten van dit vernieuwende concept tonen aan dat er tot 4 privéauto's van bewoners vervangen kunnen worden door een deelauto. Het aanbieden van deelauto's in een gebied heeft nauwelijks invloed op de parkeervraag van bestemmingsverkeer van forenzen en bezoekers.

2.3 Uitwijkgedrag bij parkeermaatregelen

In tabel 1 wordt per type maatregel uitgelegd wat ermee wordt bedoeld en welk effect de maatregel heeft. Daarbij wordt gezegd welke doelgroepen er met name hun gedrag gaan veranderen. Die gedragsverandering kan drie effecten hebben. Dat zijn:

1. Uitwijken naar een parkeerplaats in de omgeving.
2. Uitwijken naar een P+R of overstappen naar een andere vervoerwijze (OV of fiets).
3. Uitwijken naar een andere bestemming voor de reis.

Uit eerder onderzoek blijkt dat gebruikers in eerste instantie kiezen voor een parkeerplaats in de omgeving (als het parkeerregime in de omgeving dit toelaat). Als dat niet haalbaar is dan kiest men voor een andere vervoerwijze (met name P+R aan de stadsrand en de fiets) en als dat niet haalbaar is, besluit men een andere bestemming aan te doen.⁷ Eenduidige vuistregels hiervoor zijn er niet. Globaal nemen wij aan dat als er geen parkeerregime is in de omgeving, dat dan ca. 85% van de gebruikers voor een parkeerplek in de omgeving kiest, 10% voor een andere modaliteit en 5% voor een andere bestemming. Is de omgeving wel gereguleerd dan kiest (alsnog) 10% voor een parkeerplaats in de omgeving, 80% voor een andere vervoerwijze en 10% voor een andere bestemming. Deze verdeling in de effecten verschilt echter sterk per situatie.

2.4 Variatie van effecten per doelgroep

Het effect van de maatregelen varieert sterk per doelgroep. Hier is een oneindige uitsplitsing mogelijk van doelgroepen. Ten behoeve van dit onderzoek onderscheiden wij (A) inwoners van een gebied, (B) werknemers in het gebied, (C) utilitaire bezoekers zoals zorg, zakelijk en onderwijs en (D) recreatieve bezoekers zoals winkelpubliek, dagjesmensen en toeristen. Tabel 2 toont het effect van de globale maatregelen op de parkeervraag van deze groepen. Zo is het invoeren van deelauto's in een gebied bijna alleen van invloed op inwoners van dat gebied die hierdoor gedeeltelijk een (tweede) auto wegdoen. Werknemers zullen iets minder vaak met de auto komen omdat zij hun zakelijke reizen in dit geval met een deelauto kunnen doen.

Tabel 2: globale effecten van archetypen maatregelen op parkeervraag van doelgroepen

Maatregelen	Inwoners	Werknemers	Bezoekers (functioneel)	Bezoekers (recreatief)
Aanbod reduceren (10%)	-1%	-5%	-2%	-5%
Tariefverhoging (10%)	-1%	-6%	-3%	-3%
Tijdsduurbeperving	0%	-100%	-5%	-10%
Bewonersvergunningen invoeren ⁸	-5%	-100%	-100%	-100%
Fietskwaliteit verbeteren	-4%	-5%	-5%	-5%
OV kwaliteit verbeteren	-2%	-2%	-5%	-5%
Op afstand parkeren	-2%	-5%	-5%	-10%
Parkeerinformatie	0%	0%	-10%	-10%

⁷ Zie CROW Kennismodule Parkeren en Gedrag. <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/publicatie-parkeren-en-gedrag-2017?ext=.pdf>

⁸ Effect is indien de capaciteit exclusief voor bewoners wordt. Bij gemengd parkeerregime (vergunningen plus betaald parkeren) is het effect anders.

Handhaving verbeteren	0%	-2%	-5%	-2%
Deelmobiliteit invoeren	-10%	-2%	0%	0%

Bron: samengesteld op basis van literatuurstudie MuConsult voor een globale doorrekening van effecten. De effecten per specifieke situatie kunnen sterk afwijken. Een nadere uitleg van deze vuistregels is opgenomen in bijlage 3.

2.5 Dubbelgebruik en piekbelasting

De parkeervraag per deel van de dag varieert per doelgroep. Inwoners willen hun auto vooral 's avonds, 's nachts en in het weekend kunnen parkeren, werknemers tijdens kantooruren en bezoekers in de middag en avond. De kennismodule parkeren van het CROW bevat gedetailleerde informatie over de aanwezigheidsgraad van doelgroepen per functie. Ten behoeve van de doorrekeningen in deze studie zijn hieruit globale kentallen afgeleid. Deze zijn opgenomen in tabel 3.

De aanwezigheidsgraad van doelgroepen is belangrijk om de piekbelasting in een gebied te kunnen bepalen. In een woongebied is de belasting van het parkeeraanbod in de nacht het hoogst. In een gemengd gebied is dit vaak de namiddag van een koopavond, marktdag en/of zaterdag. De piekbelasting is vaak een reden voor maatschappelijke en/of politieke discussies over de kwaliteit van het parkeeraanbod. Hierdoor is er in veel gemeenten discussie over het parkeerbeleid terwijl de gemiddelde parkeerdruk lager dan 80% is.

De aanwezigheidsgraad van doelgroepen wordt ook gebruikt bij het bepalen van dubbelgebruik. Tijdens kantooruren is de parkeerbehoefte van inwoners immers laag en die van werkenden juist hoog. In een gebied met werkgelegenheid en recreatieve voorzieningen kunnen bezoekers 's avonds parkeerplaatsen gebruiken die overdag door werknemers worden gebruikt.

Tabel 3: globale aanwezigheidspercentages per doelgroep

Aanwezigheid	Wonen	Werken	Bezoek (functioneel)	Bezoek (recreatief)
Ochtend	50%	95%	85%	10%
Middag	60%	90%	95%	40%
Avond	80%	5%	40%	95%
Nacht	95%	0%	5%	10%

Bron: vertaling CROW kentallen naar globale doelgroepen door MuConsult t.b.v. deze studie.

2.6 Conclusies ten aanzien van parkeermaatregelen

In dit hoofdstuk zijn de instrumenten aan bod gekomen waarmee de parkeervraag in een gebied beïnvloedt kan worden. De conclusies die hierbij horen zijn:

1. De parkeervraag in een gebied is een geschakeld keuzeprocess. Het autobezit, de activiteiten die men ontplooit, de vervoerwijzekeuze en de route- en parkeerkeuze bepalen het parkeergedrag van bewoners, werknemers en bezoekers.
2. Parkeren is maatwerk binnen de specifieke gemeentelijke context en kan per gebied en per doelgroep om andere maatregelen of accenten vragen. Een breed scala aan parkeermaatregelen is te vinden in de CROW kennismodule parkeren en gedrag. De daarin genoemde maatregelen zijn grofweg onder te verdelen in maatregelen gericht op:
 - a. fysieke omgeving,
 - b. digitale omgeving,
 - c. wet- en regelgeving,
 - d. gedragsbeïnvloeding,
 - e. draagvlak en participatie.
3. Op basis van deze indeling zijn 11 typen maatregelen benoemd waarmee de parkeervraag van doelgroepen beïnvloedt kan worden. Dit zijn maatwerk parkeernormen, aanbod reduceren, tariefverhoging, tijdsduurbeperving, bewonersvergunningen, fietskwaliteit verbeteren, OV kwaliteit verbeteren, op afstand parkeren, parkeerinformatie, handhaving verbeteren en deelmobiliteit invoeren.
4. Voor de archetype maatregelen zijn globale effecten per doelgroep afgeleid uit de CROW kentallen voor parkeren, beschikbare literatuur over gedragsreacties van mobiliteitsbeleid, aangevuld met expert-judgement van de specialisten van MuConsult.
5. De gedragsreactie van parkeerders is onderzocht. Hieruit blijkt dat parkeerders uitwijken naar een wijk in de buurt als daar geen parkeerregime is. Als daar wel een parkeerregime is dan zorgen maatregelen voor een modal shift naar fiets, OV en deelmobiliteit. Een klein deel van de parkeerders kiest door de maatregelen voor een andere bestemming.
6. De doorvertaling van de parkeervraag naar de piekbelasting van de capaciteit in een gebied is ook beschreven. Dit is de laatste schakel waarlangs maatregelen van invloed zijn op de totale (maximale) parkeervraag in een gebied.
7. Ten slotte zorgt zelfselectie bij woningbouw met een lage parkeernorm ervoor dat minder auto georiënteerde mensen zich inschrijven voor ontwikkelingen met lage parkeernormen.

3. Huidig parkeerbeleid Noord-Holland

3.1 Inleiding

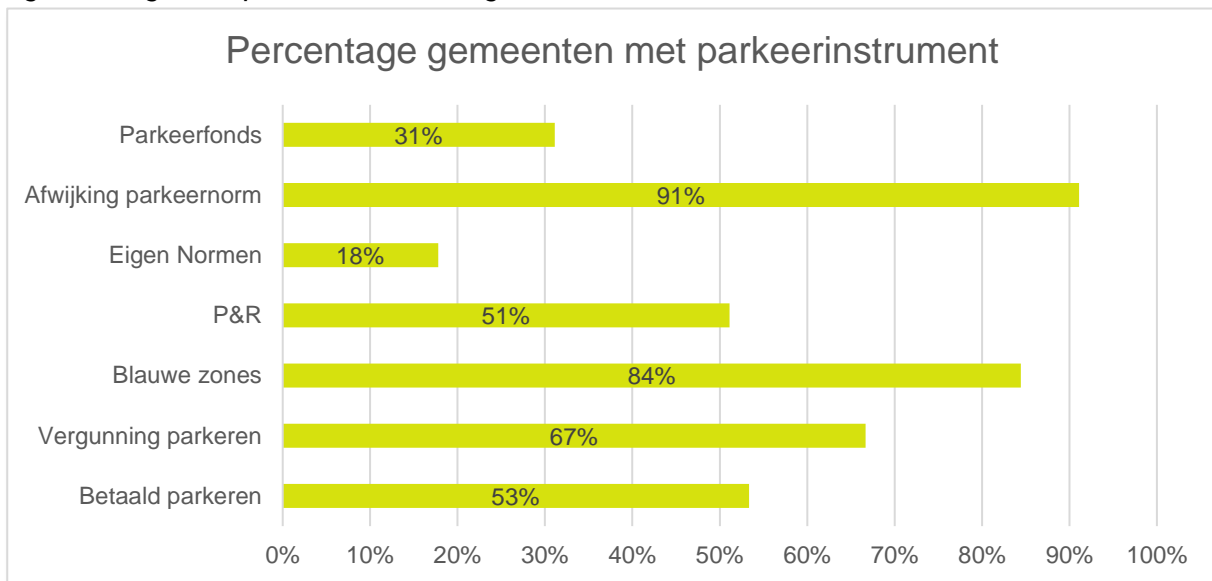
In dit hoofdstuk analyseren wij het huidige parkeerbeleid van gemeenten in Noord-Holland en de manier waarop afgeweken kan worden van de vigerende parkeernormen. De informatie hiervoor is verkregen uit interviews met sleutelfiguren van een aantal gemeenten in Noord-Holland in combinatie met deskresearch. Met dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvraag *“In welke gemeenten kan op welke manier worden afgeweken van de huidige parkeernorm?”*. De verkregen uit de interviews worden in hoofdstuk 4 verder verrijkt met praktijkvoorbeelden uit alle gemeenten van Noord-Holland.

3.2 Huidig parkeerbeleid gemeenten Noord-Holland

Actief parkeerbeleid is vaak erg strikt omdat er duidelijke keuzes worden gemaakt, die niet door iedereen positief worden ontvangen. De invoering van zulk beleid vraagt daarom om bestuurlijk lef. Actief parkeerbeleid biedt wel mogelijkheden om te sturen op parkeergedrag. De aanleiding voor parkeerbeleid kan uiteenlopend zijn en per gemeente verschillen. Dit heeft onder andere te maken met politieke keuzes in de betreffende gemeente en de karaktereigenschappen van de verschillende gebieden waar het beleid betrekking op heeft.

In totaal telt de provincie Noord-Holland 46 gemeenten. Veel van deze gemeenten hebben verschillende soorten parkeerbeleid. Figuur 7 toont een aantal pijlers van parkeerbeleid. Te zien is dat ruim de helft van de gemeenten vergunning parkeren, parkeertijdbeperving met blauwe zones en betaald parkeren gebruiken als instrument. Ook heeft de helft een P&R beleid om parkeren op afstand te stimuleren.

Figuur 7: vigerend parkeerbeleid alle gemeenten Noord-Holland



Bron: interviews met gemeenten in Q1-2020, aangevuld met deskresearch gemeentelijke websites die zijn geraadpleegd in april 2020. In bijlage 2 zijn de details opgenomen per gemeente.

3.3 Huidige Parkeerdruk

De parkeerdruk kan sterk variëren per situatie. Een hoge parkeerdruk leidt tot zoekverkeer, ontevredenheid bij bezoekers en inwoners en vaak ook politieke discussie. Over het algemeen wordt een parkeerdruk van meer dan 80% als hoog ervaren. Tabel 5 toont de huidige parkeerdruk in gemeenten in Noord-Holland die de hiervoor benodigde gegevens hebben aangeleverd. Hierbij is zoveel mogelijk gefocust op de centrumgebieden. Uit de tabel blijkt dat de piek in de parkeerdruk in deze gebieden tussen de 62% en 87% ligt. De piek zit over het algemeen in de (na)middag, op vrijdagen en zaterdagen en in sommige gevallen in de nacht. Hieruit kan worden afgeleid dat de parkeerdruk relatief hoog is als bewoners thuis zijn en er tegelijkertijd bezoekers of werknemers in het gebied zijn. Daar komt bij dat de variatie per straat groot kan zijn. De grootste parkeerproblemen ontstaan in gebieden met multifunctioneel gebruik en in overloopgebieden van het gereguleerde gebied. Als voorbeeld blijkt uit een aanvullende analyse van de parkeerdruk in Enkhuizen dat de piekdruk in het centrum 71% is op zaterdagmiddag, maar dat de parkeerdruk in 53% van de straten in het centrum boven de 80% ligt. Dit betekent dat er in het centrum van Enkhuizen een hoge parkeerdruk wordt ervaren terwijl er in het centrum en de schil theoretisch voldoende parkeerplaatsen zijn.

Uit de analyses van de parkeerdruk blijkt verder ook dat parkeeraanbod per gebied sterk kunnen verschillen over de dag en in aantallen. Dat wordt verklaard door venstertijden, openingstijden, specifieke functies zoals markten en evenementen en werkzaamheden. Verder verschilt de omgang met privéplaatsen op eigen terrein en/of bedrijfsterreinen, doelgroep-

plekken (laad- en losplekken, oplaadplekken voor elektrische auto's, minder validen plekken), en foutgeparkeerde auto's. Deze capaciteit wordt niet op uniforme wijze meegenomen bij de berekeningen van de parkeerdruk. Ook andere parkeerregulering leidt tot variatie in de capaciteit voor bepaalde doelgroepen. Dit is bijvoorbeeld het geval in een gebied met vergunningparkeren tussen 18:00 en 7:00.

Tabel 5: parkeerdruk gemeenten Noord-Holland

	Gebied	Capaciteit openbaar	Piek	Piek	Bron
Alkmaar	Binnenstad	1.129	87%	Nachtelijke uren	nb
Alkmaar	Gemeente	46.229	66%	Nachtelijke uren	nb
Beverwijk	Centrum+	5.696	65%	Zaterdag middag en doordeweeks nacht	Datacount 2019
Enkhuizen	Centrum	3.591	71%	Zaterdag middag	Goudappel Coffeng 2016
Enkhuizen	Centrum schil	2.205	65%	Zaterdag middag	Goudappel Coffeng 2016
Hilversum	Gemeente	35.945	62%	Zaterdag avond	Ecorys-Bureau DAM 2018
Hilversum	Centrum	2.730	55%	Dinsdag avond	Ecorys-Bureau DAM 2018
Hoorn	Binnenstad	4.027	75%	Zaterdag middag	Ecorys 2019
Purmerend	Centrum	6.846	69%	Donderdag middag	Dufec 2019
Gooise Meren	Bussum	8.531	71%	Vrijdag middag	Dufec 2018
Gooise Meren	Muiden	1.708	76%	Zaterdag middag	Dufec 2018
Gooise Meren	Naarden	1.321	69%	Vrijdag middag	Dufec 2018

Bron: samengesteld uit beschikbare parkeerdrukmetingen aangeleverd door gemeenten, waarbij waar mogelijk een selectie centrum is gemaakt.

3.4 Afwijken van parkeernormen

De opvallendste bevinding uit figuur 7 in paragraaf 3.1 is wel dat ruim 90% van alle gemeenten ontwikkelaars de mogelijkheid bieden om af te wijken van de vigerende parkeernormen. Ook opvallend is dat slechts 1/3 van deze gemeenten een parkeerfonds hebben waarmee zij ontwikkelaars financieel kunnen laten bijdragen aan het mobiliteitsbeleid van de gemeente als zij willen afwijken van de parkeernorm. Figuur 8 toont een woordwolk van de meest voorkomende regelingen om af te wijken van vigerende parkeernormen. Deze zijn ruwweg in te delen in (A) een goede onderbouwing van de feitelijke parkeervraag in het gebied, (B) een beargumentering van de haalbaarheid van de parkeernorm, (C) maatschappelijk belang en (D) goede alternatieven voor de auto en de parkeerplaats voor de deur. Verschillende gemeenten geven expliciet aan dat er afgeweken mag worden van parkeernormen nabij hoogwaardige OV knooppunten (Alkmaar, Haarlem, Purmerend en Zaanstad). Uit de regelingen per gemeente blijkt ten slotte dat de kleinere gemeenten vooral richten op de haalbaarheid en onderbouwing van de vraag (faciliterend) en grotere gemeenten focussen meer op maatschappelijk belang en de kwaliteit van alternatieven.

Figuur 8: woordwolk onderbouwing afwijking parkeernormen gemeenten Noord-Holland

Onderbouwing vraag

Doelgroepenonderzoek
Goede onderbouwing
Parkeerdruk onderzoek
Overlast voorkomen
Geen bezoekers

Maatschappelijk belang

Gemeentelijk belang
Monumentale waarde
Kwaliteit openbare ruimte
Autoluwe gebieden
Leegstand tegengaan

Haalbaarheid

Ruimtelijk of financieel
Kleinschalige ontwikkeling
Maatwerk
Bijzondere omstandigheden
Afkoopregeling

Alternatieven

Goed fiets en OV bereikbaarheid
Aanbieden deelmobiliteit
Alternatieve parkeerlocatie
Dubbelgebruik
Beprijzen van parkeren

Bron: interviews met gemeenten in Q1-2020, aangevuld met deskresearch gemeentelijke websites die zijn geraadpleegd in april 2020. In bijlage 1 zijn de details opgenomen per gemeente.

3.5 Conclusies huidig parkeerbeleid

In dit hoofdstuk hebben wij gekeken naar het huidige parkeerbeleid van gemeenten in Noord-Holland, de parkeerdruk in de steden en in hoeverre er afgeweken kan worden van de vigerende parkeernormen (deelvraag 2). De conclusies hierbij zijn als volgt:

1. Het parkeerbeleid in de onderzochte gemeenten is divers. Ruim de helft van de gemeenten maakt gebruik van vergunning parkeren, parkeertijdbeperking met blauwe zones en betaald parkeren. Ook heeft de helft een P&R beleid om parkeren op afstand te stimuleren. Het instrument eigen parkeernormen opstellen wordt door 20% van de gemeenten toegepast; de rest gebruikt de CROW kentallen als parkeernormen.
2. Van zeven gemeenten is informatie ontvangen over de parkeerdruk in de stad. Uit deze informatie zijn de volgende conclusies getrokken:
 - a. De piek in de parkeerdruk ligt in deze steden tussen de 62% en 87%. Een parkeerdruk van boven de 80% wordt doorgaans als problematisch ervaren.
 - b. De piek zit over het algemeen in de (na)middag, op vrijdagen en zaterdagen. Hieruit kan worden afgeleid dat de parkeerdruk relatief hoog is als bewoners thuis zijn en er tegelijkertijd bezoekers of werknemers in het gebied zijn.
 - c. De variatie per straat is in sommige gevallen groot. Een voorbeeld toont aan dat ook als de parkeerdruk in een stad onder de 80% blijft, de helft van de bemeten straten alsnog een parkeerdruk hebben tijdens de piek van boven de 80%. Dit betekent dat er in deze stad een hoge parkeerdruk wordt ervaren terwijl er in het centrum en de schil theoretisch voldoende parkeerplaatsen zijn.
 - d. De grootste parkeerproblemen ontstaan in gebieden met multifunctioneel gebruik en in overloopgebieden van het gereguleerde gebied.
 - e. Uit de analyses van de parkeerdruk blijkt verder ook dat er variatie is in de parkeercapaciteit van gebieden. Dat wordt verklaard door venstertijden, openingstijden, specifieke functies zoals markten en evenementen en werkzaamheden.
 - f. Verder verschilt de omgang met privéplaatsen op eigen terrein en/of bedrijfsterreinen, doelgroep-plekken (laad- en losplekken, oplaadplekken voor elektrische auto's, minder validen plekken), en foutgeparkeerde auto's.
3. In 90% van de gemeenten is het mogelijk om af te wijken van de vigerende parkeernormen. De onderbouwing die hiervoor gegeven moet worden valt in vier categorieën, te weten
 - a. aannemelijk maken dat de parkeervraag afwijkt van de norm,
 - b. aannemelijk maken dat de ontwikkeling anders niet haalbaar is,
 - c. aannemelijk maken dat er zwaarwegend maatschappelijk belang is en/of
 - d. aannemelijk maken dat de parkeervraag op een andere manier wordt opgelost en dat de kwaliteit van alternatieven voor de auto goed zijn.
4. Uit de regelingen per gemeente blijkt dat de kleinere gemeenten vooral richten op de haalbaarheid en onderbouwing van de vraag (faciliterend) en grotere gemeenten focussen meer op maatschappelijk belang en de kwaliteit van alternatieven.

4. Praktijkvoorbeelden parkeernormen

4.1 Inleiding

Praktijkvoorbeelden tonen aan hoe slim parkeerbeleid kan bijdragen aan de verdere OV-georiënteerde gebiedsontwikkeling van knooppunten in Noord-Holland. Zij dienen als inspiratie bij de verdere maatschappelijke discussie over parkeren en gebiedsontwikkeling. In dit hoofdstuk wordt van elke gemeente in Noord-Holland een praktijkvoorbeeld benoemd. Op basis hiervan worden de deelvragen beantwoord over het succesvol afwijken van parkeernormen en de leerpunten (in positieve en negatieve zin) die hierbij naar voren komen.

4.2 Toch vergunningen in Alkmaar

In de gemeente Alkmaar is sprake van een afwijkende parkeernorm in het centrum bij bedrijfslocaties. Vanwege de goede OV-verbindingen en fietspaden hebben bedrijfslocaties in het centrum en bij het station een lagere norm dan bedrijfslocaties op andere plekken in de stad. In de binnenstad heeft de gemeente Alkmaar besloten om de norm met 40% te verlagen bij bedrijfslocaties door de goede bereikbaarheid van de fiets van dit gebied. In het verleden zijn er in Alkmaar echter ook negatieve ervaringen geweest met het invoeren van lagere parkeernormen. Op verschillende plekken zijn lagere parkeernormen gehanteerd. Hierbij is geen regulerend parkeerbeleid ingevoerd. In eerste instantie werkte dit beleid en was de parkeerdruk laag. Na een aantal jaar bleek het autogebruik hoger te zijn dan verwacht met als gevolg een hoge parkeerdruk. Dit is opgelost met de bouw van extra parkeerplaatsen en het invoeren van een parkeervergunningstelsel in de binnenstad van Alkmaar.

Figuur 9: Parkeerterrein bij nieuwbouw in Centrum Alkmaar.



4.3 Samen met de buurt werken in Heemstede

In de gemeente Heemstede worden bewoners betrokken bij het parkeerbeleid. Een voorbeeld hiervan is de Indische buurt. In deze wijk worden wijkwandelingen georganiseerd, waarbij discussie plaatsvindt tussen de bewoners en de gemeente. Deze gesprekken gaan meestal over een tekort aan parkeerplaatsen. Tijdens de wandelingen wordt besproken hoe de ruimte in de wijk zo optimaal mogelijk kan worden gebruikt. De aanleg van extra parkeerplaatsen gaan ten koste van groen en dit willen bewoners ook niet. Mogelijke oplossingen zijn het dubbelgebruik van parkeerplaatsen, waarmee de parkeerplaats door verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt.

Figuur 10: Indische buurt Heemstede.



Bron: Funda.

4.4 Op afstand parkeren in Hoorn

In de gemeente Hoorn is in de binnenstad sprake van een vergunningensysteem. Voor woningen geldt dat bewonersvergunningen worden verleend volgens een plafond en een wachtlijststelsel. Als de parkeervraag hoger is dan het parkeeraanbod worden er geen vergunningen verleend en komen bewoners op een wachtlijst te staan. Voor de bouwontwikkelaars betekent dit dat er met een parkeernorm van 0 gebouwd mag worden. Voorheen was het mogelijk om twee vergunningen te krijgen per huishouden om in de binnenstad te parkeren. Dit is veranderd door ruimtegebrek. Huishoudens kunnen nu maximaal één bewonersvergunning te krijgen per huishouden. De tweede vergunning wordt toegewezen aan een parkeerterrein buiten de binnenstad waarvan de parkeerders naar de binnenstad kunnen lopen.

Figuur 11: Parkeerterrein aan de rand van binnenstad van Hoorn.



Bron: Hoornsdagblad.nl, 26 september 2018.

4.5 Participatief parkeerbeleid in Weesp

In de gemeente Weesp is sprake van hoge parkeerdruk. Per wijk verschilt de problematiek. De automobilisten parkeren op plekken die niet voor hen bedoeld zijn. Dit is mogelijk doordat er in Weesp buiten het centrum geen regulerend parkeerbeleid is. Om dit soort problemen aan te pakken, is het gesprek aangegaan met bewoners van de verschillende wijken. De gemeente heeft twee voorwaarden: de oplossing mag de gemeente geen extra geld kosten en dienen een breed gedragen belang waarbij rekening wordt gehouden met de wensen van de betrokkenen.

Figuur 12: Straatparkeren in Weesp.



Bron: WeesperNieuws, 2 juni 2019.

4.6 Geen vergunningen voor nieuwbouw in Purmerend

In de gemeente Purmerend is de woningbouwopgave 10.000 woningen. Vooral in de binnenstad leidt dit tot ruimtegebrek. Om te zorgen voor voldoende ruimte voor woningen, kiest de gemeente voor nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad een 0 vergunningenbeleid. Dit betekent dat bewoners van de nieuwe woningen de auto niet kunnen parkeren in de binnenstad. Naast het 0 vergunningenbeleid is het schrappen van parkeerplaatsen een oplossing om meer ruimte voor woningen te creëren. Zo is de garage op de Schapenmarkt gesloopt voor extra woningen. Aan de randen van het centrum van Purmerend is parkeergelegenheid in de vorm van garages. Vanuit de parkeerterreinen aan de randen van het centrum kunnen parkeerders het centrum in lopen.

Figuur 13: parkeren aan de rand van het centrum in Purmerend



4.7 Flexibele parkeernormen in Zaanstad

Wanneer ontwikkelaars bouwen voor een doelgroep die een laag autobezit hebben, is het mogelijk af te wijken van de parkeernorm in de gemeente Zaanstad. Voorbeeld van doelgroepen met laag autobezit zijn studenten of binnenstadsbewoners. Parkeervoorzieningen die voor deze doelgroepen worden gebouwd, blijven grotendeels leeg. De ontwikkeling wordt hiermee onnodig duur. In Zaanstad is het mogelijk af te wijken van de parkeernorm door middel van maatwerk wanneer bij de ontwikkeling geen parkeervergunning wordt verleend. De toekomstige bewoners van de ontwikkeling kunnen de auto niet in de buurt van de woning op de straat parkeren en moeten de auto op een alternatieve locatie plaatsen. De ontwikkelaar is verantwoordelijk om de bewoners/gebruikers te wijzen op het feit dat zij niet in aanmerking komen voor de vergunningen. Daarnaast is de gemeente Zaanstad van mening dat het opleggen van parkeernormen negatieve gevolgen heeft. De oplegging biedt weliswaar zekerheid voor de ontwikkelaar als de omgeving, maar het leidt tot een starre regelgeving. Door een parkeernorm als richtlijn te gebruiken, is er ook oog voor specifieke situaties. Bij deze richtlijn wordt aan de ontwikkelaar juridische zekerheid geboden.

Figuur 14: Nieuwbouw in de binnenstad van Zaandam



Bron: RTV Zaanstreek, 21 november 2019.

4.8 Stimulerend parkeerbeleid in Beverwijk

In de gemeente Beverwijk is in de crisisjaren aan het begin van dit decennium parkeerbeleid opgesteld wat de woningbouw stimuleert. Zo is het mogelijk voor ontwikkelaars om gebruik te maken van restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen. De openbare parkeerplaatsen moeten binnen een bepaalde loopafstanden. Hiervoor worden de gegevens gebruikt van het CROW, met uitzondering van het centrum. Voor het centrum is bepaald dat hier geen loopafstanden gelden, maar dat nieuwe ontwikkelingen gebruik mogen maken van de restcapaciteit van het

gehele centrum. Daarnaast geldt voor de zogenaamde kruimelgevallen een uitzonderingsregel. Wanneer bij een nieuwe ontwikkeling blijkt dat minder dan twee parkeerplaatsen in totaal dienen te worden gebouwd, vervalt deze verplichting. Resultaat is dat er daadwerkelijk meer is gebouwd in de gemeente Beverwijk, doordat er geen parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. Een negatief resultaat is dat de bezetting in de gemeente 80 tot 85% gemiddeld is.

Figuur 15: Beverwijk.



Bron: Mooi Noord-Holland.

4.9 Gericht reguleren in Hilversum

In Hilversum is een discussie gaande over de parkeernorm van nieuwe ontwikkelingen in stationsgebieden. In het transformatiegebied Spoorzone (wijk 1221) dat aan beide zijden van het spoor van Hilversum ligt met een mix van wonen en werken. Het gebied zal naar verwachting intensiever benut en bebouwd gaan worden. De gemeente zet in op een kwalitatief hoogwaardig, centrum stedelijk milieu, dat profiteert van de ligging nabij station en stadscentrum. Hierbij is het mogelijk om af te wijken van de gemeentelijke parkeernorm omdat dit specifiek in de gebiedsagenda (een pilot in het kader van de Omgevingswet) is vastgelegd. Bij nieuwe ontwikkelingen op andere locaties dient een afwijking van de parkeernorm goed te worden gekeurd door de Raad. De gemeente wil meer gaan inzetten op deelmobiliteit en parkeernormen voor fietsvoorzieningen. Het invoeren van een 0-norm is nu niet mogelijk in Hilversum. Dit komt doordat dichtbij het centrum ook wijken zijn waar betaald parkeren nog ingevoerd moet worden. Het invoeren van betaald parkeren gebeurt in Hilversum stapsgewijs,

waarbij per wijk een enquête onder bewoners wordt gehouden. Hierbij moet 40% respons zijn bij een enquête en dient een meerderheid voor betaald parkeren te zijn.

Figuur 16: Impressie Transformatie Spoorzone Hilversum.



Bron: <http://svp-svp.nl/portfolio-item/keerkring-5-architectuur/>

4.10 Lege parkeergarage in Hilversum

In Hilversum geven woningcoöperaties aan dat de in verband met de parkeernorm en de kosten aangelegde parkeergarages bij sociale huurwoningen leeg staan. De parkeernorm lijkt te hoog voor de doelgroep van de sociale huurwoningen. De politieke partij Hart voor Hilversum becijferde in 2017 dat de parkeernorm voor sociale huurwoningen 26% tot 44% te hoog is⁹. Daarnaast zijn corporaties gedwongen een hoge prijs te vragen voor de huur van een parkeerplaats (soms wel €80 per maand). Dit heeft als gevolg hebben dat mensen buiten op straat gaan parkeren wanneer er geen betaald parkeren in de buurt is wat weer leidt tot een hogere parkeerdruk op straat. Meer corporaties kampen met deze problematiek¹⁰. Zij worden door gemeenten verplicht garages te bouwen terwijl dit volgens het Rijksbeleid niet tot hun taak behoort. Bovendien lijden zij miljoenen euro's verlies. De garages kosten meer dan ze ooit zullen opleveren omdat (A) parkeergarages relatief duur zijn in aanleg en beheer en onderhoud en (B) omdat de verhuur van de capaciteit aan inwoners structureel tegenvalt.

⁹ <https://www.hartvoorhilversum.nl/nieuws/parkeernormen>

¹⁰ Zie o.a. het opiniestuk *Woningcorporaties in spagaat met parkeren* van Peter Martens (Vexpan): https://vexpan.nl/?wpfb_dl=340

Figuur 17: lege parkeergarage



Bron: Tweet van Wim van Rooijen, trendverkenner Amersfoort, 9 september 2018.

4.11 Transformatie van een disco in Enkhuizen

In Enkhuizen is een discotheek omgebouwd naar woningen. Volgens de parkeernorm bleken er voldoende parkeerplaatsen te zijn. Desondanks veranderde de parkeerdruk negatief in de nieuwe situatie. Dit werd veroorzaakt doordat de oude functie vooral bezoekers trok in het weekend en in de avond, terwijl voor de nieuwe functie de aanwezigheidspercentages anders zijn. Deze overlast was niet voorzien. Een leerervaring hiervan is dat men niet automatisch dezelfde parkeernormering moet gebruiken bij bestemmingsplanwijziging. Bij een functiewijzigingen is het belangrijk om de norm aan te passen aan de nieuwe functie waarbij rekening wordt gehouden met de gewijzigde aanwezigheidspercentages. Belangrijk is dat de functiewijziging niet gefrustreerd wordt door de parkeeropgave. Passend parkeerbeleid (beperking van aantal vergunningen) had in dit geval de problematiek kunnen voorkomen.

Figuur 18: appartementen in voormalig discotheek de Stadsherberg Enkhuizen



4.12 Deelauto's in bestaande wijk Heemskerk

In Heemskerk is in zogenaamde Bloemkoolwijken sprake van een hoge parkeerdruk. Om de parkeerdruk te verlagen kwam de gemeente met het plan om een deelauto te plaatsen. Dit werd een Greenwheels deelauto. De deelauto heeft niet geleid tot het gewenste effect en werd vrijwel niet gebruikt. Uiteindelijk is de Greenwheels deelauto weggehaald. De leerervaring hiervan is dat in bestaande woonwijken, vooral in de kleinere gemeenten deelauto's nog niet altijd reële alternatieven zijn. Mensen zijn nog te onbekend met de deelauto of hebben een eigen auto nodig om bij hun werk te komen omdat het OV geen goed alternatief is. De eerste ervaringen met deelauto's geven aan dat deze vooral in nieuwbouwlocaties lijken te werken omdat nieuwe bewoners er vooraf over nadenken en de deelauto als incidenteel alternatief voor de fiets of het openbaar vervoer gebruiken.

Figuur 19: Greenwheels deelauto.



Bron: Verkeersnet, 25 november 2016.

4.13 Deelauto's in transformatiegebied Gooise Meren

Ook in de gemeente Gooise Meren zijn discussies gaande over deelauto's. Naast het station Naarden-Bussum wordt een kantorengebouw omgebouwd. De ontwikkelaar heeft aan de gemeente Gooise Meren gevraagd of het mogelijk was om minder parkeerplaatsen te realiseren dan de parkeernorm voorschrijft. Als alternatief wil de ontwikkelaar deelauto's plaatsen bij de ontwikkeling. Zijn redenering is dat mensen die gebruik maken van de deelauto, geen eigen auto bezitten. Volgens de ontwikkelaar is het via deze wijze mogelijk om minder parkeerplaatsen realiseren dan de parkeernorm voorschrijft. De gemeente is hier niet mee akkoord gegaan. Momenteel is dit geen beleid van de gemeente en worden deelauto's niet beschouwd als alternatief voor parkeerplaatsen. Het gevolg hiervan is dat de ontwikkelaar aan de parkeernorm moest voldoen en is een parkeerdek aangelegd.

Figuur 20: Omgeving NS-station Naarden-Bussum



Bron: BussumNieuws.nl, 2 april 2019.

4.14 Autoluwe binnenstad Haarlem

De gemeente Haarlem kent een (deels) autoluwe binnenstad. De gemeente kiest voor autoluw, omdat zij meer ruimte wil geven aan de fietser en de voetganger. Zo wil zij de stad groener, gezonder en klimaatbestendig maken en de hoeveelheid fijnstof in de binnenstad verminderen. Het gebied wordt aantrekkelijker en veiliger voor bewoners, ondernemers en het winkelend publiek, zo is het beleid. Om de autoluwe binnenstad te vergroten, zijn in het centrum van Haarlem 130 parkeerplekken opgeheven. De ruimte die het opheffen van parkeerplekken oplevert wordt verschillende doeleinden gebruikt. Zo worden fietsparkeerplaatsen geplaatst om de fiets te stimuleren. Ook wordt de vrijgekomen ruimte gebruikt om de groene voorzieningen te vergroten en worden speeltuintjes geplaatst. De vrijgekomen ruimte wordt niet gebruikt voor woningen. Bij de IKEA in de gemeente Haarlem worden daarnaast in de toekomst mogelijk woningen geplaatst ten koste van parkeerplaatsen.

Figuur 21: Autoluwe binnenstad van Haarlem met beweegbare palen.



Bron: Haarlems Nieuws & Weekblad, 7 oktober 2019.

4.15 Lage normen bij OV-knooppunten in Haarlemmermeer

In de gemeente Haarlemmermeer rijdt de Zuidtangent. De aanwezigheid van de Zuidtangent zorgt voor hoogwaardig OV-netwerk in de gemeente en heeft in de gemeente Haarlemmermeer geleid tot meer OV-gebruik. Gevolg hiervan is dat het autogebruik en autobezit lager is rondom haltes van de Zuidtangent. Om deze reden heeft de gemeente Haarlemmermeer de parkeernorm verlaagd rondom hoogwaardige OV-haltes. Tot 400 meter afstand gelden de minimum normen en tussen de 400 meter en 700 meter gelden de gemiddelde normen. Niet voor alle functies is het volgens de gemeente zinvol om een lagere parkeernorm te kiezen, ondanks de aanwezigheid van een hoogwaardige OV-halte. Het blijkt dat bij medische voorzieningen de doelgroep voornamelijk lokaal is. Deze doelgroep gebruikt relatief vaak de auto of de fiets en weinig het OV.

Figuur 22: kantoorpanden langs Zuidtangent in Hoofddorp.



4.16 Voorbeelden buiten Noord-Holland

Dubbelgebruik in Den Bosch

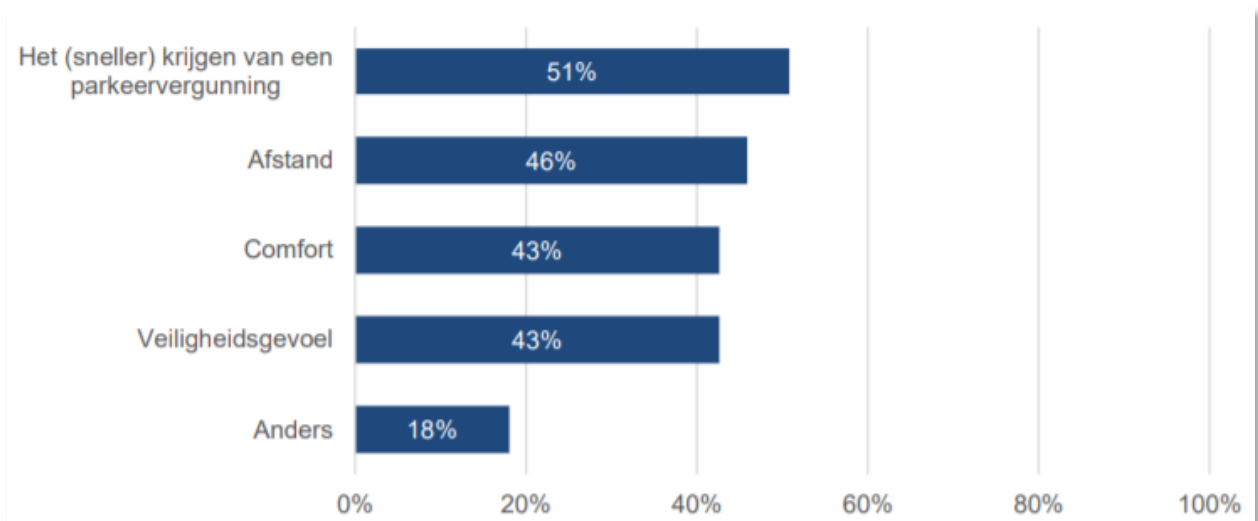
In Den Bosch is in het stationsgebied gebruik gemaakt van een dubbelfunctie van parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen zijn niet altijd bezet. Het tijdstip wanneer parkeerplaatsen bezet zijn hangt af van de doelgroep. In de aangrenzende woonwijk zijn alle straatparkeerplaatsen opgeheven. Aan de bewoners zijn in totaal 105 abonnementen uitgedeeld tegen het vergunningstarief. Bewoners parkeren de auto op de P+R. In totaal zijn er 800 plaatsen op de P+R en is er ook nog ruimte genoeg voor de oorspronkelijke gebruikers van de P+R. De gemeente Den Bosch zet fors in op parkeren op afstand en hanteert daarbij een

strak vergunningenplafond. Genomen maatregelen¹¹ om de wachtlijst beheersbaar te houden zijn positief ontvangen. Deze maatregelen zijn interessant voor een gemeente die parkeren op afstand wil stimuleren in combinatie met minder vergunningen voor het straatparkeren:

1. Criteria voor plaatsing op wachtlijst aanscherpen
2. In bezit van een voertuig
3. Inschrijving jaarlijks verlengen
4. Eén persoon per adres op wachtlijst
5. Maximaal twee keer vergunning afwijzen
6. Aanpassen parkeersectoren voor vergunninghouders
7. Parkeren op betaald-parkeerplaatsen aan de randen van de sectoren
8. Combinatieparkeerplekken vergunninghouders/betaald-parkeerders
9. Invoeren van een belangstellendenlijst
10. Extra vergunningen voor bewoners in de Vugterdriehoek
11. Extra vergunningen voor bewoners in de parkeergarages

Aan bewoners die wachten op een parkeervergunning is gevraagd of zij interesse hebben in een vergunning voor een parkeergarage. 40 procent heeft daar interesse in, vooral om (sneller) een vergunning te verkrijgen. 60 procent is daarin niet geïnteresseerd, met name vanwege de afstand van de parkeergarage tot de eigen woning en het tarief van de parkeergarage. Bewoners die een vergunning in een parkeergarage hebben genomen deden dat vooral om sneller een vergunning te krijgen. Daarnaast spelende afstand, comfort en veiligheid een rol bij de keuze voor een vergunning in een parkeergarage. Zie figuur @@.

Figuur 23: redenen om te kiezen voor een vergunning in een garage in Den Bosch



Bron: evaluatie wachtlijstmaatregelen Den Bosch, 2017.

¹¹ Zie de evaluatie van de maatregelen in het kader van de wachtlijst parkeervergunningen. https://www.s-hertogenbosch.nl/fileadmin/Website/Onderzoek_en_Statistiek/Rapportage_evaluatie_wachtlijst_parkeervergunningen.pdf

4.17 Conclusies praktijkvoorbeelden

In dit hoofdstuk zijn praktijkvoorbeelden gebruikt om de succesfactoren en aandachtspunten van parkeerbeleid in Noord-Holland te bepalen. De focus lag hierbij op parkeernormen.

Daarmee zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

- In welke projectvoorbeelden heeft men succesvol afgeweken van de bestaande parkeernorm en welke leerpunten zijn hieruit te trekken?
- Welke projectvoorbeelden hebben tot onbevredigende resultaten² geleid en welke leerpunten zijn hieruit te trekken?

Hoofdpijnen praktijkvoorbeelden

1. Er zijn veel voorbeelden van verlaagde parkeernormen in Noord-Holland, met name rondom stations en R-Net HOV haltes. Dit gemeentelijk beleid sluit goed aan op het provinciale Beleid omtrent OV-knooppunten.
2. Transformatiegebieden hebben relatief vaak aangepaste parkeernormen. Oorzaken hiervoor zijn dat de ruimte intensiever gebruikt wordt na transformatie en dat de focus van de ontwikkeling ligt op het behoud van erfgoed en het creëren van een unieke plek.
3. In sommige gemeenten worden parkeernormen losgelaten om gebiedsontwikkeling te stimuleren. Dit beleid komt voort uit de afgelopen economische crisis en kan bij een volgende crisis weer een extra impuls krijgen.
4. Op afstand parkeren wordt in meerdere gemeentes toegepast. Dit in combinatie met lage vergunningplafonds op straat of zelfs geen vergunningverlening voor nieuwe inwoners. Een enkele gemeente reduceert zelfs het parkeeraanbod in de stad in het kader van het beleid autoluwe binnenstad.

Succesfactoren

1. Parkeerregulering in de omgeving van gebiedsontwikkelingen en transformatiegebieden met een verlaagde parkeernorm voorkomt eventuele overlast in die omliggende gebieden.
2. Parkeerregulering en het opheffen van straatparkeerplaatsen past goed in het beleid voor een autoluwe binnenstad. Dit beleid wordt in steeds meer steden in Nederland ontwikkeld en draagt bij aan groener, gezonder en klimaatbestendig, minder fijnstof in de binnenstad en een aantrekkelijker en veiligere stad voor bewoners, ondernemers en het winkelend publiek.
3. In bestaande (naoorlogse) woonwijken zonder regulering is de parkeerdruk vaak hoog. Participatief parkeerbeleid (met wijkwandelingen en enquêtes) leidt hier tot draagvlak voor (uitbreiding van de) parkeerregulering.
4. Streng vergunningbeleid vergroot de grip op het autobezit van inwoners, verkleint de kans op hoge parkeerdruk in de stad en vergroot de interesse van inwoners voor parkeren op afstand.
5. De Omgevingswet biedt ruimte om via een gebiedsagenda integrale kaders en beleidslijnen vast te leggen waar een op maat gemaakt parkeerbeleid onderdeel van kan zijn.
6. Deelmobiliteit aanbieden is een goede manier om nieuwe inwoners te stimuleren om een woning te kopen zonder parkeerplaats of -vergunning. Zij gebruiken de deelauto incidenteel

en kiezen voor de fiets of het OV. De kwaliteit van die alternatieven moet dan wel hoogwaardig zijn.

Aandachtspunten

1. Het is belangrijk om de juiste verwachtingen te scheppen over parkeervergunningen bij ontwikkelingen met verlaagde parkeernormen. Dat geldt zowel voor de ontwikkelaar als de nieuwe gebruikers van het gebied.
2. Parkeernormen bij sociale huurwoningen zijn vaak hoger dan op basis van de doelgroep mag worden verwacht. Bovendien behoort het bouwen van parkeergarages niet tot de taken van woningbouwcorporaties. De in dit kader gebouwde voorzieningen zijn niet rendabel en worden niet goed gebruikt. Het parkeerbeleid schiet hier haar doel voorbij.
3. Het hanteren van verlaagde parkeernormen kan leiden tot een graduele toename van de parkeerdruk in de omgeving als hier geen regulering wordt toegepast.
4. Het aanbieden van bewonersvergunningen op afstand is alleen succesvol als er lage vergunningplafonds worden toegepast voor het straatparkeren in het centrum. Voor nieuwe inwoners is in dit verband een geen vergunning beleid voor straatparkeren effectief.
5. Het loslaten van parkeernormen om gebiedsontwikkeling te stimuleren zonder aanvullend beleid om de negatieve effecten te mitigeren leidt tot een hoge parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling.
6. Bij transformatie en intensivering van functies is het bij de parkeertoets belangrijk om te kijken naar de veranderingen in dubbelgebruik door bewoners, werknemers en bezoekers van het gebied. Een grote verandering in functies leidt tot een andere verdeling van de piekbelasting en dus tot extra overlast als hier onvoldoende rekening mee wordt gehouden.
7. Het aanbieden van deelmobiliteit is in bestaande wijken nog geen succesvolle maatregel om de parkeerdruk te verlagen, met name in de kleinere kernen. Bestaande inwoners hebben hun werk en overige activiteiten georiënteerd op basis van eerdere balans op de mobiliteitsmarkt en zullen die niet aanpassen door (alleen) een aanbod van deelauto's. Nieuwe inwoners zullen de deelauto eerder in hun afwegingen meenemen.
8. Gemeenten hebben in het kader van de ontwikkeling van het parkeerbeleid behoefte aan aanvullend beleid en parkeernormen voor fietsparkeren in de openbare ruimte. Deze behoefte zal verder toenemen als de focus van mobiliteitsbeleid verder op de fiets gericht gaat worden.

5. Effecten van parkeermaatregelen

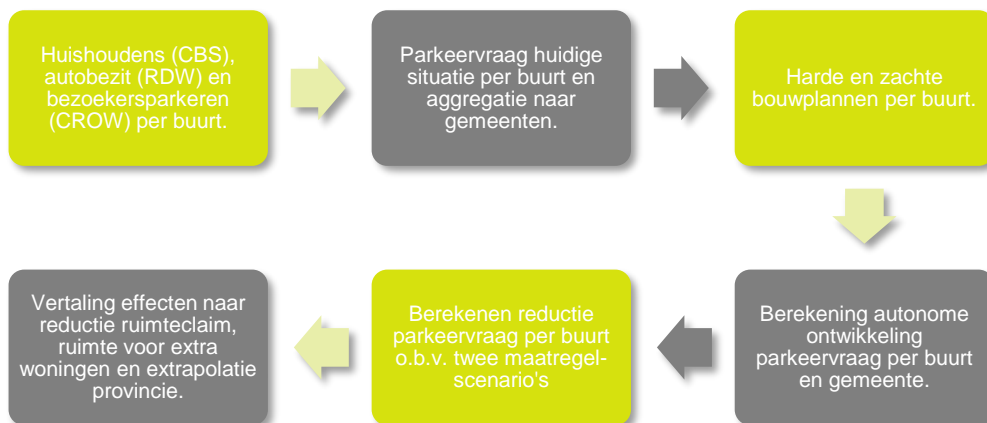
5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan wij in op de ontwikkeling van de parkeervraag in zes gemeenten waarvoor voldoende data beschikbaar waren. Hierbij brengen wij de autonome ontwikkeling in kaart op basis van de harde en zachte ontwikkelplannen van de gemeenten en bepalen wij het potentiële effect van aanvullend parkeerbeleid. Hiermee wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvraag “Welke middelen zijn er om te sturen in parkeerbeleid en wat zijn de beoogde effecten?”, toegepast op de plancapaciteit in Noord-Holland.

5.2 Over het ontwikkelde parkeermodel

Voor dit hoofdstuk hebben wij een QuickScan parkeermodel voor de doelgroep inwoners ontwikkeld voor Noord-Holland. Figuur 24 toont de stappen die wij in dit model zetten. De focus op inwoners en woningbouw heeft twee redenen. Enerzijds is uit hoofdstuk drie en vier gebleken dat de piek van de parkeerdruk vaak ligt op momenten dat inwoners thuis zijn, vaak in combinatie met de aanwezigheid van andere doelgroepen in het gebied. Het verlagen van de parkeerbehoefte van inwoners draagt daarom sterk bij aan het beheersbaar houden van de piekvraag. Anderzijds waren er voor te weinig gemeenten voldoende gegevens beschikbaar over werknemers en bezoekers om het model voor die doelgroepen uit te breiden.

Figuur 24: schematische weergave QuickScan parkeermodel Noord-Holland



Bron: samengesteld door MuConsult op basis van aangeleverde gegevens gemeente, plancapaciteit Noord-Holland en gegevens van het CBS, CROW en RDW.

5.3 Effect van innovatief parkeerbeleid huidige situatie

Om het potentiële effect van innovatief parkeerbeleid op de parkeerbehoefte van de huidige situatie te bepalen hebben wij twee scenario's met maatregelpakketten samengesteld waarin de effecten van parkeerbeleid uit hoofdstuk 3 zijn vertaald naar een lagere parkeerbehoefte en ruimteclaim. Hierbij is alleen berekend wat de invloed van de maatregelen is op de doelgroep inwoners. De doorgerekende scenario's zijn¹²:

1. Scenario 1: inzet op alternatieven voor de auto door de kwaliteit van openbaar vervoer, fiets, parkeren op afstand en deelmobiliteit in de plancapaciteit te verbeteren¹³.
2. Scenario 2: inzet op restrictief parkeerbeleid met een lager parkeeraanbod, vergunningen met vergunning plafond en tijdsduurbepanking, parkeren op afstand voor bewoners en intensievere handhaving.

De effecten van deze scenario's zijn op buurtniveau doorgerekend rekening houdend met de in paragraaf 5.2 benoemde uitgangspunten en vervolgens geaggregeerd naar gemeenteniveau. Tabel 7 toont de uitkomsten van de doorrekeningen. De tabel toont de reductie van de parkeervraag van inwoners en hun bezoekers in de tijdsvensters dat inwoners het meeste aanwezig zijn (avond en nacht). Uit de berekeningen blijkt dat met deze maatregelenpakketten de parkeervraag in de huidige situatie met respectievelijk 41.300 (18%) en 16.100 (7%) gereduceerd kan worden. Het aanbieden van alternatieven is effectiever dan het onaantrekkelijker maken van het aanbod. De twee maatregelpakketten kunnen ten slotte ook bij elkaar opgeteld worden omdat zij geen overlappende maatregelen bevatten. De totale reductie kan dan oplopen tot 57.400 minder parkeervraag van bewoners en hun bezoekers in deze 6 gemeenten.

Tabel 6: effect van maatregelen op huidige parkeervraag. Bron: QuickScan parkeermodel MuConsult Noord-Holland.

Stad	Huidige situatie		Invloed maatregelen		
	Huishoudens	Autobezit	Parkeervraag	Scenario 1	Scenario 2
Alkmaar	51.100	45.900	61.200	-11.000	-4.300
Beverwijk	18.800	17.900	23.500	-4.200	-1.600
Enkhuizen	8.500	7.500	10.100	-1.800	-700
Hilversum	42.200	37.800	50.500	-9.100	-3.500
Horn	32.600	30.100	39.900	-7.200	-2.800
Purmerend	35.700	33.600	44.300	-8.000	-3.100
Totaal	188.900	172.700	229.400	-41.300	-16.100

¹² Oorspronkelijk waren er drie maatregelscenario's bedacht, maar omdat het derde scenario vooral ingrijpt op andere doelgroepen dan inwoners is deze bij de doorrekeningen niet meegenomen.

¹³ Het meer concentreren van de plancapaciteit in de invloedsgebieden van knooppunten kan ook onderdeel zijn van deze strategie.

5.4 Autonome ontwikkeling parkeervraag

Tabel 6 toont de absolute en relatieve toename van de parkeervraag van inwoners in de zes gemeenten op basis van (A) de actuele plancapaciteit voor woningen per buurt en (B) het huidige autobezit per buurt¹⁴, afgeleid van NDW data zoals beschikbaar in Statline van CBS. Per buurt is het huidige berekende autobezit als referentie gebruikt voor het autobezit van de inwoners van de in die buurt te ontwikkelen woningen. Bij de parkeervraag is hierbij 0,3 parkeerplaatsen per woning opgeteld conform de CROW richtlijn voor bezoekers. Uit de tabel blijkt dat er tot 2030 in totaal 14% nieuwe parkeerplaatsen nodig zijn om de nieuwe inwoners en hun bezoekers te faciliteren. Dat zijn 32.200 extra parkeerplaatsen in de steden van de zes onderzochte gemeenten (22.600 bij de harde plannen en 9.600 bij de zachte plannen). Uitgaande van 15m² per parkeerplaats betekent dit een ruimteclaim van 48 hectare grond in de 6 gemeenten van Noord-Holland die in dichtbevolkte gebieden in toenemende mate in gebouwde en ondergrondse voorzieningen gerealiseerd zal moeten worden.

Hoewel de toename van de parkeervraag per buurt verschilt omdat het huidige autobezit per buurt als referentie wordt gebruikt zien we op gemeenteniveau vooral dat de omvang van de plancapaciteit van de gemeente bepalend is voor de toename van de parkeervraag. Het meest opvallend is in die zin de gemeente Purmerend, waar een hele grote woningbouwopgave is doorgerekend (10.900 nieuwe woningen), wat eveneens leidt tot de grootste toename van de parkeervraag (+26% parkeervraag op gemeenteniveau).

Tabel 6: toename parkeervraag door ontwikkeling van nieuwe woningen 2019-2030. Bron: QuickScan parkeermodel MuConsult Noord-Holland.

Stad	Huidige situatie			Bouwplannen			Toename parkeervraag					
	Huishoudens	Auto bezit	Parkeervraag	Hard	Zacht	Totaal	Hard	Zacht	Totaal	Hard	Zacht	Totaal
Alkmaar	51.100	45.900	61.200	4.000	1.700	5.700	4.900	2.200	7.100	8%	4%	12%
Beverwijk	18.800	17.900	23.500	1.500	300	1.800	1.900	300	2.100	8%	1%	9%
Enkhuizen	8.500	7.500	10.100	300	600	900	400	700	1.200	4%	7%	12%
Hilversum	42.200	37.800	50.500	1.100	1.600	2.700	1.300	1.900	3.200	2%	4%	6%
Hoorn	32.600	30.100	39.900	3.200	2.100	5.300	4.700	2.400	7.100	12%	6%	18%
Purmerend	35.700	33.600	44.300	9.100	1.800	10.900	9.400	2.100	11.500	21%	5%	26%
Totaal	188.900	172.700	229.400	19.100	8.100	27.200	22.600	9.600	32.200	10%	4%	14%

1) inclusief 0,3 plaatsen voor bezoekers van inwoners conform CROW kentallen voor woningen.

¹⁴ Het huidige autobezit per buurt is afgeleid van NDW data zoals opgenomen in CBS Statline. Het is een afgeleide van de typen woningen, parkeerregimes en afstanden tot OV en voorzieningen van die specifieke buurt.

5.5 Effect van innovatief parkeerbeleid op plancapaciteit

Om het potentiële effect van innovatief parkeerbeleid op de parkeerbehoefte van de plancapaciteit te bepalen hebben wij dezelfde twee maatregelscenario's van paragraaf 3.3 doorgerekend op de toename van de parkeervraag door de plancapaciteit.

De effecten van deze scenario's zijn op buurniveau doorgerekend rekening houdend met de in paragraaf 5.2 benoemde uitgangspunten en vervolgens geaggregeerd naar gemeenteniveau.

Tabel 7 toont de uitkomsten van de doorrekeningen. De tabel toont de reductie van de parkeervraag van inwoners en hun bezoekers in de tijdsvensters dat inwoners het meeste aanwezig zijn (avond en nacht). Uit de berekeningen blijkt dat met deze maatregelenpakketten de toename van de parkeervraag door de plancapaciteit met respectievelijk 5.800 (18%) en 2.300 (7%) gereduceerd kan worden. Het aanbieden van alternatieven is effectiever dan het onaantrekkelijker maken van het aanbod. Vooral het aanbieden van deelmobiliteit is daarbij een effectief onderdeel van het pakket. De twee maatregelpakketten kunnen ten slotte ook bij elkaar opgeteld worden omdat zij geen overlappende maatregelen bevatten. De totale reductie kan dan oplopen tot 8.100 minder parkeervraag van bewoners en hun bezoekers in deze 6 gemeenten.

Tabel 7: invloed van maatregelpakketten op extra parkeerbehoefte

Stad	Referentie			Scenario 1			Scenario 2		
	Hard	Zacht	Totaal	Hard	Zacht	Totaal	Hard	Zacht	Totaal
Alkmaar	4.900	2.200	7.100	-900	-400	-1.300	-400	-200	-500
Beverwijk	1.900	300	2.100	-300	0	-400	-100	0	-100
Enkhuizen	400	700	1.200	-100	-100	-200	0	-100	-100
Hilversum	1.300	1.900	3.200	-200	-300	-600	-100	-100	-200
Hoorn	4.700	2.400	7.100	-800	-400	-1.300	-300	-200	-500
Purmerend	9.400	2.100	11.500	-1.700	-400	-2.100	-700	-100	-800
Totaal	22.600	9.600	32.200	-4.100	-1.700	-5.800	-1.600	-700	-2.300

Bron: geaggregeerde doorrekening effecten van maatregelen op buurniveau MuConsult

Uitgaande van 15m² per parkeerplaats betekent de lagere parkeerbehoefte door de maatregelen een vermindering van de ruimteclaim door parkeren van respectievelijk 9 (scenario 1) en 3 (scenario 2) hectare; in totaal maximaal 12 hectare winst. Met een woningdichtheid van 50 woningen per hectare betekent dit ruimte voor maximaal 600 extra woningen binnen de huidige plancapaciteit.

5.6 Extrapolatie naar hele provincie

Een extrapolatie naar alle gemeenten in Noord-Holland is niet eenvoudig omdat de berekeningen in de zes gemeenten op buurniveau zijn gedaan en deze gegevens voor de

andere gemeenten niet beschikbaar waren. De totale plancapaciteit in Noord-Holland¹⁵ biedt desondanks de mogelijkheid om een globale extrapolatie te doen. Onderstaande conclusies hebben daarom wel een sterk indicatief karakter.

Als wij de hier berekende parkeervraag van de woningbouwplannen per buurt van de 6 onderzochte gemeenten extrapoleren naar de totale plancapaciteit van de provincie (exclusief Amsterdam) dan komt daar een indicatieve parkeerbehoefte voor nieuwe inwoners en hun bezoekers uit van 230.000 nieuwe parkeerplaatsen. Uitgaande van 15m² per parkeerplaats betekent dit een ruimteclaim van 343 hectare grond in de gemeenten van Noord-Holland die in dichtbevolkte gebieden in toenemende mate in gebouwde en ondergrondse voorzieningen gerealiseerd zal moeten worden.

De twee maatregelpakketten leveren in deze extrapolatie respectievelijk 62 (scenario 1) en 24 (scenario 2) lagere ruimteclaim op voor parkeren. Met een woningdichtheid van 50 woningen per hectare ¹⁶ woningen per hectare betekent dit ruimte voor 4.300 extra woningen binnen de huidige plancapaciteit.

¹⁵ Bron: plancapaciteit Noord-Holland (<https://www.plancapaciteit.nl/map.do>). Geraadpleegd op 27-04-2020.

¹⁶ Dichtbij de knooppunten zal deze woningdichtheid hoger zijn. Daarnaast verschilt de woningdichtheid per gemeente.

5.7 Conclusies effecten maatregelen op plancapaciteit

In dit hoofdstuk hebben wij gekeken naar de autonome groei van de parkeervraag van bewoners en bezoekers op basis van de woningbouwopgave in Noord-Holland. Ook hebben wij middels een door ons opgesteld quickscan model het effect van parkeermaatregelen op de parkeervraag van bewoners en hun bezoekers bepaald. Het was door onvoldoende data niet mogelijk om de parkeervraag voor de overige doelgroepen (werknemers, utilitaire bezoekers en recreatieve bezoekers) door te rekenen. Op basis van de uitgevoerde analyses trekken wij de volgende conclusies:

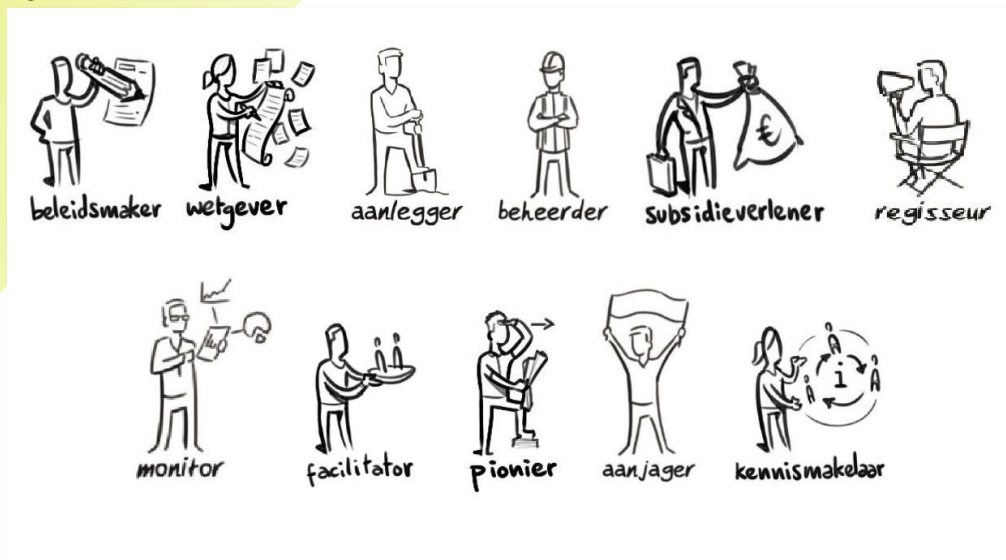
1. Tot 2030 zijn er in de 6 onderzochte gemeenten totaal 14% nieuwe parkeerplaatsen nodig om de nieuwe inwoners en hun bezoekers te faciliteren. Dat zijn 32.200 extra parkeerplaatsen in de steden van de zes onderzochte gemeenten (22.600 bij de harde plannen en 9.600 bij de zachte plannen). Uitgaande van 15m² per parkeerplaats betekent dit een ruimteclaim van 48 hectare grond in de 6 gemeenten van Noord-Holland die in dichtbevolkte gebieden in toenemende mate in gebouwde en ondergrondse voorzieningen gerealiseerd zal moeten worden.
2. Er zijn twee maatregelscenario's doorgerekend, gebruik makend van de effect inschattingen uit hoofdstuk 2. Scenario 1 betreft het stimuleren van OV, fiets, deelmobiliteit en P&R. Scenario 2 betreft het ontmoedigen van autobezit via sturend parkeerbeleid. Het aanbieden van alternatieven is effectiever dan het onaantrekkelijker maken van het aanbod. Al is sturend parkeerbeleid wel randvoorwaardelijk voor lagere parkeernormen bij nieuwbouw.
3. Uit de berekeningen blijkt dat met deze maatregelenpakketten de parkeervraag met respectievelijk 5.800 (18%) en 2.300 (7%) gereduceerd kan worden. Met beide maatregelpakketten mogen deze effecten ruwweg bij elkaar opgeteld worden naar een totaal van 25%. De totale reductie kan dan oplopen tot 8.100 minder parkeervraag van bewoners en hun bezoekers in deze 6 gemeenten.
4. Uitgaande van 15m² per parkeerplaats betekent de lagere parkeerbehoefte door de maatregelen een vermindering van de ruimteclaim door parkeren van maximaal 12 hectare. Met een woningdichtheid van 50 woningen per hectare betekent dit ruimte voor maximaal 600 extra woningen binnen de huidige plancapaciteit van de zes gemeenten.
5. Een indicatieve extrapolatie naar alle gemeenten in Noord-Holland (exclusief Amsterdam) op basis van de totale plancapaciteit toont aan dat de parkeerbehoefte voor nieuwe inwoners en hun bezoekers ruim 230.000 nieuwe parkeerplaatsen behoeft. Dit is een ruimteclaim van 343 hectare grond in de gemeenten van Noord-Holland. De maatregelpakketten leveren maximaal 86 hectare grond op; ruimte voor maximaal 4.300 extra woningen binnen de huidige plancapaciteit.

6. De rol van de provincie

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan wij in op de rol van de provincie. De deelvraag die hierbij wordt beantwoord is hoe de provincie de gemeenten in Noord-Holland kan faciliteren bij het aanpassen van hun parkeerbeleid. Hierbij maken wij gebruik van de bij gemeenten opgehaalde informatie en de informatie opgehaald uit de workshop. Tevens is hierbij onze kennis en ervaring over samenwerking tussen overheden en overige actoren ingebracht. Figuur 25 toont een overzicht van de rollen die een provincie kan spelen bij een bepaald beleidsveld.

Figuur 25: rollen van een overheid



6.2 Faciliteren kennisuitwisseling

Een aantal gemeenten stelt dat de provincie geen rol heeft in het parkeerbeleid. Zij focussen op de rol van de provincie als verbinder van gemeenten omdat zij wel veel van elkaar denken te kunnen leren. Daarbij is ruwweg een tweedeling denkbaar tussen enerzijds grotere gemeenten met een regulerend en sturend parkeerbeleid en anderzijds kleinere gemeenten met een volgend en stimulerend parkeerbeleid. Gemeenten hebben behoefte aan afstemming met buurgemeenten en advies van gemeenten die bepaalde thema's al vergevorderd uitgewerkt hebben. De provincie kan de intergemeentelijke kennisdeling faciliteren. Die kennisdeling hoeft zich niet te beperken tot gemeenten binnen de provincie. Alle rollen die hierna besproken worden kunnen het beste ook in overleg met de Vervoerregio Amsterdam, het Ministerie van IenW en andere relevante regionale samenwerkingsverbanden verder uitgewerkt worden (waarmee mogelijk deels overlappende ambities kunnen ontstaan).

6.3 Beleidsmaker OV-Knooppuntenbeleid

De provincie is als beleidsmaker actief in het beleidsveld van mobiliteit via het OV beleid, de verbinding van steden en hun ommeland via provinciale wegen en fietsnetwerken en haar beleid op het gebied van ruimtelijke ordening. Onder bepaalde omstandigheden kan zij deze rol als wetgever afdwingen. In het kader van deze studie is de rol van de provincie als beleidsmaker voor het provinciale OV beleid en knooppuntenbeleid essentieel om alternatieven voor de auto zo goed mogelijk te maken. Dat betreft onder andere het in stand houden en verbeteren van de OV bediening van knooppunten (concessieverlener en wegbeheerder). Daarnaast werkt een breed gedragen provinciaal knooppuntenbeleid als onderbouwing voor gemeenten om haar kaders te maken voor gebiedsontwikkeling en parkeernormen rondom stations. Een enkele gemeente benoemt het knooppuntenbeleid als onderbouwing voor het afwijken van parkeernormen. Daar is nog veel winst te behalen voor gemeenten en de Provincie. Een mogelijke rol van de provincie hierbij is het bieden van kaders voor parkeren en gebiedsontwikkeling die gemeenten een rechtmatige basis bieden om de regels omtrent het afwijken van parkeernormen te verantwoorden naar de politiek, maatschappij en (indien noodzakelijk) de Raad van State.

6.4 Regisseren van Op Afstand Parkeren

Park+Ride voorzieningen zijn van oudsher parkeerterreinen of -garages naast treinstations. In het licht van het gemeentelijke en provinciale beleid vindt er in Noord-Holland een verruiming van deze definitie plaats naar *Op Afstand Parkeren*. Ook transferia en andere faciliteiten aan de rand van de stad zijn in dit kader relevanter aan het worden, alsmede parkeervoorzieningen langs overige HOV verbindingen zoals de Zuidtangent. Er is weinig tot geen regie over P+R voorzieningen en beleid. Er is sprake van versnipperde organisatie van beleid, beheer en exploitatie en er is sprake van een grote variatie aan regelingen en afzenders / merknamen (zie kader). Daarnaast zijn subsidiemogelijkheden voor aanleg of uitbreiding van faciliteiten voor op afstand parkeren verminderd. Het Rijk subsidieerde dergelijke projecten lange tijd via de programma's Groei op het Spoor en Beter Benutten. Momenteel is er geen Rijksprogramma op dit thema. Voor de provincie liggen hier dus ten minste drie rollen, te weten (A) regisseur, (B) subsidieverlener voor in het beleid passende initiatieven en (C) aanjager, zowel richting lokale partijen als richting het Rijk in het BO MIRT.

Kader: onderzoek P+R Metropoolregio Amsterdam

Uit onderzoek van Empaction uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam blijkt dat er geen regie is op P+R ontwikkeling en beleid. Er zijn veel verschillende eigenaren. De gemeenten hebben in de MRA 60% van de P+R locaties in eigendom, verspreid over 24 gemeenten. NS heeft 30% in bezit. De overige 6 locaties zijn van 3 provincies en Rijkswaterstaat. Ten tweede is de organisatie van beheer en exploitatie versnipperd. Het beheer van de P+R locaties is voor 60% in handen van de gemeente en 20% wordt beheerd door NS en Q-Park. De overige 20% wordt beheerd door 9 verschillende partijen.

Het groot aantal beheerders en exploitanten zorgt voor een verschillend niveau van beheer en onderhoud per locatie. Verder is voor de ketenmobiliteit vervolgens afstemming nodig met concessieverleners openbaar vervoer en verschillende openbaar vervoerbedrijven. Het groot aantal betrokken partijen en de versnipperde organisatie van beheer en exploitatie, leidt er ook toe dat er bij de P+R locaties sprake is van een diversiteit aan 'regelingen' en 'afzenders'. Op 40 locaties kun je gratis parkeren. Op 21 locaties is er een vorm van betaald parkeren waarvan 9 locaties 'methode Amsterdam', 7 locaties 'methode NS/Q-Park' en 5 lokale varianten.

Een concrete vraag die uit de interviews komt is dat de aankleding van P+R faciliteiten meer aandacht nodig heeft. Daarbij wordt gedacht aan de kwaliteit en eenduidigheid van de voorziening, de kwaliteit van de overstap van auto naar natransport en extra faciliteiten zoals vergader- en werkplekken en afhaalpunten voor internetbestellingen. Financiering van kwaliteitsverbetering is hierbij een aandachtspunt waar de provincie op kan inspelen.

6.5 Aanjager van stevig beleid parkeernormen

Het CROW¹⁷ en kenniscentrum InfoMill¹⁸ zijn de kennismakelaars voor parkeren en gebiedsontwikkeling. Via de kennismodule parkeren ontsluit zij grote hoeveelheden relevante kaders, onderzoeken en praktijkvoorbeelden. De CROW kentallen voor parkeren worden alom gezien als rechtmatige basis voor gemeentelijke parkeernormen (soms wordt er zelfs, naar eigen zeggen van het CROW onterecht, gesproken van CROW "normen"). Gemeenten kunnen naar eigen zeggen nog veel van elkaar leren als het gaat om het toepassen van parkeerentallen en het vertalen naar bij de eigen beleidscontext passende parkeernormen. De provincie kan hier ook een rol als aanjager, facilitator en kennismakelaar spelen. Specifieke onderwerpen waar de provincie zich op kan richten kunnen hierbij zijn:

1. "Het opstellen van kaders voor parkeernormen bij OV-knooppunten waarmee gemeenten een rechtmatige basis hebben om hiervoor specifiek parkeerbeleid te ontwikkelen.
2. Het opstellen van advies voor gemeentelijke regelingen om af te wijken van geldende parkeernormen op basis van beargumentering van (A) haalbaarheid van gebiedsontwikkeling, (B) doelgroeponderzoek, (C) maatschappelijke belangen en (D) de kwaliteit van alternatieven voor de auto.
3. Het opstellen van advies over vergunningplafonds en parkeren op afstand voor bewoners van een stad in relatie tot lage parkeernormen, inclusief advies voor monitoring en mitigerende maatregelen als de wachtlijsten te hoog oplopen en/of een maatschappelijke of politieke discussie hieromtrent ontstaat door een streng vergunningplafond.
4. Het coördineren van aanvullend onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van deelauto's en het effect daarvan op de parkeervraag en parkeernormen in specifieke situaties rondom uitleggebieden, transformatiegebieden en bestaand stedelijk gebied.

¹⁷ Zie <https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-parkeren>

¹⁸ Zie <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/functies/parkeren/>

5. Het bundelen van kennis en het opstellen van templates voor instrumenten in het parkeerbeleid. Beleidsmakers van de gemeenten vragen om ondersteuning bij juridische aspecten van parkeerbeleid, bijvoorbeeld het opstellen van een verordening.
6. Het opstellen van een advies over hoe gemeenten met ontwikkelaars een lange termijn afspraak kunnen maken over de monitoring van de parkeerdruk en aanvullende maatregelen in het geval dat er innovatief parkeerbeleid en lagere parkeernormen worden toegestaan. Ontwikkelaars moeten volgens de gemeenten langer verantwoordelijkheid krijgen en samen beleid maken met de gemeenten. Nu leeft het beeld nog dat zij een lage parkeervraag beloven maar na oplevering van de ontwikkeling geen verantwoordelijkheid meer voelen voor de feitelijke ontwikkeling van de parkeerdruk. De provincie Noord-Holland kan bij dit thema de Klankbordgroep Marktpartijen inzetten in relatie tot de woonagenda 2020-2025.”

6.6 Aanjager aanbod deelmobiliteit en MaaS

Deelmobiliteit en Mobility as a Service worden door veel gemeenten gezien als een thema voor de komende jaren. De eerste ervaringen met deelmobiliteit zijn wisselend en gemeenten hebben behoefte aan ondersteuning. In bestaande wijken en het landelijke gebied is het oefenen met deelmobiliteit risicovol omdat (A) het aanbod vaak erg klein is en onvoldoende onder de aandacht wordt gebracht en (B) de inwoners van op basis van de bestaande reismogelijkheden hun keuzes al gemaakt hebben en daar niet snel van afwijken. Bij uitleglocaties en transformatiegebieden in de grotere steden lijkt deelmobiliteit kansrijker maar maken gemeenten zich zorgen over de toekomstvastheid van deelautogebruik en de ontwikkeling van de parkeervraag op langere termijn.

Om echt succesvol te worden moet het aanbod van deelmobiliteit een schaa sprong maken en moet er meer integratie plaatsvinden tussen de verschillende platformen. Dit is ook onderdeel van de doorontwikkeling van Mobility as a Service. De provincie kan een aanjagende en financierende rol spelen bij de schaa sprong in het aanbod. De beleidsprioriteiten van de Krachtenbundeling Smart Mobility (zie ook paragraaf 6.7) zoals geformuleerd in een kamerbrief van 2019¹⁹ zijn hierbij van toepassing op de rol van de provincie bij deelmobiliteit:

1. Harmonisatie van deelbeleid voor implementatie van nieuwe deelmobiliteitssystemen, zowel bij gebiedsontwikkelingsprojecten als in de openbare ruimte. Dit betreft bijvoorbeeld de voorwaarde om als aanbieder interoperabel te zijn, gebruik te maken van open standaarden, te voldoen aan geldende privacy en securityeisen en data te delen;
2. Al het OV dat door Nederlandse overheden via concessies is uitgegeven moet voor reizigers beschikbaar zijn via MaaS dienstverleners. Dit uitgangspunt is bevestigd in het bestuurlijk Nationaal OV Beraad (NOVB) van 13 juni jl. De voorstellen hiertoe zullen we in

¹⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 31 305, nr. 294

2019 afronden, met als doel in 2020 te beginnen om uiteindelijk voor 1 januari 2022 alle OV-concessies «MaaS-waardig» gemaakt te hebben;

3. In 2022 zijn data over toegankelijkheid van OV-voorzieningen en het proces van updaten en kwaliteit van deze data op orde en spreken we als overheden en OV-organisaties dezelfde taal hierover;
4. Inventariseren van de mogelijkheden die het huidige fiscale regime biedt voor MaaS en waar mogelijke belemmeringen zitten. De landelijke MaaS-pilots bieden de mogelijkheid om experimenten op te zetten om rechtmatig gebruik te maken van de fiscale mogelijkheden en fraude tegen te gaan.
5. Stedelijke verdichting en het aanscherpen van parkeernormen noopt tot het aanbieden van nieuwe (deel)mobiliteitsoplossingen. De opgave is om deze behoefte aan de voorkant van het ruimtelijk planproces te verankeren. In samenwerking met steden met nieuwbouw worden daartoe experimenten uitgevoerd met een «Mobiliteitsprogramma van Eisen» (MPvE), dat naast een Stedenbouwkundig Plan van Eisen onderdeel kan worden van het planproces.

De rol van de provincie in dit kader kan driedelig zijn:

1. Haar verantwoordelijkheden nemen op het gebied van openbaar vervoer en de krachtenbundeling Smart Mobility en deze intern goed op elkaar afstemmen. Zo is in de concessie Zaanstreek en Waterland (november 2019) opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met MaaS en een rol vervult als Mobiliteitsmakelaar in samenwerking met MaaS dienstverleners²⁰.
2. Gemeenten faciliteren bij de invulling van bovenstaande beleidsprioriteiten en waar mogelijk gemeenten aanhaken bij lopende (landelijke) sporen. O.a. bij de verankering van deelmobiliteit in het ruimtelijk planproces, het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen en het onderbouwen van de rechtmatigheid en rechtszekerheid van lagere parkeernormen bij het aanbieden van deelmobiliteit.
3. Aanjagen en subsidiëren van (in het begin nog deels onrendabel) aanbod van deelauto's en deelfietsen, en het onder de aandacht brengen van deelmobiliteit bij de doelgroepen.
4. Voor de provincie liggen op dit gebied kansen om aan te haken bij de City Deal Elektrische Deelmobiliteit in gebiedsontwikkeling en Green Deal Autodelen II. De kennis over autodelen die deze deals opleveren, kan de provincie delen.

6.7 Aanjager krachtenbundeling Smart Mobility

De mobiliteitssector staat aan de vooravond van een grote transitie. De transitie omhelst de ontwikkeling van autonoom vervoer, Mobility as a Service en zero emissie voertuigen. Smart Mobility heeft vier thema's die ook benoemd worden in de koers van de provincie Noord-

²⁰ Zie https://muconsult.nl/wp-content/uploads/2020/03/De-stap-na-de-MaaS-pilots_Jaap-Sytsma_v3.pdf

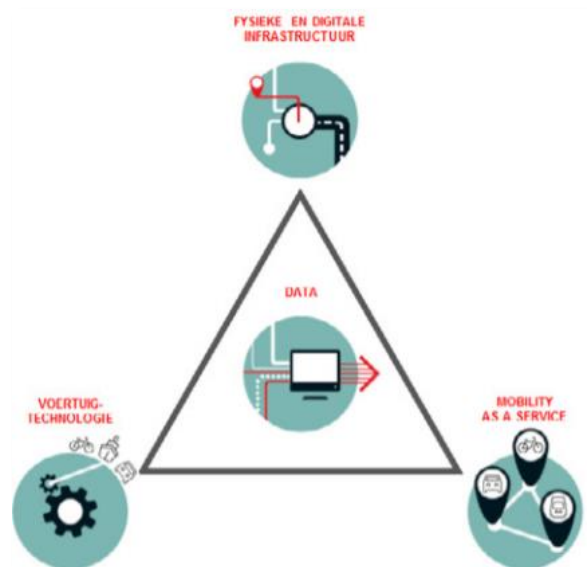
Holland²¹ (zie figuur 26). De laag data is een essentiële basis voor Smart Mobility en alle weg (en parkeer) beheerders hebben op dit thema een grote opgave voor zich. De koers van de provincie heeft de volgende vijf doelen:

1. invulling aan de bijdrage die Smart Mobility kan leveren aan het behalen van de doelstellingen vanuit de Omgevingsvisie;
2. inzicht in de integraliteit en samenhang tussen verschillende onderwerpen, zoals verkeersmanagement, fiets, Mobility as a service, transitie openbaar vervoer (OV), logistiek;
3. richting aan het beleid voor de middellange termijn, provinciaal beleid en (inspiratie voor) gemeentelijk beleid;
4. een handelingsperspectief vanuit de verschillende rollen van de provincie als wegbeheerder, netwerkmanager en concessieverlener;
5. legitimatie voor komende uitvoeringsprogramma's.

Zoals blijkt uit de geformuleerde doelen is er in het provinciale beleidskader (vergelijkbaar met andere overheden in Nederland) nog weinig aandacht voor parkeren in relatie tot Smart Mobility. Dit terwijl parkeren een essentiële schakel is in de mobiliteitsketen die nog belangrijker wordt als de flexibiliteit van het reisgedrag toeneemt en voertuigen in toenemende mate opgeladen moeten worden en autonoom gaan rijden.

Ook op de korte termijn zijn er stappen te zetten in Smart Mobility componenten in het domein van parkeren. Deze zijn eenvoudig af te leiden uit de strategie van de provincie op de vier in de provinciale Koers benoemde thema's:

Figuur 26: de vier thema's



1. **Data:** verrijk, uniformeer en standaardiseer landelijke digitale dataplatforms (o.a. door digitalisering van provinciale en gemeentelijke statische (capaciteit, prijs, faciliteiten) en dynamische (bezetting, natransport) parkeerdata) zodat er frictieloze reizigersinformatie van gemaakt kan worden, voor en door eindgebruikers. Werk een passende publiek-private governance structuur uit.
2. **Fysieke en digitale infrastructuur:** installeer technologieën en bouw netwerken die actief gegevens uitwisselen. Gebruik kunstmatige intelligentie en real-time analyses om de parkeervraag te beheren, de capaciteit van het parkeerareaal te optimaliseren en de verdeling van de parkeerdruk te verbeteren. Pas daarbij innovatieve monitoringstools toe zoals scanauto's en sensoren bij slagbomen en in het wegdek van parkeervakken.

²¹ Bron: Koers Smart Mobility PNH, 2018.

3. **Voertuigtechnologie:** participeer in de ontwikkelingen op het gebied van zero emissie, connected en zelfrijdende voertuigen en infrastructuur, om daarmee bij te dragen aan efficiënte, betrouwbare en veilige parkeervoorzieningen die aansluiten op de werking van het autonome systeem van de toekomst en de bijbehorende parkeervraag van de gebruikers.
4. **Mobility as a Service:** pas technologieën toe om de ketenreis te automatiseren, de efficiëntie van het gebruik te verhogen en daarmee de kwaliteit te verbeteren en reistijden te verlagen. Faciliteer flexibele mobiliteitsdiensten, gericht op deelgebruik, om te voldoen aan reizigersbehoeften en de bereikbaarheid te borgen. Integreer parkeeraanbod en betaaldiensten in het landelijke MaaS ecosysteem en de dienstverlening van MaaS aanbieders die actief zijn in Noord-Holland. Zie ook paragraaf 6.6.

6.8 Elektrificatie wagenpark

De transitie naar elektrisch vervoer versnelt en leidt tot knelpunten bij de aanleg van de hiervoor benodigde voorzieningen en laadpalen. Het gebruik van het parkeerareaal verandert hierbij ook omdat parkeerplaatsen met laadvoorzieningen al dan niet gereserveerd moeten worden voor elektrische auto's of zelf voor specifieke (aanvragende) gebruikers. Beleidskaders op dit gebied ontwikkelen zich snel en gemeenten vinden hun eigen weg hierbij. Zij worden gestimuleerd om actief beleid te voeren via de invulling van het klimaatakkoord, gemeentelijke beleidsdoelen ten aanzien van luchtkwaliteit en leefbaarheid en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur²².

De kennismakelaar voor de energietransitie en laadinfrastructuur is het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Deze instelling heeft het NKL Kennisloket opgezet (<https://www.nklnederland.nl/kennisloket/>) waar gemeenten alle informatie kunnen vinden die zij nodig hebben. Gemeenten in Noord-Holland geven aan dat de provincie een faciliterende rol kan spelen bij het opstellen van gemeenschappelijke kaders voor de visie en beleid rond laadinfrastructuur. Voor de provincie liggen op dit gebied kansen om aan te haken bij de City Deal Elektrische Deelmobiliteit.

6.9 Aanjager voor regionale programma's in het MIRT

Parkeren heeft een relatie met landelijke programmatische aanpakken zoals het Schone Luchtaakkoord, de Stikstofaanpak, het Klimaatakkoord, de Krachtenbundeling Smart Mobility, Zero Emissie Stadslogistiek, de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en de Uitvoeringsagenda Slim, Duurzaam en Veilig. Een aantal hiervan zijn in dit hoofdstuk al aan de orde gekomen. Het thema wordt in een aantal gevallen expliciet genoemd als onderdeel van de aanpak. Opvallend

²² Onderdeel van het Klimaatakkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Hierin is afgesproken dat alle Nederlandse gemeenten eind 2020 twee beleidsdocumenten hebben vastgesteld, namelijk (1) een integrale visie op laadinfrastructuur en (2) plaatsingsbeleid voor laadinfrastructuur, met een belangrijke rol voor gemeenten.

genoeg is er momenteel geen landelijk beleidskader of financiering gericht op parkeren zoals dat er wel was in de voormalige programma's Groei op het Spoor en Beter Benutten.

De provincie Noord-Holland kan een regierol spelen in het vertalen van de ambities van de landelijke aanpakken naar concrete maatregelen met betrekking op parkeren. Hiermee ondersteunt zij de gemeenten en regio's bij het opstellen van uitvoeringsagenda's gericht op slimme, duurzame en veilige mobiliteit.

Een recente evaluatie van de Werkagenda Slimme Mobiliteit van de provincie Gelderland wijst uit dat gemeenten en regio's behoefte hebben aan integrale provinciale beleidskaders en cofinanciering voor regionale uitvoeringsagenda's. Binnen een dergelijke governance structuur kunnen partijen onderhandelen over de inhoudelijke scope, rol- en taakverdeling en financiering van een totaal programma. Hierbij wordt eerst invulling gegeven aan de samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeenten (uiteindelijk in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport²³). Daarna volgt de verdere uitwerking waarbij ook private partners worden betrokken (denk aan werkgevers, verladers en vervoerders en dienstverleners van innovatieve mobiliteitsdiensten). De rol van de provincie kan zijn om:

1. Een inhoudelijk kader opstellen voor de onderwerpen en ambities voor regionale uitvoeringsagenda's gericht op duurzame ontwikkeling en rekening houdend met de bestaande programmalijnen in die regio's. Parkeren en gebiedsontwikkeling kan één van de provinciale pijlers zijn van de inhoudelijke kaders.
2. Een proces vormgeven voor de samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeenten op dit thema;
3. Een programma met subsidieregeling opstellen om provinciale cofinanciering voor een dergelijk programma te regelen en partners zekerheid te geven over een meerjarig commitment en integrale scope;
4. De koppeling te leggen tussen een uitvoeringsagenda enerzijds en de lange termijn ontwikkelingen en strategieën anderzijds zodat er nu gewerkt wordt aan no-regret maatregelen die toekomstige strategieën (en eerdere investeringen) versterken.

6.10 Beleidsmaker en adviseur in de Omgevingswet

De provincie Noord-Holland krijgt in de Omgevingswet andere taken en bevoegdheden. Om de provincies in staat te stellen deze taken en bevoegdheden waar te maken, is een aantal kerninstrumenten opgenomen. Het gaat daarbij om instrumenten die de totstandkoming van het omgevingsbeleid ondersteunen (omgevingsvisie en programma's), instrumenten voor doorwerking (instructieregels en –besluiten) en regels en toestemmingen die zijn gericht tot initiatiefnemers (omgevingsverordening, -vergunning en projectbesluit). Een volledige beschouwing van de Omgevingswet is in het kader van deze studie niet aan de orde. Wat wel

²³ Zie MIRT overzicht 2020: https://www.mirtoverzicht.nl/binaries/mirt/documenten/publicaties/2020/09/17/mirt-2020/MIRT+Overzicht+2020_lowres_interactief_toegankelijk.pdf

belangrijk is, is dat er met de wet meer integraliteit wordt nagestreefd waardoor de integrale rol van parkeren nadrukkelijker op de agenda komt.

De rol van de provincie en gemeenten ten aanzien van integraal beleid en parkeren moet zich nog uitkristalliseren. Wel is duidelijk dat de provincie haar taken en bevoegdheden kan inzetten om sturende kaders te stellen voor integrale beleidsdoelen waaraan parkeren een bijdrage kan leveren. Daarnaast kan de provincie gemeenten ondersteunen bij het uitwerken van die integrale beleidsdoelen vanuit het werkveld van parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling bij knooppunten²⁴. Het middel van de parapluherziening van bestemmingsplannen kan gezien worden als opmaat naar de integrale beleidsvoering van de Omgevingswet.

Kader: parapluherziening bestemmingsplannen parkeren

Sinds 2018 hoeven parkeernormen niet rechtstreeks in een bestemmingsplan te worden opgenomen. In de wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (per 1 november 2014) is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt in de regels een koppeling te maken met beleidsregels. Een bestemmingsplan kan nu regels bevatten “waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid, afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels”. Hierdoor kan net als in de bouwverordening werd gedaan, een flexibele regeling voor parkeren worden opgenomen in het bestemmingsplan. Om in de bestemmingsplannen een regeling voor parkeren te regelen hoeven niet alle bestemmingsplannen integraal opnieuw te worden vastgesteld. Met een parapluherziening kan in een keer aan alle bestemmingsplannen een parkeerregeling worden toegevoegd. Hierdoor worden initiatieven waarvoor een omgevingsvergunning wordt gevraagd altijd getoetst aan de meest actuele versie van het parkeerbeleid. Deze nieuwe wettelijke systematiek vormt een opmaat naar de Omgevingswet.

6.11 Conclusies rol provincie

In dit hoofdstuk hebben wij gekeken naar de rol van de provincie bij het ontwikkelen van toekomstvast parkeerbeleid gericht op duurzame ontwikkeling. De deelvraag die hierbij is beantwoord is “Hoe kan de provincie Noord-Holland de verschillende gemeenten het beste faciliteren bij het aanpassen van hun parkeerbeleid?”. Op basis van de interviews met de gemeenten, literatuurstudie en de kennis en ervaring van MuConsult hebben wij de volgende conclusies getrokken:

1. De provincie is één van de partijen bij bovenlokale samenwerking. Bij de uitwerking van de rol van de provincie is het verstandig andere bovenlokale organisaties te consulteren. Denk daarbij aan de Vervoerregio Amsterdam, regionale samenwerkingsverbanden en de verschillende (programma)directies van het Ministerie van IenW (waaronder de programmadirectie Duurzame Mobiliteit en de directie Mobiliteit en Gebieden).

²⁴ Uiteraard spelen de integrale afwegingen van de diverse gemeentelijke afdelingen en de adviesfunctie van koepels en kennisinstellingen zoals VNG en InfoMill hier primair een rol bij.

2. Gemeenten hebben behoefte aan kennisdeling, met name met andere gemeenten (ook buiten de provincie) met vergelijkbare omstandigheden. Daarbij is ruwweg een tweedeling denkbaar tussen enerzijds grotere gemeenten met een regulerend en sturend parkeerbeleid en anderzijds kleinere gemeenten met een volgend en stimulerend parkeerbeleid. De provincie kan hier een verbindende rol in spelen.
3. De provincie is trekker van het beleid op het gebied van OV concessies en OV knooppunten. Dat betreft de OV bediening van knooppunten. Daarnaast werkt een breed gedragen provinciaal knooppuntenbeleid als onderbouwing voor gemeenten om haar kaders te maken voor gebiedsontwikkeling en parkeernormen rondom OV knooppunten.
4. Er is behoefte aan coördinatie van P+R beleid en financiering. Er is sprake van versnipperde organisatie van beleid, beheer en exploitatie en er is sprake van een grote variatie aan regelingen en afzenders / merknamen. Voor de provincie liggen hier ten minste drie mogelijke rollen, te weten (A) regisseur, (B) subsidieverlener voor in het beleid passende initiatieven en (C) aanjager, zowel richting lokale partijen als richting het Rijk in het BO MIRT.
5. De provincie kan gemeenten op bepaalde thema's ondersteunen bij het toepassen van toekomstbestendige parkeernormen. Thema's waarop de provincie aanvullend kan ondersteunen zijn:
 - a. Rechtmatige basis voor parkeernormen bij OV knooppunten.
 - b. Advies voor gemeentelijke regelingen om af te wijken van parkeernormen.
 - c. Advies over vergunningplafonds en parkeren op afstand in relatie tot normen.
 - d. Coördineren van aanvullend onderzoek naar deelauto's.
 - e. Verbinden van gemeenten met specifieke vragen over b.v. verordeningen
 - f. Stimuleren lange termijn commitment ontwikkelaars bij het toepassen van innovatieve parkeerconcepten in een ontwikkeling en het opzetten van een monitor en mitigerende maatregelen indien het niet werkt zoals bedacht.
6. De provincie kan aanjager zijn voor deelmobiliteit en Mobility as a Service. Hier ligt een koppeling naar de beleidsprioriteiten van de Krachtenbundeling Smart Mobility. De rol van de provincie in dit kader kan driedelig zijn:
 - a. Haar verantwoordelijkheden nemen op het gebied van openbaar vervoer en de krachtenbundeling Smart Mobility.
 - b. Gemeenten faciliteren bij de invulling van de beleidsprioriteiten en waar mogelijk gemeenten aanhaken bij lopende (landelijke) sporen.
 - c. Aanjagen en subsidiëren van (deels onrendabel) aanbod van deelmobiliteit en het onder de aandacht brengen van deelmobiliteit bij de doelgroepen.
7. De provincie kan haar Koers Smart Mobility (2018) aanvullen met specifiek op parkeren gerichte ambities en activiteiten. Dit kan onder andere gaan om:
 - a. Data: digitalisering van provinciale en gemeentelijke statische (capaciteit, prijs, faciliteiten) en dynamische (bezetting, natransport) parkeerdata).
 - b. Fysieke en digitale infrastructuur: Gebruik real-time data om de capaciteit van het parkeerareaal te optimaliseren en de verdeling van de parkeerdruk te verbeteren. Stimuleer de toepassing van monitoringstools toe zoals scanauto's en sensoren.

- c. Voertuigtechnologie: participeer in de ontwikkelingen op het gebied van zero emissie, connected en zelfrijdende voertuigen en infrastructuur, om daarmee bij te dragen aan efficiënte, betrouwbare parkeervoorzieningen van morgen.
 - d. Mobility as a Service: Integreer parkeeraanbod en betaaldiensten in het landelijke MaaS ecosysteem en de dienstverlening van MaaS aanbieders.
8. Elektrificatie van het wagenpark komt in een stroomversnelling. De kennismakelaar voor de energietransitie en laadinfrastructuur is het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL). Gemeenten in Noord-Holland geven aan dat de provincie een faciliterende rol kan spelen bij het opstellen van gemeenschappelijke kaders voor de visie en beleid rond laadinfrastructuur.
 9. Parkeren heeft een relatie met landelijke programmatische aanpakken. Parkeren wordt in een aantal gevallen expliciet genoemd. Opvallend genoeg is er momenteel geen landelijk beleidskader of financiering gericht op parkeren zoals dat er wel was in de voormalige programma's Groei op het Spoor en Beter Benutten. De provincie Noord-Holland kan een regierol spelen in het vertalen van de ambities van de landelijke aanpakken naar concrete maatregelen met betrekking op parkeren. Hiermee ondersteunt zij de gemeenten en regio's bij het opstellen van uitvoeringsagenda's gericht op slimme, duurzame en veilige mobiliteit.
 10. De Omgevingswet vergroot de focus op integraal ruimtelijk beleid. De rol van de provincie en gemeenten ten aanzien van integraal beleid en parkeren moet zich nog uitkristalliseren. Wel is duidelijk dat de provincie haar taken en bevoegdheden kan inzetten om sturende kaders te stellen voor integrale beleidsdoelen waaraan parkeren een bijdrage kan leveren. Daarnaast kan de provincie gemeenten ondersteunen bij het uitwerken van die integrale beleidsdoelen vanuit het werkveld van parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling bij knooppunten. Het middel van de parapluperziening van bestemmingsplannen kan gezien worden als opmaat naar de integrale beleidsvoering van de Omgevingswet.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Inleiding

Met dit onderzoek hebben wij onderzocht of het, in navolging van Zuid-Holland, mogelijk is om met parkeerbeleid in brede zin de haalbaarheid en betaalbaarheid van toekomstbestendige binnenstedelijke ontwikkeling te stimuleren en of de provincie Noord-Holland hier een rol in kan spelen. Het bevorderen van de woningbouwproductie en stimuleren van het OV- en fietsgebruik zijn hierbij achterliggende doelen. Dit onderzoek is bedoeld om een bijdrage te leveren aan een bredere maatschappelijke discussie over parkeerbeleid in relatie tot gebiedsontwikkeling zodat binnen gemeenten en de verschillende regio's een levendige discussie en nieuwe kansen ontstaan. De hoofdvraag voor dit onderzoek is: *Hoe kan je parkeerbeleid (in brede zin) als sturingsmiddel inzetten voor een duurzame en toekomstbestendige verstedelijkingsstrategie in Noord-Holland?*

7.2 Middelen om te sturen in parkeerbeleid

Op basis van een analyse van het parkeerkeuzegedrag en de indeling van parkeermaatregelen uit de CROW kennismodule Parkeren en Gedrag hebben wij 11 archetypen maatregelen benoemd waarmee de parkeervraag van doelgroepen beïnvloedt kan worden. Voor bewoners zijn het verbeteren van alternatieven (met name aanbieden deelmobiliteit) en vergunningen invoeren met een vergunningplafond effectief om de parkeervraag te reduceren. Ook zijn de effecten van twee maatregelscenario's doorgerekend op basis van een voor deze studie ontwikkeld QuickScan parkeermodel. Er is gekeken naar het effect van een maatregelpakket gericht op het stimuleren van alternatieven voor de auto en een maatregelpakket gericht op strenger parkeerbeleid in de woonomgeving. Deze twee maatregelpakketten versterken elkaar. De totale reductie kan in de huidige situatie oplopen tot 57.400 minder parkeervraag van bewoners en hun bezoekers in de 6 onderzochte gemeenten. De parkeervraag in de woningbouwplannen van de zes onderzochte gemeenten kan met maximaal 8.100 parkeerplaatsen worden gereduceerd. Dit betekent maximaal 12 hectare minder grondgebruik wat ruimte biedt voor 600 extra woningen in deze gemeenten. Een indicatieve extrapolatie naar de hele provincie (exclusief Amsterdam) leidt tot een reductie van 230.000 nieuwe parkeerplaatsen, 86 hectare minder ruimteclaim voor parkeren en ruimte voor 4.300 extra woningen.

7.3 Huidige situatie gemeenten

De piek in de parkeerdruk zit in de onderzochte gemeenten over het algemeen in de (na)middag, op vrijdagen en zaterdagen. Hieruit kan worden afgeleid dat de parkeerdruk relatief

hoog is als bewoners thuis zijn en er tegelijkertijd bezoekers of werknemers in het gebied zijn. De variatie per straat is groot, ook als de gemiddelde parkeerdruk laag is.

Veel gemeenten in Noord Holland hebben al verschillende soorten parkeerbeleid. Ruim de helft van de gemeenten maakt gebruik van vergunning parkeren, parkeertijdbeperking met blauwe zones en betaald parkeren. Ook heeft de helft een P&R beleid om parkeren op afstand te stimuleren. Het instrument eigen parkeernormen opstellen wordt door 20% van de gemeenten toegepast; de rest gebruikt de CROW kentallen als parkeernormen.

In 90% van de gemeenten is het mogelijk om af te wijken van de vigerende parkeernormen. Grotere gemeenten zijn meer sturend en focussen bij de regels over het afwijken van parkeernormen op het maatschappelijk belang en bereikbaarheid. Kleinere gemeenten zijn meer faciliterend en focussen bij de onderbouwing van de afwijking van parkeernormen op het mogelijk maken van ontwikkeling. Ook hebben weinig gemeenten een parkeerfonds waarmee ontwikkelaars die een lagere parkeernorm willen hanteren risico op overlast in de wijk kunnen afkopen.

7.4 Praktijkvoorbeelden

Er zijn veel voorbeelden (14) van verlaagde parkeernormen in Noord-Holland, met name rondom stations en R-Net HOV haltes. Dit gemeentelijk beleid sluit goed aan op het provinciale Beleid omtrent OV-knooppunten. Transformatiegebieden hebben relatief vaak afwijkende parkeernormen. Uit de praktijkvoorbeelden zijn succesfactoren gehaald. De eerste is het toepassen van parkeerregulering in de omgeving van gebiedsontwikkelingen om een (graduele) toename van de parkeerdruk beheersbaar te houden. Streng vergunningbeleid met vergunningplafonds in dichtbebouwde gebieden vergroot de effectiviteit van dit beleid. Het aanbieden van een alternatieve parkeerplaats aan de rand van de stad geeft (nieuwe) inwoners de mogelijkheid om toch een eigen auto te hebben. Deelmobiliteit aanbieden is een goede manier om nieuwe inwoners te stimuleren om een woning te kopen zonder parkeerplaats of -vergunning. Deze vervoerwijze wordt over het algemeen incidenteel gebruikt door inwoners die normaal gesproken het OV of de fiets gebruiken. Daarnaast is het effectief om bestaande inwoners te laten participeren in de te maken keuzes en hen actief stimuleren om eventueel aanbod van deelmobiliteit ook te gaan gebruiken.

Uit de praktijkvoorbeelden zijn (naast de omgekeerde redenering die hoort bij de succesfactoren) ook een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Ten eerste is het belangrijk om goede verwachtingen te scheppen bij ontwikkelaars en nieuwe bewoners over de kaders voor het afwijken van parkeernormen en de beperkingen die dit met zich meebrengt. Het hebben van een goede onderbouwing van de fietsparkeernormen wordt hierbij extra belangrijk. Ontwikkelaars moeten gestimuleerd worden om verder te kijken dan de oplevering van de ontwikkeling en ofwel een actieve rol te spelen in de monitoring en bijsturing van de situatie als

de parkeerdruk toch te hoog wordt, ofwel dit risico afkopen via een kostendekkende bijdrage aan het parkeerfonds zodat de gemeente dit als het zich voordoet op een andere manier later kan oplossen. Verder blijken parkeernormen bij de ontwikkeling van sociale huurwoningen in de huidige situatie hun doel voorbij te schieten. Woningbouwcorporaties moeten vaker parkeergarages aanleggen om aan de parkeernorm te voldoen. Deze zijn enerzijds zo duur dat inwoners de kosten van de huur niet kunnen of willen betalen. Anderzijds is de capaciteit van deze voorzieningen te groot (wat het eerste punt versterkt). Hierdoor worden deze garages geregeld niet optimaal benut en worden sociale huurwoningen duurder dan nodig. Ten slotte is het belangrijk om, met name bij transformatiegebieden, goed te kijken naar de veranderingen in het dubbelgebruik als de (verhouding tussen de) functies in een gebied veranderen.

7.5 Advies over de rol van de provincie

Gemeenten en kennisinstellingen zoals het CROW en InfoMil zijn de primaire stakeholders bij gebiedsontwikkeling en parkeerbeleid. Gemeenten willen graag leren van andere gemeenten met vergelijkbare omstandigheden. De provincie kan hierin een verbindende rol spelen. Daarnaast zijn er ook actievere rollen voor de provincie mogelijk.

Wij adviseren de provincie ten eerste om gemeenten te ondersteunen bij het onderbouwen van lagere parkeernormen bij knooppunten via haar verantwoordelijkheden voor het OV beleid en het Knooppuntenbeleid. Gemeenten vragen om een rechtmatige onderbouwing voor lagere parkeernormen die stand houdt als er bezwaar wordt gemaakt. Een provinciale adviserende uitwerking van parkeernormen per doelgroep en type knooppunt kan hierbij behulpzaam zijn.

Ten tweede is het van belang dat de provincie als wegbeheerder, concessieverlener van het Openbaar Vervoer en beleidsmaker van het Knooppuntenbeleid focus heeft (houdt) op het optimaliseren van de OV en fietsbereikbaarheid van de OV-knooppunten in de provincie. Hier hoort ook expliciet bij dat de provincie een rol vervult bij de opschaling van het aanbod van deelmobiliteit in de invloedsgebieden van OV-knooppunten. Gemeenten hebben behoefte aan ondersteuning op het gebied van deelmobiliteit omdat zij er nog niet overal in slagen om het aanbod en de vraag te laten toenemen. Gerelateerde thema's waar de provincie een coördinerende rol in kan spelen is het nu nog versnipperde P+R beleid (bij stations aan de herkomstkant en aan de stadsranden als bestemmingen) en de vertaling van de provinciale Koers Smart Mobility (data, infrastructuur, voertuigtechnologie en laadinfrastructuur en Mobility as a Service) naar innovatief parkeerbeleid.

Tot slot vergroot de omgevingswet de focus op integraal ruimtelijk beleid. De provincie kan haar taken en bevoegdheden inzetten om sturende kaders te stellen voor integrale beleidsdoelen. Daarnaast kan de provincie gemeenten ondersteunen bij het uitwerken van die integrale beleidsdoelen vanuit het werkveld van parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling bij knooppunten .

7.6 Conclusie en advies

In dit onderzoek stond de hoofdvraag centraal: *Hoe kan je parkeerbeleid (in brede zin) als sturingsmiddel inzetten voor een duurzame en toekomstbestendige verstedelijkingsstrategie in Noord-Holland?* Via de beantwoording van de deelvragen is hier antwoord op gegeven.

Gemeenten spelen een centrale rol bij parkeerbeleid en gebiedsontwikkeling en kunnen nog veel van elkaar leren op dit vlak. Dit onderzoek toont aan dat innovatief parkeerbeleid ook in Noord-Holland een groot effect kan hebben op toekomstbestendige binnenstedelijke ontwikkeling met lager autobezit- en gebruik. De praktijkvoorbeelden en de berekende effecten laten zien welke maatregelen effectief zijn. De provincie kan hierbij een verbindende rol spelen maar zij kan ook een actievere rol spelen. Drie van de benoemde mogelijkheden zijn daarbij het meest kansrijk om als eerste op te pakken. Dit zijn (A) gemeenten te voorzien van een rechtmatige onderbouwing van lagere parkeernormen bij OV knooppunten, (B) extra in te zetten op het stimuleren van de groei van deelmobiliteit in de invloedsgebieden van OV knooppunten en (C) om de Koers Smart Mobility aan te vullen met aan parkeren gerelateerde thema's.

Bijlage 1: Parkeerbeleid gemeenten Noord-Holland

Onderstaande tabel toont de informatie die is gebruikt voor figuur 7 in het hoofdrapport.

Gemeente	Auto's per 100 inwoners	Hoogste uurtarief	Vergunning parkeren	Blauwe zones	P&R	Normen	Afwijking Mogelijk	Parkeerfonds
Haarlemmermeer	180	€ 4,70	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Nee
Bloemendaal	130	€ 3,25	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Heerhugowaard	130	€ 2,25	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Blaricum	130	€ 1,00	Nee	Ja	Nee	CROW	nb	Nee
Aalsmeer	130	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Beemster	130	€ -	Nee	Nee	Nee	CROW	Ja	Nee
Hollands Kroon	130	€ -	Nee	Nee	Nee	CROW	Ja	Ja
Koggenland	130	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Laren	130	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	-	Nee
Opmeer	130	€ -	Nee	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Purmerend	120	€ 2,50	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Ja
Langedijk	120	€ 0,90	Nee	Nee	Nee	CROW	Ja	Nee
Drechterland	120	€ -	Nee	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Huizen	120	€ -	Nee	Ja	Nee	CROW	-	Nee
Medemblik	120	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Ja
Oostzaan	120	€ -	Nee	Nee	Nee	CROW	Ja	Nee
Schagen	120	€ -	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Ja
Texel	110	€ 2,50	Ja	Ja	Nee	Eigen	Ja	Nee
Gooise Meren	110	€ 2,40	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Ja
Heemstede	110	€ 2,10	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Bergen (NH.)	110	€ 1,90	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Castricum	110	€ -	Nee	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Heemskerk	110	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Ja
Heiloo	110	€ -	Nee	Ja	Ja	CROW	Ja	Ja
Landsmeer	110	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Stede Broec	110	€ -	Ja	Ja	Ja	CROW	-	Nee
Uitgeest	110	€ -	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Uithoorn	110	€ -	Nee	Ja	Nee	CROW	Ja	Nee
Waterland	110	€ -	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Ja
Wormerland	110	€ -	Nee	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Edam-Volendam	100	€ 3,00	Ja	Ja	Nee	CROW	Ja	Ja
Hoorn	100	€ 3,00	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Nee
Hilversum	100	€ 2,90	Ja	Nee	Ja	CROW	Ja	Ja
Velsen	100	€ 1,80	Nee	Ja	Nee	Eigen	Ja	Nee

Gemeente	Auto's per 100 inwoners	Hoogste uurtarief	Vergunning parkeren	Blauwe zones	P&R	Normen	Afwijking Mogelijk	Parkeer fonds
Beverwijk	100	€ 1,35	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Ja
Ouder-Amstel	100	€ 0,85	Nee	Ja	Nee	Eigen	Ja	Nee
Amstelveen	90	€ 4,00	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Nee
Alkmaar	90	€ 3,66	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Ja
Zaanstad	90	€ 3,50	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Zandvoort	90	€ 2,50	Ja	Nee	Ja	Eigen	Ja	Ja
Weesp	90	€ 1,20	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Komt
Den Helder	90	€ 1,00	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	?
Enkhuizen	90	€ -	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Ja
Haarlem	80	€ 4,95	Ja	Nee	Ja	Eigen	Ja	Nee
Diemen	70	€ 1,70	Ja	Ja	Ja	CROW	Ja	Nee
Amsterdam	50	€ 7,50	Ja	Ja	Ja	Eigen	Ja	Ja

Bron: interviews met gemeenten in Q1-2020, aangevuld met deskresearch gemeentelijke websites die zijn geraadpleegd in april 2020.

Bijlage 2: Afwijken van parkeernormen

Onderstaande tabel toont een overzicht van de regelingen van gemeenten in Noord-Holland om af te wijken van vigerende parkeernormen.

Gemeente	Regeling afwijken parkeernorm
Aalsmeer	Goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan & plan om overlast voorkomen (https://www.aalsmeer.nl/bestuur-organisatie/decentraleregeling/nota-parkeernormen-aalsmeer-2016)
Alkmaar	Goede fiets/OV bereikbaarheid van locatie (https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2018-65533/1/bijlage/exb-2018-65533.pdf)
Amstelveen	Goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan & plan om overlast voorkomen (https://www.parkinginfo.biz/CMS/UserFiles/Files/1539029665102743689.pdf)
Amsterdam	Verkeersveiligheid/geen goede ondergrond/autoluwe gebieden/monumenten (https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/865234/nota_parkeernormen_auto_1.pdf)
Beemster	Parkeerdrukmeting (https://gemeentebestuur.beemster.net/Vergaderingen/Raadscommissie/2014/6-mei/19:30/Voorstel-tot-het-vaststellen-van-het-Gemeentelijk-Verkeer--en-Vervoerplan-Beemster-2014/GM-0120304-definitief-rapport-GVVP-Beemster-28-01-20141.pdf)
Bergen (NH.)	Kleine ontwikkeling (https://raadbergen-nh.nl/Vergaderingen/Commissie-Bestemmingsplannen/2018/08-mei/19:30/3-2018-05-08-Notitie-Ruimtelijk-Parkeerbeleid-2009.pdf)
Beverwijk	Afkoopregeling en restcapaciteit (https://www.beverwijk.nl/document.php?m=22&fileid=304534&f=83bd2c7dd11ed7512b4848d3c1953559&attachment=0)
Blaricum	-
Bloemendaal	Onderbouwen lage parkeerbehoefte; kleinschalige ontwikkeling; hardheidsclausule (https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Bloemendaal/626280/CVDR626280_1.html)
Castricum	Doelgroepenonderzoek naar reëel autobezit; dubbel gebruik; aantonen dat er geen ongewenste afwenteling is (https://www.castricum.nl/fileadmin/Castricum/documenten-per-onderwerp/verkeer/Verkeersnormen_Castricum.pdf)
Den Helder	Op andere voorzien in parkeerplaatsen; ontwikkeling heeft bijzondere betekenis voor de stad; sociaal maatschappelijk/medisch noodzakelijk; lage parkeerdruk).
Diemen	Alternatieven voor parkeren (benutten van andere vervoermiddelen; beprijzen van parkeren) http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/images/Diemen/i298474.pdf
Drechterland	Maatwerk (http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Drechterland/CVDR183064.html)
Edam-Volendam	Bijzondere omstandigheden; gemeentelijk belang; alternatieve parkeerlocatie (https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0385.bpPluParkerenca-vg01/t_NL.IMRO.0385.bpPluParkerenca-vg01.html)

Gemeente	Regeling afwijken parkeernorm
Enkhuizen	Mogelijke afwijking wordt getoetst aan gevelbeeld; grootte van perceel; bestaande bebouwing; straatbeeld; bestaande parkeersituatie (https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2014-7111/1/pdf/exb-2014-7111.pdf)
Gooise Meren	Ontwikkeling bij hoogwaardige OV-knooppunten; dubbelgebruik; minder parkeerbehoefte dan volgens de norm; mobiliteitsmaatregelen (https://bestuur.gooisemeren.nl/fileadmin/user_upload/wind_meetings/307923_bijlage_4._P_arkeernormen_Gooise_Meren.pdf)
Haarlem	Doelgroepenonderzoek naar reëel autobezit; OV (https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/2018747877-1-Aanpassen-parkeernormen-op-basis-van-reeel-autobezit-in-Haarlem.pdf)
Haarlemmermeer	Ontwikkeling kan niet voldoen aan parkeernorm (https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2016-8150/1/bijlage/exb-2016-8150.pdf)
Heemskerk	Geen ruimte op eigen terrein en voldoende openbare parkeerplaatsen binnen redelijke afstand (https://www.heemskerk.nl/fileadmin/Heemskerk/PDF/Verkeer/Nota_Parkeren_Heemskerk.pdf)
Heemstede	Kleinschalige herontwikkeling in centrum waarbij het niet mogelijk is aan de parkeernorm te voldoen (http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/PDFoutput/Historie/Heemstede/196041/CVDR196041_1.pdf)
Heerhugowaard	Parkeerdruktoets (https://gemeentebestuur.heerhugowaard.nl/Documenten/raads--en-commissiestukken-en-bijlagen/BW16-0392-Bijlage-Beleidsnota-Parkeren-in-Woonwijken-de-beleidsnota.pdf)
Heiloo	Afkoopregeling (https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0399.BPParkeren-0301/t_NL.IMRO.0399.BPParkeren-0301.html)
Hilversum	Leegstand tegengaan; noodzakelijke functiewijziging; parkeerplaatsen zouden ten koste gaan van monumentale waarde (https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0402.04bp11boombergln9-va01/b_NL.IMRO.0402.04bp11boombergln9-va01_rb1.pdf)
Hollands Kroon	Hardheidsclausule (https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2018-48195.pdf)
Hoorn	Lage parkeerdruk in omgeving (minder dan 80%); bezwaren bij voldoen aan parkeernorm; maatschappelijke/culturele/economische belangen wegen zwaarder dan voldoen aan parkeereis (https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Hoorn/CVDR622599.html)
Huizen	-
Koggenland	Ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan of een andere (verkeer aantrekkende) ontwikkeling, de kwaliteit van de openbare ruimte of een aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte (https://www.koggenland.nl/document.php?m=91&fileid=60637&f=15923220cd3ef38a463d0a377b97a896&attachment=1&c=33796)

Gemeente	Regeling afwijken parkeernorm
Landsmeer	Parkeernota in de maak
Langedijk	Gebruik bestaande openbare parkeerplaatsen in plangebied; Aanleg openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied; Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied (https://bestuur.gemeentelangedijk.nl/Vergaderingen/Forum-1-B/2016/15-november/21:15/Nota-parkeernormen/Nota-Parkeernormen-2016v-raad.pdf)
Laren	-
Medemblik	De ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan of een andere (verkeer aantrekkende) ontwikkeling, de kwaliteit van de openbare ruimte, aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte (https://www.medemblik.nl/fileadmin/Medemblik/website/Documenten/Stukken_begroting/Nota_Parkeernormen_Medemblik_pdf_513kB_.pdf)
Oostzaan	Afhankelijk van het te nemen pianoïogisch besluit bepaalt de gemeenteraad of het college of een woningbouwplan voorziet in voldoende parkeerplaatsen
Opmeer	Overschot aan parkeerplaatsen in de buurt; maatschappelijk belang (https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Opmeer/CVDR434189.html).
Ouder-Amstel	Afwijking mag geen nadelige gevolgen hebben voor de parkeerdruk en de leefbaarheid in het te ontwikkelen gebied en/of in een ander deel van de gemeente (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2018-134424.html).
Purmerend	Bijzondere omstandigheden (https://www.purmerend.nl/sites/default/files/documenten/12b_parkeernormennota_2016.pdf)
Schagen	Desbetreffende ontwikkeling/functie kan alleen op een specifieke locatie worden gerealiseerd; essentieel (maatschappelijk/medisch) belang; overcapaciteit. (https://www.schagen.nl/document.php?m=49&fileid=60521&f=c5abb1a8c18f571489432146510590ef&attachment=1&c=37625).
Stede Broec	-
Texel	Kleinschalige ontwikkeling; geen bezoekers; een sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties (https://www.texel.nl/mozard/document/docnr/2083826/Gemeentebld%20Texel%202016%20nr%2034%20datum%2019-feb-16%20Nota%20Parkeernormen%20Texel%202015.pdf)
Uitgeest	Ontheffing kan worden verleend wanneer het college van Burgemeester en wethouders de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid (file:///C:/Users/MuConsult/Downloads/Parkeernormen_nota_augustus_2013.pdf).
Uithoorn	Locatiespecifiek gemaakt (http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Uithoorn/CVDR306099.html)
Velsen	Beschikbare openbare parkeercapaciteit; zwaarwegend maatschappelijk belang (https://www.velsen.nl/sites/default/files/%282017-12-19%29%20Aanpassing%20Parkeernormenbeleid%20Gemeente%20Velsen%202015.pdf)

Gemeente	Regeling afwijken parkeernorm
Waterland	Bijzondere omstandigheden; voor zover op andere wijze in de parkeerbehoefte (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2017-232734.pdf)
Weesp	Met een gedegen onderbouwing kan het college besluiten af te wijken van de standaard vastgestelde parkeernormen (https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Weesp/CVDR627096.html).
Wormerland	Maatwerk (https://www.zaans-industrieel-erfgoed.nl/pages_1/gvvp-wormerland.pdf)
Zaanstad	Maatwerk (het aanbieden van alternatieven als autodelen/elektrische voorzieningen voor deelfiets/dichtbij OV-locatie) (https://www.zaanstad.nl/mozard/document/docnr/2074024)
Zandvoort	Voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien; Indien het voldoen aan de parkeereis op zodanige bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven; in gebieden met een parkeerdruk die lager is dan 80%; in specifieke uitzonderingsgevallen. (https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0473.BPZandvoortZuid-ON01/b_NL.IMRO.0473.BPZandvoortZuid-ON01_tb3.pdf)

Bron: interviews met gemeenten in Q1-2020, aangevuld met deskresearch gemeentelijke websites die zijn geraadpleegd in april 2020.

Bijlage 3: Verantwoording effecten maatregelen

Onderstaande tabel is in het hoofdrapport opgenomen. In deze bijlage worden deze vuistregels onderbouwd. De vuistregels uit de tabel zijn gebaseerd op een combinatie van expert judgement en literatuur. De effecten van de maatregelen worden hieronder kort toegelicht.

Maatregelen	Inwoners	Werknemers	Bezoekers (functioneel)	Bezoekers (recreatief)
1. Aanbod reduceren (10%)	-1%	-5%	-2%	-5%
2. Tariefverhoging (10%)	-1%	-6%	-3%	-3%
3. Tijdsduurbepanking	0%	-100%	-5%	-10%
4. Bewonersvergunningen invoeren	-5%	-100%	-100%	-100%
5. Fietskwaliteit verbeteren	-4%	-5%	-5%	-5%
6. OV kwaliteit verbeteren	-2%	-2%	-5%	-5%
7. Op afstand parkeren	-2%	-5%	-5%	-10%
8. Parkeerinformatie	0%	0%	-10%	-10%
9. Handhaving verbeteren	0%	-2%	-5%	-2%
10. Deelmobiliteit invoeren	-10%	-2%	0%	0%

1. Het effect van het aanbod reduceren verschilt en heeft te maken met de parkeerdruk (CROW, 2018²⁵). Het effect is het grootst op werknemers en recreatieve bezoekers.
2. Door het tarief te verhogen, neemt de parkeervraag vooral in het centrum af. Het effect is het grootst op werknemers (Olszewski, Piotr & Xie, Litan, 2005).²⁶ De prijselasticiteit van parkeren is daarnaast uitvoerig toegelicht in de kennismodule Parkeren en Gedrag van het CROW²⁷.
3. De maatregel tijdsduurbepankingen kan worden ingevoerd door middel van blauwe zones, waarbij werknemers niet mogen parkeren in deze zones. Inwoners krijgen een ontheffing en kunnen blijven parkeren in de blauwe zones. Deze parkeerplaatsen worden daarnaast minder gebruikt door bezoekers met een langere verblijfsduur en meer door kortparkeerders.
4. Bewonersvergunningen zorgen ervoor dat alleen bewoners kunnen parkeren in een gebied. De afname van de overige groepen (werknemers en bezoekers) is dan 100 procent (mits de handhaving voldoende is).

²⁵ CROW (2018). Toekomstigbestendig parkeren. Deel B. Handreiking parkeernormen.

²⁶ Olszewski, Piotr & Xie, Litan. (2005). Modelling the Effects of Road Pricing on Traffic in Singapore. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 39. 755-772. 10.1016/j.tra.2005.02.015.

²⁷ <https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-parkeren>

5. Door de voorzieningen voor de fiets te verbeteren, ontstaat er een alternatief voor de verschillende doelgroepen voor de auto. Hiermee daalt de parkeervraag voor alle doelgroepen. Volgens onderzoek zijn de effecten het grootst in en rondom stadscentra (PBL, 2008)²⁸
6. Het verbeteren van het OV zorgt voor een afname in het autogebruik. Vooral bezoekers maken gebruik van het OV. De percentages zijn afhankelijk van de mate waarin het OV frequent rijdt, of er sprake is van een bus/trein/metro/tram en de problematiek die autogebruikers hebben (congestie en parkeerdruk) (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015).²⁹
7. Op afstand parkeren zorgt voor een dalende parkeervraag bij alle doelgroepen. De recreatieve bezoekers zijn het gevoeligst voor het parkeren op afstand (CROW brochure P+R en Transferia)³⁰
8. Parkeerinformatie is vooral gericht op bezoekers die de situatie niet kennen en op deze doelgroep heeft de maatregel dan ook effect. Dit is uitgebreid onderzocht door MuConsult in opdracht van het Ministerie van IenW³¹.
9. Verbetering van de handhaving (in een gebied met parkeerregulering) zorgt voor een afname van de parkeervraag bij werknemers en bezoekers omdat een deel van die doelgroepen zonder handhaving fout zal parkeren of parkeerbelasting niet zal voldoen.
10. Deelmobiliteit heeft het grootste effect op bewoners, doordat zij de auto inruilen voor een deelauto. De schaarste aan parkeergelegenheid voor bewoners en de aanwezigheid van alternatieven zijn hierbij belangrijke factoren (PBL, 2008).³²

²⁸ PBL (2008). Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst.

https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Parkeerproblemen_in_woongebieden.pdf

²⁹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2015). Uitwisseling gebruikersgroepen 'auto-ov'.

<https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2015/11/5/uitwisseling-gebruikersgroepen-%E2%80%98auto-ov%E2%80%99-uitwisseling-gebruikersgroepen-auto-ov-oktober.pdf>

³⁰ <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/pr-terreinen-en-transferia>

³¹ MuConsult (2018) Maatschappelijke baten van open parkeerdata:

https://data.openparking.nl/downloads/MuConsult_2018_Rapport_Maatschappelijke_Baten_Open_Parkeerinformatie.pdf

³² PBL (2008). Parkeerproblemen in woongebieden. Oplossingen voor de toekomst.

https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Parkeerproblemen_in_woongebieden.pdf

Bijlage 4: Betrokken stakeholders en experts

De betrokken ambtenaren uit Noord-Holland zijn:

- Gemeente Zaanstad Durk Jellema
- gemeente Beverwijk Rien van der Laan
- gemeente Haarlem Kasper Janssen
- gemeente Heemstede R van der Laar
- gemeente Heemskerk Ruud Zonneveld
- gemeente Hoorn B. Speksnijder
- gemeente Hoorn R. Kleijer
- gemeente Zaanstad J. Meijerink
- gemeente Alkmaar C Algra
- gemeente Alkmaar A van Heerde
- gemeente Gooise meren A Mulder
- gemeente Gooise meren Rene Huijs
- gemeente Purmerend AMJ Bolks
- gemeente Hilversum T van den Hoek
- gemeente Hilversum E Zantman
- gemeente Hilversum Yared Perez
- gemeente Enkhuizen Mark Drost
- gemeente Heemskerk Dhr. Mens

Aan de klankbordgroep op 5 februari en/of aan de interviews ter vervanging van de klankbordgroep op 24 maart hebben de volgende personen deelgenomen:

- Hans-Hugo Smit (BPD)
- Hillie Talens (CROW)
- Magriet Schepman (NEPROM)
- Bert Vaessens (NS)
- Martien Das (RWS)
- Maaïke de Wit (Straatmankoster Advocaten)
- Jan-Jaap Visser (Provincie Noord-Holland)
- Jelle Hengstmengel (Provincie Noord-Holland)
- Jan Wijkhuizen (Provincie Noord-Holland)
- Tessie Dijkers (Provincie Noord-Holland)
- Barend Jansen (Provincie Zuid-Holland)
- Job Punt (Rho)
- Henk Meurs (MuConsult)
- Joëlle de Graaf (MuConsult)
- Falco Lievaart (MuConsult)

Bijlage 5: Conclusies workshop

Met de uitkomsten van de interviews als input heeft er een workshop plaatsgevonden met beleidsmedewerkers en vertegenwoordigers van publieke woningbouwontwikkelaars die actief zijn in 13 onderzochte gemeenten. Tijdens de bijeenkomst zijn casussen voorgelegd aan de deelnemers welke vanuit een aantal ruimtelijke thema's werden aangevlogen. De workshop had een sterk ontwerpend karakter ingestoken op de ruimtelijke invulling van de betreffende gebied uit de casus. Met het behandelen van de casussen via de ruimtelijke thema's werd alvast vooruit gekeken naar de komst van de omgevingswet waarin werken met deze thema's steeds belangrijker wordt. Verder zijn kansen en bedreigingen van een lagere parkeernorm besproken en is stil gestaan bij de eventuele rol van de provincie in de verdichtingsopgave.

De workshop had verder ten doel om de maatschappelijke discussie over parkeerbeleid in de verdichtingsopgave te simuleren en te bekijken welke dynamiek ontstaat. Deze informatie kan bruikbaar zijn en dienen als bouwsteen bij het succesvol implementeren van parkeerbeleid ten behoeve van de verdichtingsopgave.

Hieronder de belangrijkste conclusies uit de workshop:

1. Neem toekomstige bewoners al vroeg mee om een lagere parkeernorm te kunnen halen. Om de lage parkeernorm te halen zijn soms ingrijpende maatregelen nodig. Draagvlak is dan erg belangrijk en dat begint bij het op tijd betrekken van belanghebbenden;
2. Verdichting en mix van functies draagt bij het realiseren van een lagere parkeernorm. De auto is dan immers niet of veel minder nodig;
3. Stem je parkeerbeleid af op je doelgroep;
4. Digitale ontwikkelingen maken het mogelijk om te parkeren op afstand of zorgen ervoor dat alternatieven voor de auto makkelijker voor handen zijn en beter zijn afgestemd op de persoonlijke behoefte van de gebruiker. Dit draagt bij aan het terugdringen van het autogebruik en daarmee aan het verlagen van de parkeernorm;
5. Er is een kans dat draagvlak voor een streng parkeerbeleid met een lage parkeernorm wegvalt wanneer nieuwe bewoners de woning betrekken. De parkeervraag verschuift dan mogelijk naar omliggende gebieden. Aanvullende maatregelen zijn dan nodig, zoals parkeerregulering.
6. Een lage parkeernorm kan alleen gehaald worden wanneer er voldoende alternatieven voor de auto voor handen zijn, toegespitst op de verschillende doelgroepen.
7. De verdichtingsopgave is vooral een lokale aangelegenheid. De provincie zou hierin vooral de grote kaders moeten bepalen en moeten faciliteren.
8. Een lagere parkeernorm halen in kleine gemeente met een station waar alleen sprinters rijden is lastiger te halen dan in een gemeente met een hoge dichtheid. Het OV is in een kleine gemeente vaak geen volwaardig alternatief omdat reizen ermee lang duurt. De auto blijft populair omdat voorzieningen verder uit elkaar liggen. Ook is de bekendheid met het gebruik van deelauto's in kleine gemeenten beperkt wat nadelig is voor de levensvatbaarheid van zulke initiatieven.