

Kenmerk : Z3183340D3183350
Programma : Verkeer, vervoer en waterstaat
Onderwerp : Uitbreiding parkeerregulering voor meer betaalbare woningen

Katwijk, 12 december 2023

Aanleiding en doel

Katwijk heeft een verdichtingsopgave en wil in de hele gemeente meer betaalbare woningen bouwen. We verdichten om mensen een thuis te geven en een perspectief op een goede toekomst. Hier ligt de basis voor het verdere leven. Daarbij wil Katwijk een aantrekkelijke, leefbare en goed bereikbare gemeente zijn en blijven. Dus met behoud van kwaliteit in de leefomgeving. Daarom houden we rekening met alle eisen en wensen voor de openbare ruimte, zoals klimaatadaptatie en ruimte voor groen en spelen. Daarbij willen we ook bereikbaar blijven, en werken we aan een mobiliteitstransitie naar duurzame vormen van vervoer, als alternatief voor de auto.

Parkeerregulering is een gevoelig maar tegelijk belangrijk hulpmiddel om binnenstedelijk meer te kunnen bouwen, huidige bewoners de garantie te geven op een parkeerplek bij het verdichten én onze doelen voor leefbaarheid en mobiliteit te realiseren. Parkeerregulering betekent betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen voor belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, verenigingen. Dit binnen de kaders van de Nota parkeerbeleid (raad 16 juli 2020; 1656653), in lijn met de vigerende uitvoerende parkeerbesluiten (Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen en Nadere regels parkeren) en idealiter zoveel mogelijk aansluitend op de bestaande regels in onze gemeente.

Parkeerregulering is nodig om meer betaalbare woningen te bouwen, meer kwaliteit, leefbaarheid en een aantrekkelijke openbare ruimte te kunnen bieden en te sturen op de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit om bereikbaar te blijven. Op een aantal locaties waar betaalbare woningen worden toegevoegd moeten we nu overgaan tot de invoering van parkeerregulering. Door invoering van parkeerregulering kunnen we lagere parkeernormen toepassen en daardoor ontstaat ruimte. Ruimte die gebruikt kan worden voor meer (betaalbare) woningen, kwaliteit in de openbare ruimte en voor de verduurzamingsopgave. Met parkeerregulering hebben we een instrument in handen waarmee we de ruimte rechtvaardig kunnen verdelen onder verschillende functies en doelgroepen. En om te sturen op mobiliteit en de noodzakelijke mobiliteitstransitie naar duurzame vormen van vervoer.

Er spelen nu meerdere concrete initiatieven / bouwplannen voor meer betaalbare woningen waarvoor regulering noodzakelijk is. Het voorstel is om de uitrol van parkeerregulering in de buurten rond deze initiatieven projectmatig aan te pakken. En om de regels voor bewonersvergunningen bij nieuwbouwwoningen aan te scherpen.

Indicatoren (facultatief)

Niet van toepassing

Motivering voorstel

1.1 In Katwijk is grote behoefte aan meer betaalbare woningen

De vraag naar woningen is op dit moment hoog, terwijl het aanbod achter blijft. Mensen hebben nu problemen bij het vinden van een geschikte betaalbare woning. We moeten daarom alle zeilen bijzetten om snel meer betaalbare woningen te bouwen.

1.2 We hebben een forse verdichtings- en woningbouwopgave

Katwijk staat aan de vooravond van de bouw van 5.600 woningen in Valkenhorst en 2.500 woningen binnen de bestaande kernen. In de Verdichtingsvisie is aangegeven in welke gebieden dit woonprogramma kan landen (raad 12 mei 2022; Z2776195D2776210).

Afspraak is om 65% van deze woningen in het betaalbare segment te laten vallen. Het betaalbare segment bestaat uit sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en betaalbare koopwoningen, zoals gedefinieerd in de gemeentelijke Doelgroepenverordening. Daarnaast moeten we voorzien in de behoefte aan bedrijvigheid in

onze gemeente en onze regio. En er moeten de nodige recreatieve, maatschappelijke en economische voorzieningen bij komen.

1.3 Katwijk wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare gemeente zijn en blijven

We hebben parkeerregulering nodig om meer betaalbare woningen te bouwen én meer groen, kwaliteit, leefbaarheid en een aantrekkelijke openbare ruimte te kunnen bieden. Met parkeerregulering kunnen we actief sturen op parkeer- en mobiliteitsgedrag. Er zijn lagere parkeernormen van toepassing (zie motivering 1.4). Zo ontstaat meer ruimte voor betaalbare woningen. En met onze verdichtingsopgave ook meer ruimte voor kwaliteit, leefbaarheid en een aantrekkelijke openbare ruimte. Een openbare ruimte met groen, spelen en verblijfskwaliteit. In de afbeelding is ter illustratie aangegeven hoeveel groter het ruimtebeslag is van een auto ten opzichte van een fiets en een voetganger.

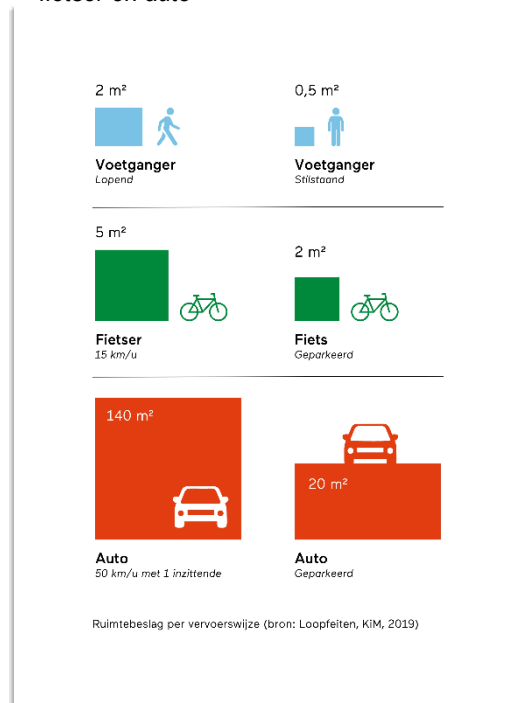
Parkeerregulering draagt bij aan de bereikbaarheid van onze gemeente en stimuleert de noodzakelijke mobiliteitstransitie naar duurzame alternatieven voor de auto. Het leidt tot minder autobewegingen en vermindert de druk op ons wegennet. Dit levert ruimte op het wegennet op die nodig is voor meer betaalbare woningen.

1.4 In gebieden met parkeerregulering gelden lagere parkeernormen

Het college heeft de Nota parkeernormen 2020 – update juni 2021 vastgesteld (college 7 juni 2021; Z8789D10471). Hierin zijn in lijn met de Nota parkeerbeleid (raad 16 juli 2020; 1656653) voor gereguleerde gebieden de laagste parkeernormen toegepast en in ongereguleerde gebieden normen aan de bovenkant van de bandbreedte van de CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegbouw en de Verkeerstechniek). Zie onderstaande tabel met de Katwijkse parkeernormen voor bijvoorbeeld woonfuncties.

In lijn met de Nota parkeerbeleid is in gereguleerde gebieden ook de mogelijkheid opgenomen voor een nulnorm bij nieuwe woningen, waarbij er geen parkeerplekken hoeven te komen, maar ook geen parkeervergunningen worden uitgegeven.

Afbeelding: Ruimtebeslag voetganger, fietser en auto



Katwijkse parkeernormen bij woonfuncties (uit: Nota parkeernormen 2020 – update juni 2021)

wonen	eenheid	gereguleerd gebied					niet-gereguleerd gebied					opmerkingen
		centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	centrum / HOV-halte	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	waarvan bezoekers	
grondgebonden woning												
woning groot (>175 m ² bvo)	per woning	1,2	1,4	1,7	2,0	0,3	1,8	2,0	2,3	2,6	0,3	*1
woning midden (110-175 m ² bvo)	per woning	1,1	1,3	1,6	1,8	0,3	1,7	1,9	2,2	2,4	0,3	*1
woning klein (<110 m ² bvo)	per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	0,3	1,6	1,8	2,0	2,2	0,3	*1
gestapelde woning												
woning groot (>130 m ² bvo)	per woning	1,0	1,2	1,4	1,6	0,3	1,6	1,8	2,0	2,2	0,3	*1
woning midden (70-130 m ² bvo)	per woning	0,8	1,0	1,2	1,4	0,3	1,4	1,6	1,8	2,0	0,3	*1
woning klein (<70 m ² bvo)	per woning	0,7	0,8	1,0	1,1	0,3	1,3	1,4	1,6	1,7	0,3	*1
sociale woningbouw												
grondgebonden woning	per woning	0,8	0,9	1,1	1,2	0,3	1,1	1,2	1,4	1,5	0,3	
gestapelde woning	per woning	0,6	0,7	0,9	1,0	0,3	0,9	1,0	1,2	1,3	0,3	
kamerverhuur studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	
kamerverhuur zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,5	0,5	0,6	0,6	0,2	0,5	0,6	0,7	0,8	0,2	
huisvesting EU-arbeidsmigranten	per bed	0,4	0,5	0,6	0,6	0,2	0,5	0,6	0,7	0,7	0,2	zie Beleidsregels ruimtelijke randvoorwaarden huisvesting EU-arbeidsmigranten 2014
tiny house	per woning	0,5	0,5	0,6	0,6	0,3	0,5	0,6	0,7	0,8	0,3	
serviceflat / aanleunwoning	per woning	0,2	0,8	0,9	1,0	0,3 (cntr 0,2)	0,5	1,2	1,2	1,3	0,3	*2

1.5 Het is voor ontwikkelaars steeds lastiger om bouwprojecten van de grond te krijgen

De woningnood is hoog. Mensen hebben nu een probleem om een woning te vinden. In onze gemeente lopen verschillende initiatieven voor bouwprojecten. Naast mobiliteitseisen, zoals parkeren en bereikbaarheid, moeten projecten aan veel verschillende – en soms tegenstrijdige – ruimtelijke en functionele eisen, randvoorwaarden en wensen voldoen. Denk bijvoorbeeld aan meer betaalbare woningen, stedenbouwkundige eisen, eisen ten aanzien van groen en spelen, openbare ruimte, leefbaarheid en klimaatadaptatie. Daarnaast spelen de belangen van omwonenden van een nieuw bouwproject ook een rol. De financiële haalbaarheid van projecten staat door al deze verschillende eisen, randvoorwaarden, wensen en belangen flink onder druk. Regulering van het parkeren betekent versnelling van lopende en nieuwe bouwprojecten, waar discussie is over noodzakelijke parkeeroplossingen.

1.6 Er zijn meerdere initiatieven die baat hebben bij parkeerregulering

Het gaat om initiatieven voor betaalbare woningen en maatschappelijke voorzieningen. We willen voldoende woningbouw realiseren én de leefbaarheid in de buurten rond deze initiatieven behouden en/of vergroten. Hieronder wordt uitgebreider ingegaan op deze initiatieven en het effect van parkeerregulering (stand van zaken juni 2023).

- Voor Hof Korte Vaart (Knarrenhof) is een intentieovereenkomst gesloten (16 februari 2022; Z4100D2817579). Dit plan omvat 25 woningen (65% betaalbaar), waarbij parkeerregulering randvoorwaardelijk is als sturingsmiddel naar toekomstige bewoners.
- Ook op de locatie van het Visser 't Hooft Lyceum liggen kansen voor woningen (woningbouw is afhankelijk van besluitvorming toekomst locatie).
- Daarnaast draagt regulering bij aan lagere parkeernormen en minder automobilititeit voor het Cultuurbedrijf in De Burgt, de gymzaal Korte Vaart en verschillende particuliere initiatieven.
- Het college heeft een intentieovereenkomst gesloten met een projectontwikkelaar voor herontwikkeling van het voormalige ID-college voor ongeveer 165-181 woningen, met daarvan 65% sociaal en betaalbaar (Z3090980D3091000). Dit aantal betaalbare woningen is alleen realiseerbaar met regulering. Het college heeft met de ontwikkelaar afgesproken het gesprek met uw raad aan te gaan over regulering en vervolgens met de belanghebbenden te participeren over deze regulering. Zonder regulering kan de ontwikkelaar niet tot een haalbaar plan komen, gegeven alle eisen en wensen waar dit bouwplan en de openbare ruimte aan moet voldoen.
- Voor herontwikkeling van het Havenscharnier is een tweetal intentieovereenkomsten met ontwikkelende partijen gesloten (Z2884215D2884224 / Z2926144D2926151) en lopen gesprekken met een derde partij. Ook is een Gebiedsvisie vastgesteld (Z3104889D3104942), waar conform de Verdichtingsvisie op verschillende ontwikkelplots ruimte is voor ongeveer 250-450 extra woningen.
- Daarnaast speelt de herstructurering van Hoornes-Noordoost (390/430 woningen: +100/140 woningen, 100% betaalbaar). De raad heeft op 29 juni 2023 de motie "Meer betaalbare huizen in Hoornes Noordoost" aangenomen die oproept om het aandeel sociale huurwoningen minstens gelijk te houden en zoveel mogelijk betaalbare woningen te bouwen.
- Ook speelt de herstructurering van de torenflats met 468 sociale huurwoningen. Met regulering kunnen bij beide ontwikkelingen er meer betaalbare woningen (terug) komen. Ook ontstaat meer ruimte voor kwaliteit in de wijk.
- Verder zijn we op zoek naar een locatie in de omgeving van het Hoornesplein voor een Multifunctionele accommodatie (MFA), waarbij parkeren één van de op te lossen zaken is. Daar liggen kansen voor tot 30 extra betaalbare woningen.
- En er ligt een initiatief voor herontwikkeling van de Pniëlkerk (woningen).

In de gebieden waar direct kansen liggen voor meer betaalbare woningen, is sinds 2021 een aantal initiatieven voor totaal 61 woningen afgewezen op onder andere parkeren. Voor nog eens 39 woningen loopt de aanvraag, waarbij parkeren een knelpunt vormt. Verder zitten diverse particuliere initiatieven nog in de schetsfase. Het gaat om in totaal ongeveer 130 woningen die bij de gemeente bekend zijn, waarvan de verwachting is dat parkeerregulering de realisatie van meer betaalbare woningen vergemakkelijkt.

Parkeerregulering beschermt de parkeerrechten van bestaande bewoners die op straat moeten parkeren. Het verlicht naar verwachting de parkeerdruk in bestaande straten rond deze initiatieven, omdat meer voertuigen op eigen terrein zullen gaan parkeren en omdat meer bewoners/bezoekers kiezen voor alternatieven voor de auto. Hierdoor ontstaat meer restcapaciteit, dat ook ingezet kan worden voor nieuwe initiatieven voor meer betaalbare woningen. Parkeerregulering draagt indirect ook bij aan meer kwaliteit van de openbare ruimte rond genoemde initiatieven, doordat minder (openbare) ruimte nodig is voor parkeerplaatsen.

stand juni 2023	# woningen			betaalbaarheid		kwaliteit OR	
	regulering:	zonder	met	zonder	met	zonder	met
particulier-afgewezen*1	61	0	61	?	?	n.v.t.	+
particulier-lopend*2	39	23	39	?	?	-	+
particulier-schets	233	?	233	?	65%	--	++
Knarrenhof	25	0	25	n.v.t.	65%	n.v.t.	+
Visser 't Hooft	~35	~20	>35	?	?	-	+
Cultuurbedrijf	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	--	++
gymzaal Korte Vaart	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-	+
ID-college*3	165/181	0	181	-	65%	--	++
Havenscharnier	250/450	250	450	50%	65%	--	++
Hoornes NO *4	+100/+140	100	140	100%	100%	-	++
Torenflats *5	468	afname	toename	100%	100%	-	++
MFA	0-30	0	30	?	?	-	++
totaal		393	>1194				
*1 afgewezen sinds 2021 op (o.a.) parkeren							
*2 knelpunt op (o.a.) parkeren							
*3 zonder regulering geen rendabele businesscase met 65% betaalbaar							
*4 sociale huurwoningen							
*5 sociale huurwoningen, regulering voor minimaal volledig compensatie							

De samenvattende tabel laat zien dat parkeerregulering in de drie gebieden bijna 1200 (zo'n 800 extra) woningen oplevert, waarvan 65% betaalbaar.

Naast deze bekende plannen zal invoering van regulering rond de genoemde initiatieven aanleiding zijn tot de start van nog meer initiatieven. Het biedt kansen om onze doelstellingen te bereiken, de beoogde kwaliteit van de leefbaarheid te behouden en/of te vergroten en maakt het makkelijker voor initiatiefnemers om met nieuwe plannen voor meer betaalbare woningen te komen.

1.7 De parkeerdruk is soms (te) hoog

In het onderzoek "Waar staat Katwijk" van december 2022 geeft 45% van de respondenten in Rijnsburg aan dat er genoeg parkeerplaatsen zijn voor de auto. In Katwijk aan Zee is dat 41%, en in Katwijk Noord 52%. Deze waarden zijn negatiever ten opzichte van de benchmark van 54%.

In mijn buurt zijn genoeg parkeerplaatsen voor auto's*	
Katwijk aan Zee	41%
Katwijk Noord	52%
Katwijk a/d Rijn	35%
Rijnsburg	45%
Valkenburg	50%
Katwijk 2017	52%
Katwijk 2022	46%
Gem. Benchmark	54%
RANGE: 42-73%	

Bron: Waar staat Katwijk?, december 2022, I&O-research i.o.v. Gemeente Katwijk

Wanneer is een gebied vol?

We voeren geregeld parkeerdrukmetingen uit. Met behulp van deze metingen bepalen we of in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In de Nota parkeernormen update juni 2021 (college 7 juni 2021; Z8789D10471) is in lijn met de Nota parkeerbeleid (raad 16 juli 2020; 1656653) de veel toegepaste grenswaarde van 85% bezetting aangehouden. Bij een hogere bezetting neemt de kans op ongewenste situaties aanzienlijk toe. Het leidt tot foutparkeren en verkeersonveilige situaties, wat negatief bijdraagt aan de leefbaarheid van een gebied.

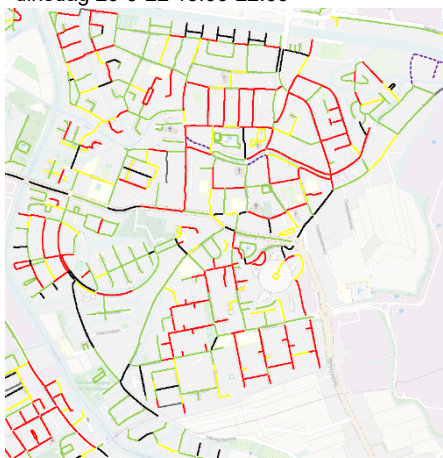
CROW-KPVV stelt dat bij een parkeerdruk tussen 80% en 95% de zoektijd naar een parkeerplaats over het algemeen sterk toe neemt (bron: Parkeren en Ruimtelijke Ordening, 2014). Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast en verkeersonveiligheid door zoekverkeer in de

omgeving toenemen. De parkeerdruk vormt hiermee ook een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders, en leidt tot onveilige situaties. Hieronder leest u meer over de parkeerdruk in de beoogde reguleringsgebieden.

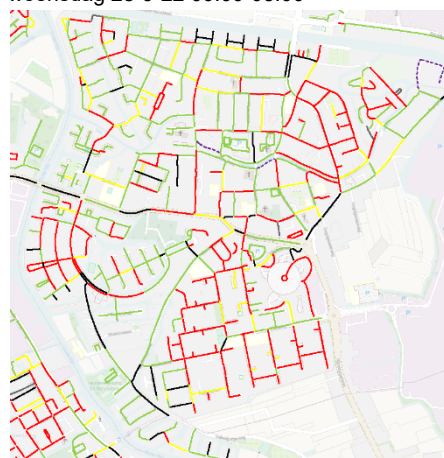
- Rond de initiatieven in Rijnsburg

Rijnsburg heeft (exclusief Rijnsburg Noord en Flora) ongeveer 6.700 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, ongeveer 6.800 woonadressen en 300 werkadressen (winkels, bedrijven, kantoren, voorzieningen). In het najaar van 2022 zijn parkeertellingen gehouden in Rijnsburg. Enkele van deze tellingen staan verderop afgebeeld. In Rijnsburg is op bepaalde momenten van de week al sprake van een (te) hoge parkeerdruk (bezetting 85% of hoger), met name in de avond en nacht. Overdag is er nog wel restcapaciteit. In het hele dorp zien we op alle telmomenten een gemiddelde bezetting van 56%-73%. Ingezoomd op het gehele centrum loopt dit op naar 83% op de werkdagavond. Met toevoeging van programma, bestaande uit al vergunde maar nog niet gerealiseerde initiatieven in combinatie met initiatieven waarvoor de procedure loopt of nog moet starten, loopt de parkeerdruk naar verwachting verder op tot onacceptabele waarden voor de leefbaarheid in (delen van) Rijnsburg.

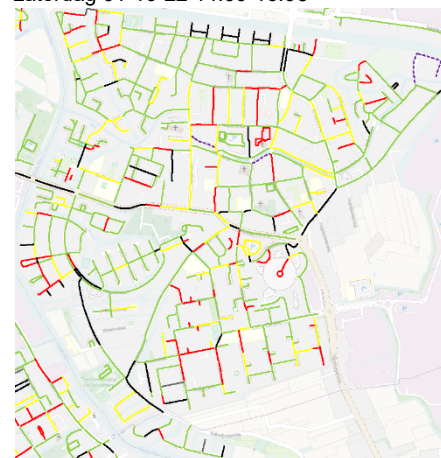
dinsdag 20-9-22 19:00-22:00



woensdag 28-9-22 00:00-05:00



zaterdag 01-10-22 14:00-16:00



rood = >85% geel = 75-85% groen = <75% zwart = geen capaciteit paars = geen capaciteit, wel bezetting

- Rond de initiatieven in Witte Hek / Havenscharnier

Het Witte Hek / Havenscharnier heeft ongeveer 1.050 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, ongeveer 970 woonadressen en 65 werkadressen (winkels, bedrijven, kantoren, voorzieningen). In het najaar van 2021 en 2022 zijn parkeertellingen gehouden in de buurt. Enkele van deze tellingen verderop afgebeeld. In het Witte Hek / Havenscharnier is op bepaalde momenten van de week in bepaalde straten sprake van een (te) hoge parkeerdruk (bezetting 85% of hoger), met name in de avond en nacht. Overdag is er op enkele straten na nog restcapaciteit. Op buurtniveau zien we op alle telmomenten een gemiddelde bezetting van 59%-66%, wat niet direct representatief is door de op de telmomenten grotendeels lege parkeerterreinen in het Havenscharnier, het lege marktterrein en het parkeerterrein bij zwembad Aquamar. Met toevoeging van programma (vergund én met nog lopende of te starten procedure) loopt de parkeerdruk in de woonstraten naar verwachting verder op tot onacceptabele waarden voor de leefbaarheid in dit gebied.

dinsdag 20-9-22 19:00-22:00



woensdag 28-9-22 00:00-05:00



zaterdag 01-10-22 14:00-16:00



rood = >85% geel = 75-85% groen = <75% zwart = geen capaciteit paars = geen capaciteit, wel bezetting

- Rond de initiatieven in Hoornes

De Hoornes heeft ongeveer 2.300 parkeerplaatsen in de openbare ruimte, ongeveer 2.800 woonadressen en 600 werkadressen (winkels, bedrijven, kantoren, voorzieningen). In het najaar van 2021 en 2022 zijn parkeertellingen gehouden in de Hoornes. Deze staan verderop afgebeeld. In grote delen van de Hoornes is op bepaalde momenten van de week sprake van een (te) hoge parkeerdruk van boven de 85%, met name in de avond en nacht in west en zuidoost. Overdag geldt dat in iets mindere mate. Op wijkniveau zien we op alle telmomenten een gemiddelde bezetting van 53%-69%. Vanwege de gesloopte woningen in Hoornes noordoost is het beeld vertekend (geen woningen = minder parkeervraag).

Met toevoeging van programma (vergund én met nog lopende of te starten procedure) loopt de parkeerdruk in vele woonstraten naar verwachting op tot onacceptabele waarden voor de leefbaarheid in deze gebieden.

Enkele bewoners in de omgeving van de Groen van Prinstererweg ter hoogte van de Hoorneslaan hebben onder andere in 2021 bij de gemeente melding gedaan van parkeeroverlast van strandbezoekers, en gevraagd om een oplossing voor bewoners. Op zomerse dagen parkeren strandbezoekers hier soms in de buurt, om het betaald parkeren op parkeerterrein Noordduinen te ontwijken.

dinsdag 20-9-22 19:00-22:00



woensdag 28-9-22 00:00-05:00



zaterdag 01-10-22 14:00-16:00



rood = >85% geel = 75-85% groen = <75% zwart = geen capaciteit paars = geen capaciteit, wel bezetting

1.8 Een geïmplementeerd reguleringsbesluit is nodig voor verstrekken van omgevingsvergunningen

Initiatiefnemers die woningen willen bouwen en daarbij uitgaan van lagere parkeernormen als gevolg van parkeerregulering kunnen pas aan de slag als aan die randvoorwaarde is voldaan. Dit betekent dat parkeerregulering moet zijn ingevoerd voordat we een omgevingsvergunning kunnen verstrekken. In ontwikkeling zijnde bouwplannen en projecten hebben voordeel bij parkeerregulering. In veel gevallen is parkeerregulering zelfs randvoorwaardelijk om te kunnen bouwen. Bij het verstrekken van omgevingsvergunningen voor deze plannen en projecten, die qua parkeernormen uitgaan van regulering, moet de implementatie van deze parkeerregulering hard geborgd zijn in een Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen (collegebesluit). Er kan geen omgevingsvergunning verleend worden anticiperend op invoering van regulering; deze moet concreet zijn ingevoerd. Hierbij is het uitgangspunt dat de invoering van regulering zo kort als mogelijk op de start van de bouw van de woningen moet zitten (enkele maanden). Indien nodig kunnen panden pas in gebruik worden genomen, als de regulering daadwerkelijk op straat is ingevoerd. We willen voorkomen dat we al zijn gaan reguleren, maar nog niet zijn gaan bouwen.

Dit heeft consequenties voor de planning van bouwplannen en projecten. Het is daarom belangrijk om vanuit de gemeente duidelijkheid te scheppen in het reguleringsvraagstuk: komt er regulering, wanneer en onder welke voorwaarden.

1.9 De impactanalyse adviseert gefaseerde uitrol van parkeerregulering

Om de noodzakelijke woningen te kunnen bouwen, adviseert de Impactanalyse van onze verdichtingsopgave (college 6 juni 2023; Z3105244D3105270) onder andere om parkeerregulering als generieke beleidsmaatregel gefaseerd in te gaan zetten. Daarmee kunnen we actief gaan sturen op de mobiliteit. Parkeerregulering levert een belangrijke bijdrage aan een oplossing voor de mobiliteitsbehoefte van onze verdichtings- en woningbouwopgave. Zonder parkeerregulering blijven nieuwe en bestaande bewoners, werknemers en bezoekers de auto gebruiken voor hun verplaatsing in onze gemeente. Onze wegen kunnen de (extra) vraag niet aan. Het levert problemen in de doorstroming van verkeer op, maar ook voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid (geluid, lucht, stikstof). Juist duurzame alternatieven zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit, moeten een grote(re) rol gaan spelen om de mobiliteitsbehoefte in onze gemeente op te vangen en ruimte te bieden op het wegennet voor de mobiliteitsbehoefte van nieuwe betaalbare woningen.

Het advies uit de Impactanalyse stelt gefaseerd regulering voor in de gehele gemeente. We kiezen er op dit moment voor om te starten met reguleren van die gebieden waar dit direct bijdraagt aan meer betaalbare woningen.

1.10 Een duurzame mobiliteitstransitie is noodzakelijk

Uit de Impactanalyse van onze verdichtingsopgave (zie 1.9) blijkt in lijn met de Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM; raad 19 december 2019; 1511725) de noodzaak voor een mobiliteitstransitie naar duurzame vormen van vervoer, waarbij de rol van de auto afneemt en de rol van de fiets en het openbaar vervoer toeneemt. Dit is nodig om onze gemeente bereikbaar te houden, filevorming te voorkomen of te beperken, maar ook om ruimte op de wegen te bieden voor de mobiliteitsbehoefte van bewoners van nieuwe betaalbare woningen. Idealiter moet het grootste deel van de korte verplaatsingen met de fiets (tot 7,5 km), elektrische fiets (tot 15 km) of te voet (tot 1 km) in plaats van met de auto. En een groter aandeel van de langere verplaatsingen met (hoogwaardig) openbaar vervoer. Parkeren en de regulering van het parkeren spelen een grote rol om dit te bereiken. Dit in combinatie met:

- de uitrol en verbetering van (hoogwaardig) openbaar vervoer, met goede halte- en overstapvoorzieningen;
- een goed regionaal en gemeentelijk fietsnetwerk, zoals opgenomen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma van de KAM (college 18 oktober 2022; Z2786059D2960518);
- strategisch gesitueerde mobiliteitshubs / mobiliteitspunten met deelmobiliteit en bijbehorende hubvoorzieningen, op gemeente-, dorp- en buurtniveau.

1.11 Regulering biedt voordelen voor bestaande bewoners

We begrijpen dat het invoeren van parkeerregulering spannend kan zijn voor sommige bestaande bewoners. Het is daarbij belangrijk om te wijzen op de voordelen die regulering hen biedt. Met regulering beschermen we de (parkeer)rechten van bestaande bewoners, ondanks dat er meer woningen in de buurt bijkomen. Bestaande bewoners hebben meer recht op parkeren op straat dan nieuwe bewoners (conform beslispunt 3). Regulering maakt mogelijk dat er meer betaalbare woningen kunnen komen, zodat o.a. nog thuiswonende kinderen ook meer kans maken op een betaalbare woning in onze gemeente. Regulering zorgt er ook voor dat we de schaarse ruimte eerlijker verdelen. De bestaande overlast van vreemdparkeerders wordt ontmoedigd en stimuleert dat men zoveel mogelijk gebruik maakt van parkeercapaciteit op eigen terrein. Hierdoor neemt de kans op een vrije parkeerplek voor een bestaande bewoner toe. Er is minder (zoek)verkeer wat bijdraagt aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de buurt. De kwaliteit van de openbare ruimte neemt toe, met (meer) ruimte voor groen, spelen en verblijven. En met regulering lossen we (toekomstige) mobiliteitsknelpunten op: door ruim baan te geven aan fietsen, wandelen en hoogwaardig openbaar vervoer nodigen we inwoners en bezoekers uit om de auto te laten staan en voor duurzamer vervoer te kiezen.

1.12 De wijkraden en Samenwerkingstafel hebben een reactie gegeven op parkeerregulering voor meer betaalbare woningen

Op 20 juni 2023 is een informatieavond gehouden voor de betrokken wijkraden. We hebben de wijkraden onder andere gevraagd een reactie te geven op parkeerregulering voor meer betaalbare woningen. En ons tips en aanbevelingen mee te geven voor het te volgen participatieproces om tot regulering te komen. Zij hebben ons een reactie gestuurd (zie bijlagen Z3214204D3214199, Z3220285D3183340 en Z3224624D3224594).

Samenvattend beeld uit de ontvangen reacties van de wijkraden is dat het gevoel van urgentie voor woningbouw gedeeld wordt en dat automobilititeit daarbij een knelpunt vormt. Verdichten betekent keuzes maken, waarbij het dorpse karakter belangrijk is. Er moet een evenredige relatie zijn (en blijven) tussen nieuw te realiseren woningen, groenbeleving en parkeren. De meningen over het terugdringen van automobilititeit zijn verdeeld, positief versus sceptisch: gaat dat wel lukken. Er bestaan zorgen om verdichting zonder extra parkeerplekken. Daarbij moet hard gewerkt worden aan draagvlak onder inwoners voor regulering, en daar moeten we het gesprek met hen over aangaan. Belangrijk is dat we goed uitleggen dat parkeerregulering écht bijdraagt aan meer woningen en meer kwaliteit. Duidelijk formuleren wat 'meer kwaliteit' betekent, en wat de lusten en lasten van parkeerregulering zijn voor nieuwe én huidige bewoners. Daarnaast dat parkeerregulering niet bedoeld is om meer inkomsten te genereren. En goede verwachtingen wekken wat onderdeel is van participatie en wat niet. Betrek de bewoners daar actief bij, leg uit waar de gemeente naartoe wil, laat ze meedenken en geef ruimte voor ideeën. Verder geven de wijkraden diverse aandachtspunten mee voor een verdere implementatie, zoals dat er goede mobiliteitsalternatieven moeten zijn, ruimte voor maatwerk, parkeren op eigen terrein, het parkeren van bedrijfsauto's, aantal vergunningen per huishouden (met name nieuwbouw), vrij parkeren op afstand, deelmobiliteit en de zonegrenzen. De wijkraden worden graag betrokken bij het vervolgetraject.

De Samenwerkingstafel woningbouw heeft ook een reactie gegeven op het voorstel om parkeerregulering in te zetten om meer betaalbare woningen te realiseren (Z3183340D3239403). Samengevat zien de deelnemers aan de tafel de voordelen van minder parkeerplaatsen. Daarbij wijzen er op dat het terugdringen van de auto 1-op-1 gepaard moet gaan met de inzet op andere betaalbare vormen van vervoer, zoals (H)OV, fiets en deelmobiliteit.

Omdat invoering van parkeerregulering vaak niet geliefd is bij bewoners, vragen zij aandacht voor duidelijke communicatie en uitleg naar bewoners. Vergunningen moeten daarbij betaalbaar blijven, waarbij maximaal 1 vergunning per nieuwbouwwoning een goed voorstel is. Het vastleggen van eenduidige afspraken hoort daar bij.

1.13 Parkeren is geen melkkoe

Een veelgehoord argument in de discussie over parkeerregulering is dat de gemeente de opbrengsten van parkeren nodig heeft voor extra inkomsten. We verdienen echter niet aan het parkeren in woonwijken. Sterker nog: we mogen blij zijn als we een neutrale exploitatie kunnen krijgen. In woonwijken parkeren in de regel hoofdzakelijk bewoners en hun bezoekers met parkeervergunningen en maar weinig vreemde bezoekers die het uurtarief betalen. Een fiscaal regime met betaald parkeren (en vergunningen voor belanghebbenden) is daarbij noodzakelijk om kosten te dekken. Zie verder onder middelen.

2.1 We betrekken de direct belanghebbenden bij de verdere implementatie van parkeerregulering

Draagvlak voor parkeerregulering is belangrijk, maar niet vanzelfsprekend. Voorop blijft staan dat we parkeerregulering nodig hebben voor onze woningbouwopgave en voor het kunnen bouwen van meer betaalbare woningen. Daarnaast vergroot het de leefbaarheid in de gebieden, er is meer ruimte voor kwaliteit in onze openbare ruimte. En het is een middel om de mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen. Met parkeerregulering beschermen we de parkeermogelijkheden van bestaande bewoners, bieden we bestaande bewoners en ondernemers meer kans op een beschikbare parkeerplek en voorkomen we parkeeroverlast. Bij bewoners van nieuwe woningen sturen we met regulering op voorhand op autobezit en mobiliteitsgedrag (maximaal 1 parkeervergunning met aftrek parkeren op eigen terrein, enkel bij nieuwbouw omdat dit vooraf bekend is). En tenslotte bieden we met regulering meer betaalbare woningen (bijvoorbeeld voor de kinderen) en meer kwaliteit in de openbare ruimte.

2.2 De wijze van regulering bepalen we in overleg met belanghebbenden, met ruimte voor maatwerk

We vormen een klankbordgroep met leden die namens hun achterban actief meedenken over de exacte invulling van de parkeerregulering. Voor de daadwerkelijke invulling van de regulering moeten we nog uitvoerende keuzes maken, binnen de kaders van het parkeerbeleid. Daarbij is ruimte voor maatwerk. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de exacte gebiedsgrenzen, de reguleringstijden en een eventueel maximaal aantal vergunningen per wijk of buurt. Maar ook aan maatwerkafspraken bij winkels en voorzieningen en maatwerkafspraken voor grote huishoudens. Dit maatwerk krijgt vorm in de participatie, waarbij geldt dat de voorstellen praktisch en juridisch uitvoerbaar moeten zijn. Tenslotte moeten we ook komen tot een passende praktische overgangsregeling, bijvoorbeeld voor huishoudens met meerdere auto's. De participatie richt zich op onder andere deze onderdelen, om met de buurt de regulering op een goede manier in te voeren.

Vanuit eenduidigheid, helderheid naar de weggebruiker en efficiency (inzet handhaving) ligt het voor de hand om daar waar mogelijk aan te sluiten op de bestaande parkeerregels in Katwijk aan Zee. Dit is inclusief regelingen voor specifieke doelgroepen, zoals verenigingen, kerken, scholen, bedrijven, mantelzorg, enzovoort.

Om inhoudelijk richting te geven aan de participatie, is een menukaart opgesteld (Z3183340D3260138). Deze menukaart bevat onder andere de bandbreedte voor de gebiedsgrenzen, tarieven, tijden, parkeervergunningen en flankerend beleid.

Ten aanzien van de grootte van het te reguleren gebied zijn er samengevat drie scenario's: alleen rond een individueel bouwplan/initiatief, meteen in de hele wijk/dorp of als onderdeel van het participatietraject. Het ligt voor de hand om alle individuele ontwikkelingen die vragen om regulering zoveel mogelijk in samenhang te bezien. Participatie over de invoering van regulering rond initiatieven die dicht bij elkaar liggen, bundelen we daarom in één traject. Dit om ongewenste waterbedeften door verplaatsing van de parkeerdruk tot net buiten het gereguleerd gebied zoveel mogelijk voor te zijn en efficiënt te werk te gaan. Idealiter leg je de grens op natuurlijke grenzen of barrières. Keerzijde van deze methode is dat er dan wellicht ook meteen straten gereguleerd gaan worden, waar misschien niet direct parkeeroverlast ervaren wordt. Het is daarom belangrijk in overleg met belanghebbenden tot een goede gebiedsafbakening te komen. We kiezen er daarom voor om de keuze voor de exacte gebiedsgrenzen onderdeel te laten zijn van het participatietraject.

Het kan zijn dat uit de participatie de noodzaak ontstaat om af te wijken van het door de raad vastgestelde parkeerbeleid. In dat geval zal het college de raad actief vragen om het beleid aan te passen.

2.3 Dit kaderstellend raadsbesluit helpt bij implementatie parkeerregulering

Het helpt als er vooraf een raadsbesluit ligt voor invoering van regulering, waarmee we vervolgens naar buiten kunnen. Binnen dat kader vindt participatie en communicatie plaats, zodat we concreet in gesprek kunnen over

de wijze van regulering. We hebben ons bij deze proceskeuze laten inspireren door de voors en tegens van vergelijkbare implementatietrajecten in andere gemeenten (zoals Leiden, Utrecht, Haarlem).

3.1 Bewoners van nieuwe woningen kunnen maximaal één bewonersvergunning per adres aanvragen

De bij parkeerregulering van toepassingen zijnde lage parkeernormen zijn vaak minder dan 1 parkeerplek per woning. Er komen niet meer parkeerplekken dan dat de normen aangeven. Volgens de huidige Katwijkse parkeerregels zou een toekomstige bewoner echter recht hebben op 2 bewonersvergunningen én een bezoekersvergunning in de openbare ruimte. Daarvoor ontbreekt de (fysieke) ruimte. Om een acceptabele parkeerdruk te behouden / krijgen, moet er anders gekeken worden naar de vergunningsrechten van nieuwbouw.

In lijn met de beleidskeuzes in paragraaf 3.2 onder C3 en paragraaf 5.4 van de Nota parkeerbeleid verstrekken we daarom vanaf 1 januari 2024 maximaal 1 bewonersvergunning + bezoekersvergunning aan bewoners van nieuwbouwwoningen. Dit geldt voor alle nieuwe woningen in onze gemeente, in huidig of toekomstig gereguleerd gebied. We houden bij vergunningverstrekking rekening met eventueel parkeren op eigen terrein (bij POET geen bewonersvergunning) en/of toepassing van een nulnorm (geen vergunningen). Kerngedachte van ons parkeerbeleid blijft dat bij nieuwbouw de parkeeroplossing in principe op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Soms is dat niet mogelijk, en volgen afspraken voor parkeren in de openbare ruimte, mits daar restcapaciteit (<85%) in de directe omgeving van het bouwplan beschikbaar is. Of extra parkeerplekken in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Dan bestaat bij nieuwe woningen dus de mogelijkheid voor 1 bewonersvergunning.

Voor bestaande woningen geldt dat er voor hen niet verandert. Iedereen die nu al in een huis woont blijft bij dat huis twee vergunningen behouden. Bij nieuwbouw slechts een vergunning vinden we uitlegbaar omdat het beleid van een parkeervergunning onderdeel is van de afweging om het nieuwbouwhuis te kopen of niet.

In het participatietraject houden we oog voor maatwerkafspraken voor grote huishoudens of andere bijzondere samenstellingen van huishoudens waardoor deze ene vergunning problematisch is.

3.2 We borgen alle afspraken over parkeren in onze parkeerbesluiten

Afspraken over meer betaalbare woningen en de daarvoor noodzakelijke parkeerregulering leggen we vast met ontwikkelaars. Katwijk borgt de uit deze afspraken voortkomende parkeerrechten en parkeerbepalingen voor toekomstige bewoners in het vigerende Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen en de Nadere regels parkeren. Publiekrechtelijke borging in onze parkeerbesluiten is zeer belangrijk, om een verhoogde druk op de openbare ruimte te voorkomen. Denk daarbij aan koppeling van een vaste parkeerplek aan een nieuwe woning (dus geen bewonersvergunning, want er is sprake van parkeren op eigen terrein POET), de toepassing van een nulnorm op een nieuwe woning (geen parkeernorm, dus geen vergunning openbare ruimte) of maximaal 1 bewonersvergunning per nieuwe woning zonder parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit biedt ook helderheid naar ontwikkelaars en toekomstige bewoners. Het is aan de ontwikkelaar om de uit regulering voortkomende rechten en beperkingen voor toekomstige bewoners zelf met deze bewoners vast te leggen.

Kanttekeningen

1.1 Dit zal niet het laatste besluit over parkeerregulering zijn

Naar verwachting is parkeerregulering in de toekomst ook in andere delen van onze gemeente nodig om onze woningbouwopgave ter bereiken en de kwaliteit en leefbaarheid van onze gemeente te behouden/vergroten. De Impactanalyse van onze verdichtingsopgave (Z3105244D3105270, zie motivering 1.9) beveelt niet voor niets aan om parkeerregulering gefaseerd in te zetten als middel om te kunnen blijven voorzien in de mobiliteitsbehoefte van onze huidige en toekomstige inwoners en bedrijven. Voor het college blijft voorop staan dat parkeerregulering alleen uitgebreid wordt als dit bijdraagt aan het mogelijk maken van meer betaalbare woningbouw.

1.2 In Valkenhorst en omgeving komt ook parkeerregulering

In het bestemmingsplan Valkenhorst is ervan uitgegaan dat er parkeerregulering komt. Voor Valkenhorst en omliggende gebieden heeft het college daarom op 15 november 2022 de Uitgangspunten regulering Valkenhorst e.o. vastgelegd (2965364). Omdat de oplevering van de eerste woningen in Valkenhorst nu voorzien is in 2026, is dit project nog niet gestart. Doel blijft dat er regulering is ingevoerd voordat de eerste bewoners van Valkenhorst de sleutel van hun nieuwe woning krijgen.

Het spreekt voor zich dat we na positieve besluitvorming over het voorliggend voorstel beide reguleringsprojecten gaan combineren, om zodoende efficiënter tot realisatie te komen.

1.3 De provincie Zuid-Holland pleit voor een generieke parkeernorm voor sociale woningen

De provincie Zuid-Holland pleit in hun brief van 10 mei 2023 aan de gemeente Katwijk voor een generieke parkeernorm van 0,7 voor sociale woningen (Z3126081D3125762), ongeacht locatie of regulering. Bij de volgende herziening van de beleidsuitvoerende regels in de Nota parkeernormen (in de loop van 2024) kijken we of we aan de hand van de door de provincie aangereikte data hier (meer) aan tegemoet kunnen komen. Vanuit de algemene randvoorwaarde van een goede ruimtelijke ordening moeten we namelijk ook lokaal goed onderbouwen in hoeverre we deze door de provincie aangegeven streefwaarde kunnen overnemen. Daarom gaan we de komende tijd informatie verzamelen over de lokale situatie van autobezit bij sociale woningen in onze gemeente. We betrekken daarbij de in de loop van 2024 verwachte nieuwe richtlijnen voor parkeernormen van het CROW en de kaders voor parkeernormen die uw raad heeft meegegeven in de Nota parkeerbeleid.

1.4 We nemen de tijd om met belanghebbenden te spreken

We begrijpen dat het uitbreiden van parkeerregulering voor onrust kan zorgen onder de huidige bewoners en ondernemers in de voorgenomen gebieden. Juist om deze reden hebben we al voorafgaand met de wijkraden gesproken. Daarnaast richten we een participatietraject in waarin we de ruimte nemen om met alle belanghebbenden gedurende het proces te spreken en in contact te blijven.

1.5 We zullen niet alle handen op elkaar krijgen

Ondanks de heldere redenen voor regulering, zullen we niet alle handen op elkaar gaan krijgen. Er zullen mensen tegen betaald parkeren blijven en van hen kan weerstand verwacht worden. Zij ervaren bijvoorbeeld nu geen problemen en verwachten dat ook niet in de toekomst als er meer woningen bij komen. Of zij zitten niet te wachten op extra woningen in de buurt. Of omdat zij vinden dat de lasten, zoals de kosten van een parkeervergunning, niet bij bestaande bewoners neergelegd kunnen worden.

1.6 De planning kan uitlopen door onvoorziene omstandigheden

De planning zoals opgenomen onder de kop "uitvoering" is gericht op het zo snel mogelijk realiseren van meer betaalbare woningen. Deze planning is krap, maar zoals we op dit moment inschatten haalbaar. Er kunnen echter omstandigheden ontstaan waardoor meer tijd voor nodig blijkt voor bijvoorbeeld participatie of besluitvorming. De planning kan als gevolg daarvan uitlopen.

7.1 Begrotingsresultaat zonder kapitaallasten

De kapitaallasten worden nog niet in de begroting verwerkt. Deze worden via de actualisering van de investeringsagenda verwerkt in de begroting.

Voorstel voor raadsbehandeling (facultatief)

Informatief (met indien gewenst een korte presentatie van de hoofdlijnen van voorliggend voorstel), oordeelsvormend en besluitvormend.

Aanpassingen naar aanleiding van commissiebehandeling (facultatief)

-

Middelen

Op basis van ervaringen in Katwijk aan Zee en in andere gemeenten is een raming opgesteld van de eenmalige projectkosten én van de jaarlijkse baten en lasten.

Raming eenmalige projectkosten

	2024	2025 dekking
projectleiding	33.000	25.000 initiatievenbudget
interne uren diverse afdelingen	91.190	49.300 reguliere uren
communicatie/inventarisatie POET/inrichten		
software	81.250	48.750 *
stelpost onvoorzien	25.000	18.000 *
subtotaal	106.250	66.750
TOTAAL	230.440	141.050

* 2024 t.l.v. reserve parkeren, 2025 t.l.v. jaarlijks saldo parkeerregulering 2025 (afgegrond)

De benodigde investeringen staan hieronder afgebeeld.

Initiatieven RIJNSBURG	
50 betaalautomaten a € 15.000	750.000
Bebording	40.000
TOTAAL	790.000
Initiatieven WITTE HEK/HAVENSCHARNIER	
10 betaalautomaten a € 15.000	150.000
Bebording	10.000
TOTAAL	160.000
Initiatieven HOORNES	
30 betaalautomaten a € 15.000	450.000
Bebording	25.000
TOTAAL	475.000
SCANVOERTUIG	40.000

De mutaties in de meerjarenbegroting 2024 worden verwerkt middels begrotingswijziging 6 van 2024 (Z3183340D3219828), de benodigde investeringen worden meegenomen in de eerstvolgende actualisatie van de investeringsagenda.

Uitvoering

De invoering van parkeerregulering in de drie gebieden pakken we tezamen met Valkenhorst (zie kanttekening 1.2) projectmatig op in een te vormen project parkeerregulering. Onderdeel van het project is voorbereiding, participatie en uitvoering/realisatie. We houden daarbij onderstaande globale planning aan. Deze planning is mede ingegeven vanuit enerzijds de planning van projecten en initiatieven die baat hebben bij regulering. Anderzijds vanuit de beschikbare ambtelijke capaciteit van de betrokken clusters.

Besluitvorming raad	december 2023
Opstart project en voorbereiding	januari-februari 2024
Participatie rond initiatieven Rijnsburg	Q1 2024
Uitvoeringsbesluit	Q2 2024
Voorbereiding realisatie	Q3 2024
Realisatie rond initiatieven Rijnsburg	vanaf Q4 2024
Participatie rond initiatieven Witte Hek / Havenscharnier	Q3 2024
Uitvoeringsbesluit	Q4 2024
Voorbereiding realisatie	Q1 2025
Realisatie rond initiatieven Witte Hek / Havenscharnier	vanaf Q2 2025
Participatie rond initiatieven Hoornes	
Uitvoeringsbesluit	afhankelijk van planning
Voorbereiding realisatie	initiatieven
Realisatie rond initiatieven Hoornes	

Deze planning is onder voorbehoud van de nadere uitwerking bij start van het project. De exacte planning, opzet project, participatieplan en uitvoering zal een plek krijgen in het dan op te stellen projectplan.

We monitoren continu de parkeersituatie aan de hand van parkeerdrukmetingen en meldingen vanuit de samenleving. In het najaar van 2022 en 2023 zijn in de hele gemeente parkeertellingen uitgevoerd. Dit doen we jaarlijks in (delen van) onze gemeente. Als uit deze monitoring blijkt dat bijstelling in de praktijk nodig is, passen we de regels daar zo nodig op aan, binnen de kaders van het parkeerbeleid.

Juridisch advies

Niet van toepassing.

Communicatie

Heldere communicatie naar en participatie met direct belanghebbenden zijn randvoorwaardelijk voor een succesvolle uitrol van parkeerregulering. Daarom wordt vanuit het op te starten project een communicatie- en participatieplan opgesteld, om actief belanghebbenden te informeren en te betrekken. Zie ook motivering 2.1-2.2. In de bijlage met kenmerk Z3183340D3239116 vindt u de toelichting op de voorgestelde participatie-aanpak. In de bijlage met kenmerk Z3183340D3260138 vindt u de inhoudelijke menukaart voor participatie.

Bijlage(n)

- Z3183340D3296994 brief aan raad.
- Z3214204D3214199 reactie/advies wijkraad Rijnsburg.
- Z3220285D3183340 reactie/advies wijkraad Katwijk-Noord.
- Z3224624D3224594 reactie/advies wijkraad Katwijk aan Zee.
- Z3183340D3239403 reactie/advies samenwerkingstafel woningbouw.
- Z3183340D3219828 begrotingswijziging 6 – uitbreiding parkeerregulering.
- Z3183340D3239116 participatie en communicatie parkeerregulering.
- Z3183340D3260138 menukaart participatie parkeerregulering.

Burgemeester en wethouders van Katwijk,
De secretaris De burgemeester

Raadsbesluit

Kenmerk : Z3183340D3183350
Programma : Verkeer, vervoer en waterstaat
Onderwerp : Uitbreiding parkeerregulering voor meer betaalbare woningen

De raad van de gemeente Katwijk;
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van Katwijk van 12 december 2023;
gelet op de Nota parkeerbeleid;
gelet op artikel 147 lid 2 in samenhang met artikel 108 lid 1 van de Gemeentewet;

B E S L U I T :

1. in te stemmen met het reguleren van het parkeren rond initiatieven voor betaalbare woningen en maatschappelijke voorzieningen, te weten: Hof Korte Vaart / Langevaart, Visser 't Hooft, Cultuurbedrijf De Burgt; Bloem Galanthus Rijnsburgerweg, Vliet noordzijde / Hoftuinplein, Koestraat, Havenscharnier, ID-college, Pniëlkerk, herstructurering Hoornes Noord-Oost; sloop/nieuwbouw torenflats, MFA Hoornes en alle overige initiatieven die binnen de directe invloedssfeer liggen van genoemde projecten;
2. in te stemmen met participatie met de omgeving rond deze initiatieven als het gaat om gebiedsgrenzen, parkeertijden, parkeertarieven, regels parkeervergunningen, flankerend beleid (ten aanzien van mobiliteit, leefbaarheid, handhaving) en toepassing van maatwerk, zoals aangegeven in de menukaart voor participatie met kenmerk Z3183340D3260138;
3. bij alle nieuwbouwwoningen in onze gemeente maximaal 1 parkeervergunning voor bewoners te verstrekken, met aftrek van parkeren op eigen terrein;
4. een budget voor éénmalige projectkosten beschikbaar te stellen van €107.000 in 2024 en €67.000 in 2025;
5. dit budget in 2024 te dekken uit de reserve Parkeren waardoor het saldo na dekking €135.000 wordt, en het budget in 2025 te dekken uit het voordelige jaarsaldo parkeerregulering van 2025;
6. de structurele baten en lasten in de begroting 2024 en meerjarenraming te verwerken met begrotingswijziging 6 van 2024, de positieve saldi worden aan het begrotingssaldo toegevoegd (2025 €132.983, 2026 €215.833, 2027 €259.925, 2028 €304.016 en 2029 e.v. €348.108);
7. de volgende kredieten voor regulering rond projecten in Rijnsburg (€790.000), in Het Witte Hek / Havenscharnier (€160.000), in Hoornes Centrum (€475.000) en het scanvoertuig (€40.000) mee te nemen in de eerstvolgende actualisatie van de investeringsagenda.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Katwijk
in zijn openbare vergadering van 18 januari 2024

De griffier

De voorzitter