



* Z 0 6 3 9 D 9 1 C 7 2 *

Raad van de gemeente Beverwijk
Postbus 450
1940 AL BEVERWIJK



documentnummer
UIT-20-47643

zaaknummer
Z-19-62740

Beverwijk,
29 januari 2020

afdeling
Ruimte

team
Omgeving

behandeld door
R. van der Laan

uw kenmerk/uw brief van **verzonden**
04 FEB. 2020

onderwerp

Verzoek agendering Discussienota parkeren centrum en parkeervergunningen in raadscommissie

Geachte leden van de raad,

Parkeren roept discussie op. Of het nu gaat om het betaald parkeren in het centrum, de parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen of de parkeercapaciteit in woonwijken.

Tijdens de laatste economische recessie is een aantal stimuleringsmaatregelen verwerkt in het parkeerbeleid. Soepele regels omtrent parkeernormen, nieuwe soorten en goedkopere parkeervergunningen en het gratis parkeren op zaterdag. Deze maatregelen zijn succesvol. Er zijn verschillende bouwplannen gerealiseerd, of zijn nog in voorbereiding. De nieuwe parkeervergunningen worden ook goed gebruikt. En de gratis zaterdag is goed ontvangen. Dit succes kent ook een keerzijde. Parkeertellingen laten zien dat het aantal vrije parkeerplaatsen in en rond het centrum op verschillende momenten van de week minder wordt. Tijdige bijstelling van het beleid is noodzakelijk, om parkeertekorten te voorkomen. Daarbij moet "Bouwen aan Beverwijk" mogelijk blijven.

Wij hebben een Discussienota parkeren centrum en parkeervergunningen opgesteld (INT-19-52406), met voorstellen voor aanpassingen aan het parkeerbeleid in het centrum en aan de parkeervergunningen. Wij verzoeken u om deze nota ter bespreking te agenderen in de raadscommissie. De uitkomsten van de discussie over deze voorstellen verwerken we in het parkeerbeleid.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Beverwijk,
de gemeentesecretaris, de burgemeester,

drs. E.R. Loenen

drs. M.E. Smit

Bijlage:

- INT-19-52406 Discussienota parkeren centrum en parkeervergunningen



**discussienota
parkeren centrum
en
parkeervergunningen**

**gemeente
beverwijk**



Januari 2020
INT-19-52406

Inhoud

1. Aanleiding	3
2. Huidig situatie	4
2.1 Kadernota parkeren 2012	4
2.2 Nota parkeernormen 2018	4
2.3 Parkeerregulering	4
2.4 Digitalisering parkeren	5
3. Problemen	6
3.2 Werknemersparkeren	6
3.3 Digitalisering parkeren niet afgerond	6
3.4 Autobezit neemt toe	7
4. Oplossingsrichtingen	8
4.1 Parkeernormen en afkoopregeling	8
4.2 Parkeervergunningen: voorwaarden en tarieven	9
4.3 Doorgaan met digitalisering parkeren	11
4.4 Regulering aanpassen	11
4.5 Toekomstbestendige parkeercapaciteit in het centrum	12
4.5 Onderzoek verplaatsen theater	14
Bijlage 1 - parkeerbezetting centrum	15
Bijlage 2 - parkeermotief centrum	18
Bijlage 3 - afgevalen oplossingsrichtingen	21

1. Aanleiding

Parkeren roept discussie op. Of het nu gaat om het betaald parkeren in het centrum, de parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen of de parkeercapaciteit in woonwijken. Deze nota behandelt voorstellen voor aanpassingen aan het parkeerbeleid in het centrum en aan de parkeervergunningen. De uitkomsten van de discussie over deze voorstellen verwerken we in het parkeerbeleid.

Tijdens de laatste economische recessie is een aantal stimuleringsmaatregelen verwerkt in het parkeerbeleid. Soepele regels omtrent parkeernormen, nieuwe soorten en goedkopere parkeervergunningen en het gratis parkeren op zaterdag. Deze maatregelen zijn succesvol. Er zijn verschillende bouwplannen gerealiseerd, of zijn nog in voorbereiding. De nieuwe parkeervergunningen worden ook goed gebruikt. En de gratis zaterdag is goed ontvangen.

Dit succes kent ook een keerzijde. Parkeertellingen laten zien dat het aantal vrije parkeerplaatsen in en rond het centrum op verschillende momenten van de week minder wordt. Tijdige bijstelling van het beleid is noodzakelijk, om parkeertekorten te voorkomen.

Paragraaf 2 geeft een samenvatting van het huidige parkeerbeleid. Paragraaf 3 staat stil bij de huidige problemen. In paragraaf 4 staan discussiepunten voor mogelijke beleidsaanpassingen.



Parkeerterrein Halve Maan

2. Huidig situatie

2.1 Kadernota parkeren 2012

De Kadernota parkeren (2012/38381) beschrijft de kaders van het parkeerbeleid. Een aantal is relevant voor het parkeren in en rond het centrum en de parkeervergunningen:

- faciliteren waar dat kan; reguleren waar dat moet;
- bij regulering hoort prioritering: de juiste doelgroep op de juiste plaats;
- voor bewoners: oplossingen voor de eerste auto en voor hun bezoeker;
- ook voor tweede en derde auto oplossingen (mits ruimte beschikbaar), maar deze zijn anders geprijsd / liggen op afstand;
- de gemeente is verantwoordelijk voor het voorkomen / oplossen van parkeerproblemen door uitwijkgedrag;
- inzetten op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen om openbare ruimte te ontzien;
- langparkeren op specifiek daartoe aangegeven locaties met óf een aantrekkelijk dagtarief óf een specifieke parkeervergunning.

2.2 Nota parkeernormen 2018

De Nota parkeernormen 2018 is een onderliggend uitvoeringsprogramma van de Kadernota parkeren. Nieuwbouw moet voldoen aan parkeernormen. De Beverwijkse normen gaan uit van de kengetallen van de CROW (hét landelijk kenniscentrum voor verkeer en vervoer).

Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein. Indien dit aantoonbaar niet mogelijk is, kan men gebruik maken van restcapaciteit in de directe omgeving (op loopafstand) van het bouwplan. In het centrum kijken we voor restcapaciteit niet naar de loopafstand, maar naar het gehele centrum (grotweg het hele betaald parkeergebied). Als geen restcapaciteit beschikbaar is, is er een afkoopregeling. Met de afkoopregeling kan de gemeente de realisatieplicht van parkeerplaatsen overnemen. Dit kan alleen als de gemeente ook duidelijk aangeeft waar en wanneer deze plekken er komen. Tenslotte is er een kruimelgevallenregeling, waardoor bouwplannen met een lage parkeernorm vrijgesteld zijn van de realisatieplicht voor parkeerplaatsen.

2.3 Parkeerregulering

In het centrum is er op straat betaald parkeren van maandag tot en met vrijdag van 9 tot 18 uur. Het tarief 2020 is €1,35 per uur. Dit tarief stijgt in stappen van 5 cent naar €1,50 per uur in 2023. Daarna stijgt het met de inflatie. Rond het centrum zijn blauwe zones van 1 en 2 uur. De blauwe zone kent ruimere tijden, onder andere ook op donderdagsvond en op zaterdag en rond het theater in de avonden en op zondag.



Bewoners, bedrijven en specifieke doelgroepen komen in aanmerking voor een parkeervergunning. Zie onderstaande tabel voor de soorten, aantallen (hele gemeente) en tarieven.

	# in 2019	€ in 2019 / 2020
Bewoners 1 ^o	2219	20
Bewoners 2 ^o	838	20
Bewoners 3 ^o en volgende	28	80
Bezoekers	184	20
Bedrijven centrum e.o. 1 ^o	71	175
Bedrijven centrum e.o. 2 ^o en volgende	30	350
Bedrijven Bazaar	0	100
Bedrijven Meerplein - Halve Maan	105	175
Weekmarkt	48	80
Zorgverleners algemeen	9	300
Zorgverleners mantelzorg	12	20
Algemeen dag	8	9
Algemeen week	2	44
Algemeen maand	18	131
Algemeen jaar	3	1050
Autodate	2	0
TOTAAL	3652	

2.4 Digitalisering parkeren

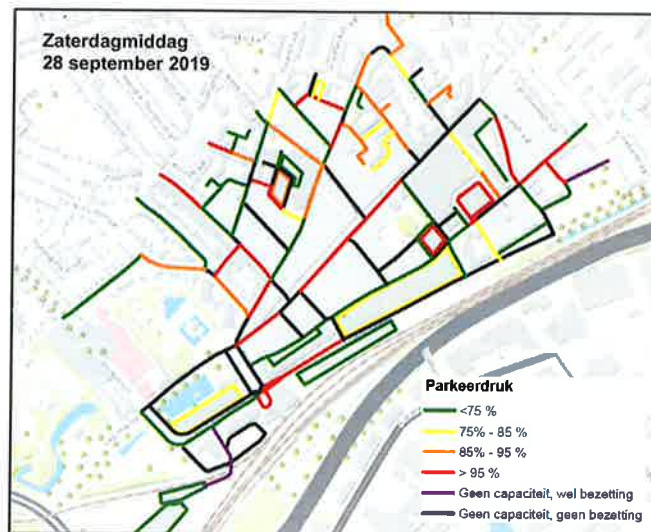
Zoals afgesproken in de Kadernota parkeren zetten we stappen in het digitaliseren van parkeren. Doel is om klantgerichter te werken en gelijktijdig op termijn kosten te besparen. Dit kan onder andere door efficiëntere handhaving. We zijn een aantal jaren terug gestart met de invoering van bel-/app-parkeren, pasparkeren en met digitale parkeervergunningen met een e-loket parkeren. Kentekenparkeren in de automaten volgt in maart 2020. Daarna staat een digitale bezoekersregeling in de planning.

3. Problemen

Parkeertellingen¹ laten zien dat de parkeerbezetting in het centrum toeneemt. In de nabije toekomst kan dit problemen geven. Normaal gesproken wordt een parkeerbezetting vanaf 75% als druk ervaren, en vanaf 95% staat het vol. Op piekmoment zaterdagmiddag is de bezetting in het hele centrum gemiddeld 73% (piek 78%). In sommige woonstraten aan de rand van het centrum zien we knelpunten met een bezettingsgraad rond de 100% in de avonden op werkdagen.

We verwachten dat de parkeerdruk in het centrum de komende jaren toeneemt. Dit komt door de economische groei, maar ook door nieuwbouwplannen in het centrum. Op grond van gegunde, bekende en verwachte (schets)plannen², komen we uit op een gemiddelde bezetting van 89% op zaterdagmiddag (piek 93%). Daarbij blijft de Wijckerpoort (360 parkeerplaatsen) noodzakelijk voor langparkeren.

Een samenvatting van recente parkeertellingen in het centrum staat in bijlage 1.



Al geruime tijd is er rond het Kennemertheater ook sprake van een hoge parkeerdruk. Dit speelt met name tijdens voorstellingen of evenementen in het theater. Recente tellingen uit 2017/2018 bevestigen dit gegeven.

3.2 Werknemersparkeren

Beverwijk, en met name het centrum van Beverwijk, moet goed bereikbaar zijn voor bezoekers en bewoners. Naast een goede ontsluiting met de fiets en het openbaar vervoer, is daarbij autobereikbaarheid en –parkeren belangrijk. Parkeren van bezoekers en bewoners heeft prioriteit op (lang)parkeren van werknemers. Momenteel is 12-19% van de parkeerders op zaterdagmiddag in het centrum een werknemer. Het gaat om ongeveer 180-280 auto's. Deze staan ook op voor bezoekers aantrekkelijke plekken, zoals de Breestraat, het Beverplein, het parkeerterrein Slangenwegje en de Markt. Hier is parkeren van werknemers echt ongewenst. Er is niet gekozen voor regulering in het centrum op zaterdag. Daarom bestaat er geen mogelijkheid om het parkeergedrag te sturen. Alleen doordeweeks zijn er mogelijkheden, zoals met vergunningen en –tarieven.

Een samenvatting van recente motiefmetingen staat in bijlage 2.

3.3 Digitalisering parkeren niet afgerond

Het proces van digitalisering van het parkeren is nog niet volledig afgerond. Daardoor vindt handhaving nu nog zowel digitaal (op kenteken) als analoog (visueel) plaats. Naast een digitale kentekencheck moeten handhavers ook controleren op mogelijk aanwezige parkeertickets uit parkeerautomaten, papieren bezoekersvergunningen (die op adres staan) en parkeerschijven (in de blauwe zones). Pas bij volledige digitalisering kan handhaving zo efficiënt mogelijk plaatsvinden.

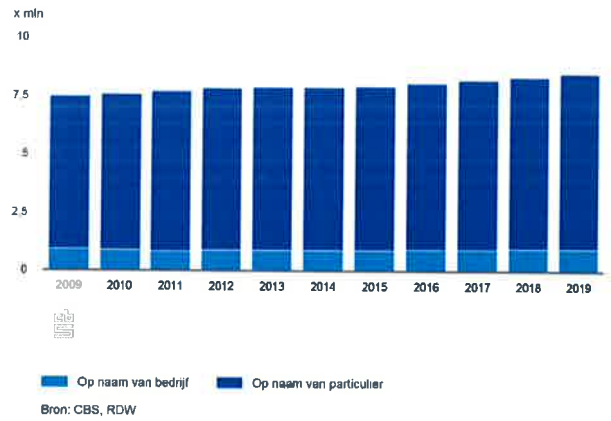
¹ Parkeertellingen september 2017, maart 2019, september 2019 en november 2019

² Stand van zaken december 2019.

3.4 Autobezit neemt toe

In de hiernaast afgebeelde diagram staat het aantal auto's in Nederland in de periode 2009-2019. De afgelopen jaren neemt het autobezit gestaag toe. Vergeleken met 2009 is het aantal met 13% toegenomen. Meer auto's betekent meer behoefte aan parkeervoorzieningen. Het is aannemelijk dat deze trend zich ook in Beverwijk voordoet.

Personenauto's naar bezit, 1 januari



4. Oplossingsrichtingen

We willen dat er meer mensen in Beverwijk gaan wonen en werken. Ontwikkelingen willen we niet op slot zetten, zodra alle parkeercapaciteit benut is. Vraag is nu hoe we door kunnen gaan met Bouwen aan Beverwijk, en tegelijkertijd een acceptabele en toekomstbestendige parkeersituatie kunnen realiseren.

De oplossingsrichtingen hebben we gevonden in de samenhang tussen het beleid voor parkeernormen, het beleid voor parkeervergunningen en een efficiënte benutting van een toekomstbestendige parkeercapaciteit. Afgevalen opties staan in bijlage 3, voorzien van een korte toelichting waarom hier niet voor gekozen is.

4.1 Parkeernormen en afkoopregeling

4.1.1 Lagere norm met deelauto's / MaaS

Als een ontwikkelaar bij nieuwbouw deelauto's plaatst of een passende oplossing binnen het concept Mobility as a Service (MaaS) aanbiedt, is het mogelijk om een reductie op de parkeernorm voor het gebruikersdeel (bewoners / werknemers) toe te passen. Voorwaarde is dat het dichtbevolkte gebieden zijn met een goede ontsluiting met het openbaar vervoer (OV) en de fiets. Ook moet er gedurende de week sprake zijn van betaald parkeren, om het gewenste gedrag ook af te kunnen dwingen. Gezien de huidige ontsluiting en ligging van Beverwijk binnen de Metropoolregio Amsterdam is in het centrum een reductie van 5-10% onder deze voorwaarden haalbaar.



Door deelauto's of MaaS vervalt de noodzaak voor een tweede of soms zelfs eerste auto. Het gebruik van de deelauto's / MaaS moet wel makkelijk en laagdrempelig zijn. Ook moet het systeem voor langere tijd (>10 jaar) gegarandeerd zijn. Anders schaft men alsnog een eigen (tweede) auto aan.

Advies

- Introduceer in het beleid de mogelijkheid voor een afwijkingsbesluit op de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum van Beverwijk. Als de ontwikkelaar van een bouwplan aantoont dat er gelijktijdig met het bouwplan ook een structurele oplossing komt in de vorm van deelauto's en/of MaaS, is een reductie van 10% op de parkeernormen mogelijk.

4.1.2 Actualisering parkeernormen

De Beverwijkse parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke kengetallen. De landelijke kengetallen voor parkeernormen kennen een bandbreedte. De huidige Beverwijkse normen liggen tussen de ondergrens en het gemiddelde van deze bandbreedte. Dit is onder andere ingegeven door het huidige voorzieningenniveau in Beverwijk (veel voorzieningen dichtbij) en de ontsluiting per openbaar vervoer / fiets (alternatieven auto).

Inmiddels is er een update van de landelijke kengetallen (december 2018). Deze update is nog niet verwerkt in de parkeernormen.

Advies

- Actualiseer de Beverwijkse parkeernormen.
- Pas daarbij zoveel mogelijk de ondergrens van de bandbreedte van de landelijke richtlijnen toe.

4.1.3 Mogelijkheden restcapaciteit

Bij bouwplannen kan gebruik worden gemaakt van aanwezige restcapaciteit binnen een bepaalde loopafstand van het bouwplan. Voor het centrum kijken we naar de restcapaciteit in het hele centrum, in plaats van de loopafstand. Het centrum omvat grofweg het gehele betaald parkeergebied. Dit gebied bevat ook woonstraten aan de rand van het centrum. In deze straten zien we nu een hoge parkeerdruk, die door nieuwbouwplannen verder gaat toenemen.

Het is raadzaam om een strategische reserve of –buffer te hanteren in de restcapaciteit. Momenteel kan tot 100% van de restcapaciteit benut worden. Een bezetting vanaf 75% wordt al door bezoekers als druk ervaren, terwijl een bezetting van 95% als vol wordt beschouwd. Daarnaast kan het handig

zijn om voor piekmomenten, zoals tijdens evenementen of seizoensgebonden bezoekerspieken, wat meer capaciteit achter de hand te hebben. Dit geldt ook voor onvoorziene zaken die invloed hebben op het parkeren, zoals een verdere toename van het autobezit of -gebruik. Dit komt neer op een buffer van minimaal 5% tot maximaal 25%. Ook is het een optie om loopafstanden te introduceren in het centrum bij het bepalen van de restcapaciteit. Het is juridisch twijfelachtig of de huidige situatie in het centrum met een bezetting tot 100% én zonder loopafstanden standhoudt bij een eventueel bezwaar op een bouwplan.

Tenslotte kunnen we een vergoeding vragen voor gebruikmaking van restcapaciteit. Momenteel kan een ontwikkelaar gratis gebruik maken van de aanwezige restcapaciteit. Hier geldt: wie het eerst komt, het eerst maalt. Deze vergoeding gebruiken we voor toekomstige ontwikkelingen in het centrum waar ook een parkeeroplossing voor nodig is.

Advies

- Hanteer een strategische reserve van 15% in het centrum, waarbij voor het bepalen van de restcapaciteit het centrum als geheel wordt beschouwd.
- Hanteer buiten het centrum – waar de loopafstanden al van toepassing zijn – een strategische reserve van 15%.
- Vraag bij gebruikmaking van restcapaciteit een bijdrage van €5.000,- per benodigde parkeerplaats.

4.2 Parkeervergunningen: voorwaarden en tarieven

Met de voorwaarden en tarieven van parkeervergunningen sturen we het parkeergedrag van bepaalde doelgroepen.

4.2.1 Maximum aantal vergunningen

Er kan een limiet gesteld worden aan het aantal parkeervergunningen. Dit kan gaan om een limiet per adres (zoals 2 per huishouden of bedrijf) of een limiet per buurt of wijk. Op dit moment kan men onbeperkt parkeervergunningen aanschaffen. Als gevolg hiervan zijn er in sommige straten en buurten meer vergunningen dan parkeerplaatsen. Door een limiet te stellen, wordt de parkeerkans van een vergunninghouder groter.

Advies

- Hanteer een maximum van 2 vergunningen per adres (bewoners én bedrijven), met een passende overgangsregeling voor bestaande gevallen.

4.2.2 Stimuleren parkeren op eigen terrein (POET)

De parkeervergunningen houden momenteel geen rekening met de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Daarmee sturen we niet dat men ook zo veel mogelijk op eigen terrein gaat parkeren. Door het recht op de 1^e parkeervergunning te laten vervallen, als er op eigen terrein kan worden geparkeerd, stimuleer je dat men dat ook daadwerkelijk gaat doen. Dit zorgt er voor dat de parkeerdruk op straat afneemt.



Parkeren op eigen terrein

Advies

- Inventariseer wie op eigen terrein kan parkeren (eenmalige kosten ± €8.000,-).
- Schrap het recht op de 1^e parkeervergunningen als er parkeergelegenheid aanwezig is op eigen terrein, met een passende overgangsregeling voor bestaande gevallen.

4.2.3 Aanpassen bedrijvenvergunning Halve Maan / Meerplein

Tijdens de laatste economische recessie is een aparte bedrijvenvergunning geïntroduceerd, waar alleen mee op het parkeerterrein Halve Maan en het Meerplein kan worden geparkeerd. Deze vergunning kent een gereduceerd tarief zonder tariefsdifferentiatie of limiet. Naast deze vergunning kunnen bedrijven ook een reguliere vergunning voor het centrum aanschaffen.

Het parkeren van werknemers in het centrum gaat ten koste van vrije capaciteit voor bezoekers en bewoners. Werknemers zijn langparkeerders. Zij hebben volgens de Kadernota parkeren een lagere prioriteit dan bezoekers en bewoners. Nu de recessie voorbij is en we zien dat de vrije capaciteit in het centrum afneemt, is het voor de hand liggend om de voorwaarden voor deze vergunning aan te

gaan scherpen. Dit kan door een limiet te stellen op het aantal bedrijvenvergunningen Halve Maan / Meerplein dat een bedrijf kan aanschaffen (naast de limiet op reguliere bedrijvenvergunningen, zie 4.2.1).

Advies

- Hanteer een maximum van 5 Halve Maan - Meerplein vergunningen per bedrijf.

4.2.4 Parkeertarieven: marktconform, indexeren en differentiëren

Tariefsdifferentiatie pas je toe om het bezit van meerdere auto's te ontmoedigen. Met name in gebieden met een hoge parkeerdruk. De bewonersvergunningen en de bedrijvenvergunningen kennen een ineffectieve vorm van tariefsdifferentiatie. Voor bewonersvergunningen wordt het tarief vanaf de 3^e auto hoger, voor bedrijven vanaf de 2^e vergunning (met optie goedkope vergunning Meerplein/Halve Maan). Deze differentiatie heeft nauwelijks effect op het autobezit en -gebruik. Een sterke tariefsdifferentiatie vanaf de 2^e vergunning in combinatie met een andere tariefstelling, heeft meer effect. Mensen met meerdere auto's moeten dan meer betalen dan mensen met 1 auto.

De tarieven voor parkeervergunningen zijn ongewijzigd sinds 2014. In de periode voor 2014 zijn er kleine positieve en negatieve tariefswijzigingen geweest. Met de huidige relatief lage tarieven is er praktisch geen sprake van sturing.

Sowieso is het verstandig om op de prijs van parkeervergunningen standaard een indexatie toe te passen.³ Ook kunnen we daarbij meer sturende tarieven toe passen. Het parkeren van werknemers in het centrum kan daarbij onaantrekkelijker worden gemaakt, zodat er meer capaciteit voor bezoekers en bewoners beschikbaar is. Het is dan wel belangrijk dat de tarieven in verhouding staan tot elkaar. Tenslotte kan ook gestuurd worden door lagere tarieven te hanteren voor milieuvriendelijke aandrijflijnen (zoals elektrisch of waterstof), bijvoorbeeld met een korting van 25%.

Advies

- Hanteer een hoger parkeertarief die meer in lijn ligt met de kosten van vergunningparkeren.
- Pas een effectievere prijsdifferentiatie toe op de bewoners- en bedrijvenvergunningen.
- Pas jaarlijks een indexatie toe op de tarieven voor parkeervergunningen.
- Onderzoek de mogelijkheden van gereduceerde tarieven voor milieuvriendelijke aandrijflijnen.

In de volgende tabellen staan de jaartarieven in Beverwijk (2020 en voorstel), en ter vergelijking enkele tarieven bij andere gemeenten.

Tabel: aantallen 2019, jaartarieven 2020 en voorstel

	# 2019	€ 2020	€ voorstel
Bewoners 1 ^o	2219	20	25
Bewoners 2 ^o	838	20	80
Bewoners 3 ^o en volgende	28	80	niet meer beschikbaar
Bezoekers	184	20	25
Bedrijven centrum e.o. 1 ^o	71	175	200
Bedrijven centrum e.o. 2 ^o	17	350	350
Bedrijven centrum e.o. 3 ^o en volgende	13	350	niet meer beschikbaar
Bedrijven Bazaar	0	100	100
Bedrijven Meerplein - Halve Maan 1 ^o	32	175	200
Bedrijven Meerplein - Halve Maan 2 ^o t/m 5 ^o	41	175	200
Bedrijven Meerplein - Halve Maan 6 ^o en volgende	32 (6 bedrijven)	175	niet meer beschikbaar
Weekmarkt	48	80	100
Zorgverleners algemeen	9	300	325
Zorgverleners mantelzorg	12	20	25
Autodate	2	0	0

³ Alleen de algemene vergunningen hanteren een afwijkend principe, omdat deze gebaseerd zijn op het uurtarief in het centrum (dag=uur*7, week=dag*4, maand=week*3, jaar=maand*9).

Tabel: tarieven 2019 straatvergunningen in andere gemeenten, afgerond in €

	Alkmaar	Haarlem	Zaandstad	Bergen	Hoorn	Woerden
Bewoners 1 ^o	66	101 - 188	103	0	22 - 56	156
Bewoners 2 ^o	66	385	103	54	43 - 129	312
Bedrijven	275 - 548	192 - 209	289	221	470 - 940	700

4.3 Doorgaan met digitalisering parkeren

Volledig digitale handhaving is efficiënter en bespaart kosten. Als het kentekensparkeren en een digitale bezoekersregeling succesvol zijn ingevoerd, kan er in het betaald parkeergebied en de blauwe zone volledig digitaal gehandhaafd worden.

4.3.1 Kentekensparkeren automaten (actie collegeprogramma)

Op 15 oktober 2019 heeft het college besloten per 2 maart 2020 kentekensparkeren in de parkeerautomaten in te voeren. Bezoekers die gebruik maken van de parkeerautomaat, moeten dan op de automaat hun kenteken invoeren. Het gekochte parkeerrecht staat op kenteken geregistreerd in het Nationaal Parkeer Register (NPR). Handhaving checkt digitaal het kenteken bij de NPR. Dit is dezelfde werkwijze als bel-, app- en pasparkeren.



4.3.2 Digitale bezoekersregeling (actie collegeprogramma)

Momenteel hebben alleen huishoudens zonder auto recht op één bezoekersvergunning, die in de auto geplaatst moet worden. Deze papieren vergunning staat op adres, waardoor digitale handhaving op grond van het kenteken onmogelijk is.

Met een digitale bezoekersregeling kunnen bewoners hun bezoek voortaan digitaal aan- en afmelden. Een bewoner (huishouden) krijgt bijvoorbeeld een tegoed met een vast aantal uren tegen een vaste prijs. Deze prijs is dan lager dan regulier betaald parkeren. De bewoner kan via app, website of telefoon het kenteken van bezoek doorgeven. Dit kunnen er ook meerdere tegelijk zijn. Het kenteken van de bezoeker staat dan geregistreerd in het Nationaal Parkeer Register (NPR). Handhaving checkt digitaal het kenteken bij de NPR. Dit is dezelfde werkwijze als bel-, app- en pasparkeren. Het mag duidelijk zijn dat een digitale bezoekersregeling alleen kan met duidelijke instructies en heldere communicatie bij implementatie.

Het college komt medio 2020 met een voorstel voor een digitale bezoekersregeling.

4.4 Regulering aanpassen

Met het aanpassen van de regulering kan je sturen op het parkeer- en mobiliteitsgedrag van bepaalde doelgroepen.

4.4.1 Reguleren Wijckerpoort

De gemeente Beverwijk huurt het parkeerterrein op de Wijckerpoort voor iets minder dan €50.000 per jaar. Hier is nu de locatie voor langparkeren van werknemers in het centrum. Ook staan er OV-reizigers (34%) en centrumbezoekers (16%).⁴ Werknemers en Park & Ride (P+R) willen we niet in het centrum hebben, omdat deze dan parkeerplaatsen van bezoekers en bewoners bezet houden.

P+R en bezoekers centrum hebben een parkeeralternatief, namelijk het voor OV-reizigers gratis P+R terrein Wijckermolen respectievelijk de (betaald) parkeerplaatsen in het centrum. Voor werknemers is er geen alternatief, deze doelgroep wil je hier (of elders) blijven faciliteren.

Wellicht dat het bij OV-reizigers onbekend is dat zij gratis gebruik kunnen maken van het P+R-terrein Wijckermolen. Daarom wordt geadviseerd om te onderzoeken of de voorlichting naar P+R-gebruikers kan verbeteren.



Parkeerterrein Wijckerpoort

Ook willen we onderzoeken of regulering op de Wijckerpoort mogelijk is. Met de introductie van een gunstig dagtarief op de Wijckerpoort en eventueel ook een jaarvergunning stuur je de juiste doelgroepen naar de juiste plek. Voor kort parkerende bezoekers wordt het centrum aantrekkelijker,

⁴ Bron: enquête parkeermotief Wijckerpoort 25 september 2018

en voor lang parkerende OV-reizigers wordt het voor hen gratis P+R-terrein Wijckermolen aantrekkelijker. Optioneel kunnen een aantal plekken op de Wijckerpoort als blauwe zone ingericht worden.

De tarieven op de Wijckerpoort moeten in verhouding staan tot de tarieven in het centrum voor kortparkeren (uurtarief) en langparkeren (tarief bedrijvenvergunning). Uitgaande van de tarieven in paragraaf 4.2.4 wordt een dagtarief van €2 en een vergunningtarief van €100 voorgesteld. Bij mogelijke introductie van betaald parkeren op de Wijckerpoort moeten afspraken gemaakt worden met de gemeente Velsen (bevoegd gezag) over de parkeerinkomsten.

De Wijckerpoort is een ontwikkellocatie. De vraag is of alle bestaande parkeerplekken bij ontwikkeling van het terrein (wat ook een parkeervraag met zich meebrengt) terug kunnen komen. Een goede en goedkope parkeerplek voor werknemers centrum blijft noodzakelijk. Dit kan op de Wijckerpoort of elders in de buurt van het centrum.

Advies

- Onderzoek de mogelijkheden voor een betere voorlichting over het voor OV-reizigers gratis P+R-terrein Wijckermolen.
- Onderzoek de mogelijkheden om regulering op de Wijckerpoort in te voeren.
- Hou bij herontwikkeling van de Wijckerpoort rekening met een parkeerlocatie voor werknemers, op de Wijckerpoort of elders nabij het centrum.

4.4.2 Uitbreiden regulering in woonstraten

Momenteel kunnen belanghebbenden onder voorwaarden een verzoek doen voor uitbreiding van regulering in hun eigen straat. Op grond van de uitkomsten van parkeertellingen en een draagvlakonderzoek (enquête) werkt de gemeente mee aan de gewenste uitbreiding.

Uitbreiden van regulering doe je om woonstraten beschikbaar te krijgen voor de gewenste doelgroep: in dit geval de eigen bewoners. Met regulering voorkom je dat bezoekers of werknemers van het centrum in woonstraten net buiten het gereguleerde gebied gaan parkeren om betaald parkeren te vermijden. Vraag is hoe groot het gereguleerde gebied moet zijn, om ongewenst uitwijkgedrag te voorkomen.

De grootte van het bestaande gereguleerde gebied lijkt voldoende om het meeste uitwijkgedrag vanuit het centrum tegen te gaan. Aan de randen buiten het huidige gereguleerde gebied is beperkt sprake van parkeeroverlast van centrumbezoekers.

Advies

- Stop met uitbreiden van het gereguleerde gebied in woonstraten.

4.5 Toekomstbestendige parkeercapaciteit in het centrum

De bereikbaarheid van het centrum mag niet in het geding komen. Ook moet je zorgen dat er nu en in de toekomst voldoende parkeercapaciteit is om redelijkerwijs in de behoefte te voorzien.

Je moet daarnaast efficiënt omgaan met de ruimte. Elke parkeerplaats wil je daarom zo goed mogelijk benutten.

4.5.1 Virtuele parkeermakelaar

Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren ga je efficiënter om met de beschikbare parkeercapaciteit: overdag parkeert er bijvoorbeeld een bezoeker van het centrum, 's avonds en 's nachts een bewoner. Een virtuele parkeermakelaar geïnspireerd door Beverwijk Startup kan daarbij helpen. Dit kan in de vorm van een lokale datingsite voor particuliere parkeerplaatsen, waar vraag en aanbod elkaar kunnen vinden.

Advies

- Richt een virtuele parkeermakelaar op (eenmalige kosten ± €15.000,-).



Slangenwegje: parkeerterrein van kantoor staat in weekend leeg

4.5.2 Stimuleren deelauto's

Met deelauto's stimuleer je dat bewoners of werknemers zelf geen auto meer nodig hebben, of de tweede of derde auto de deur uit te doen. Dat scheelt in de parkeerdruk.

In Beverwijk en Wijk aan Zee zijn enkele bewoners die via laagdrempelige platforms als Snappcar en Mywheels een deelauto aanbieden.

Daarnaast staan er met subsidie van de Omgevingsdienst IJmond (tijdelijk) elektrische deelauto's van een professioneel deelautobedrijf op het parkeerterrein Halve Maan (2 auto's) en op het bedrijventerrein Wijkmeer (3 auto's). De subsidie⁵ voor deze pilot met deelauto's loopt nog 2 jaar. Doel is dat de auto's daarna zichzelf kunnen bedruipen.

Momenteel verstrekken we gratis parkeervergunningen en spannen we ons in voor gereserveerde parkeerplaatsen als een marktpartij daarom vraagt.

De gemeente kan plaatsing en gebruik van deelauto's extra stimuleren. Hier zijn echter kosten aan verbonden: ± €30.000 voor 1 deelauto op 2 extra locaties in woonwijken rond het centrum voor de komende 3 jaar. Vraag is echter hoe effectief dit zal zijn, als er al een pilot met deelauto's loopt.

Advies

- Wacht de evaluatie af van de al geplaatste deelauto's op het parkeerterrein Halve Maan en bedrijventerrein Wijkmeer.

4.5.3 P+R Wijckermolen beter benutten

Het P+R-terrein aan de Wijckermolen is eigendom van de Nederlandse Spoorwegen (NS). OV-reizigers kunnen hier gratis parkeren, anderen betalen een uurtarief. Het terrein staat nu zo goed als leeg. Belangrijkste reden hiervan is dat het voor OV-reizigers nu makkelijker is om op de Wijckerpoort te parkeren.

De verwachting is dat als er betaald parkeren komt op de Wijckerpoort (paragraaf 4.4.1), het P+R-terrein wel volledig benut gaat worden.

Er bestaan mogelijkheden om het P+R-terrein uit te breiden. Tussen het huidige terrein en het spoor is nog ruimte beschikbaar. Deze nieuwe plekken kunnen dan gebruikt worden door werknemers in het centrum, als alternatief voor de Wijckerpoort. In overleg met NS willen we de mogelijkheden onderzoeken. Wellicht is het daarbij een optie om het P+R-terrein aan te kopen.



P+R Wijckermolen

Bij eventuele herontwikkeling van het P+R Wijckermolen moet de P+R-functie behouden blijven.

Advies

- Onderzoek met NS de mogelijkheden om P+R Wijckermolen uit te breiden, zodat we deze ook in kunnen zetten als locatie voor langparkeren centrum.

4.5.4 Bouwen extra laag Meerplein

Om de toenemende parkeerbehoefte in en rond het centrum op te vangen, kan je extra parkeerplaatsen bouwen. Uitbreiden kan dan alleen in gebouwde voorzieningen. Op maaiveld is weinig tot geen ruimte voor extra plaatsen. In het verleden is voor zover mogelijk alle geschikte ruimte al benut voor parkeren.

Gebouwde voorzieningen kunnen gerealiseerd worden als parkeerdek op bestaande parkeerterreinen of – al dan niet in combinatie met bebouwing van terreinen – als ondergrondse parkeergarage. Parkeergarages zorgen voor een verbetering van de openbare ruimte: minder blik op straat. Het Meerplein ligt dan het meest voor de hand. Deze locatie is nu dé belangrijkste parkeerlocatie van het centrum. Met de komende ontwikkeling van het Meerplein moet deze functie behouden blijven. Dat betekent een parkeergarage met daarin minimaal plekken ter compensatie van het maaiveld en

⁵ Acht elektrische deelauto's op 3 locaties in de IJmond voor 3 jaar. Subsidie: ± €110.000.

plekken voor het nieuwe programma Meerplein. Daarbovenop kan er een extra parkeerlaag komen om in de parkeerbehoefte van ontwikkelingen elders in het centrum te voorzien.

De kosten van een ondergrondse parkeergarage zijn aanzienlijk. Investing loopt op tot zo'n €40.000 per parkeerplaats. Daarnaast moet een parkeergarage geëxploiteerd en beheerd worden, wat jaarlijks aanzienlijke kosten met zich meebrengt. Het parkeerbonds is ontoereikend om deze kosten op te vangen. Externe financiering is noodzakelijk.

4.5 Onderzoek verplaatsen theater

Rond het Kennemer Theater is sprake van een hoge parkeerdruk, met name tijdens activiteiten in het theater. Om de parkeerproblematiek rond het Kennemer Theater op te lossen zijn er in de directe omgeving meer parkeerplaatsen nodig. Inschatting is ongeveer 100-200 plaatsen, afhankelijk van de (toekomstige) invulling en programmering van het theatercomplex.

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het theater en aanverwante functies te verplaatsen, danwel de problemen op de huidige locatie op te lossen. Dit betreft een actie uit het collegeprogramma. Het college wacht nu de resultaten van het onderzoek af.

Bijlage 1 - parkeerbezetting centrum Betaald parkeergebied

	zaterdag 9 november 2019						zaterdag 28 september 2019					
	00:00-05:00	00:00-05:00	9:30-11:30	9:30-11:30	14:00-16:00	14:00-16:00	00:00-05:00	00:00-05:00	9:30-11:30	9:30-11:30	14:00-16:00	14:00-16:00
Meerplein	248	51%	270	55%	355	73%	196	40%	304	62%	369	75%
p-terrein Halve Maan	94	47%	77	38%	114	57%	57	28%	60	30%	151	75%
Beverplein	28	18%	113	73%	143	93%	18	12%	103	67%	149	97%
p-terrein Slangenwegje	15	20%	45	60%	73	97%	12	16%	43	57%	76	101%
Markt	60	43%	103	75%	120	87%	98	71%	88	64%	111	80%
Breestraat	17	49%	27	77%	42	120%	23	66%	48	137%	41	117%
overige straten	619	65%	669	70%	641	67%	795	83%	689	72%	689	72%
totaal	1081	53%	1304	64%	1488	73%	1199	59%	1335	65%	1586	78%

	woensdag 25 september 2019				dinsdag 24 september 2019		woensdag 18 september 2019				dinsdag 17 september 2019	
	00:00-05:00	00:00-05:00	14:00-16:00	14:00-16:00	19:00-21:00	19:00-21:00	00:00-05:00	00:00-05:00	14:00-16:00	14:00-16:00	19:00-21:00	19:00-21:00
Meerplein	188	38%	322	66%	164	34%	191	39%	287	59%	214	44%
p-terrein Halve Maan	58	29%	129	64%	143	71%	55	27%	114	57%	113	56%
Beverplein	26	17%	133	86%	41	27%	28	18%	132	86%	41	27%
p-terrein Slangenwegje	13	17%	42	56%	12	16%	14	19%	48	64%	13	17%
Markt	87	63%	85	62%	88	64%	71	51%	87	63%	82	59%
Breestraat	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	4	11%
overige straten	858	90%	563	59%	811	85%	827	87%	590	62%	796	83%
totaal	1230	60%	1274	62%	1261	62%	1186	58%	1258	61%	1263	62%

	zaterdag 16 maart 2019						donderdag 14 maart 2019		woensdag 13 maart 2019	
	5:00-7:00	5:00-7:00	9:30-11:30	9:30-11:30	14:00-16:00	14:00-16:00	23:00-1:00	23:00-1:00	14:00-16:00	14:00-16:00
Meerplein	155	32%	209	42%	309	63%	164	33%	220	45%
p-terrein Halve Maan	43	21%	56	27%	123	60%	71	35%	160	78%
Beverplein	13	8%	75	49%	146	95%	15	10%	86	56%
p-terrein Slangenwegje	10	13%	38	51%	66	88%	7	9%	32	43%
Markt	91	65%	95	68%	111	79%	91	65%	63	45%
Breestraat	9	29%	38	123%	41	132%	13	42%	-	-
overige straten	651	67%	663	69%	717	74%	726	75%	528	55%
totaal	972	47%	1174	57%	1513	73%	1087	53%	1089	53%

	zaterdag 9 maart 2019						donderdag 7 maart 2019		woensdag 6 maart 2019	
	5:00-7:00	5:00-7:00	9:30-11:30	9:30-11:30	14:00-16:00	14:00-16:00	23:00-1:00	23:00-1:00	14:00-16:00	14:00-16:00
Meerplein	126	26%	270	55%	328	67%	120	24%	312	63%
p-terrein Halve Maan	33	16%	45	22%	87	43%	80	39%	137	67%
Beverplein	18	12%	146	95%	155	101%	19	12%	109	71%
p-terrein Slangenwegje	9	12%	34	45%	72	96%	9	12%	36	48%
Markt	89	64%	101	72%	95	68%	87	62%	41	29%
Breestraat	8	26%	32	103%	3	10%	14	45%	14	45%
overige straten	638	66%	691	72%	650	67%	682	71%	523	54%
totaal	921	45%	1319	64%	1390	67%	1011	49%	1172	57%

	zaterdag 16 september 2017						donderdag 14 september 2017		dinsdag 12 september 2017			
	5:00-7:00	5:00-7:00	9:30-11:30	9:30-11:30	14:00-16:00	14:00-16:00	19:00-20:00	19:00-20:00	14:00-15:00	14:00-15:00	23:00-0:00	23:00-0:00
Meerplein	140	28%	181	37%	415	84%	287	58%	167	34%	106	22%
p-terrein Halve Maan	37	18%	56	27%	98	48%	156	76%	69	34%	151	74%
Beverplein	15	10%	80	52%	152	99%	71	46%	59	38%	22	14%
p-terrein Slangenwegje	6	8%	21	28%	73	97%	12	16%	21	28%	1	1%
Markt	39	28%	111	79%	128	91%	85	61%	91	65%	93	66%
Breestraat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
overige straten	562	60%	670	71%	676	72%	763	81%	584	62%	762	81%
totaal	799	40%	1119	56%	1542	77%	1374	69%	991	49%	1135	57%

Bijlage 2 - parkeermotief centrum

Betaald parkeergebied

Om het motief van de parkeerders te bepalen zijn de volgende handvaten gebruikt:

- voertuigen die tussen 00:00 en 05:00 uur worden waargenomen, behoren tot bewoners;
- voertuigen die niet tussen 00:00 en 05:00 uur geparkeerd staan en eenmaal per dag worden waargenomen behoren tot kort bezoek (dit zijn voornamelijk bezoekers centrum);
- voertuigen die niet tussen 00:00 en 05:00 uur geparkeerd staan en tweemaal op een dag worden waargenomen behoren tot lang verblijf (dit zijn voornamelijk werknemers centrum).

zaterdag 9 november 2019	0:00-5:00						9:30-11:30						14:00-16:00					
	bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf	
Meerplein	218	100%	0	0%	0	0%	144	60%	63	26%	33	14%	105	30%	217	61%	33	9%
p-terrein Halve Maan	94	100%	0	0%	0	0%	37	48%	36	47%	4	5%	25	22%	85	75%	4	4%
Beverplein	28	100%	0	0%	0	0%	15	13%	81	72%	17	15%	11	8%	115	80%	17	12%
p-terrein Slangenwegje	15	100%	0	0%	0	0%	9	20%	20	44%	16	36%	6	8%	51	70%	16	22%
Markt	60	100%	0	0%	0	0%	37	36%	27	26%	39	38%	25	21%	56	47%	39	33%
Breestraat	17	100%	0	0%	0	0%	6	22%	14	52%	7	26%	4	10%	31	74%	7	17%
overige straten	619	100%	0	0%	0	0%	314	39%	314	39%	167	21%	238	37%	236	37%	167	26%
totaal	1051	100%	0	0%	0	0%	562	40%	555	40%	283	20%	414	28%	791	53%	283	19%

zaterdag 28 september 2019	0:00-5:00						9:30-11:30						14:00-16:00					
	bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf	
Meerplein	199	100%	0	0%	0	0%	108	43%	110	44%	33	13%	103	27%	245	64%	33	9%
p-terrein Halve Maan	60	100%	0	0%	0	0%	49	82%	3	5%	8	13%	42	27%	107	68%	8	5%
Beverplein	18	100%	0	0%	0	0%	11	11%	67	65%	25	24%	7	5%	117	79%	25	17%
p-terrein Slangenwegje	12	100%	0	0%	0	0%	7	16%	16	37%	20	47%	5	7%	50	67%	20	27%
Markt	98	100%	0	0%	0	0%	55	56%	34	35%	9	9%	48	42%	57	50%	9	8%
Breestraat	18	100%	0	0%	0	0%	10	24%	20	48%	12	29%	6	15%	22	55%	12	30%
overige straten	794	100%	0	0%	0	0%	475	69%	132	19%	80	12%	382	56%	226	33%	80	12%
totaal	1199	100%	0	0%	0	0%	715	56%	382	30%	187	15%	593	37%	824	51%	187	12%

zaterdag 16 maart 2019	0:00-5:00						9:30-11:30						14:00-16:00					
	bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf	
Meerplein	155	100%	0	0%	0	0%	122	59%	46	22%	40	19%	98	31%	177	56%	41	13%
p-terrein Halve Maan	43	100%	0	0%	0	0%	32	57%	9	16%	15	27%	29	24%	79	64%	15	12%
Beverplein	13	100%	0	0%	0	0%	18	24%	46	61%	11	15%	24	16%	110	75%	12	8%
p-terrein Slangenwegje	10	100%	0	0%	0	0%	9	24%	9	24%	20	53%	8	12%	39	59%	19	29%
Markt	91	100%	0	0%	0	0%	73	77%	9	9%	13	14%	57	51%	40	36%	14	13%
Breestraat	9	100%	0	0%	0	0%	9	24%	18	47%	11	29%	9	22%	21	51%	11	27%
overige straten	699	100%	0	0%	0	0%	494	68%	139	19%	95	13%	420	55%	252	33%	93	12%
totaal	1020	100%	0	0%	0	0%	757	61%	276	22%	205	17%	645	41%	718	46%	205	13%

zaterdag 9 maart 2019	0:00-5:00						9:30-11:30						14:00-16:00					
	bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf	
Meerplein	127	100%	0	0%	0	0%	89	33%	135	50%	48	18%	84	26%	197	60%	47	14%
p-terrein Halve Maan	33	100%	0	0%	0	0%	27	59%	15	33%	4	9%	21	24%	61	70%	5	6%
Beverplein	18	100%	0	0%	0	0%	46	32%	82	57%	17	12%	33	22%	102	67%	17	11%
p-terrein Slangenwegje	9	100%	0	0%	0	0%	7	21%	10	29%	17	50%	7	10%	48	67%	17	24%
Markt	89	100%	0	0%	0	0%	66	65%	26	26%	9	9%	55	53%	40	38%	9	9%
Breestraat	11	100%	0	0%	0	0%	9	22%	25	61%	7	17%	2	5%	29	78%	6	16%
overige straten	677	100%	0	0%	0	0%	494	65%	177	23%	84	11%	402	55%	250	34%	84	11%
totaal	964	100%	0	0%	0	0%	738	53%	470	34%	186	13%	604	40%	727	48%	185	12%

zaterdag 16 september 2017	0:00-5:00						9:30-11:30						14:00-16:00					
	bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf		bewoner		kort bezoek		lang verblijf	
Meerplein	138	100%	0	0%	0	0%	108	60%	38	21%	33	18%	79	19%	300	72%	35	8%
p-terrein Halve Maan	37	100%	0	0%	0	0%	29	52%	13	23%	14	25%	20	20%	64	65%	14	14%
Beverplein	15	100%	0	0%	0	0%	13	16%	44	55%	23	29%	11	7%	119	78%	22	14%
p-terrein Slangenwegje	6	100%	0	0%	0	0%	2	10%	5	24%	14	67%	4	5%	55	75%	14	19%
Markt	44	100%	0	0%	0	0%	32	29%	40	36%	39	35%	29	23%	60	47%	39	30%
Breestraat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
overige straten	584	100%	0	0%	0	0%	360	57%	141	22%	131	21%	281	43%	245	37%	132	20%
totaal	824	100%	0	0%	0	0%	544	50%	281	26%	254	24%	424	28%	843	55%	256	17%

Bijlage 3 - afgevalen oplossingsrichtingen

Er zijn diverse oplossingsrichtingen voor de parkeersituatie in Beverwijk onderzocht. Een aantal daarvan is afgevalen. In deze bijlage staat een overzicht van afgevalen oplossingsrichtingen, inclusief de redenen waarom deze niet opgenomen zijn.

Afschaffen parkeernorm in centrum en hoge parkeerdruk accepteren

Parkeernormen kunnen belemmerend zijn voor bouwontwikkelingen. Dit geldt met name in het centrum, waar bij nieuwbouw al snel gebouwde parkeeroplossingen nodig zijn. Bij afschaffing van parkeernormen in het centrum wordt bouwen nog goedkoper en makkelijker.

Beverwijk is geen Amsterdam of Haarlem met alle voorzieningen om de hoek. Een groot deel van onze (toekomstige) bewoners heeft behoefte aan een auto. Gevolg van het afschaffen van parkeernormen is dat er wel nieuwe woningen en bedrijven komen, maar geen extra parkeerplaatsen. De parkeerdruk en -overlast in het centrum zal toenemen, waardoor bezoekers en bestaande bewoners in de knel komen. Vraag is ook of het in het kader van een goede ruimtelijke ordening juridisch houdbaar is om de normen af te schaffen.

Omdat we de bereikbaarheid niet onder druk mag komen te staan, is deze optie afgevalen.

Schrappen kruimelgevalenregeling

In het huidige parkeerbeleid zijn kleine nieuwbouwprojecten vrijgesteld van de realisatieplicht voor parkeerplaatsen als de parkeernorm lager is dan 2 parkeerplaatsen. Vanuit het gelijkheidsbeginsel betekent dit een standaard reductie van 2 parkeerplaatsen op de parkeernorm bij alle bouwplannen. Het is mogelijk om deze kruimelgevalenregeling af te schaffen, zodat er meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden bij nieuwbouw.

We willen kleine bouwplannen en -ontwikkelingen niet in de weg zitten. Omdat de kans groot is dat er zonder kruimelgevalenregeling minder kleine ontwikkelingen van de grond komen, is deze optie afgevalen. Door het vragen van een tarief bij gebruikmaking van restcapaciteit (4.1.2), voorkom je "wie het eerst komt, het eerst maalt": de met parkeren gepaard gaande kosten worden zo evenredig verdeeld onder alle ontwikkelaars.

Regeling restcapaciteit afschaffen

Ontwikkelaars van bouwplannen kunnen gebruik maken van vrije parkeerplaatsen (restcapaciteit) in de omgeving. Als deze restcapaciteit er is, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen bij te komen. De mogelijkheid bestaat om de regeling voor benutting van restcapaciteit af te schaffen. Alle bouwplannen moeten dan in de eigen parkeerbehoefte voorzien, eventueel via de Afkoopregeling parkeren, ook als er in de directe omgeving vrije parkeerplaatsen zijn.

Deze optie is afgevalen, omdat je hiermee niet efficiënt omgaat met de al beschikbare ruimte. Bij nieuwbouw moeten er extra parkeerplaatsen bij komen die niet noodzakelijk zijn vanuit de parkeercapaciteit én bouwplannen komen door extra ruimtebeslag / hogere kosten dan lastiger van de grond.

Gebied centrum verkleinen bij bepalen restcapaciteit

Momenteel kijken we bij het bepalen van de restcapaciteit in het centrum niet naar loopafstanden, maar naar het gehele centrum. Recente parkeertellingen laten aan de randen van het centrum parkeertekorten zien, wat lokaal een hoge parkeerdruk oplevert. Het is mogelijk om het gebied centrum te verkleinen, door gebieden / woonstraten met een hoge parkeerdruk niet meer binnen het gebied centrum te laten vallen. Bij bepaling van restcapaciteit voor bouwplannen kijk je in deze straten dan niet meer naar het hele centrum, maar naar de reguliere loopafstanden.

Omdat door deze wijziging bouwplannen in de randen van het centrum lastiger te realiseren zijn, is deze optie afgevalen.

Afkoopregeling afschaffen of aanpassen

Indien een bouwplan aantoonbaar niet in de eigen parkeerbehoefte kan voorzien, en er in de directe omgeving geen restcapaciteit aanwezig is, kan er gebruik worden gemaakt van de Afkoopregeling parkeren. De ontwikkelaar betaalt de gemeente een afkoopsom, waarmee de gemeente de realisatieplicht van de parkeerplaatsen overneemt. Dit is een gunst, geen recht. De gemeente moet daarbij aangeven waar en wanneer de benodigde parkeerplaatsen (of andere mobiliteitsoplossingen) gerealiseerd worden. De huidige afkoopbedragen (prijsspeil 2018) zijn in het centrum € 22.000 voor

het gebruikersdeel en € 11.000 voor het bezoekersdeel, respectievelijk € 2.750 en € 1.650 buiten het centrum. Momenteel wordt er – vanwege de regeling voor gebruik van restcapaciteit – praktisch geen gebruik gemaakt van de Afkoopregeling.

Een mogelijkheid is dat we de Afkoopregeling afschaffen. Dit kan ook alleen in bepaalde gebieden, zoals in het centrum of de woonstraten rond het centrum. Zonder afkoopregeling moeten alle bouwplannen in de eigen parkeerbehoefte voorzien (of gebruik maken van restcapaciteit in de directe omgeving). Als dit niet lukt, komt er geen omgevingsvergunning voor het bouwplan.

Deze mogelijkheid is afgefallen, aangezien het niet altijd mogelijk is om op eigen terrein een parkeeroplossing te realiseren. Een afkoopregeling is noodzakelijk om in deze gevallen toch het bouwplan doorgang te laten vinden, terwijl de parkeeroplossing elders in de nabije omgeving plaats vindt. Verwachting is ook dat nu de restcapaciteit afneemt er in de nabije toekomst meer gebruik zal worden gemaakt van de afkoopregeling.

Een andere mogelijkheid is om de afkoopsommen aan te passen. Door een hogere afkoopsom te vragen, sparen we sneller voor een structurele parkeeroplossing. De daadwerkelijke aanlegkosten voor parkeerplaatsen op maaiveld zijn ongeveer € 1.750-2.000. Een parkeerplaats in een ondergrondse openbare parkeergarage, waar in het centrum al snel sprake van is, komt uit op ongeveer € 40.000. Een hogere afkoopsom komt daarmee meer in verhouding tot de daadwerkelijke investeringskosten.

Deze mogelijkheid is afgefallen, omdat de verwachting is dat bij hogere bedragen het voor ontwikkelaars lastiger zal zijn om hun bouwplan van de grond te krijgen. Pas als er meer gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling, kunnen we dit opnieuw afwegen.

Blauwe zone naar vergunninghouders

Een blauwe zone maakt gebruik van een parkeerschijf. Parkeerschijven kan je niet digitaal op kenteken controleren. Eerdere gedachte was om de blauwe zones na invoering van een digitale bezoekersregeling (4.3.2) om te zetten naar vergunninghouders, ten behoeve van volledige digitale handhaving. Inmiddels is een andere oplossing bedacht. Vergunninghouders en bezoekers van bewoners (via de bezoekersregeling van bewoners) hebben een parkeervergunning voor de blauwe zone. Anderen maken in de regel gebruik van een parkeerschijf. Door op meerdere momenten op een dag in de blauwe zone een digitale controle te houden, kan je vervolgens afleiden of iemand langer staat dan de geldende tijdsbeperking. Dit vergt wel extra handhavingcapaciteit.

De mogelijkheid om een blauwe zone om te zetten naar een vergunninghouderszone blijkt vanuit digitale handhaving niet strikt noodzakelijk. Vandaar dat deze optie is afgefallen.

Ruimtelijke ordening: sturen op functies

Je moet efficiënt omgaan met de ruimte. Elke parkeerplaats wil je daarom zo goed mogelijk benutten. Dit kan door dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren: overdag parkeert er bijvoorbeeld een bezoeker van het centrum, 's avonds en 's nachts een bewoner. Door alleen functies in het centrum toe te staan die passen in het huidige parkeerplaatje, ga je efficiënter om met de ruimte. Dus geen nieuwe ontwikkelingen toestaan die de parkeerpiek versterken, maar gebruik maken van parkeercapaciteit die tijdens niet-piekuren beschikbaar is.

Deze optie is afgefallen, aangezien ontwikkelingen in het centrum hierdoor niet meer van de grond komen. Beverwijk wil blijven bouwen, in het centrum met name extra woningen.

Parkeren voor inritten legaliseren

Parkeren voor een inrit is verboden⁶. De gedachte is om in straten met een hoge parkeerdruk een ontheffing te verstrekken om parkeren voor inritten mogelijk te maken⁷. Eigenaren/gebruikers van de betreffende inrit kunnen deze ontheffing aanvragen. Het gaat om relatief grote aantallen: alle inritten in gebieden met een hoge parkeerdruk komen in principe in aanmerking.

Ontheffingen worden in principe alleen in bijzondere en/of incidentele, noodzakelijke, gevallen afgegeven en altijd tijdelijk. Het afgeven van structurele ontheffingen is in strijd met de gedachte van de wetgever. Een ontheffing is hier niet voor bedoeld.

Los van de juridische bezwaren zal het in de praktijk ook kosten met zich meebrengen om deze ontheffingen te verstrekken. Het gaat om implementatiekosten (inventarisatie inritten, toetsing,

⁶ Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens artikel 24 lid 1 sub b

⁷ Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens artikel 87

integratie in digitaal vergunningensysteem), en (jaarlijkse) kosten voor verstrekking van de ontheffingen. De huidige leges dekken deze kosten niet.

Vanwege de juridische en praktische bezwaren is deze mogelijkheid afgefallen.

Betaald parkeren uitbreiden

Uitbreiden van betaald parkeren kan zowel qua gebied als qua tijd. Het centrum is momenteel overdag gereguleerd van maandag tot en met vrijdag. Het uitbreiden van betaald parkeergebieden heeft beperkte meerwaarde, aangezien bezoekers en werknemers in het centrum van Beverwijk willen zijn, en niet in de woonstraten om het centrum. Een mogelijkheid die wel bestaat is het uitbreiden van de betaald parkeertijden, zodat tijdens piekmomenten ook op doelgroepen gestuurd kan worden. Het gaat dan met name om de piekmomenten op zaterdag en zondag. Werknemers parkeren dan eerder elders (zoals op de Wijckerpoort) en bezoekers hebben een grotere kans op een vrije plek dichtbij de winkels.

Vanwege de beperkte meerwaarde van uitbreiding van gebieden biedt dit geen oplossing. Uitbreiding van reguleringstijden is ook geen optie. De zaterdag kent sinds 1 december 2018 gratis parkeren, als onderdeel van het collegeprogramma; dit terugdraaien zal tot weerstand leiden.

Straattarieven verhogen en alternatief aanbieden

Door de straattarieven te verhogen, ontmoedig je het autogebruik en heb je middelen om alternatieven, zoals P+R of parkeren op afstand, fiets en openbaar vervoer, te stimuleren. Het straattarief moet echter wel in verhouding staan tot de kwaliteit: het centrum moet het waard zijn. Voordeel is dat er meer parkeerinkomsten zijn en dat duurzame vormen van vervoer gestimuleerd worden. Tarieven moeten echter in verhouding staan tot de kwaliteit van het centrum. Beverwijk moet het waard zijn. Bijkomend nadeel is dat hogere tarieven tot weerstand zullen leiden bij ondernemers en bezoekers.

Deze optie is afgefallen. Met de stapsgewijze stijging van het parkeertarief naar €1,50 per uur is al een reële koers bepaald.

Parkeertijden blauwe zone wijzigen

De blauwe zone rond het centrum is in het verleden ingevoerd om twee redenen: beperken parkeeroverlast werknemers en centrumbezoekers in woonstraten rond het centrum én beperken parkeeroverlast bezoekers Kennemer Theater.

De parkeertijden van de blauwe zone zijn momenteel ruimer dan de parkeertijden in het centrum (maandag tot en met vrijdag van 9:00 tot 18:00 uur). De blauwe zone is ook van kracht op donderdagavond en zaterdag, en rond het theater ook in de avonden en op zondag.

De tijden van regulering rond het theater zijn goed afgestemd op de theatertijden, deze behoeven geen aanpassing. De tijden in de overige straten in de blauwe zone die niet in de invloedssfeer van het theater gelegen zijn, kunnen aangepast worden naar de tijden van het betaald parkeren in het centrum. Daarmee wordt bespaard op de handhavingskosten.

Deze optie is afgefallen. Er is vanuit de samenleving tot op heden geen vraag om aanpassing van de parkeertijden in de blauwe zone. Aanpassing is daarmee nu niet noodzakelijk.