

## Uitvoeringsprogramma

# Parkeerregulering buiten het centrum & Vergunningparkeren



Versie 5  
Mei 2013

Vastgesteld raad 27 juni 2013  
Documentnummer INT-13-01669





## 1. Aanleiding

Op 6 december 2012 heeft de raad de Kadernota parkeren 2012 vastgesteld (2012/50998). Op grond van deze Kadernota is het mogelijk om uitvoeringsprogramma's op te stellen.

Dit uitvoeringsprogramma bevat de spelregels voor uitbreiding of wijziging van parkeerregulering (betaald parkeren, blauwe zone of vergunninghouderszone). Daarnaast komt alles wat samenhangt met vergunningparkeren aan bod. We staan stil bij hoe we moeten omgaan met verzoeken tot invoering of wijziging van regulering, de verschillende vormen van regulering, een bezoekersregeling, de soorten parkeervergunningen, de vergunningvoorwaarden en –tarieven, de garageabbonnementen en hoe we omgaan met parkeren bij inritten.

## 2. Kadernota parkeren

De Kadernota parkeren geeft een aantal relevante kaders voor dit uitvoeringsprogramma:

- Faciliteren van de parkeerbehoefte waar dat ruimtelijk en financieel kan; reguleren waar dat moet.
- Bij regulering hoort prioritering: de juiste doelgroep op de juiste plaats. Per doelgroep (bewoners; bezoekers van bewoners; bezoekers van voorzieningen; werknemers) zal vastgesteld moeten worden waar zij primair kunnen parkeren. En het parkeertarief en vergunningenbeleid (rechten) zal daarop afgestemd moeten worden.
- Voor bewonersparkeren in bestaande woonwijken zal de gemeente binnen haar mogelijkheden oplossingen zoeken voor de eerste auto (per adres) en voor bezoekersparkeren (aan de bewoners).
- Ook voor een tweede (en derde) auto zullen, waar nog ruimte is, oplossingen worden aangeboden, maar deze zijn mogelijk anders geprijsd.
- De gemeente is verantwoordelijk voor het voorkomen, dan wel het oplossen van parkeerproblemen door uitwijkgedrag.
- Om de openbare ruimte te ontzien zal vooral ingezet worden op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen (beter benutten). Dat betekent (uiterste) terughoudendheid met het verstrekken van exclusieve parkeerrechten.
- Waar dat in het kader van de autobereikbaarheid nodig is zal rondom buurt- en wijkwinkelcentra op eenduidige wijze (en op verzoek van de direct belanghebbenden) parkeerregulering worden ingevoerd.
- In wijken met primair een woonfunctie vindt invoering van of wijziging in regulering alleen plaats bij voldoende draagvlak van de direct belanghebbenden.

### 3. Verzoeken tot regulering

Op sommige plekken aan de randen van het bestaande gereguleerd gebied kan sprake zijn van parkeeroverlast. Het gaat hier veelal om woonstraten, waar bewoners de auto niet op elk moment van de dag kwijt kunnen, doordat werknemers in het centrum of winkelbezoekers er parkeren. Ook kan het zijn dat er rond wijkwinkelcentra parkeeroverlast ontstaat, bijvoorbeeld door werknemers of bewoners die bezoekersplekken bezet houden. Bezoekers van de winkels kunnen ook in woonstraten parkeren, wat ook niet altijd een gewenste situatie is.

De Kadernota parkeren stelt dat de gemeente verantwoordelijk is voor het voorkomen of oplossen van parkeerproblemen door uitwijkgedrag. Ook staat er dat waar dat in het kader van de autobereikbaarheid nodig is, bij buurt- en wijkwinkelcentra op uitdrukkelijk verzoek van belanghebbenden parkeerregulering kan komen. Tenslotte staat er dat invoering of wijziging van regulering alleen plaatsvindt bij voldoende draagvlak van de direct belanghebbenden.

Regelmatig komen er verzoeken binnen voor invoering van een vorm van regulering in straten waar parkeerproblemen spelen, met name aan de randen van bestaande gereguleerde gebieden. Om enerzijds tegemoet te komen aan deze verzoeken en anderzijds dit ook op een eenduidige wijze te doen, is het handig een aantal objectieve uitgangspunten te hanteren voor verzoeken tot regulering.

Deze uitgangspunten zijn verwerkt in een 5-stappenplan voor de invoering van regulering:

1. toets ligging straat of gebied
2. toets verzoek belanghebbenden
3. toets parkeerdruk
4. toets uitkomsten draagvlakonderzoek
5. resultaat

Een toelichting van deze stappen staat op de volgende pagina.



stap 1

Toets ligging straat of gebied

Het moet gaan om straten of gebieden die ofwel *grenzend* zijn aan bestaand gereguleerd gebied, ofwel in de *directe invloedssfeer* liggen van buurt- en wijkwinkelcentra.

Uiteraard moet het merendeel van de direct belanghebbenden het eens zijn met het instellen van een vorm van regulering. Om dit te peilen is een draagvlakonderzoek noodzakelijk. De gemeente doet dit onderzoek als er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem. Om zeker te zijn dat er een parkeerprobleem is, moet er aan twee voorwaarden worden voldaan, verwerkt in stap 2 en stap 3.

stap 2

Toets verzoek belanghebbenden

De eerste voorwaarde is dat er een verzoek moet zijn van een representatieve groep bewoners *én drie of meer direct belanghebbenden* in de betreffende straat of buurt. Daarmee is er een duidelijke aanleiding vanuit de bewoners en/of andere belanghebbenden.

stap 3

Toets parkeerdruk

De tweede voorwaarde is dat er sprake moet zijn van een *hoge parkeerdruk*. Daarvoor kan een parkeertelling worden gehouden in de betreffende straat of buurt. Er is sprake van een hoge parkeerdruk als de bezetting op legale parkeerplaatsen structureel op bepaalde momenten in de week *hoger is dan 90%*.

De parkeerdruk wordt buiten de schoolvakanties twee maal gemeten op een drietal representatieve momenten: dinsdag overdag 10.00-12.00 uur, dinsdagavond 21.00-23.00 uur en zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur.

Pas als aan de voorwaarden van stap 2 en 3 wordt voldaan, volgt stap 4.

stap 4

Toets uitkomsten draagvlakonderzoek

De gemeente zet een draagvlakonderzoek uit in de betreffende straat of buurt. Iedereen krijgt de gelegenheid om via een enquête zijn of haar mening over invoering van een vorm van regulering kenbaar te maken.

Het invoeren van regulering kan alleen als de *respons van het draagvlakonderzoek meer is dan 30% én meer dan 50% van de respondenten vóór regulering is*.

Ervaringen elders leert dat de respons van draagvlakonderzoeken meestal tussen de 20% en 30% ligt. De uitkomsten van het draagvlakonderzoek bepalen het resultaat.

stap 5

Resultaat

Bij positief doorlopen van al deze stappen, gaan we de betreffende straat of het betreffende gebied reguleren.

We starten de benodigde procedures, zoals een aanpassing van het Aanwijsbesluit parkeren en/of een verkeersbesluit. De Algemene wet bestuursrecht is van toepassing, waardoor er een formeel inspraaktraject onderdeel is van deze procedure (zienswijze, bezwaar, beroep).

#### 4. Vormen van regulering

We kennen in Beverwijk drie vormen van gereguleerd parkeren: betaald parkeren, een vergunninghouderszone en een blauwe zone (met vergunningen voor belanghebbenden).

- Betaald parkeren

In het centrum van Beverwijk en de straten rond de Beverwijkse Bazaar geldt betaald parkeren. Parkeeders betalen een jaarlijks vast te stellen tarief. Belanghebbenden, zoals bewoners en bepaalde werknemers, kunnen een parkeervergunning aanschaffen waarmee zij onbeperkt kunnen parkeren.

- Vergunninghouderszone

Enkele straten in Wijk aan Zee en Beverwijk zijn vergunninghouderszones. In deze straten kunnen alleen vergunninghouders staan. Direct belanghebbenden, zoals de bewoners, kunnen een parkeervergunning aanschaffen waarmee zij in de zone kunnen parkeren.

- Blauwe zone (met vergunningen voor belanghebbenden)

Rond het centrum van Beverwijk is een blauwe zone ingesteld. In deze zone mogen parkeeders maximaal 1 of 2 uur parkeren met een parkeerschijf. Belanghebbenden, zoals bewoners van het gebied, kunnen een ontheffing aanschaffen voor de blauwe zone in de vorm van een parkeervergunning. Hiermee kunnen zij onbeperkt parkeren.



#### *Blauwe zones zonder vergunningen*

Beverwijk kent ook solitaire parkeerschijfzones *zonder* vergunningen. Deze blauwe zones zijn veelal gelegen bij solitaire winkels of voorzieningen, zoals bij de Spar in Wijk aan Zee of bij de Vomar aan de Schouwenaarstraat, waarbij het doel is om alleen bezoekers te laten parkeren. Er is hier dus geen sprake van een koppeling met de Parkeerverordening en aanverwante besluiten. Voor het instellen van dit type blauwe zone is alleen een verkeersbesluit benodigd, met bijbehorend inspraaktraject. Het stappenplan voor draagvlakonderzoek is daarmee niet nodig, aangezien er geen belanghebbenden zijn die een parkeervergunning kunnen aanschaffen. Doel is immers om alleen bezoekers te laten parkeren.

Uitbreiding van gereguleerd parkeren is in principe ongewenst, tenzij op uitdrukkelijk verzoek van de direct belanghebbenden. Dit conform het hiervoor beschreven stappenplan voor draagvlakonderzoek.

Vanuit eenduidigheid gaat de voorkeur uit om bij eventuele uitbreidingen van bestaande regulering te kiezen voor de aangrenzende bestaande regulering. Dus als de straat grenst

aan een bestaande blauwe zone, ligt het voor de hand deze straat ook onder de blauwe zone te laten vallen.

Voor solitaire gebieden, zoals bij buurt- en wijkwinkelcentra, kiezen we voor blauwe zones en/of betaald parkeren in de vorm van een stop&shop tarief. Dit uiteraard op uitdrukkelijk verzoek van en in overleg met de direct belanghebbenden. Een stop&shop tarief is een laag parkeertarief, met een progressief karakter (bijvoorbeeld 1<sup>e</sup> uur 0,20 cent, daarna een fors hoger bedrag). Op deze manier heb je een regulering waarbij je de bezoekers van de winkels maximaal faciliteert, en waarbij je de werknemers en andere langparkeerders weert.

### *Handhaving*

In het betaald parkeergebied kan de gemeente overtreders van het betaald parkeren een naheffing opleggen op grond van de Verordening Parkeerbelastingen en aanverwante besluiten. De kosten van deze handhavingactie worden voor het merendeel gedekt door de inkomsten van de naheffing.



In een blauwe zone of in een vergunninghouderszone kan alleen opgetreden worden tegen parkeerovertredingen op grond van de Wet Mulder. De inkomsten van deze zogenaamde bestuurlijke boete gaan voor het grootste deel naar het Rijk; de gemeente ontvangt een geringe vergoeding.

Vanuit het perspectief van kostendekkendheid van de handhaving is het wenselijker om gefiscaliseerd parkeren toe te passen dan een blauwe zone. Kostendekkendheid is echter niet de enige overweging om te kiezen voor een bepaalde vorm van regulering. Toch moet dit meegewogen worden in het bestuurlijk keuzeprocess, naast de voorkeur van de direct belanghebbenden voor een bepaald type regulering.

### *Parkeerzone Rand*

Rond het Centrum van Beverwijk liggen nu 2 parkeerzones: de Rand met betaald parkeren en de Blauwe zone. In het verleden is de Rand met een dubbeltarief ten opzichte van het Centrum ingesteld om enerzijds bewoners meer kans te geven om te kunnen parkeren en tegelijkertijd de bereikbaarheid van de winkels in de Rand te garanderen. Inmiddels is er al een aantal jaren geen sprake meer van een dubbeltarief in de Rand. Desondanks zijn er geen klachten of problemen ontstaan: zowel de winkels zijn bereikbaar en de bewoners kunnen in de regel de auto ook kwijt. Dit beeld wordt bevestigd door recente parkeertellingen (mei + november 2012).

Praktisch gezien is er nu geen verschil meer tussen de Rand en het Centrum, met uitzondering van de geldigheid van de parkeervergunningen. De Rand heeft daarmee niet meer de functie waarvoor het in het verleden is ingesteld. Deze zone willen we als apart gebied opheffen en – afhankelijk van de ligging van de desbetreffende straat – samenvoegen met het Centrum en de Blauwe zone. Dit scheelt in het aantal soorten vergunningen en benodigde parkeerapparatuur, wat efficiënter is. Daarnaast verduidelijkt de parkeersituatie voor de bezoeker en voor de vergunninghouders.

Het voorstel voor een nieuwe gebiedsindeling moeten we nog uitwerken. Deze zal in samenspraak met de direct belanghebbenden tot stand komen.

## 5. Bezoekersregeling

Momenteel kent Beverwijk geen complete bezoekersregeling voor bewoners. Bezoekers van bewoners in de blauwe zone kunnen gebruik maken van een parkeerschijf voor de duur van 1 of 2 uur. Bezoekers van bewoners in het betaald parkeergebied moeten tijdens de betaald parkeertijden net als ieder andere bezoeker van het centrum geld in de meter doen. Tenslotte kunnen enerzijds mantelzorgers en anderzijds huishoudens in het gereguleerd gebied die zelf geen auto hebben een bezoekersvergunning aanschaffen.

Met de komst van parkeergarage De Oude Haven, onderdeel van het project Meerplein, zal de parkeersituatie in het centrum van Beverwijk flink veranderen. De parkeertarieven worden hoger, conform de koers zoals deze is uitgestippeld in de nota Bebouwd parkeren centrumplannen september 2012 (2012/43111). Daardoor zal het voor bezoekers van bewoners in het centrum ook een stuk duurder worden.

Om hier aan tegemoet te komen behoort de invoering van de bezoekersregeling tot de mogelijkheden. We introduceren de bezoekersregeling zodra parkeergarage De Oude Haven opent. Bezoekers parkeert dan tegen een nader te bepalen gereduceerd tarief, op straat of in de garage. Dit is mogelijk voor een nader te bepalen maximumbedrag per jaar. Registratie van de bezoekers gebeurt door de bewoners zelf.



Daarbij kan meteen gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden die digitale parkeervergunningen bieden. Met digitale parkeervergunningen is het mogelijk dat bewoners hun bezoek digitaal aan- of af te melden door op een website of telefonisch het kenteken door te geven. De exacte mogelijkheden komen aan bod in het uitvoeringsprogramma voor digitale parkeervergunningen en pasparkeren.

De bezoekersregeling geldt alleen voor die woningen die gelegen zijn in het betaald parkeergebied, dus niet in de blauwe zone of de vergunninghouderszone. Bezoekers van bewoners in de blauwe zone kunnen gebruik blijven maken van een parkeerschijf, bezoeker van bewoners in een vergunninghouderszone parkeren buiten deze betreffende straat of op eigen terrein (zoals nu ook het geval is).

Deze regeling geldt ook voor bewoners die zelf geen auto hebben. De huidige bezoekersvergunning komt dus te vervallen. Voor mantelzorgers, die nu ook gebruik maken van een bezoekersvergunning, moet een alternatieve vergunning komen. In het volgende hoofdstuk komt dit aan bod.



## 6. Parkeervergunningen

Voor het gereguleerde gebied in Beverwijk en Wijk aan Zee bestaan er momenteel verschillende soorten parkeervergunningen, met verschillende voorwaarden en tarieven. Deze vergunningen en voorwaarden zijn in de loop der tijd ingevoerd, waardoor niet altijd de meest efficiënte keuze is gemaakt. Het tarief is momenteel kostendekkend, als alleen naar de vergunningverlening gekeken wordt.

Vanwege eenduidigheid en efficiency gaan we het aantal soorten vergunningen terugbrengen en de voorwaarden vereenvoudigen. Ook gebruiken we in sommige gevallen het tarief om beleidsmatig te kunnen sturen in waar bepaalde doelgroepen parkeren. Totaal komen er 4 soorten parkeervergunningen, die hieronder toegelicht worden. Ook staan we stil bij de abonnementen voor parkeergarage De Oude Haven.

### Bewonersvergunning

> Parkeervergunning bewoners van het gereguleerd gebied.

#### *Huidige situatie*

Bewoners van het gereguleerde gebied kunnen voor de eigen auto of leaseauto een parkeervergunning krijgen. Deze vergunning is in principe geldig in het gebied waar de aanvrager woont. Momenteel staat er geen limiet op het aantal bewonersvergunningen per huishouden. Voor elke auto van een bewoner is een parkeervergunning te krijgen, tegen het relatief lage bewonerstarief.

In de oude wijken rond het centrum levert het toenemend autobezit problemen op, door gebrek aan parkeercapaciteit. In de periode 2006-2008 is daar nog het nodige aan gedaan door extra parkeerplaatsen aan te leggen. Ook komt in 2013 het extra parkeerterrein aan de Noorderwijkweg beschikbaar. Desondanks horen we regelmatig de roep om een reductie in het aantal te verstekken bewonersvergunningen per adres of huishouden.

#### *Toekomstige situatie*

In de Kadernota parkeren is aangegeven dat de gemeente met name oplossingen zoekt voor de eerste auto. Voor een tweede (en volgende) auto zullen, waar nog ruimte is, oplossingen worden aangeboden, maar deze zijn mogelijk anders geprijsd. We kiezen er daarom voor om geen limiet te stellen op het aantal parkeervergunningen per adres. Ook blijft de prijsstelling van de 1<sup>e</sup> vergunning laag. De prijsstelling voor de 2<sup>e</sup> en volgende parkeervergunningen maken we daarentegen hoger door een progressief tarief toe te passen. Excessief autobezit wordt daarmee in het gereguleerd gebied – waar de parkeerdruk in de regel hoog is – ontmoedigd, maar niet onmogelijk gemaakt.

#### *Voorbeeld progressief jaartarief bewonersvergunning per adres/huishouden*

1 <sup>e</sup> bewonersvergunning	≈ tarief 2013	€21,-
2 <sup>e</sup> bewonersvergunning	4x tarief 1 <sup>e</sup> vergunning	€84,-
3 <sup>e</sup> en volgende bewonersvergunning	4x tarief 2 <sup>e</sup> vergunning	€336,-

### Bedrijvenvergunning

> Parkeervergunning werknemers van bedrijven in het gereguleerd gebied.

#### *Huidige situatie*

Iedere werknemer van een bedrijf in het gereguleerde gebied kan via de werkgever een parkeervergunning aanschaffen. Deze vergunning is geldig in het gebied waar het bedrijf is gevestigd. Alleen in het centrum van Beverwijk kan 1 op de 10 werknemers een parkeervergunning aanschaffen. De Wijckerpoort geldt als alternatieve parkeerlocatie voor werknemers van het centrum. Wijk aan Zee kent geen bedrijvenvergunningen.

### *Toekomstige situatie*

De 1-op-10 regeling komt te vervallen. In de praktijk is het lastig om voor alle bedrijven na te gaan hoeveel werknemers er op een specifiek adres werken. Om de administratieve last te beperken, is het verstandiger om de 1-op-10 regeling af te schaffen.

Daarbij moet wel vermeden worden dat het centrum van Beverwijk vol komt te staan met werknemers. De parkeercapaciteit in het centrum is volgens de Kadernota parkeren immers in de eerste plaats voor bezoekers van het centrum, daarna voor de bewoners van het centrum, en als er dan nog plekken vrij zijn pas voor werknemers in het centrum. We verwachten dat daarvoor een hogere financiële drempel noodzakelijk is. Dit kan door een hoger tarief te rekenen, bijvoorbeeld €500,- per vergunning per jaar. De praktijk moet dus uitwijzen of de voorgestelde tariefsstelling afdoende is (hoger of lager) om eventuele parkeerproblemen te voorkomen. Een restrictie in het aantal vergunningen per bedrijf (zonder naar het aantal werknemers te kijken) behoort dan ook tot de mogelijkheden.

Aangezien in Wijk aan Zee hoofdzakelijk woonstraten gereguleerd zijn, komt er geen bedrijvenvergunning voor Wijk aan Zee.

Rond de Beverwijkse Bazaar is alleen in het weekeinde sprake van regulering. De bedrijvenvergunning Markten kent daarom een gereduceerd tarief van €100,- per jaar.

### *Bedrijvenvergunning Wijckerpoort*

De Wijckerpoort is dé langparkeerlocatie voor werknemers van het centrum. Momenteel is parkeren hier nog gratis. Zodra het project Meerplein gestart is, komt hier, conform de besluiten rond de nota Bebouwd Parkeren Centrumplannen, een laag dagtarief van €2,-. Het ligt voor de hand om gelijktijdig een goedkope bedrijvenvergunning Wijckerpoort als alternatief (ongeveer €100 per jaar) aan te bieden, zodat werknemers niet elke dag een kaartje hoeven aan te schaffen. Ook bewoners kunnen deze aanschaffen (dit is lucratief voor de 3<sup>e</sup> en volgende auto).

### *Bedrijvenvergunning weekmarkt*

Momenteel wordt geen gebruik gemaakt van de parkeervergunning voor de weekmarkt in Beverwijk. Verzoek van de markt is om deze vergunning toch in stand te houden, verwachting is dat men daar wel gebruik van gaat maken. Standhouders van de weekmarkt kunnen deze vergunning aanschaffen voor het personeel. Aangezien de weekmarkt alleen op woensdag is, komt de prijs op 1/6<sup>e</sup> van de prijs van een normale bedrijvenvergunning (€83 per jaar).

### *Parkeerplaatsen voor vergunninghouders bedrijven*

In en rond het centrum van Beverwijk zijn momenteel een aantal parkeerplaatsen aangewezen voor vergunninghouders bedrijven. Deze parkeerplaatsen hebben geen functie meer, nu de 1-op-10 regeling komt te vervallen. De parkeerplaatsen komen daarmee beschikbaar voor alle doelgroepen in het centrum.

### Zorgverlenersvergunning

> Parkeervergunning professionele zorgverleners werkzaam in het gereguleerd gebied.

Een aantal jaren geleden is deze parkeervergunning geïntroduceerd. Alle artsen die werkzaam zijn in het gereguleerde gebied komen in aanmerking voor een zorgverlenersvergunning. Hetzelfde geldt voor medewerkers van de thuiszorg. Deze vergunning is geldig in praktisch alle gereguleerde gebieden. Het prijsniveau blijft gelijk aan wat deze nu is, ongeveer €300,- per jaar.

Voor mantelzorgers komt er een gereduceerd tarief van €21,- per jaar, gelijk aan de bewonersvergunning. Met een medische verklaring van de huisarts kan de mantelzorger

een parkeervergunning aanschaffen. De geldigheid is beperkt tot het gebied waar de ontvanger van mantelzorg woont.

### Algemene vergunningen

#### > Parkeervergunning zonder voorwaarden

Voor alle doelgroepen die niet in aanmerking komen is het eigenlijk de bedoeling dat zij het uurtarief betalen. Soms is dit voor deze persoon toch niet handig. Vandaar dat we ook algemene vergunningen hebben. Deze vergunning kan iedereen aanschaffen en is geldig in de hele gemeente. Er is keuze uit een dagvergunning, een weekvergunning, een maandvergunning of een jaarvergunning.

De prijs voor deze vergunning is relatief hoog, omdat het vaak om doelgroepen gaat waarvan het beleidsmatig ongewenst is dat deze structureel in het centrum kunnen parkeren, of waarvan het eigenlijk gewenst is dat ze normaal gesproken geld in de meter doen. De dagvergunning kost 7 x het geldende uurtarief op straat, de weekvergunning 5 x de prijs van een dagvergunning, een maandvergunning 3 x de prijs van een weekvergunning en een jaarvergunning 8 x de prijs van een maandvergunning.

#### *Gemeentepersoneel*

Voor gemeentepersoneel die structureel werkzaamheden uit moet voeren in het gereguleerde parkeergebied is er een dienstvergunning: een algemene parkeervergunning tegen 0-tarief. Deze vergunning is er ook voor de balievergunningen, een vergunning die gemeentepersoneel kan lenen voor kortstondige werkzaamheden in het gereguleerde gebied.

#### *Autodate*

Ondanks dat er nog geen autodate-bedrijven actief zijn in Beverwijk, houden we de autodatevergunning in stand. De drempel voor deze bedrijven om hier actief te worden willen we immers zo laag mogelijk houden. Daarom komt er ook een algemene parkeervergunning tegen 0-tarief voor autodate-bedrijven.

### Garage De Oude Haven

Indien een bewoner of werknemer in de parkeergarage Oude Haven wil parkeren, is daarvoor een abonnement noodzakelijk. Alleen bewoners en bedrijven die in de parkeerzone Beverwijk-Binnenstad zijn gevestigd, kunnen een dergelijk abonnement aanschaffen (dit zijn de bewoners die nu op het Meerplein kunnen parkeren). De tarieven en voorwaarden voor de garageabonnementen moeten in overleg met de toekomstig exploitant/beheerder tot stand komen. In eerste instantie zal de gemeente de exploitatie in eigen hand nemen, conform de rapportage Bebouwd parkeren centrumplannen. Beheer wordt uitbesteed aan een nader te bepalen marktpartij.

*Tarieven 24/7 abonnementen parkeergarages 2013 (omgerekend naar € per maand)*

garage	doelgroep	tarief
Alkmaar Singel, Karperton, Kanaalschiereiland	bedrijven gered. uurtarief bewoners	± 110,- 14,25
Alkmaar Noorder Arcade	allen	75,00
Hoofddorp 4-meren	allen	173,06
Haarlem Houtplein, De Kamp, Stationsplein, Raaks	bedrijven bewoners	99,08 37,43
Haarlem Cronjé	allen	56,77
Amstelveen Schouwburg	allen	312,08
Zaandam Hermitage	allen	232,65

Er zit een groot verschil in de tarieven van de garageabbonnementen in verschillende garages in de regio, zoals blijkt uit de voorgaande tabel. Verklaring hiervoor ligt mogelijk in de doelgroepen voor deze garages. Terwijl in Amstelveen en Zaandam met name alleen bezoekers en in mindere mate personeel in de garages parkeren, zijn de garages in Alkmaar en Haarlem ook bedoeld voor bewoners van de omliggende woningen. Het ligt voor de hand om in Beverwijk te kiezen voor een tarief dat in lijn ligt met Alkmaar en Haarlem, aangezien de parkeergarage Oude Haven ook dubbelgebruik kent tussen bezoekers en bewoners. De tarieven van Alkmaar en Haarlem leiden echter tot te grote prijsverschillen met het straatparkeren, waardoor niemand in de garage wil parkeren. Een andere tariefsconstructie is daarom nodig.

In de volgende tabel staan de richtlijnen voor de abonnementsprijzen samengevat. Daaronder volgt een toelichting.

#### *Prijzen abonnementen garage*

	bewoners	werknemers
Garageabonnement toeslag op straatvergunning	€5 per maand	€20 per maand
Garageabonnement zonder straatvergunning	€10 per maand	€45 per maand
woensdag 12-17 uur	50% korting op uurtarief	geen korting
koopavond 18-21 uur	50% korting op uurtarief	geen korting
koopzondag 12-18 uur	50% korting op uurtarief	geen korting
zaterdag 10-18 uur	25% korting op uurtarief	geen korting
daluren	100% korting (gratis)	100% korting (gratis)

#### *Bewoners*

De meeste bewoners die nu op het Meerplein parkeren, zullen gebruik willen maken van de garage Oude Haven. In de dalperioden, onder meer 's nachts, is er voldoende ruimte in de garage om bewonersparkeren mogelijk te maken.

Voorstel is om alle bewoners van de parkeerzone Beverwijk Binnenstad-centrum toegang te geven tot de garage Oude Haven. Bewoners betalen hiervoor een toeslag bovenop de normale vergunningprijs van €5 per maand. Daarnaast ontvangen zij korting op het parkeren tijdens piekmomenten (woensdagmiddag, koopavond, koopzondag, zaterdag). Buiten de piekmomenten parkeren zij geheel gratis. Het is ook mogelijk om alleen een garageabonnement voor bewoners aan te schaffen, waarmee niet op straat kan worden geparkeerd.

Het is voor bewoners mogelijk om alleen een garageabonnement aan te schaffen, waarmee niet op straat kan worden geparkeerd. Deze komt neer op €10,- per maand. Ook hiervoor geldt de piekurenregeling.

#### *Bedrijven*

De garage is in eerste instantie bedoeld voor bezoekers van het centrum, daarna voor bewoners. Als er dan nog restcapaciteit aanwezig is, komen werknemers van bedrijven in het centrum in beeld. Werknemers moeten immers zoveel mogelijk op de Wijckerpoort parkeren, buiten het centrum.

Werknemers van bedrijven in de parkeerzone Beverwijk Binnenstad-centrum die toch in de garage Oude Haven willen parkeren, betalen een toeslag bovenop de normale vergunningprijs van €20,- per maand. Tijdens de piekmomenten (woensdagmiddag, koopavond, koopzondag, zaterdag) betalen ze echter het normale uurtarief, daarbuiten kunnen ze gratis in de garage parkeren. Daarmee wordt parkeren voor deze doelgroep

niet onmogelijk gemaakt, maar wel op die momenten dat de capaciteit voor bezoekers van het centrum nodig is ontmoedigd.

Het is mogelijk voor werknemers om alleen een garageabonnement aan te schaffen, waarmee niet op straat kan worden geparkeerd. Deze komt neer op €45,- per maand, waarbij de piekurenregeling van toepassing is.

De toeslag voor piekmomenten wordt achteraf in rekening gebracht bij de vergunninghouder. Om dit mogelijk te maken is wel een digitale registratie noodzakelijk, waar het systeem achter de digitale parkeervergunningen en pasparkeren in kan voorzien. Bij opening van de garage is dit systeem operationeel.

Voor bewoners die in het nieuwbouwcomplex Meerplein komen te wonen gelden aparte prijsafspraken, die gemaakt zijn met de ontwikkelaar / toekomstig eigenaar. Deze bewoners hebben geen recht op een straatvergunning, maar zijn toegewezen op de parkeergarage (ofwel de openbare parkeergarage via een abonnement, ofwel de aparte bewonersgarage) of op een parkeervergunning Wijckerpoort.

Aan de hand van de daadwerkelijke bezetting van de garage zal in geval van restruimte of tekorten in overleg met de beheerder van de garage gekeken worden of er aanpassing van tarieven en voorwaarden noodzakelijk is. Daarbij gelden de principes uit de Kadernota parkeren: in het centrum moeten in eerste instantie de winkelbezoekers kunnen parkeren, in tweede instantie de bewoners en in derde instantie de werknemers.

Het staat vergunninghouders van het centrum vrij om zowel een straatvergunning als een garageabonnement aan te schaffen, mits zij aan de vergunningvoorwaarden voldoen.

#### Overige punten

##### *Mutaties van vergunningen*

Vanwege de aanschaf van een andere auto of een verhuizing binnen het betaald parkeergebied, kan men gedurende het jaar een parkeervergunning laten wijzigen, bijvoorbeeld het kenteken of de parkeerzone (afhankelijk waar men recht op heeft). De kosten hiervoor zijn momenteel €2,60 per mutatie.

Met digitale parkeervergunningen wordt het een stuk makkelijker voor de klant om digitaal zelf wijzigingen door te voeren, zoals een ander kenteken. Dit vergroot de kans op misbruik. Voorstel is om jaarlijks één gratis mutatie toe te staan, maar voor elke volgende mutatie het tarief te verhogen naar €10,-. Dit verkleint de kans op misbruik en vermindert de administratieve lasten (het in rekening brengen van €2,60 is duurder dan de opbrengst).

##### *Restitutie van vergunningen*

Als gedurende het jaar iemand besluit om de parkeervergunning in te leveren, bijvoorbeeld omdat men verhuisd is of omdat men geen auto meer heeft, dan geeft de gemeente restitutie naar rato van het aantal maanden dat de vergunning nog geldig is. Dit gebeurt nu alleen als de vergunning nog meer dan 6 maanden geldig is. Bij een bewonersvergunning gaat het dan vaak om een bedrag tussen de 10 en 20 euro. Bij een bedrijvenvergunning gaat het om veel hogere bedragen, waarbij het zeer spijtig is dat een klant geen restitutie krijgt, omdat de vergunning korter dan 6 maanden geldig is.

Vandaar dat we de voorwaarden voor restitutie willen aanpassen. Restitutie vindt plaats naar rato van het aantal maanden dat de vergunning nog geldig is. Dit onder de voorwaarde dat de vergunning nog meer dan 6 maanden geldig moet zijn óf het te restitueren bedrag meer dan €20,- bedraagt. Het te restitueren bedrag wordt altijd naar boven afgerond op 0,05 cent (in het voordeel van de klant).

### Aanschaf parkeervergunning in lopend jaar

Als iemand een parkeervergunning aanschaf in een lopend jaar, hoeft niet de volledige prijs betaald te worden, maar naar rato van het aantal maanden dat de vergunning nog gebruikt kan worden. Het te betalen bedrag wordt altijd naar beneden afgerond op 0,05 cent (in het voordeel van de klant).

### Grens zones

Momenteel kunnen sommige vergunninghouders die woonachtig zijn in het centrum of die hun bedrijf hebben in centrum kiezen welke vergunning zij nemen: een vergunning voor het Centrum of een vergunning voor de Blauwe zone. Deze keuze blijft mogelijk.

### Samenvatting richtprijzen vergunningen en abonnementen Beverwijk

Soort parkeervergunning	berekeningsprincipe	tarief
1 <sup>e</sup> bewonersvergunning		€21,- per jaar*
2 <sup>e</sup> bewonersvergunning	4 x 1 <sup>e</sup> bewonersvergunning	€84,- per jaar
3 <sup>e</sup> en volgende bewonersvergunning	4 x 2 <sup>e</sup> bewonersvergunning	€336,- per jaar
bedrijvenvergunning Beverwijk Binnenstad centrum en Blauwe Zone		€500,- per jaar
bedrijvenvergunning weekmarkt	= 1/6 <sup>e</sup> bedrijvenvergunning Binnenstad centrum	€83,- per jaar
bedrijvenvergunning Markten	1/5 <sup>e</sup> bedrijvenvergunning Binnenstad centrum	€100,- per jaar
vergunning Wijckerpoort	1/5 <sup>e</sup> bedrijvenvergunning Binnenstad centrum	€100,- per jaar
zorgverlenersvergunning	≈ tarief 2013	€300,- per jaar
zorgverlenersvergunning - mantelzorg	= 1 <sup>e</sup> bewonersvergunning	€21,- per jaar
algemene dagvergunning	7 x uurtarief**	€9,- per dag
algemene weekvergunning	5 x dagvergunning	€44,- per week
algemene maandvergunning	3 x weekvergunning	€131,- per maand
algemene jaarvergunning	8 x maandvergunning	€1050,- per jaar
algemene vergunning gemeentepersoneel		gratis
algemene vergunning autodate		gratis
abonnement Oude Haven bewoners met straatvergunning	toeslag op straatvergunning korting piekmomenten korting daluren	€5 per maand 25-50% 100%
abonnement Oude Haven werknemers bedrijven met straatvergunning	toeslag op straatvergunning korting piekmomenten korting daluren	€20,- per maand 0% 100%
abonnement Oude Haven bewoners zonder straatvergunning	korting piekmomenten korting daluren	€10 per maand 25-50% 100%
abonnement Oude Haven werknemers bedrijven zonder straatvergunning	korting piekmomenten korting daluren	€45,- per maand 0% 100%

\* tarief 2013

\*\* uurtarief straatparkeren 2013 = €1,25 per uur

## 7. Parkeren voor inritten

Parkeren voor een inrit is niet toegestaan<sup>1</sup>. Vanwege de parkeertekorten in de oude wijken rond het centrum is in het verleden afgesproken het parkeren voor inritten tijdelijk te gedogen. Alleen bij klachten vindt nu handhaving plaats. Voor met name bezoekers is deze situatie uiterst onduidelijk: de één krijgt wel een bon, de ander niet.

Met de gereedkoming van het perceel Noorderwijkweg in 2013 en de plannen voor de Plantage zijn alle haalbare acties ten aanzien het realiseren van extra parkeercapaciteit in de oude wijken afgerond. Daarmee kan de handhaving weer normaal opgepakt worden en komt er een eind aan de gedoogsituatie en de selectieve handhaving.

Om tegemoet te komen aan de bewoners die nu een inrit hebben, en die voor deze inrit willen blijven parkeren, verstrekken we een ontheffing op het verbod om voor een inrit te parkeren. Deze bewoners kunnen de ontheffing aanvragen onder de voorwaarde dat zij de enige gebruiker zijn van de betreffende inrit. De ontheffing is met €50,- kostendekkend, wat betekent dat met dit tarief de administratiekosten gedekt zijn. Geldigheidsduur van de ontheffing is onbeperkt voor het betreffende voertuig. Bij vervanging van auto of kenteken moet opnieuw een ontheffing worden aangevraagd.



---

<sup>1</sup> Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, artikel 24, lid 1 onder b

## 8. Vervolgacties

Na vaststelling van deze nota zijn er de volgende acties om de maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma in te voeren.

Actie	Wanneer
Verzoeken tot (aanpassing) regulering: uitzetten stappenplan	Continu, afhankelijk van binnenkomende verzoeken
Opheffen Rand: nieuwe gebiedsindeling uitwerken en voorleggen aan belanghebbenden	Voorjaar 2014
Vastleggen in aangepast Aanwijsbesluit parkeren	Najaar 2014 > effectief per 1/1/15
Bezoekersregeling vastleggen in Nadere regels parkeren en Verordening parkeerbelastingen	Bij opening garage Oude Haven
Vastleggen soorten parkeervergunningen met bijbehorende tarieven en voorwaarden in aangepaste Nadere regels parkeren en Verordening parkeerbelastingen	2 <sup>e</sup> helft 2013  > effectief per 1/1/14
Vastleggen voorwaarden en kosten mutaties en restitutie vergunningen in aangepaste Verordening parkeerbelastingen	2 <sup>e</sup> helft 2013  > effectief per 1/1/14
Opnemen abonnementen met voorwaarden garage Oude Haven in aangepaste Nadere regels parkeren, Aanwijsbesluit parkeren en Verordening parkeerbelastingen.	Voorafgaand aan opening garage Oude Haven
Opheffen parkeerplaatsen vergunninghouders bedrijven	Begin 2014
Invoeren ontheffing parkeren voor inrit	Medio 2014
Communicatietraject handhaving parkeren voor inritten	Medio 2014