



Kadernota Parkeren 2012

**gemeente
beverwijk**



September 2012

Vastgesteld raad 6 december 2012



2012/38381



1. Inleiding

Het huidige parkeerbeleidsplan van de gemeente Beverwijk ("Ruimte voor kwaliteit") dateert van september 2001. Sinds die tijd is er op het gebied van mobiliteit veel veranderd. Zo is bijvoorbeeld het aantal voertuigen in Nederland gegroeid met 20,7% (zie ook Tabel 1). En de verwachting is dat deze groei de komende 10 jaar op vergelijkbare wijze zal doorzetten. Dat betekent een toenemende vraag naar parkeercapaciteit, bij bestemmingen maar zeker ook in bestaande woongebieden. De mogelijkheden van het bijbouwen van parkeerplaatsen zijn in de regel beperkt of duur. Dat betekent dat er (nog) meer gekeken zal moeten worden naar de mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In geval van schaarste zal duidelijk moeten zijn welke doelgroepen prioriteit hebben en is regulering vaak onvermijdelijk.

Een aantal belangrijke uitgangspunten van het parkeerbeleid uit 2001 zijn ook nu nog valide, zoals:

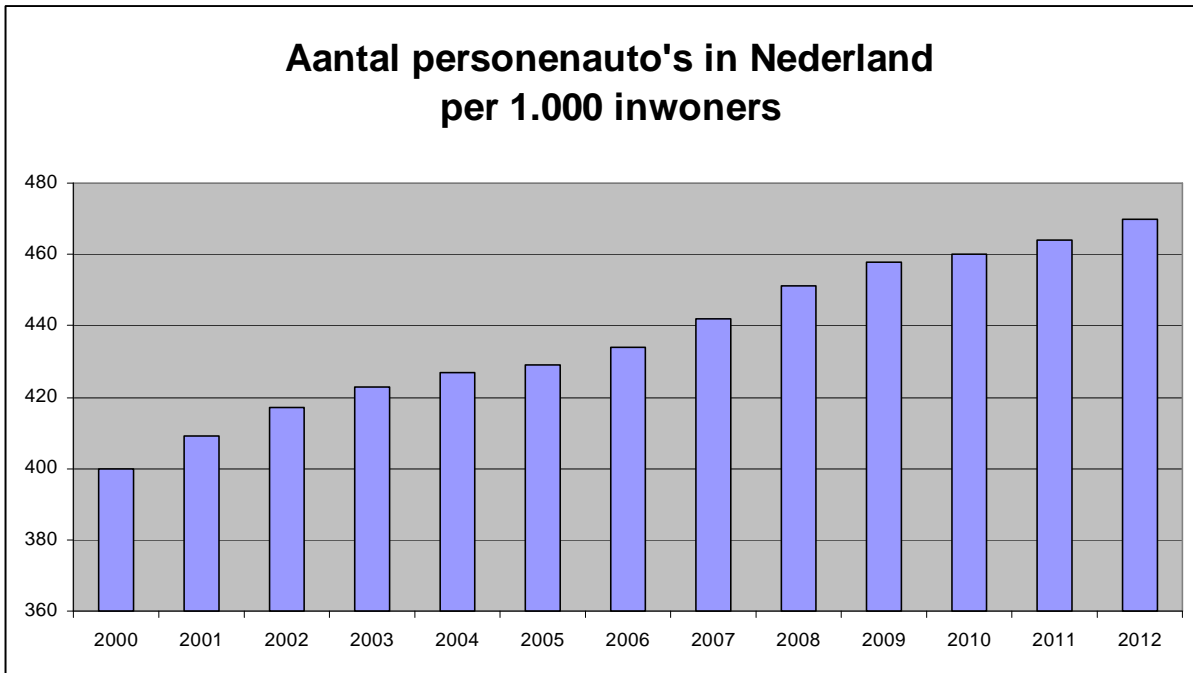
- De gemeente zal haar best doen om in de parkeerbehoefte te voorzien.
- Betaald parkeren is een middel om te reguleren en niet om inkomsten te genereren.
- In gebieden met het karakter van een woonwijk dient er voldoende parkeerruimte beschikbaar te zijn voor bewoners (en hun bezoek).
- De gemeente zal zorg dragen voor voldoende hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor fietsen.

In de uitwerking van de uitgangspunten kunnen er echter verschillen optreden met tien jaar geleden.

Deze kadernota parkeren beschrijft de *kaders* van parkeerbeleid. Met deze kaders kunnen vervolgens concrete uitvoeringsprogramma's worden opgesteld. Denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- De nota *Bebouwd Parkeren Centrumplannen (2012/28983)*, waarin alle zaken met betrekking tot de realisatie van de parkeergarage Meerplein worden beschreven.
- De nota *Parkeernormen en Uitvoeringsregels (2012/47227)*, waarin beschreven staat hoe dat bij nieuwe ontwikkelingen de parkeerbehoefte vastgesteld wordt en hoe met het parkeervraagstuk om te gaan als in alle redelijkheid de ontwikkeling niet op eigen terrein in de parkeerbehoefte kan voorzien.

Daarnaast vindt er met betrekking tot digitalisering en (mobiele) betaling een aantal ontwikkelingen plaats die aanleiding kunnen zijn voor een efficiëntere gemeentelijke parkeerorganisatie en tegelijkertijd het gebruiksgemak verhogen, zowel voor de bezoekers als voor inwoners. Denk bijvoorbeeld aan het digitaliseren van de parkeervergunningen. In deze kadernota zal worden aangegeven hoe Beverwijk kan profiteren van deze ontwikkelingen.



Tabel 1: Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek



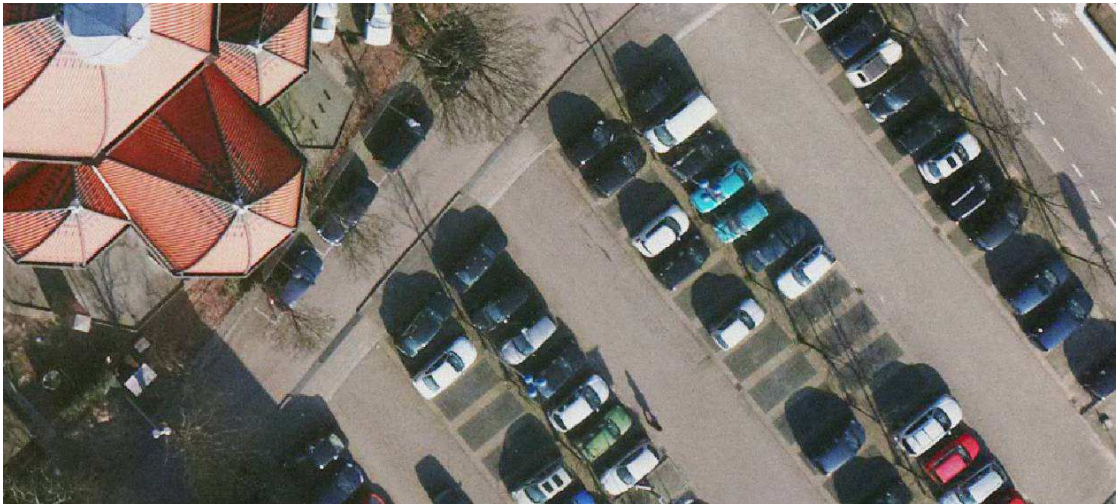
2. Constateringen

Voordat nieuwe uitgangspunten van parkeerbeleid worden opgesteld is het belangrijk inzicht te hebben in kengetallen van het huidige parkeren en in de trends in het vakgebied. De volgende constateringen zijn daarvoor in ieder geval relevant:

- Met de investeringen rond het Meerplein en Stationsplein zal het centrum van Beverwijk de komende jaren sterk veranderen. Het parkeren in en om het centrum van Beverwijk zal naar verwachting voor een belangrijk deel plaatsvinden in de ondergrondse parkeergarage Meerplein. Dit leidt tot een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, maar ook tot hogere exploitatielasten, zeker de eerste jaren.
- In de nota *Bebouwd Parkeren Centrumplannen (2012/28983)* is op basis van de huidige bezettingscijfers een parkeerbalans opgesteld voor het centrum. Geconstateerd is dat er in de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Tevens is berekend dat ook na ingebruikname van de parkeergarage Meerplein er voldoende parkeercapaciteit zal zijn voor de verschillende doelgroepen. Daarbij de kanttekening dat in het bijzonder voor de doelgroep werknemers de loopafstanden mogelijk wel zullen toenemen.
- Ter bekostiging van de parkeergarage Meerplein zijn sinds 2008 de parkeertarieven in het centrum van Beverwijk verhoogd. In 2012 is het tarief voor kortparkeren €1,25 per uur, met een minimale inworp van €0,20. Aanvullende verhogingen van het parkeertarief, anders dan inflatoir, zouden gepaard moeten gaan met een verdere verbetering van het verblijfsklimaat van het centrum.
- De vergunningentarieven voor bewoners zijn met ingang van 2012 verhoogd van €19,85 naar €48,00 per jaar, om zodoende een kosten-dekkend systeem te krijgen. Gelijkertijd zijn de bewonersvergunningen daarmee meer marktconform geprijsd. Ook andere type parkeervergunningen zijn min of meer marktconform geprijsd.
- Sinds 16 januari 2012 is het in Beverwijk mogelijk om parkeergeld te betalen via de mobiele telefoon (belparkeren). Deze ontwikkeling maakt sinds de opkomst van de smartphone in Nederland een geweldige groei door met landelijk al meer dan 1 miljoen deelnemers. Het gebruik van mobiel parkeren blijft buiten de Randstad nog enigszins achter op de verwachtingen. Zo ook in Beverwijk. Dat is jammer, want door met de mobiele telefoon te betalen voor parkeren krijgt de bezoeker de mogelijkheid van achteraf betaald parkeren op straat, een ontwikkeling die de detailhandel toejuicht.
- De laatste jaren gaan gemeenten massaal over op digitalisering van hun dienstverlening en het klantencontact. Parkeervergunningen nemen daarbij een belangrijke plaats in. Het digitaliseren van de parkeervergunningen leidt tot een verhoging van de kwaliteit van dienstverlening naar de burger, een efficiëntere organisatie en de mogelijkheid tot efficiënter handhaven op straat (op basis van kenteken).
- In veel steden loopt de laatste jaren het bezoek aan het centrum terug. Het is moeilijk om daarvoor één oorzaak aan te wijzen. Ongetwijfeld is de economische crisis er één

van. Aan de andere kant groeit het gebruik van internetshoppen enorm. Het gevolg is dat ook voor parkeren, zeker in financiële zin, de toekomst meer onzeker is dan deze vroeger was.

- De maatschappelijke druk om bij parkeren met steeds kortere tijdseenheden te rekenen (“betalen per minuut”) neemt toe. Zelfs in de Tweede Kamer is het een terugkerend onderwerp van gesprek. Zonder tariefsverhoging (op uurbasis) leidt deze ontwikkeling onvermijdelijk tot inkomstenderving voor de gemeente.





3. Kaders voor nieuw parkeerbeleid

Parkeerbeleid is nooit een doel op zich, maar altijd ondersteunend aan andere beleidsdoelstellingen. Parkeerbeleid moet er bijvoorbeeld aan bijdragen dat woonwijken leefbaar blijven, dat qua verkeersveiligheid een minimum kwaliteitsniveau verzekerd is en dat de autobereikbaarheid van winkelcentra en andere publiekstrekkingen gewaarborgd is. In grote steden is vaak ook sprake van een koppeling met milieudoelstellingen (door hoge parkeertarieven minder autogebruik en meer fietsen). Voor Beverwijk is deze laatste koppeling minder nadrukkelijk aanwezig. Tegelijkertijd is er een financiële doelstelling, die in Beverwijk is geformuleerd als dat de inkomsten verkregen via autoparkeren (betaald parkeren en vergunningen) voldoende moeten zijn om alle direct gerelateerde kosten van autoparkeren én (bewaakt) fietsenstallen te kunnen dekken, nu en in de toekomst.

Nieuwe kaders moeten vooral ook duidelijk maken wat belanghebbenden, zoals inwoners en ondernemers, van de gemeente wel en niet mogen verwachten. Het is alleen al uit financieel oogpunt ondenkbaar dat de gemeente verantwoordelijk zou zijn voor het realiseren van net zoveel parkeerplaatsen als dat er behoefte is. Vandaar dat er in onderstaande beleidskaders duidelijke keuzes gemaakt worden waar de gemeente wel verantwoordelijk voor is en waarvoor niet.

Op basis van voorgaande beschouwingen en voortschrijdend maatschappelijk inzicht worden voor het parkeerbeleid van 2012 en de jaren daarna de volgende kaders (of randvoorwaarden) voorgesteld:

1. *Faciliteren* van de parkeerbehoefte waar dat ruimtelijk en financieel kan; *reguleren* waar dat moet.
2. Bij regulering hoort *prioritering*. Dat wil zeggen: de juiste doelgroep op de juiste plaats. Per doelgroep (bewoners; bezoekers van bewoners; bezoekers van voorzieningen; medewerkers) zal vastgesteld moeten worden waar zij primair kunnen parkeren. En het parkeertarief en vergunningenbeleid (rechten) zal daarop afgestemd moeten worden.
3. 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). Kosten worden in principe doorbelast aan bewoners en hun bezoekers, maar hierop zal geen marge worden gemaakt.
4. Ook voor een tweede (en derde) auto zullen, waar nog ruimte is, oplossingen worden aangeboden, maar deze zijn mogelijk anders geprijsd. Bovendien zullen er andere normen met betrekking tot (maximale) loopafstanden worden gehanteerd.
5. De gemeente is te allen tijde verantwoordelijk voor het voorkomen, dan wel het oplossen van parkeerproblemen door *uitwijkgedrag*.
6. 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.
7. Waar dat in het kader van de autobereikbaarheid nodig is zal rondom *buurt- en wijkwinkelcentra* op eenduidige wijze parkeerregulering worden ingevoerd.



8. In wijken met primair een woonfunctie vindt invoering van of wijziging in regulering alleen plaats bij voldoende *draagvlak* van de direct belanghebbenden.
9. *Langparkeren* wordt op specifiek daartoe aangegeven locaties gefaciliteerd met óf een aantrekkelijk dagtarief óf een specifieke parkeervergunning.
10. Parkeren is een *ondersteunende activiteit* ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Beverwijk. In die hoedanigheid dient er voor gewaakt te worden dat inkomsten genereren met betaald parkeren als doel niet conflicteert met deze hogere doelen.
11. Leegstand van een gebouwde parkeervoorziening dient zoveel mogelijk te worden tegengegaan. Dat kan betekenen dat in de omgeving van een gebouwde parkeervoorziening regulerende maatregelen nodig zijn.
12. Op plaatsen waar veel sprake is van kortparkeren zal worden ingezet op het stimuleren van *real-time achteraf betaald parkeren*. Dit wordt niet alleen als eerlijker ervaren, maar voorkomt ook in grote mate ergernissen ten gevolge van naheffingen.
13. Uitgangspunt is dat de parkeerbegroting uit zichzelf sluitend is, waarbij fluctuaties opgevangen kunnen worden met behulp van de *egalisatiesreserve parkeren (het parkeerfonds)*.



4. Uitwerking van kaders

Als basis voor het vernieuwde parkeerbeleid in Beverwijk zal gelden:

‘vraagvolgend’ waar dat kan en ‘sturend’ waar dat moet.

Met andere woorden: parkeerplaatsen realiseren op die plaatsen waar daar behoefte aan is en er de mogelijkheden zijn (zowel ruimtelijk als financieel) en sturen op het gebruik van beschikbare parkeerplaatsen waar de vraag naar parkeercapaciteit structureel groter is dan het aanbod en uitbreiding van parkeercapaciteit niet aan de orde is.

In de praktijk vertaalt bovengenoemd parkeerbeleid zich onder andere in de volgende regels.

4.1 Vraagvolgend

Waar sprake is van een knelpunt *in een bestaande parkeersituatie* wordt eerst gekeken naar welke gebruikersgroepen de parkeergelegenheid gebruiken en in hoeverre de parkeerbehoefte van de primaire gebruikersgroep gefaciliteerd kan worden door het realiseren van extra parkeerplaatsen (faciliteren) of het ontmoedigen van niet-primaire gebruikers (reguleren). Bij uitbreiding zal rekening gehouden moeten worden met beperkingen op het gebied van:

- Beschikbare schaarse (openbare) ruimte in de directe omgeving
- Behoud van groen- of andersoortige voorzieningen
- Beschikbare financiële middelen
- Waarborgen van de bereikbaarheid en luchtkwaliteit
- Juridische (on)mogelijkheden, zoals bestemmingsplannen en structuurvisies.

4.2 Regulerend / sturend

Indien er sprake is van een knelpunt in een bestaande parkeersituatie waarbij realisatie van extra parkeerplaatsen niet of slechts ten dele mogelijk is, of wanneer parkeerplaatsen voor een belangrijk deel bezet worden door andere dan de primaire gebruikersgroepen, dan zijn regulerende maatregelen mogelijk. Daarbij worden de volgende regels gehanteerd:

- Per parkeerlocatie zal onderscheid gemaakt worden naar de verschillende gebruikersgroepen en bij een te hoge parkeerdruk worden prioriteiten gesteld: dus reguleren. Dit kan, al dan niet in combinatie, op basis van prijs (betaald parkeren) en/of op basis van verboden en ontheffingen daarop, zoals bij een blauwe zone.
- Voordat op een specifieke locatie besloten wordt tot regulering is het wel noodzakelijk te weten welke gebruikersgroepen in welke mate gebruik maken van de aanwezige parkeerplaatsen. Voordat tot regulering van een gebied wordt overgegaan zal dus door middel van *monitoring* het gebruik van de in het gebied gelegen parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt moeten zijn. Bij voorkeur wordt door reguliere metingen globaal inzicht verkregen in de parkeerdruk en het parkeermotief in de verschillende wijken en gebieden binnen Beverwijk.
- Beter benutten van de bestaande parkeercapaciteit. Dit houdt onder andere in:
 - Sturen op (dubbel)gebruik, waarbij sturing kan plaatsvinden op basis van prijs en/of op basis van verboden en ontheffingen daarop (parkeervergunningen).



- Samenwerking met private aanbieders van parkeercapaciteit (parkeergarages en bedrijvenparkings).

4.3 Gebruikersgroepen

De aanpak van parkeervraagstukken is gebaat bij een onderscheid naar de verschillende gebruikersgroepen die bij de uitwerking van het regulerend beleid betrokken zijn. Dit komt omdat niet iedere parkeerplaats is aangelegd om gebruikt te worden door iedere gebruikersgroep. Een parkeerplaats in een woonstraat heeft een andere functie dan, bijvoorbeeld, een parkeerplaats aan de Markt. Hoewel een uniforme benadering wenselijk is ontcom je als gemeente er niet aan dat er toch voor specifieke gebruikersgroepen op specifieke locaties specifieke oplossingen worden gecreëerd (maatwerk).

Bij het zoeken naar een oplossing voor een te hoge parkeerdruk zal per gebruikersgroep gekeken worden naar de prioriteit voor de betreffende locatie. Per type deelgebied worden voor openbare parkeerplaatsen de volgende primaire gebruikersgroepen gedefinieerd:

- **Centrum:** Tijdens openingstijden van winkels overdag: bezoekers; daarbuiten: bezoekers (horeca, vrije tijd) en bewoners (1e auto)
- **Buurt- en wijkwinkelcentra:** tijdens openingstijden van winkels: bezoekers; daarbuiten vrij.
- **Woonwijken:** bewoners (vooral 1e auto) en hun bezoek
- **Bedrijventerreinen en kantoorlocaties:** medewerkers en bezoekers

Andere gebruikersgroepen dan de primaire groepen zijn uiteraard van harte welkom om gebruik te maken van de beschikbare parkeerplaatsen, zolang dit gebruik geen substantiële nadelige effecten heeft op het gebruik door de primaire gebruikersgroepen.

Opmerkingen:

1. Dat bezoekers in het centrum en bij buurt- en wijkwinkelcentra prioriteit hebben wil niet zeggen dat er voor andere gebruikers geen plaats zou zijn. In de toekenning van plaatsen zal ook gekeken worden naar de benodigde capaciteit per doelgroep. Daarnaast worden aan een parkeervoorziening voor kortparkeren andere eisen gesteld qua bereikbaarheid dan in het geval dat er alleen sprake is van langparkeren (stallen). Dus zullen er in het centrum ook parkeerplaatsen zijn waar bijvoorbeeld werknemers en bewoners de primaire gebruikersgroepen zijn.
2. Voor kantoren en bedrijven geldt dat voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers en bezoekers primair de verantwoordelijkheid is van de werkgever. Terughoudendheid met het gebruik van de openbare ruimte voor deze doelgroepen is gewenst (dat wil zeggen in de regel lagere prioriteit ten opzichte van andere doelgroepen voor dezelfde plaatsen). Dat geldt dus ook voor de gemeente als werkgever.

4.4 Mogelijke aanpassingen

Acceptatie van de bovenstaande randvoorwaarden en kaders vereist nieuwe besluitvorming over een aantal zaken, zoals:

- Vaststellen waar we welke doelgroepen willen laten parkeren. Daarbij zal onderscheid gemaakt worden tussen het centrum en de gebieden daarbuiten.
- Parkeerbeleid ontwikkelen voor buurt- en wijkwinkelcentra. Uitgangspunt daarbij is het beginsel van 'equal level playing field'. Dit houdt in dat ieder buurt- of wijkwinkelcentrum



qua parkeren in de openbare ruimte gelijk behandeld wordt. In de praktijk zal dat dan betekenen:

- Indien mogelijk (ruimtelijk en financieel) zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en personeel, in principe bovengronds. In eerste instantie via de parkeernormen tijdens de (ver)bouw van een centrum, maar ook in een bestaande situatie.
- Als dat niet lukt, dan tijdens winkeltijden kiezen voor de bezoekers op daartoe aan te wijzen parkeerlocaties en door middel van regulering, bijvoorbeeld via een blauwe zone, zorgen dat deze bezoekers ook prioriteit krijgen ten opzichte van andere gebruikers.
- Als de parkeerregulering bestaat uit betaald parkeren, dan werken met een zogenaamd '**Stop & Shop**'-tarief voor het eerste uur, bijvoorbeeld van €0,10 per 30 minuten, om zo de kortparkeerder te faciliteren.

Met deze systematiek kan het dus voorkomen dat het ene buurt- of wijkwinkelcentrum wel parkeerregulering krijgt en het andere niet. Maar de criteria (en de procedure) die daarvoor gehanteerd worden zijn voor ieder buurt- of wijkwinkelcentrum in principe hetzelfde.

- Waar nodig uitbreiding van het reguleringsgebied naar schilwijken, zodat daar de overlast door uitwijkgedrag wordt teruggedrongen. Daarbij dient aandacht te zijn voor de laagdrempeligheid (acceptatie). Parkeerregulering moet voor bewoners aantrekkelijk gemaakt worden, bijvoorbeeld met behulp van een aantrekkelijke bezoekersregeling.
- Buiten het centrum zal regulering in een woonwijk pas plaats kunnen vinden nadat geconstateerd is dat de belanghebbenden in de betreffende wijk daar in meerderheid geen bezwaar tegen hebben.
- In het centrum zal op basis van de toekenning van parkeerplaatsen aan doelgroepen kritisch gekeken moeten worden naar de toekenning van parkeervergunningen. Tevens zal onderzocht worden wat er mogelijk is om restcapaciteit beter in te zetten. Ook de prijsstelling van de vergunningen is daarbij een serieus aandachtspunt. Bijvoorbeeld: omdat werknemers vooral geacht worden te parkeren op Wijckerpoort kunnen goedkope vergunningen voor werknemers in het centrum komen te vervallen. Wel blijft de mogelijkheid bestaan om tegen een commercieel tarief een abonnement te kopen in de parkeergarage Meerplein.
- De ontwikkelingen op het gebied van mobiel betalen voor parkeren zouden beter benut moeten worden. Omdat dit een vorm van *achteraf betaald parkeren* is wordt de kans op een naheffing vele malen kleiner en betaalt men niet te veel. Daarmee wordt de gastvrijheid van Beverwijk vergroot en zal er tijdens het winkelen minder gehaast gedrag worden vertoond. Winkeliers zijn daarom haast per definitie enthousiast over deze vorm van betalen voor parkeren. Daarom zal er met promotieacties meer ingezet moeten worden op gebruik van deze vorm van betalen.
- Sinds enkele jaren is in een aantal steden, waaronder Eindhoven en recent Helmond, een uitbreiding op mobiel parkeren ingevoerd, het zogenaamde *Pasparkeren*. Het mechanisme is identiek aan mobiel parkeren, alleen het mobieltje is vervangen door een pas die gelezen kan worden bij de betaalautomaat. Mobiel parkeren en Pasparkeren zijn volledig geïntegreerd, dat wil zeggen dat bijvoorbeeld een parkeeractie met de pas kan worden aangemeld en met een mobieltje kan worden afgemeld. Een dergelijke parkeerpas geeft tevens de mogelijkheid om, als daar behoefte aan bestaat, aan



specifieke doelgroepen bepaalde privileges toe te kennen, niet alleen op straat, maar ook straks in de parkeergarage Meerplein. Zo kan een deelnemer aan Pasparkeren in Helmond op maandag tot en met donderdag in de gemeentelijke parkeergarages het tweede uur gratis parkeren. Zo wordt een langer verblijf gestimuleerd.

Opmerkingen:

- Met Mobiel parkeren en Pasparkeren zijn kosten gemoeid, zowel voor de gemeente als voor de consument. De providers van deze diensten vragen aan de gemeente een standaard vergoeding. Ooit lag deze rond de 8% van de met real-time parkeren behaalde omzet, maar inmiddels worden percentages genoemd van 2,5%. Van de consument wordt een maandelijkse bijdrage gevraagd, die rond de €1,75 per maand ligt of €0,25 per parkeertransactie.
- Zodra een substantieel deel van de parkeerders gebruik maakt van de mogelijkheden van belparkeren en/of pasparkeren kan, in navolging van de grotere gemeenten, ook overwogen worden het aantal parkeerautomaten te verminderen.
- Gemeenten die serieus werk maken van korte afrekenenheden besluiten steeds vaker om over te gaan op een tarief dat aangeeft hoeveel parkeerminuten verstrekt worden voor een dubbeltje. Op deze manier betaalt een automobilist nooit meer dan een dubbeltje teveel (in combinatie met achteraf betaald parkeren). In onderstaande tabel staat een indicatie hoe zo'n 'dubbeltjestarief' zich vertaalt naar een uurtarief:

| Minuten | Seconden | Uurtarief |
|---------|----------|-----------|
| 4 | 50 | €1,24 |
| 4 | 40 | €1,29 |
| 4 | 30 | €1,33 |
| 4 | 20 | €1,38 |
| 4 | 10 | €1,44 |
| 4 | 0 | €1,50 |

Tabel: parkeertijd per dubbeltje

Het huidige uurtarief op straat is €1,25. Bij opening van de parkeergarage (in 2015) zal het uurtarief in de parkeergarage €1,50 worden. Bij het dubbeltjestarief van €0,10 per 4 minuten is de bezoeker in de meeste gevallen een stuk goedkoper uit. De inkomstenderving voor de gemeente (als exploitant) kan dan oplopen tot zo'n 25%. En dat is dan ook meteen het gemiddelde voordeel voor de consument. Vandaar dat in de vertaalslag van uurtarief naar 'dubbeltje'-tarief vaak het aantal minuten en seconden per dubbeltje iets naar beneden wordt bijgesteld. Zo wordt ten opzichte van een tarief van €1,25 per uur bij een tarief van €0,10 per 4 minuten en 30 seconden voor bijna iedere bezoeker het parkeertarief lager en is de verdeling veel *eerlijker*, namelijk conform de werkelijke parkeertijd. Dit geldt zelfs als het tarief €4,00 per 4 minuten zou worden.

Een groot voordeel van het hanteren van het dubbeltjestarief is dat het voor iedere geaccepteerde muntsoort direct duidelijk is hoeveel minuten parkeertijd er tegenover staan (dus zonder afronding). En het tarief op straat en in de parkeergarage kan daarmee in principe gelijk getrokken worden.



5. Gebiedsgerichte uitwerking

Het is niet de bedoeling om in deze kadernota de hiervoor beschreven uitgangspunten van beleid in detail uit te werken voor het hele gemeentelijke grondgebied. Hieronder volgt slechts een opsomming van de globale uitwerking van de uitgangspunten.

Centrum:

In de Nota bebouwd parkeren is een parkeerbalans voor het centrum opgesteld. Daarin is onder andere geconstateerd dat Wijckerpoort zal worden ingericht voor langparkeren. Om de parkeerinkomsten op niveau te houden zal daarvoor een vergoeding gevraagd worden (voorstel: 2 euro per dag). De parkeercapaciteit in het centrum zal primair beschikbaar komen voor bezoekers en bewoners (via vergunningen). Dit geldt zeker voor de periode van de bouw van de parkeergarage, omdat dan op meerdere momenten in de week de parkeerdruk hoog zal zijn. Het kan dus zijn dat in deze periode werknemers met een parkeervergunningen voor het centrum op zaterdag verwezen worden naar Wijckerpoort.

De parkeerplaatsen in de *rand* zijn primair bedoeld voor de bewoners (en hun bezoek). Mogelijk dat tijdens de bouw van de parkeergarage Meerplein deze plaatsen op specifieke piekmomenten als restcapaciteit moeten worden ingezet. Dit mag echter niet structureel ten kosten gaan van parkeergelegenheid voor bewoners en hun bezoek. Na oplevering van de parkeergarage Meerplein zal opnieuw gekeken worden of er behoefte is aan een aparte status voor dit gebied.

Het is in belang van de bezoeker als deze alleen hoeft te betalen voor de werkelijke tijd dat deze de auto geparkeerd heeft. Dat kan alleen met achteraf betaald parkeren en met korte afrekeneenheden. In de parkeergarage Meerplein is straks een dergelijk mechanisme beschikbaar. Met belparkeren komt deze vorm van betalen ook beschikbaar op straat. Daarnaast heeft belparkeren het voordeel dat er pas op het einde van de maand via automatische incasso wordt afgerekend. Daarmee vervalt ook het irritatiemoment van het moeten betalen. Als we dus er voor zorgen dat het belparkeren ook mogelijk wordt bij het parkeren in de parkeergarage, dan zal ook daar een bezoek aan de kassa niet meer nodig zijn. Met een parkeerpas of op basis van kentekenherkenning kan men dan zo de parkeergarage in- en uitrijden.

Winkeliers staan overwegend zeer positief tegenover een dergelijke ontwikkeling. Zij onderschrijven de noodzaak van veel meer achteraf betaald parkeren om zo de gemiddelde verblijfsduur te verlengen en het verblijfsklimaat te verbeteren.

Daarnaast kan men bij centrumbezoekers nog twee groepen onderscheiden: de *runshopper* die snel boodschappen komt doen en de *funshopper* die komt winkelen en alle tijd heeft. Duidelijk zal moeten zijn waar welke groep geacht wordt te parkeren. Het is te overwegen om in het centrum in beperkte mate parkeerplaatsen aan te wijzen als primair bedoeld voor runshoppers en deze te faciliteren met een aangepast tarief voor het eerste half uur. Daarbij is het dan wel aan te bevelen om het parkeertarief na dit eerste half uur hoger te maken, om zo te voorkomen dat deze plaatsen ook aantrekkelijk zijn voor funshoppers. Zo'n progressief tarief heeft in combinatie met achteraf betaald parkeren de voorkeur boven een parkeerdurbeperking, omdat er zo minder bekeuringen hoeven te worden uitgeschreven. Funshoppers zullen straks zoveel mogelijk verleid moeten worden om in de parkeergarage Meerplein te parkeren. Dit kan men bijvoorbeeld bereiken door in de parkeergarage een redelijk geprijsd maximum dagtarief te hanteren en op straat dat niet te doen.



Woonwijken:

In woongebieden zijn in principe de bewoners en andere belanghebbenden aan zet. Als er sprake is van een parkeerprobleem, dan zal eerst vastgesteld moeten worden waar het probleem vandaan komt. Als uitwijkgedrag de voornaamste veroorzaker is van het parkeerprobleem, dan is in principe de gemeente aan zet. In overleg met de belanghebbenden zal dan gekeken worden hoe het uitwijkgedrag kan worden verminderd. De meest waarschijnlijke uitkomst is dan een vorm van regulering. Deze wordt echter pas ingevoerd als een meerderheid in de buurt zich daarin kan vinden. Daarover is nog wel het een en ander op te merken, zoals:

- Parkeeroverlast doet zich meestal maar in een beperkt aantal straten voor. De bewoners van die straten zijn meestal wel bereid een regulering te accepteren. Voor de bewoners in de omliggende straten, die op het moment nog geen parkeeroverlast hebben, ligt het anders. Dit maakt het lastig om in één keer een samenhangend gebied te reguleren.
- In een woonstraat hebben de bewoners (1^e auto) en hun bezoekers de eerste prioriteit. Dat betekent dat bij een regulering er oog moet zijn voor het kunnen ontvangen van bezoek. Dus een zogenaamde bezoekersregeling.
- In woongebieden vinden regelmatig ook activiteiten plaats die extra bezoekers genereren van buiten de wijk, zoals bijvoorbeeld bij een huisartsenpraktijk of een winkelstrip. Bij regulering van het gebied zal er voor gezorgd moeten worden dat deze activiteiten normaal kunnen blijven functioneren. In de praktijk zal dat waarschijnlijk betekenen een 'stop&shop'-tarief.

Wijk aan Zee:

In Wijk aan Zee is op specifieke momenten sprake van een behoorlijke parkeerdruk. Daarvan moet eigenlijk geconstateerd worden dat de piekmomenten te incidenteel zijn om daarvoor structurele maatregelen te nemen. Mogelijk dat de gebruiker wel geholpen kan worden met vroegtijdige informatie over de bezetting van populaire parkeervoorzieningen dicht bij het strand, zodat tijdig een andere parkeerbestemming kan worden gevonden. Woonwijken zullen beschermd moeten worden en/of blijven tegen overlast en bij winkels en andere voorzieningen moet er voldoende ruimte zijn voor kortparkeren.

In principe gelden met betrekking tot parkeren voor Wijk aan Zee dezelfde kaders als voor de rest van Beverwijk. Mogelijk dat na het vertrek van Heliomare er behoefte ontstaat aan meer specifieke maatregelen.

Omgeving Bazaar:

Het huidige beleid rondom de Bazaar is er op gericht om het parkeren primair op eigen terrein te laten plaatsvinden en daarnaast de beschikbare restcapaciteit in de omgeving te benutten. Parkeeroverlast in de openbare ruimte moet zo goed als mogelijk worden beperkt. Dat beleid zal door de kaders uit deze kadernota niet veranderen ("faciliteren waar dat kan").



6. Vervolgactiviteiten

Dit document beschrijft de kaders van het nieuwe parkeerbeleid. Deze kaders zijn behulpzaam bij het oplossen van concrete parkeervraagstukken. Een aantal parkeeronderwerpen vereist separate besluitvorming. Voor deze onderwerpen zullen aparte uitvoeringsprogramma's worden opgesteld en door het college en/of de raad worden vastgesteld. Hieronder volgt een opsomming van de onderwerpen die nu voorzien zijn voor een nadere uitwerking:

- *Parkeernormen en uitvoeringsregels*: deze nota (2012/47227) beschrijft hoe bij nieuwe ontwikkelingen het parkeervraagstuk wordt aangepakt. De nota is reeds behandeld in de raadsvergadering van november 2012.
- *Real-time achteraf betaald parkeren*: dit betreft het opstellen van een marketingplan om een aanzienlijk groter deel van de bezoekers van het centrum van Beverwijk gebruik te laten maken van achteraf betaald parkeren, mogelijk door gebruik te maken van een specifieke Beverwijkse parkeerpas. Binnenstadondernemers hebben aangegeven op korte termijn behoefte te hebben aan een invulling van dit onderwerp.
- *Parkeerregulering buiten het centrum*: parkeeroverlast buiten het centrum vraagt in de regel een andere benadering dan in het centrum. Het gaat hierbij vooral om woonwijken en wijk- en buurtwinkelcentra. Dit uitvoeringsprogramma beschrijft hoe in deze situaties parkeerproblemen worden aangepakt. Dat raakt aan het vergunningen- en tarievenbeleid. Het streven is dit onderwerp te behandelen in het voorjaar van 2014.
- *Parkeergarage Meerplein*: de in november 2012 door de raad behandelde nota *Bebouwd Parkeren* (2012/28983) geeft richtlijnen over parkeervraagstukken die gerelateerd zijn aan de realisatie van de parkeergarage Meerplein. Deze richtlijnen moeten minstens een half jaar vóór de oplevering uitgewerkt zijn in concrete maatregelen. Denk daarbij aan het abonnementenbeleid (bewoners en zakelijk), de uitwerking van parkeertarieven, openingstijden, beheer, et cetera.