



Analyse en Maatregelen

Opdrachtgever: Gemeente Beverwijk

Referentie: INFR230340

Revisie: 1.3 Definitief

Datum: 30 mei 2023

Titel document:	Analyse en Maatregelen
Auteurs:	Daan Blankert, Karianka Klijn
Goedgekeurd:	Bertjan de Boer
Referentie:	INFR230340
Revisie:	1.3 Definitief
Datum:	30 mei 2023
Opdrachtgever:	Gemeente Beverwijk
Projectnummer opdrachtgever:	D-098321
Project:	Parkeren Centrum Beverwijk

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek



Inhoudsopgave

1	Aanleiding	3
2.	Analyse van het probleem	4
3.	Uitgangspunten voor de maatregelen	8
3.1	Prognose groei parkeerdruk	8
3.2	Streefdoelen	8
3.2.1	Parkeerdruk	8
3.2.2	Vergunningen / ontheffingen	8
3.2.3	Vereenvoudiging proces	9
3.3	Compensatie via gebouwde parkeervoorzieningen	9
4.	Uitvoeringslijnen voor de oplossingen	10
5.	Maatregelen	12
5.1	Overzicht maatregelen	12
5.2	Uitvoering van de maatregelen	13
5.3	Nadere toelichting op de maatregelen	13
5.4	Effecten van de maatregelen	17
5.4.1	Effect op parkeerbehoefte	17
5.4.2	Effect op vergunningen	19



1 Aanleiding

De gemeente Beverwijk heeft tot op heden een vraagvolgend beleid gevoerd ten aanzien van het parkeren in het centrumgebied van Beverwijk. In het gebied was voldoende capaciteit aanwezig om de groeiende parkeervraag in het gebied op te vangen. Een drietal ontwikkelingen zorgt ervoor dat deze opstelling niet langer houdbaar is:

1. Recente tellingen uit 2021 en 2022 tonen aan dat het centrum vol is op de maatgevende (drukste) momenten;
2. Er is een sterke ruimtelijke ontwikkeling in het gebied met op het moment diverse kleinschalige ontwikkelingen in de Breestraat en omgeving. Tevens staan er grootschalige ontwikkelingen voor de deur als gevolg van de (woning)bouwambities van Beverwijk, o.a. in de Spoorzone;
3. De ambitie van de raad om in te zetten op vergroening, klimaatadaptie, meer ruimte voor voetgangers en fietsers en het creëren van fijne verblijfsplekken.

De gemeente Beverwijk heeft Iv-Infra gevraagd om een second opinion op de analyse van de problematiek in het centrum van Beverwijk en het direct omliggende gereguleerde gebied en de maatregelen die daarvoor nodig zijn en het moment waarop. Op termijn is het waarschijnlijk noodzakelijk om ook voor andere gebieden (woonwijken, meubelboulevard/ Bazaargebied, Business Docks/ oostzijde A22) het parkeerbeleid te wijzigen. Daarover doen wij in deze notitie geen uitspraken.

2. Analyse van het probleem

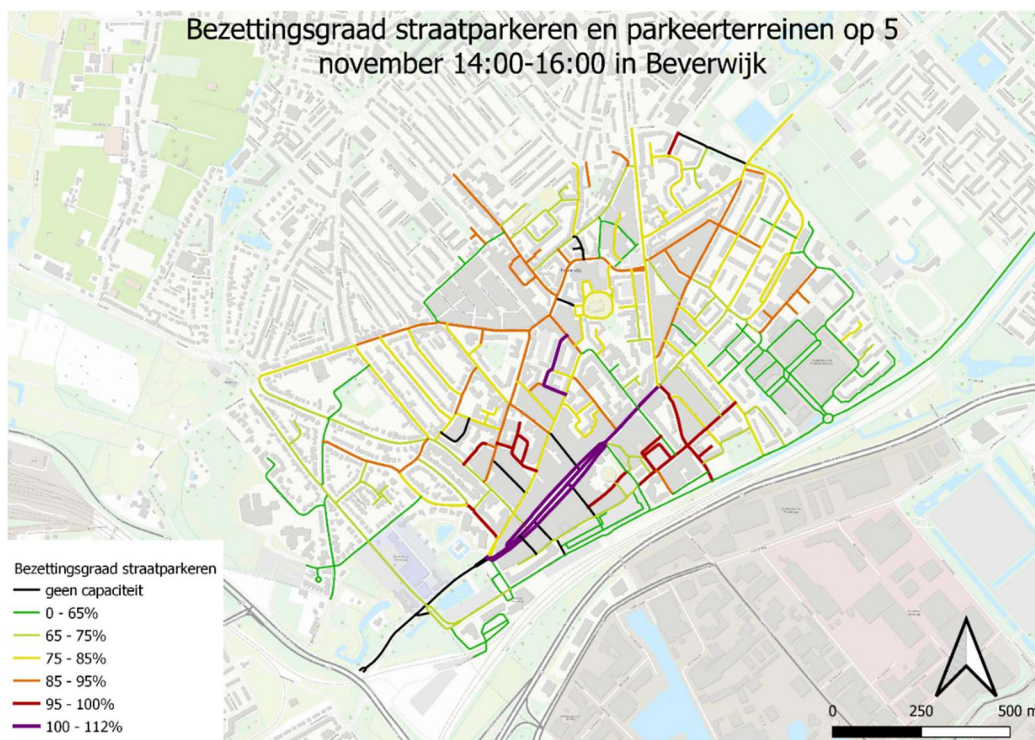
Jaarlijks wordt er in opdracht van de gemeente parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Beverwijk. De rode draad uit de onderzoeken is als volgt:

Bevinding A: Hoge parkeerdruk op maatgevende momenten

De parkeerdruk is op maatgevende momenten (donderdagavond en zaterdagmiddag) met name hoog bij het straatparkeren in de woonwijken. Op parkeerterreinen zoals het Marktplaatsplein, Beverplein en Meerstraat is de bezetting eveneens zeer hoog (zie figuren 1a en 1b).



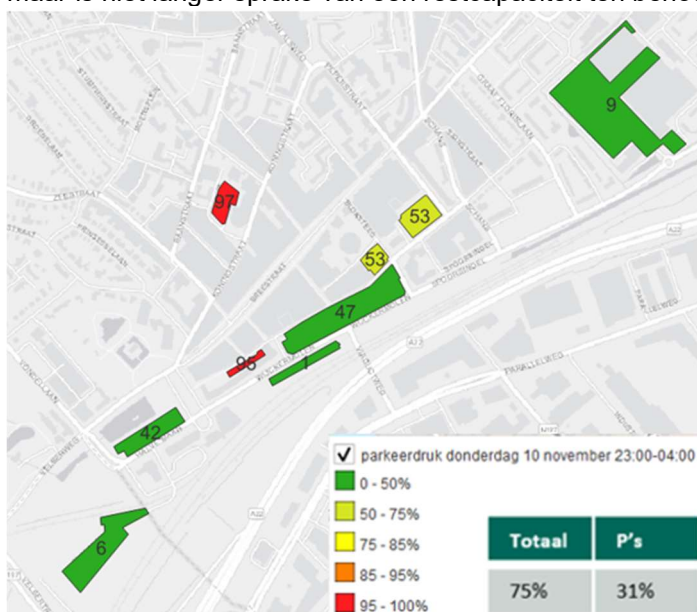
Figuur 1a: Parkeerdruk Straat, donderdag 10 november 2022 van 23.00 uur – 04.00 uur



Figuur 1b: Parkeerdruk Straat, zaterdag 5 november 2022 van 14.00 uur – 16.00 uur

Bevinding B: Restructuur aan de rand van het centrum

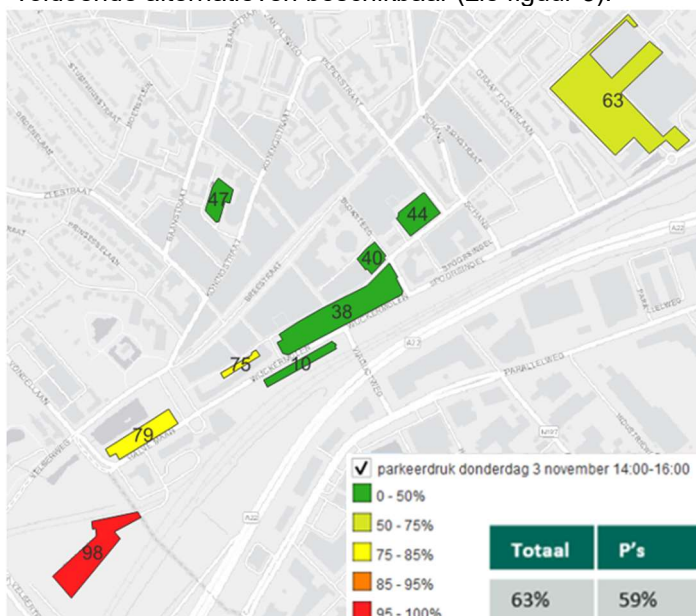
Op de parkeerterreinen is nog capaciteit beschikbaar, met name op de parkeerterreinen aan de randen van het centrum. Op de piekmomenten is nog restcapaciteit beschikbaar waarmee de gemiddelde bezetting in het gebied tussen de 75% en 80% uitkomt. Hiermee is de capaciteit voor de huidige situatie voldoende, maar is niet langer sprake van een restcapaciteit ten behoeve van nieuwbouw (zie figuur 2).



Figuur 2: Parkeerdruk P-terrein, donderdag 10 november 2022 van 23.00 uur – 04.00 u

Bevinding C: Op werkdagen is Wijckerpoort vol.

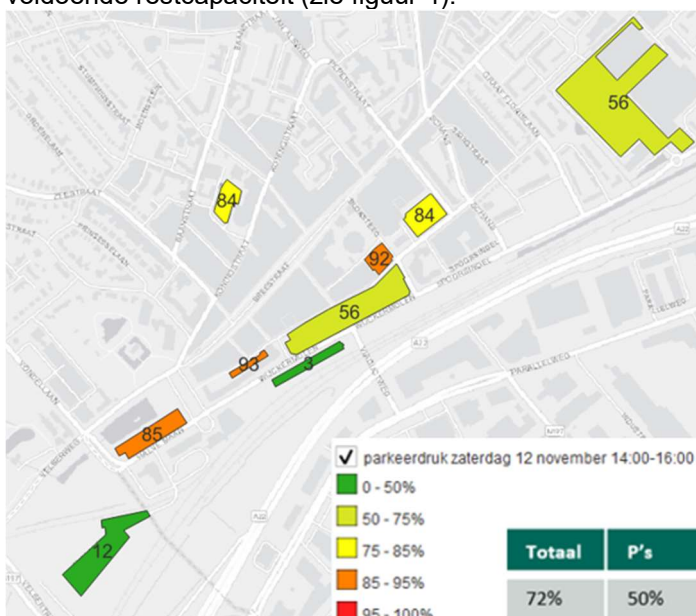
Op werkdagen is het erg druk op de Wijckerpoort (want parkeren is daar gratis). Maar in het centrum zijn voldoende alternatieven beschikbaar (zie figuur 3).



Figuur 3: Parkeerdruk P-terreinen, donderdag 3 november 2022 van 14.00 uur – 16.00 uur

Bevinding D: Op zaterdagmiddag drukte in centrum zelf.

Op zaterdagmiddag is het druk in de straten en op de parkeerterreinen dicht bij het centrum (Marktplein, Beverplein en Meerstraat). Op de terreinen verder weg (Marloterrein, Wijckerpoort, P&R Wijckermolen) is voldoende restcapaciteit (zie figuur 4).



Figuur 4: Parkeerdruk P-terreinen, zaterdag 12 november 2022 van 14.00 uur – 16.00 uur



Bevinding E: Veel onrechtmatig parkeren

Een groot deel van de voertuigen (52%) staat onrechtmatig geparkeerd, want had geen vergunning/ ontheffing noch betaald. Dit probleem doet zich met name voor op:

- Breestraat (95%);
- Meerplein (80%);
- Halve Maan (32%).

Bevinding F: Er is op dit moment geen relatie tussen het aantal openbare parkeerplaatsen en de uitgifte van parkeervergunningen/ ontheffingen, omdat er gestuurd wordt op parkeerdruk op maatgevende piekmomenten. Er bestaat geen vergunningen/ ontheffingenplafond. Het aantal vergunning/ ontheffing houders ligt rond de 3.000 vergunningen. Hierbij zien we de volgende trends:

- Een jaarlijkse groei door diverse kleinschalige ontwikkelprojecten van circa 100 vergunningen per jaar;
- Een latente vraag aan vergunningen van 250-500 bij een strengere handhaving. Deze groep vraagt wanneer strenger wordt gehandhaafd, alsnog een vergunning aan;
- Hoge druk vergunningen in Centrum 2 en het Randgebied.

Bevinding G: Op middellange termijn wijzigt de beschikbare parkeercapaciteit in het centrum, waardoor de parkeerbalans verandert:

- Vanaf circa 2024 vindt herontwikkeling van het parkeerterrein (75 parkeerplaatsen) aan het Slangenwegje (bij de Agathakerk) plaats;
- Vanaf circa 2027 vindt herontwikkeling plaats van het Meerplein (448 parkeerplaatsen). Daarmee verandert de parkeerbalans;
- Vanaf circa 2028 vindt herontwikkeling plaats van de Wijckerpoort, mits de gemeente Velsen daarmee instemt;
- Aansluitend vinden verdere ontwikkelingen plaats, zoals in de Spoorzone.

Bevinding H: Het effect van de hoge parkeerdruk is dat onze handhavers meer en meer foutgeparkeerde voertuigen en parkeerexcessen tegenkomen. Dat zorgt voor steeds meer discussies met deze foutparkeerders en het zorgt voor onveilige situaties en verrommeling en aantasting van onze openbare ruimte.

Bevinding I: We zijn geen bevoegd gezag over het parkeerterrein Wijckerpoort. Wijckerpoort ligt binnen de gemeente Velsen. Op Wijckerpoort exploiteren wij een parkeerterrein, dat wij huren van NS en ProRail, maar waar het parkeren gratis is. Voor publiekrechtelijke besluiten over dit terrein zijn wij afhankelijk van de gemeente Velsen.



3. Uitgangspunten voor de maatregelen

3.1 Prognose groei parkeerdruk

Als er geen maatregelen worden genomen ontstaat het beeld zoals in tabel 1 is geschetst. In de prognose is rekening gehouden met de groei van het aantal woningen, de trend in de verlening van het aantal vergunningen en een afname van het aantal parkeerplaatsen door herinrichting van het Slangenwegje (2024) en het Meerplein (2027).

Scenario geen maatregelen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2039	2040>
Parkeerplaatsen	4894	4894	4819	4819	4819	4371	4371	4371	4371	4371
Parkeervraag	3524	3574	3864	4035	4150	4185	4220	4230	4310	4335
Vergunningen/ ontheffingen	3077	3014	3190	3360	3460	3460	3460	3460	3460	3460
Bezettingsgraad %	72	73	80	84	86	96	97	97	99	99

Tabel 1: Verwachte ontwikkeling bezettingsgraad door de jaren heen

3.2 Streefdoelen

3.2.1 Parkeerdruk

Met de aanpak wordt nagestreefd dat de parkeerdruk in het centrum van Beverwijk, conform het huidige parkeerbeleid, niet structureel boven de 85% komt. Deze grens is gekozen omdat bij een parkeerdruk boven de 85% veel negatieve effecten ontstaan: bewoners, bezoekers en werknemers kunnen geen passende parkeerplek in de buurt vinden. De afstanden om te lopen naar de bestemming worden langer, er ontstaat veel zoekverkeer in het centrum en er zal meer foutgeparkeerd gaan worden. Dit geeft overlast voor de omgeving (meer verkeer, minder verkeersveiligheid, meer uitstoot). Om het doel van een maximale parkeerdruk van 85% te behalen, wordt een triggerwaarde van 75% ingesteld. Wanneer de parkeerdruk boven de 75% komt, dan worden aanvullende maatregelen ingesteld om ervoor te zorgen dat de parkeerdruk niet verder groeit tot boven de norm van 85%.

3.2.2 Vergunningen / ontheffingen

Om een goede balans te krijgen tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de parkeervraag in het centrumgebied zijn op korte termijn maatregelen nodig die het totaal aantal vergunningen/ ontheffingen op termijn terugbrengt naar een aanvaardbaar niveau wat het centrum aan kan. Hierbij zijn de door de raad vastgestelde kaders en de huidige en naderende ontwikkelingen in het centrum als uitgangspunt gehanteerd.



3.2.3 Vereenvoudiging proces

Het streven is om het aantal vergunning/ ontheffing houders terug te brengen naar circa **3.000**. Deze afname is nodig om de toekomstige groei van de parkeerbehoefte van nieuwe bewoners mogelijk te maken.

Over de jaren heen is het vergunningensysteem van de gemeente Beverwijk steeds uitgebreider en daarmee ingewikkelder geworden. Het aantal typen vergunningen en ontheffingen is gegroeid tot meer dan twintig en ook het gebruiksgemak is niet altijd even eenvoudig. Het college wil dit systeem eenvoudiger maken voor de mensen die er gebruik van maken. Tegelijkertijd zorgt dat voor een lagere administratieve lastendruk en voor een betere handhaafbaarheid.

Het proces voor bewoners en bedrijven om de bestaande vergunningen en ontheffingen is arbeidsintensief. De documenten moeten op het gemeentehuis verlengd worden, waarmee de handeling lastig is voor de gebruikers en voor de gemeente zelf. Automatisering van dit proces door een digitale vergunningverlening verdient de aanbeveling.

3.3 Compensatie via gebouwde parkeervoorzieningen

Een deel van het op te heffen straatparkeerplaatsen plus de door ontwikkelaars reeds afgekochte en nog af te kopen parkeerbehoeften (in verband met de ontwikkelingen) moet gecompenseerd worden, bij voorkeur in gebouwde parkeervoorzieningen, die meer aan de randen van het centrum gesitueerd worden. Op dit moment verkent de gemeente de locaties waar gebouwde betaalde parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Het gaat dan om de zoeklocaties Meerplein, de P&R van de NS aan de Wijckermolen, de Halve Maan en Wijckerpoort. Tegelijkertijd worden de financiële implicaties van dergelijke dure voorzieningen, zowel voor de benodigde investeringen en exploitatielasten onderzocht door de gemeente.

Het college van burgemeester en wethouders heeft aangegeven dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om de oplossing alleen in het realiseren van meer gebouwde parkeerplaatsen te zoeken, omdat dit niet strookt met andere ambities en beleidsdoelen, zoals meer woningen en groen en het creëren van prettigere verblijfsgebieden. Daarnaast is hiervoor onvoldoende financiële ruimte in de gemeentelijke begroting.



4. Uitvoeringslijnen voor de oplossingen

Uit de analyse van de gegevens blijkt dat een trendbreuk op het huidige beleid nodig is. Nu al wordt parkeerverlast ervaren en de trends tonen aan dat de vraag naar parkeren gaat toenemen, terwijl de beschikbare capaciteit afneemt. Het is belangrijk om nu te beginnen met het ombuigen, maar ook om te beseffen dat niet alle maatregelen direct in 2024 ingevoerd hoeven te worden. We adviseren om de aanpak als volgt in de tijd zetten:

- Korte termijn (2024); spreiden van de parkeervraag en beperken van de groeiende vraag;
- Middellange termijn (2025-2027); strenger parkeerbeleid in combinatie met lagere capaciteit;
- Lange termijn (>2027); nieuwe balans, maatregelen die op langer termijn genomen kunnen worden om de doelstelling te behalen.

Op basis van onze analyse blijkt dat maatregelen die alleen gericht zijn op bijvoorbeeld bedrijfsvergunning/ontheffing houders de problematiek onvoldoende op zal lossen. Er kan niet aan worden ontkomen om daarnaast ook maatregelen te nemen die bezoekers van het centrum en bewoners in het centrum met een vergunning/ontheffing en hun bezoekers en toekomstige bewoners en bedrijven zullen gaan raken.

Wij stellen een viertal oplossingsrichtingen voor. Op basis van die oplossingsrichtingen worden de maatregelen en de daarbij horende fasering toegelicht.

Uitvoeringslijn A: Spreiden van de parkeerdruk.

In de huidige situatie is sprake van een overbelasting in delen van het centrum. 's Nachts is het druk in de woonwijken en is het lastig om een parkeerplaats nabij de woning te vinden. Op werkdagen is de Wijckerpoort overvol en in het weekend is het druk op de centrale parkeerterreinen in het centrum. Door een andere indeling van parkeergebieden en andere tarifiering kunnen vraag en aanbod beter worden verdeeld over het centrum. Zo wordt de aanwezige capaciteit in het centrumgebied beter benut.

Uitvoeringslijn B: De kraan moet dicht

De handhaving moet efficiënter. Met de huidige pakkans loont het om je niet aan de regels te houden. Daarmee is er ook geen sturing mogelijk op het gewenste en ongewenste gedrag. Handhaving gaat één op één samen met de fiscalisering / indeling van de verschillende gebieden. De invoering van een scanauto heeft bij vergelijkbare gemeentes geleid tot een positief effect. Er moet een rem gezet worden op de extra parkeervergunningen/ ontheffingen per huishouden en/of bedrijf. De huidige kruimelregeling waarbij een vrijstelling wordt gegeven bij nieuwe ontwikkelingen is niet langer houdbaar. Bij grootschalige nieuwbouwprojecten (zoals in de Spoorzone) dient uitgegaan te worden van zeer lage parkeernormen waarbij het belangrijk is dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/ ontheffing buiten de ontwikkeling om. Tenslotte dient de beschikbare capaciteit op eigen terreinen optimaal benut te worden (POET/ Parkeren Op Eigen Terrein).



Uitvoeringslijn C: Flankerend beleid

Bij de invulling van het parkeerbeleid dient altijd integraal naar de mobiliteit gekeken te worden. Bij strenge maatregelen zoals betaald parkeren of een strenge parkeernorm dient een alternatief geboden te worden. Dit alternatief bevat in ieder geval goede voorzieningen voor de fiets (voldoende stalling, veilige en comfortabele routes), een hoogwaardig openbaar vervoer systeem (goede trein- en busverbindingen met de omgeving) en het aanbieden van deelmobiliteit (auto, fiets, scooters). Deze maatregelen vallen deels onder verantwoordelijkheid van de gemeente, maar worden niet ingevuld vanuit het parkeerbeleid.

Uitvoeringslijn D: Kansen Openbare Ruimte

Met de aanpassing van het parkeren in het centrum van Beverwijk ontstaat de gelegenheid om anders om te gaan met de beschikbare openbare ruimte. Op sommige locaties willen we juist stimuleren dat er geparkeerd wordt (onderbenutting van P&R Wijckermolen, benutting Wijckerpoort). Elders kan ruimte geboden worden voor de invulling van andere door de raad vastgestelde ambities voor de openbare ruimte (Slangenwegje, Breestraat), Meerplein, zoals meer groen en het creëren van prettigere verblijfsgebieden.



5. Maatregelen

Vanuit de vier genoemde uitvoeringslijnen stellen wij in totaal 20 maatregelen voor (zie tabel 2).

De maatregelen zijn onderverdeeld in drie pakketten:

- Pakket 1 bevat de korte-termijn maatregelen (2024) waarmee direct gestart wordt en primair gericht zijn om de parkeervraag beter te spreiden over het centrum en gestart wordt met het ombuigen van de parkeervraag. Die parkeervraag moet gaan afnemen in plaats van toenemen;
- Pakket 2 bevat de middellange termijn maatregelen. Invoering van deze maatregelen dient voor 2027 te zijn gerealiseerd zodat op middellange termijn een goede balans wordt gevonden tussen de vraag en het aanbod, ook wanneer er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het centrum;
- Pakket 3 bevat maatregelen waarmee meer maatwerk wordt geboden. Na evaluatie van de genomen maatregelen wordt jaarlijks bepaald in hoeverre de maatregelen tot het gewenste effect hebben geleid, of dat de maatregelen nog zwaarder ingezet worden. Het pakket bevat een doorkijk naar de toekomst. Acties die in de toekomst genomen worden om balans tussen de vraag en het aanbod te herstellen.

Jaarlijks wordt geëvalueerd in het voorjaar in hoeverre de ingevoerde maatregelen tot het gewenste effect hebben geleid, of dat maatregelen eerder of dwingender ingezet dienen te worden.

5.1 Overzicht maatregelen

Pakket	Nr	Maatregel	Lijn	Uitvoering
1		Korte termijn (2024)		
	1	Tijden betaald Parkeren uitbreiden	A	II
	2	Huidige drie fiscale zones samenvoegen tot één zone	A	I, II, III, IV
	3	Data delen voor betere geleiding	A	Beverwijk
	4	Progressief Parkeertarief	A	IV
	5	Handhaving, fiscalisering, scanauto	B	Beverwijk, IV
	6	Parkeernorm nieuwbouw (-kruimelregeling, lage norm)	B	I
	7	Beëindiging huidige uitsterfbeleid 3e en meer verg./ontheffing	B	II, IV
	8	Extra fietsenstalling, stimuleren fietsen	C	Beverwijk
	9	Beter Benutten P&R Wijckermolen	D	met ProRail
	10	Stedelijk Ontwikkelen Zone Slangenwegje	D	Beverwijk
2		Middellange termijn (2025-2027)		
	11	Uitsterven 2e bewoners- /bedrijfsvergunning en/of ontheffing	B	II, IV
	12	Toepassen POET	B	Beverwijk
	13	Sterk OV	C	met NS, PNH
	14	Kansen benutten deelmobiliteit	C	Beverwijk
	15	Parkeren in de Breestraat	D	II
	16	Beter Benutten Wijckerpoort	D	met Velsen
3		Lange termijn (>2027)		
	17	Differentiatie in zones & tarieven	A	I, II, III, IV
	18	Verhogen parkeer- en vergunningstarieven	B	II, IV
	19	Parkeren Marktplein, Koningshof, Graafwijkstr. Eo	D	II
	20	Beëindiging huidige uitsterfbeleid 2e en meer verg./ontheffing	B	II, IV

Tabel 2: Maatregelen per pakket, uitvoeringslijn en uitvoering



5.2 Uitvoering van de maatregelen

Voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen uit tabel 2 moeten diverse besluiten genomen worden door het college en de raad. Voor andere maatregelen zijn afspraken nodig met stakeholders zoals ProRail, NS, de provincie Noord-Holland of de gemeente Velsen. Kolom 'uitvoering' verwijst naar de volgende besluiten van de gemeente Beverwijk:

I: Addendum op nota parkeernormen en afkoopregeling 2020 (raadsbesluit)

II: Aanwijsbesluit 2024 inclusief nadere regels 2024 (collegebesluit)

III: Geldigheid parkeervergunningen 2024 (collegebesluit)

IV: Verordening parkeerbelasting 2024, inclusief tarieventabel (raadsbesluit)

De wijze van uitvoering verschilt per maatregel. Sommige maatregelen zijn nu al inzetbaar, voor andere maatregelen is aanpassing van de parkeerverordening een aanwijsbesluit, de geldigheid van de parkeervergunning of een addendum op- of nieuwe nota parkeernormen en afkoopregeling nodig. In tabel 2 staat per maatregel aangegeven hoe de maatregel kan worden geïmplementeerd.

5.3 Nadere toelichting op de maatregelen

Hieronder geven we een toelichting per maatregel.

1.1 Tijden betaald parkeren uitbreiden.

Voor een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit wordt het betaald parkeren uitgebreid:

- betaald parkeren op zaterdagen van 09.00 – 19.00 uur (was gratis);
- betaald parkeren op werkdagen wordt verlengd van 09.00 – 19.00 uur (was tot 18.00 uur).

Met deze maatregelen wordt het aantrekkelijker om op afstand (want gratis) te parkeren, of om te kiezen voor een ander vervoermiddel (fiets, openbaar vervoer). De maatregel helpt de balans tussen de parkeervraag en het aanbod te verbeteren.

1.2 Huidige fiscale zones samenvoegen tot één zone

De zones Centrum 1, Centrum 2, Rand en de Blauwe zone worden samengevoegd tot één betaald parkeren zone. De maatregel zorgt ervoor het gebruik voor de bewoners gemakkelijker wordt en dat de handhaving gemakkelijker wordt. Gevolg hiervan is dat er strikt formeel gezien alleen nog sprake zal zijn van ontheffingen (van de betalingsplicht) en niet meer van vergunningen. Voor de gebieden aan de rand van de nieuwe grote zone geldt, dat deze gebieden (buurten, straten, halve straten) toegevoegd kunnen worden aan het betaald parkeren gebied wanneer de bewoners dat wensen.



1.3 Data delen voor betere geleiding

Vanuit de data-top 15 zijn gemeenten verplicht om de beschikbare data over bijvoorbeeld de bezetting van parkeerplaatsen te delen aan gebruikers. Dit biedt voordelen aan de gemeente zelf, door een betere informatievoorziening kan het zoekverkeer verminderd worden.

1.4 Progressief parkeertarief

Om het lang parkeren in het centrum tegen te gaan wordt een progressief parkeertarief ingesteld. Dit houdt in dat de eerste twee uur tegen de normale tarieven geparkeerd kan worden. Vanaf het derde uur neemt het tarief fors toe, het voorstel betreft om een verdubbeling (van € 1,50 naar € 3,00 per uur, prijspeil 2023) van de tarieven toe te passen. Dit komt bovenop de jaarlijkse indexering van 2% die al eerder is vastgelegd. Een uitzondering op dit tarief geldt op zaterdag. Op zaterdag kan het eerste uur tegen een tarief van € 0,50 per uur geparkeerd worden. Vanaf het derde uur stijgt dit naar € 1,50 per uur en vanaf het vijfde uur geldt een tarief van € 3,00 per uur.

1.5 Handhaving, scanauto, fiscalisering

Het parkeren zonder parkeerrecht is momenteel een belangrijke oorzaak voor de parkeerdruk die ervaren wordt. Voorgesteld wordt om een zogenaamde scanauto in te zetten. De scanauto controleert niet op foutparkeren. Foutparkeren is een overtreding van de Wegenverkeerswet die niet geautomatiseerd vast te leggen is met een scanauto. Deze overtreding moet vastgesteld worden door een handhaver. Met de inzet van een scanauto kan sneller en intensiever een groter gebied worden gecontroleerd, waardoor de betalingsbereidheid (het percentage parkeerders met een geldig parkeerrecht) aanzienlijk wordt verhoogd. Doordat de huidige blauwe zone wordt toegevoegd aan het gebied 'betaald parkeren' kan de scanauto zijn werk doen in het hele betaald parkeren gebied. Dit zorgt ervoor dat er minder geparkeerd wordt zonder parkeerrecht. Het te verwachten waterbedeffect zal niet groot zijn: voor bezoekers van het centrum liggen de gratis parkeerplekken buiten het betaald parkeren deel van het centrum ver af. Dichterbij zijn betaalbare alternatieven beschikbaar. Bewoners zullen gemakkelijker een plek in de buurt kunnen vinden omdat er minder centrumbezoekers en lang parkerende werknemers staan.

Voor **bezoekers** van de bewoners in dit gebied (zowel de oude zone met betaald parkeren als voor de oorspronkelijke blauwe zone) wordt een nieuwe bezoekersregeling opgetuigd, die de oude situatie vervangt. Deze bezoeker heeft nu de mogelijkheid om via de blauwe zone gratis te parkeren voor een bepaalde duur. Door fiscalisering van het gebied verdwijnt deze mogelijkheid. De bewoners krijgen de mogelijkheid om een gratis ontheffing aan te vragen waarmee tegen gereduceerd tarief de bezoeker kan parkeren. Het uurtarief voor bewoners om een bezoeker te laten parkeren zal € 0,25 per uur bedragen. Per ontheffing zal er 200 uur per jaar gebruik gemaakt kunnen worden van deze regeling. Na deze 200 uur betalen bezoekers het reguliere tarief voor betaald parkeren.

Het voorstel tot fiscaliseren van het hele centrumgebied, waarbij alle parkeerregimes samengevoegd worden tot één fiscaal regime, heeft tot gevolg dat er niet langer vergunningen én ontheffingen worden verleend, maar alleen nog ontheffingen (van de betalingsplicht).

1.6 Parkeernorm nieuwbouw (-kruimelregeling, lage norm)



Het afschaffen van de zogenaamde kruimelregeling is noodzakelijk, omdat de restcapaciteit in het centrum niet langer beschikbaar is. De kruimelregeling liet de realisatieplicht van minder dan twee parkeerplaatsen bij een vergunningsplichtige activiteit vervallen. Deze regeling wordt vanuit het gelijkheidsbeginsel echter als een korting toegepast op ieder bouwplan. Deze stimuleringsmaatregel heeft in de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige ontwikkelingen in het centrum, maar deze extra service kan vanwege het ontbreken van de restruimte niet langer aangeboden worden. Na afschaffen van deze regeling dienen deze maximaal twee parkeerplaatsen gerealiseerd te worden, dan wel deze parkeerbehoefte afgekocht te worden bij de gemeente tegen een vastgesteld tarief. Het college is echter bevoegd om daar gemotiveerd van af te wijken. Het afschaffen van de kruimelregeling geldt voor de hele gemeente, dus ook voor de gebieden buiten het centrum.

Voor nieuwbouwprojecten in het centrum kan een strengere parkeernorm worden toegepast. Deze norm geldt voor de nieuwe bewoners. Voor een lage parkeernorm is het noodzakelijk dat de alternatieven op orde zijn: goede voorzieningen voor de fietsers (stallingen, vlotte & comfortabele routes), goed openbaar vervoer en een goed aanbod van deelmobiliteit. Voor bewoners kan gedacht worden aan een normering van 0,6 – 0,8 voor bewoners, afhankelijk van de exacte locatie. Onderdeel van deze normering betreft een reservering van parkeerruimte voor bezoekers. Vanwege de beschikbaarheid van de alternatieven kan deze normering lager zijn dan de gebruikelijke normering van 0,3. Een normering van 0,15 voor bezoekers is reëel. Tenslotte dient bij de parkeernorm rekening gehouden te worden met overige bestemmingen (winkels, zorgbestemming, sportschool, enz.). Deze normering staat uitgewerkt in het addendum op de nota Parkeernormen en afkoopregeling 2020'. Iedere ontwikkelende partij dient per ontwikkellocatie aan te tonen dat deze normen houdbaar zijn, door het indienen van een mobiliteitsplan, als onderdeel van de ruimtelijke procedure.

1.7 Beëindiging huidige uitsterfbeleid 3e en meer vergunningen

Het aantal vergunningen (straks ontheffingen) in het gebied wordt teruggebracht door aanscherping van het parkeerbeleid. Bestaande 3^e en meer vergunningen/ ontheffingen voor bewoners en bedrijven worden beëindigd. Dit geldt ook voor publieke partijen in het gebied, zoals de gemeente en de ODIJ. Zij moeten immers het goede voorbeeld geven.

1.8 Extra fietsenstalling, stimuleren fietsen

Door het aanbieden van goede stallingsmogelijkheden en kwalitatief goede en comfortabele fietsroutes wordt het fietsgebruik gestimuleerd en wordt een alternatief geboden voor een deel van het autoverkeer. De huidige fietsenstalling op het station is kwalitatief en kwantitatief goed. Veel bezoekers komen vanuit het noorden en westen, waarmee de locatie van de stationsstalling niet optimaal voor hen is. Een tweede stalling in de noordwesthoek verbetert de aantrekkelijkheid voor de fiets.

1.9 Beter Benutten P&R Wijckermolen

Het huidige parkeerterrein wordt nauwelijks benut. Er is veel restcapaciteit aanwezig. De gemeente overlegt met de eigenaar van het terrein (NS) om de kansen verder te benutten. Het terrein vormt een belangrijke zoeklocatie voor een eventueel toekomstige gestapelde parkeervoorziening.

1.10 Stedelijk Ontwikkelen Zone Slangenwegje

Het parkeren op het Slangenwegje kan op korte termijn (2024) stopgezet worden. Er is daarvoor voldoende restcapaciteit beschikbaar in de omgeving op een acceptabele loopafstand. Het terrein ligt op een strategische locatie nabij het historische centrum (kerk, winkels) en biedt kansen voor een andere inrichting



en gebruik van de openbare ruimte, zoals beschreven in de recent door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie Stadskant Spoorzone.

2.11 *Uitsterven 2e bewoners/ bedrijfsvergunning*

Het aantal vergunningen/ ontheffingen in het gebied wordt teruggebracht door aanscherping van het parkeerbeleid. Bestaande gebruikers van een 2^e vergunning/ ontheffing kunnen deze nog wel verlengen. Nieuwe aanvragen worden niet ingewilligd.

2.12 *Toepassen Poet*

De aanwezige parkeergelegenheid op eigen terreinen moet beter benut gaan worden. Indien parkeren op eigen terrein mogelijk is, dan wordt de bewoner geacht om hiervan gebruik te maken en vervalt het recht op een parkeervergunning/ ontheffing. Zo wordt de parkeerdruk op de openbare ruimte verminderd. Parkeren op eigen terrein dient realistisch te zijn. Als voorbeeld noemen we een garage die is omgebouwd tot kantoor. Dit is geen mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein. De oprit naar deze garage toe is wél een mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein.

2.13 *Sterk OV*

Het ontbreken van intercity's richting Haarlem, Amsterdam, Alkmaar en Den Haag maakt het station Beverwijk minder aantrekkelijk. In samenwerking met de regiopartners dient opnieuw gesprekken gevoerd te worden met NS en de provincie om de intercity terug te krijgen.

2.14 *Kansen benutten deelmobiliteit*

Het aanbod van deelauto's kan de vraag naar eigen vervoer drukken. Als vuistregel geldt, dat een deelauto gelijk staat aan de parkeervraag van circa 5 voertuigen. Inzet van deelauto's is essentieel in combinatie met de beoogde parkeernormen van minder dan één. Naast deelauto's kan aanbod van deelfietsen en deelscooters een positieve bijdrage geven.

2.15 *Parkeren in de Breestraat*

Het parkeren in de Breestraat neemt veel openbare ruimte in en het aandeel foutparkeerders en parkeerders zonder parkeerrecht is extreem hoog. Het opheffen van parkeren in de Breestaat (met uitzondering van invaliden en het laden en lossen op venstertijden) biedt kansen voor een andere gebruik van de openbare ruimte, zoals meer groen, meer ruimte voor fietsers of de inrichting van een publieksvriendelijke verblijfszone. Er zijn voldoende alternatieven beschikbaar op acceptabele loopafstand. Er zijn voorbeelden in Nederland hoe de functie van een winkelstraat versterkt wordt door een alternatieve inrichting.

2.16 *Beter Benutten Wijckerpoort*

De gemeente Velsen is bevoegd gezag op dit terrein. Voor de korte en middellange termijn kan het gebied goed fungeren als overloop-alternatief. Er zijn veel plekken beschikbaar op een acceptabele afstand van het centrum en het station. Op koopavonden en op zaterdagen kan het gebied beter benut worden, op werkdagen geldt het tegenovergestelde: het gebied is nu te aantrekkelijk als alternatief, waardoor de druk op het terrein hoog is. Aanvullende voorzieningen om de veiligheidsgevoel te verhogen (zoals betere verlichting) zijn nuttig. Het is de bedoeling om vanaf 2028 een definitieve invulling op dit terrein te realiseren. Een gebouwde parkeervoorziening ten behoeve van het beoogde programma daar in combinatie met centrum parkeren ligt dan voor de hand.



3.17 Differentiatie in zones en tarieven

Voor de meest aantrekkelijke parkeerplekken (straatparkeren, Marktplein, Beverplein, Meerstraat) wordt een hoger parkeertarief ingevoerd dan voor de overige, verder weg gelegen parkeerterreinen zoals de Halve Maan of Wijckerpoort. Op deze terreinen is het tarief lager of gratis.

3.18 Verhoging parkeer- en vergunningstarieven.

Mocht blijken dat de in pakket 1 en 2 genomen maatregelen onvoldoende leiden tot de gewenste parkeerdruk in het centrumgebied, dan kunnen de parkeertarieven en/of de tarieven voor een vergunning/ontheffing aangepast worden, afhankelijk van de behoefte.

3.19 Parkeren Marktplein, Koningshof, Graafwijkstrt en omstreken

In de woonstraten en op de kleinere parkeerterreinen in deze zone is de parkeerdruk momenteel het hoogst. In combinatie met maatregel A3 Differentiatie kan gedacht worden aan een speciale invulling voor deze gebieden, waarbij alleen bewoners in aanmerking komen om daar te staan. Bezoekers van het centrum kunnen gebruik maken van de beschikbare alternatieven op iets verdere loopafstand.

3.20 Afschaffen 2^e vergunning

Mocht de inzet van de voorgaande maatregelen niet voldoende zijn, dan kan als laatste en meest krachtige maatregel ook de 2^e vergunning voor bedrijven en bewoners wordt afgeschaft. Het betreft een maatregel met grote impact op de bewoners en ondernemers in Beverwijk.

5.4 Effecten van de maatregelen

In tabel 3 is het effect van de verschillende maatregelen ingeschat. Hierbij is gelet op het aantal beschikbare parkeerplaatsen, de vraag naar parkeren door bewoners, bezoekers en bedrijven en het aantal uitgegeven parkeervergunningen en ontheffingen. Bij de maatregelen Betaald parkeren, deelauto's, fiets stimuleren en ov versterken is uitgegaan van CROW¹ kengetallen. Voor het aantal deelauto's is hier uitgegaan van 5 per jaar in de periode 2024-2027. Bij 'Overige projecten' is een inschatting gemaakt op basis van bekende bouwplannen.

Tabel 3: Geschatte ontwikkeling parkeervraag en aantal vergunningen

Scenario met maatregelen	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2039	2040>
Parkeerplaatsen	4894	4894	4819	4819	4819	4371	4371	4371	4371	4371
Parkeervraag	3524	3574	3559	3681	3747	3578	3509	3415	3455	3480
Vergunningen	3077	3014	3190	3330	3400	3270	3140	3010	2960	2960
Bezettingsgraad %	72	73	74	76	78	82	80	78	79	80

5.4.1 Effect op parkeerbehoefte

¹ CROW; kennisplatform Verkeer en Vervoer



Met de inzet van de maatregelen wordt bereikt dat de parkeerbehoefte beter in balans gebracht wordt met de beschikbare parkeercapaciteit. Tabel 4 geeft de verwachte bezettingsgraad weer in Beverwijk voor het hele centrumgebied (inclusief P+R), voormalige blauwe zone, Marloterrein en Wijckerpoort voor de komende jaren. Dit is op basis van de verwachte nieuwbouw, die de vraag zal doen toenemen en de te nemen maatregelen. In deze berekening zijn de effecten van de te nemen maatregelen (betaald parkeren, OV versterken, fiets stimuleren, deelauto's aanbieden en uitsterven van de 2^e en het afschaffen van de 3^e vergunningen) geschat op basis van de volgende uitgangspunten:

- Het aantal parkeerplaatsen verandert omdat het de bedoeling is om in 2024-2025 het parkeren aan het Slangenwegje op te heffen (75 parkeerplaatsen) en in 2027 het openbaar parkeren op het Meerplein (448 parkeerplaatsen) niet meer beschikbaar is;
- Voor de bewoners van nieuwbouw wordt in het nieuwbouwproject voorzien van passende parkeervoorzieningen (uitgaande van een parkeernorm tussen de 0 en 0,6);
- Voor de nieuwbouwontwikkelingen in Spoorzone is uitgegaan van 0,1 bezoekersaandeel per woning;
- Voor de kleinere ontwikkelingen is uitgegaan van 1 voertuig per woning;
- Om de bezettingsgraad onder 85% te krijgen moet het aantal vergunningen in dit scenario naar 3.000 (doel). Om de bezettingsgraad onder de 75% te krijgen moet het aantal vergunningen in dit scenario naar 2.700 (streven).

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030-2039	2040>
Parkeervraag ontwikkeling	3524	3574	3559	3681	3747	3578	3509	3415	3455	3480
Betaald parkeren			-102							
Deelauto's			-25	-25	-25	-25				
Fiets stimuleren			-179							
Ov versterken						-75				
Bezoekers Spoorzone				20	20	20	20	10	50	25
Overige projecten		100	150	15	15	15	15		30	
Toe/afname door ontwikkeling vergunningen		-50	141	112	56	-104	-104	-104	0	0
Parkeervergunningen ontwikkeling	3077	3014	3190	3330	3400	3270	3140	3010	2960	2960
Uitsterven 3e vergunning			-30	-30	-30	-30	-30			
Uitsterven 2e vergunning					-100	-100	-100	-50		
Nieuwe vergunningen door nieuwbouwprojecten		176	170	100						

Tabel 4: Verwachte ontwikkeling bezettingsgraad door de jaren heen na maatregelen



5.4.2 Effect op vergunningen

Met de inzet van de maatregelen wordt bereikt dat het aantal type vergunningen, en daarmee ook het totaal aantal vergunningen in het gebied afneemt. Tabel 5 geeft een overzicht van het aantal vergunningen dat verwacht mag worden na het nemen van de maatregelen. Uitgangspunt bij deze maatregel betreft het onttrekken van 3^e en volgende vergunningen voor bedrijven en bewoners. Het systeem wordt vereenvoudigd, waarbij algemene vergunningen voor de dag, week, maand of jaar worden geschrapt. Ook de specifieke bedrijfsvergunningen voor Halve Maan en Beverplein komen te vervallen.

In tabel 5 staat het te verwachten resultaat weergegeven. Hierbij zijn de vergunningen die vervallen met rood gemarkeerd. In de prognose zijn deze vergunningen niet langer aanwezig. Specifieke maatregelen die gekoppeld zijn aan een zorgmotief blijven gehandhaafd. Ook de vergunning voor de weekmarkt blijft gehandhaafd. Vergunningen voor autodate passen in de doelstelling voor flankerend deelvervoer en blijven om die reden aanwezig. Tenslotte blijft de tijdelijke vergunning gehandhaafd. Deze vergunning verleent de gemeente de gewenste flexibiliteit om in speciale gevallen maatwerk te leveren. Het aantal vergunningen voor de overheidspartijen gemeente Beverwijk en Omgevingsdienst IJmond wordt eveneens verlaagd naar 2 per organisatie. Dit betekent dat ook deze partijen op afstand (bijv. in de Wijckerpoort) dienen te parkeren (geel in de tabel).

	2023 (jan)	Prognose met afschaffen vergunningen	Prognose met nieuwbouw
Bewoners 1e	2097	2097	2443
Bewoners 2e	345	345	345
Bewoners 3e>	153	0	0
Bezoekers	122	122	122
Bedr centr 1e	64	64	87
Bedr centr 2e	15	15	27
Bedr centr 3e>	17	0	0
Bedr Bazaar	1	1	0
Bedr Meerpl/HM 1e	23	23	0
Bedr Meerpl/HM 2e	12	12	0
Bedr Meerpl/HM 3e	31	0	0
Weekmarkt	33	33	33
Zorg alg	12	12	12
Zorg mantel	13	13	13
Autodate	?	?	?
Tijdelijke	3	3	3
Jaarvergunning	3	0	0
Maandvergunning	0	0	0
Weekvergunning	0	0	0
Dagvergunning	0	0	0
Gemeente en ODIJ	70	4	4
Totaal	3014	2744	3099

Tabel 5: Geschatte ontwikkeling vergunningen



Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

www.iv-infra.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement@iv-infra.nl