

Gastvrij Parkeerbeleid
(tekstversie)

Gemeente Bergen
oktober 2013

Proloog

Parkeren in gemeente Bergen is voor iedereen mogelijk. Het parkeerbeleid levert bovendien een bijdrage aan de positieve ervaringen van bewoners en bezoekers binnen gemeente Bergen. Door een klantgerichte en uniforme benadering van parkeren, worden de parkeerders in staat gesteld om zonder ergernis de goede kanten van de gemeente Bergen te ervaren.

Binnen het Gastvrij Parkeerbeleid hebben de positieve aspecten van ons huidige beleid als uitgangspunt gediend. Daarnaast worden tal van aspecten uit het huidige beleid geactualiseerd of nieuwe maatregelen uitgewerkt die onder andere een bijdragen leveren aan het gewenste hoge serviceniveau, de mate van informatievoorziening en het (betaal)gemak wat parkeren betreft binnen gemeente Bergen. Dit zijn aspecten die zowel door bewoners als bezoekers van belang worden geacht wanneer gekeken wordt naar het parkeren zelf en het parkeerbeleid op zich.

- Het voorlopig behouden van de gratis 1^e bewonersvergunning vormt, gelet op omliggende en/of vergelijkbare (kust)gemeenten, een genereus gebaar naar de inwoners van gemeente Bergen die woonachtig zijn binnen betaald parkeergebieden.
- Vooruitlopend op het Gastvrij Parkeerbeleid is per 1 mei 2013 belparkeren uitgerold. Hiermee is het mogelijk om telefonisch, achteraf en per minuut te betalen voor parkeren binnen gemeente Bergen.
- Gelet op het naderende einde van de chipknip, kijken wij ook hoe (en op welke termijn) de betaalmogelijkheden bij parkeerautomaten verder kunnen worden uitgebreid (naast belparkeren) met bijvoorbeeld pin en creditcard.
- Het benoemen van dagtarieven voor parkeren binnen gemeente Bergen (behoudens de kort parkeerzones) zien wij als klantvriendelijke toevoeging van ons huidige parkeerbeleid. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om parkeertickets in de gehele gemeente te gebruiken, mits in vergelijkbare zones wordt geparkeerd.
- Door de voorgestelde periodieke evaluatie van zowel het beleid zelf als de parkeerdruk in de diverse kernen, kan snel en op feitelijke basis worden ingesprongen op de diverse beleidsmatige ontwikkelingen, bewonersvragen en nieuw- / herbouwplannen.

Dit is slechts een greep uit de maatregelen die binnen voorliggend Gastvrij Parkeerbeleid worden benoemd. Dit beleid is erop gericht om wat parkeren betreft bezoekers welkom te heten door een hoge mate van service te bieden, hen tijdig van informatie te voorzien en een optimum aan gemakken aan te dragen, zonder de eigen bewoners daarbij uit het oog te verliezen.

Inhoudsopgave

	Blz.	
1	Inleiding	5
1.1	Waarom een nieuw beleidsplan	5
1.2	Doelstelling	5
1.3	Procesgang	5
1.4	Participatie	6
1.5	Leeswijzer	6
2	Huidig beleid	7
2.1	Korte beschrijving huidig beleid	7
2.2	Evaluatie	8
2.3	Conclusie huidig parkeerbeleid	8
3	Parkeervisie	10
	Noodzaak tot visie	10
3.1	Visie	10
3.1.1	Regulerende werking	11
3.1.2	Servicegerichtheid	11
3.1.3	Diverse modaliteiten	11
3.1.4	Samenhang beleidsvelden	11
3.1.5	Bewoners versus bezoekers	12
3.1.6	Parkeren onder gebouwde voorzieningen	12
3.1.7	Korte en lange termijn	12
4	Gastvrij Parkeerbeleid	13
4.1	Continuering van bestaande aspecten	13
4.1.1	Stelsel van betaald parkeren en vergunningen	13
4.1.2	Zonering	13
4.1.3	Omvang parkeercapaciteit	14
4.1.4	Notitie Ruimtelijke parkeerbeleid	15
4.1.5	Korte lijnen met handhavende instantie	15
4.1.6	Afhandeling van storingen	15
4.2	Actualisatie van bestaande elementen	16
4.2.1	Processen	16
4.2.1.1	Regels omtrent vergunningverlening	16
4.2.1.2	Richtlijnen bij het stallen van trailers, boten, tractoren, etc.	17
4.2.1.3	Bundelen en afstemmen tot één parkeerbeleidsdocument	18
4.2.1.4	Flankerend beleid	18
4.2.1.5	Periodieke monitoring	19

4.2.2	Ruimtelijke invulling	19
4.2.2.1	Tariefstelling & periode van betaald parkeren	19
4.2.2.2	Betaalmogelijkheden parkeerautomaten	20
4.2.2.3	Invoeren dagtarief en parkeertickets gemeentebreed geldig	21
4.2.2.4	Transferia	21
4.2.2.5	Fietsvoorzieningen	22
4.2.2.6	Parkeren motoren	22
4.2.2.7	Elektrisch vervoer	23
4.2.2.8	Parkeren nabij schoollocaties	23
4.2.2.9	Bermparkeren	24
4.2.3	Handhaving	25
4.2.3.1	Richtlijnen op het gebied van handhaving	25
4.2.4	ICT / Informatisering	25
4.2.4.1	Informatieverstrekking via internet	25
4.2.4.2	Belparkeren	25
4.2.4.3	Digitale vergunningenaanvragen	26
4.2.4.4	Sturen van bezoekersstromen	26
4.2.4.5	In-car mogelijkheden	27
5	Uitvoeringsagenda	28
6	Financieel kader	29
7	Bijlagen	30

1. Inleiding

1.1 Waarom een nieuw beleidsplan

Vanwege tal van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van parkeren is binnen gemeente Bergen de behoefte ontstaan om het parkeerbeleid (zoals in 2004 is vastgesteld) een nieuwe impuls te geven. Met het opstellen van dit beleidsdocument wordt bovendien invulling gegeven aan de afspraak uit het coalitieakkoord 2012-2014 “Verantwoord en met vertrouwen verder” om gastvrij parkeerbeleid uit te werken.

1.2 Doelstelling

In de visie van de gemeente Bergen is het dan ook noodzakelijk dat parkeren in de gemeente voor iedereen mogelijk is en als positief wordt ervaren. Door parkeren op een klantgerichte manier te organiseren, worden de parkeerders (bewoners, werknemers, bezoekers) in staat gesteld om zonder ergernis de goede kanten van de gemeente Bergen te ervaren.

Natuurlijk herbergt het parkeerbeleid in beginsel een regulerende werking. De parkeerdruk in combinatie met de recreatieve aantrekkingskracht van de gemeente hebben in het verleden tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, etc. geleid met negatieve effecten voor o.a. de leefbaarheid, bereikbaarheid, maar ook het ondernemersklimaat. Om deze negatieve effecten te beteugelen zijn regulerende maatregelen benoemd in de vorm van betaald parkeren en een vergunningstelsel. Hoewel dit systeem met enige regelmaat als negatief wordt bestempeld, is de doelstelling juist om een evenwicht te vinden in het spanningsveld bestaande uit:

1. een zo breed mogelijk scala aan doelgroepen een (parkeer)plek bieden,
2. zoveel mogelijk bezoekers aantrekken en een (parkeer)plek bieden,
3. (het beteugelen van) de parkeerproblematiek en de negatieve gevolgen daarvan.

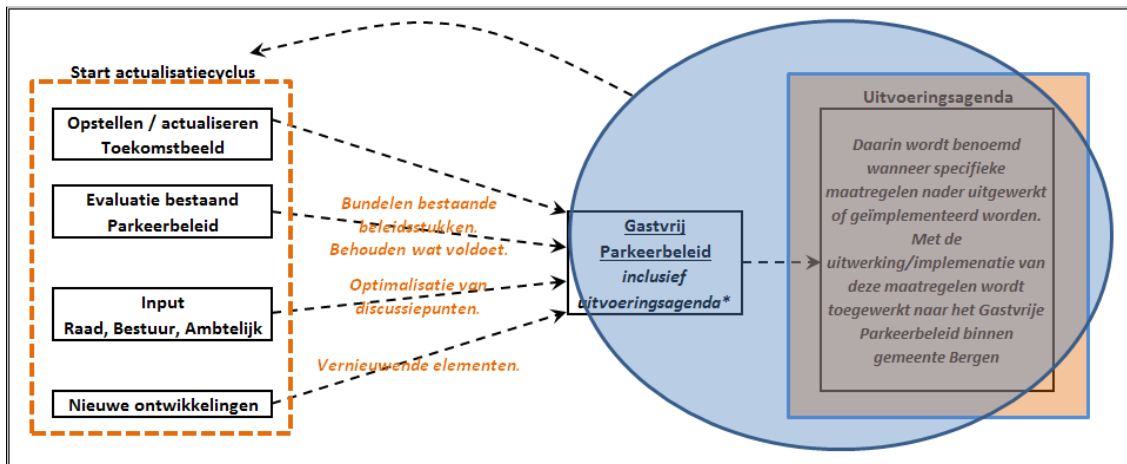
Zonder voorbij te gaan aan de eigen bewoners wil Bergen zeker ook voor haar bezoekers (in het bijzonder de recreanten) een gastvrije gemeente zijn. Dit komt tot uiting in het hoge serviceniveau dat met het Gastvrij Parkeerbeleid wordt nagestreefd voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers.

1.3 Procesgang

Het huidige parkeerbeleid is als uitgangspunt genomen bij het proces om te komen tot Gastvrij Parkeerbeleid. Door het bestaande beleid te evalueren, de uitkomsten van diverse parkeeronderzoeken naast elkaar leggen en de klachtenstroom in beeld te brengen wordt inzichtelijk gemaakt welke aspecten voldoen aan de vragen van deze tijd, waar aanpassing of optimalisatie nodig is en welke nieuwe ontwikkelingen er op gebied van parkeren spelen. Het nieuwe parkeerbeleid wordt dus deels gevormd elementen uit het bestaande beleid (hetgeen voldoet), optimalisatie van aspecten die niet of in mindere mate voldoen en toevoeging van nieuwe ontwikkelingen, bijvoorbeeld op het gebied van ICT.

De daadwerkelijke inhoudelijke uitwerking en invulling van het Gastvrij Parkeerbeleid wordt voorafgegaan door een visie. Deze visie geeft het kader waarbinnen beleidsvoorstellen en maatregelen worden uitgewerkt. De uiteindelijke maatregelen, voortkomend uit het Gastvrij Parkeerbeleid, worden opgenomen in een uitvoeringsagenda. Met het doorlopen van de uitvoeringsagenda wordt het voorgenomen beleid daadwerkelijk in praktijk tot uiting gebracht.

Figuur 1 bevat een overzicht van het doorlopen proces. Het verdient de voorkeur om deze procesgang periodiek te doorlopen, waarbij het nieuwe beleidsstuk in combinatie met de uitvoeringsagenda als input dient voor verdere optimalisatie van het parkeerbeleid.



Figuur 1: Schematisch overzicht van het beoogde proces om te komen tot aanpassingen van het bestaande beleid tot een "Gastvrij Parkeerbeleid".

1.4 Participatie

Op basis van diverse parkeeronderzoeken is een feitelijke basis gelegd die de start heeft gevormd van het proces. Binnen het proces zijn tevens diverse werksessies gehouden op ambtelijk niveau. Daarnaast is een sessie met raads- en commissieleden geweest waarin de diverse aspecten van het parkeerbeleid de revue zijn gepasseerd. Binnen deze sessie hebben raads- en commissieleden de richting bepaald voor de verdere uitwerking. Met deze richting, verwerkt in een document, is naar buiten getreden om ook maatschappelijke input te vergaren. In een tweetal informatieavonden hebben vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties input kunnen leveren welke is meegenomen in de verdere uitwerking. Tot slot zijn los van de verschillende consultatiemomenten ook reacties binnengekomen. Deze zijn (met de input uit de informatieavonden) opgenomen in de reactienota (zie bijlage 1). De verschillende verslagen van de sessies en bijeenkomsten zijn te vinden in bijlage 1.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingezoomd op het huidige parkeerbeleid dat de basis heeft gevormd voor het Gastvrij Parkeerbeleid. Hoofdstuk 0 beschrijft de visie die gemeente Bergen heeft op parkeren. Daarmee wordt ook het kader gevormd waarbinnen beleid en maatregelen verder worden uitgewerkt. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 4 en 5 ingegaan op het daadwerkelijke beleid en daaruit voortvloeiende maatregelen welke in de uitvoeringsagenda zijn opgenomen. Tot slot wordt in hoofdstuk 0 inzicht gegeven in het financiële aspect van het Gastvrij Parkeerbeleid.

2 Huidig beleid

2.1 Korte beschrijving huidig beleid

Het volledige parkeerbeleid van gemeente Bergen bestaat uit diverse documenten¹ die verschillende onderdelen omschrijven van het parkeerbeleid. Het systeem van betaald parkeren in combinatie met de zonering en het vergunningstelsel vormen de belangrijkste onderdelen binnen het parkeerbeleid. Op diverse locaties binnen gemeente Bergen wordt het parkeren gereguleerd middels betaald parkeren, vergunningparkeren, parkeerschijfzone of een combinatie hiervan. Per 'kern' bestaat variatie in de omvang van het gereguleerde gebied en de verschillende regimes die gehanteerd worden. Deze huidige zonering is ontstaan vanuit een regulerende gedachte en de loop der tijd organisch gegroeid tot wat het nu is.

De tarieven voor betaald parkeren in gemeente Bergen zijn per 1 januari 2013 overal gelijk gesteld op € 1,80 per uur, vooralsnog zijn op een tweetal locaties binnen betaald parkeergebieden dagtarieven ingesteld.

In Hargen aan Zee is een groot parkeerterrein nabij het strand gerealiseerd waar gedurende een deel van het jaar (apr. t/m okt.) betaald parkeren is ingesteld. Op dit terrein wordt een tarief van € 1,80 per uur gehanteerd met een maximum dagtarief van € 4. Er is geen sprake van een maximaal toegestane parkeerduur.

In Schoorl is in het centrumgebied gedurende het gehele jaar betaald parkeren ingesteld tussen 10 en 19 uur, globaal gezien tussen het bezoekerscentrum Schoorlse Duinen van Staatsbosbeheer en de kruising Laanweg – Heereweg – Duinweg. Bij het betaald parkeren wordt onderscheid gemaakt naar kort parkeren (max. 1,5 uur) en lang parkeren (geen maximum tijdsduur). Uitzondering op de tariefstelling is het dagtarief van € 5 voor parkeren bij bezoekerscentrum.

Ook in Bergen is in het centrumgebied gedurende het gehele jaar betaald parkeren ingesteld tussen 10 en 19 uur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar kort parkeren (max. 1,5 uur) en lang parkeren (geen maximum tijdsduur). Enkele straten binnen deze centrum-zone zijn echter afgeschermd voor louter vergunninghouders. Om het centrumgebied is een schil gelegd waar parkeren alleen is toegestaan met een vergunning of parkeerschijf (gedurende beperkte periode). Deze schil is in het leven geroepen om de overlast van bezoekers die vanwege betaald parkeren in het centrum uitweken naar deze bewonersgebieden, op te lossen.

In heel Bergen aan Zee wordt gedurende een deel van het jaar parkeren gereguleerd tussen 10 en 19 uur. In het overgrote deel van Bergen aan Zee mag tegen betaling worden geparkeerd. Veelal geldt daarbij geen beperking qua parkeerduur (langparkeren), voor een klein deel in het centrumgebied (kortparkeren) geldt echter een maximale parkeerduur van 1,5 uur. Een tweetal straten is expliciet gereserveerd voor vergunninghouders.

In heel Egmond aan Zee wordt gedurende een deel van het jaar parkeren gereguleerd tussen 10 en 19 uur. Langs de Voorstraat is het dan alleen mogelijk om maximaal 1,5 uur (kortparkeren) en tegen betaling te parkeren. Daarnaast is langparkeren in grote delen van de kern mogelijk waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de Boulevard en omgeving en de rest van de woonkern. Hoewel het regime bij de Boulevard gelijk is aan de rest van de kern (langparkeren), wordt bij de verstrekking van vergunningen het principe aangehouden dat de Boulevard en omgeving zoveel als mogelijk

¹ Te weten: de Parkeerverordening en daaraan gekoppeld de, Nadere regels behorende bij artikel 4 van de Parkeerverordening en het Aanwijzingsbesluit, Parkeerbelastingverordening, de Nota Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009 en de algemene plaatselijke verordening (APV)

wordt 'vrijgehouden' voor dagrecreanten (niet zijnde vergunninghouders). Tot slot is ook een groot aantal gebieden expliciet gereserveerd voor vergunninghouders.

Binnen de reguleringszones² komen bewoners in aanmerking voor een bewoners- en bezoekersvergunning, bedrijven voor een bedrijfsvergunning en hotel- of pensionhouders alsmede particuliere verhuurders kunnen voor hun gasten een verblijfsrecreantenvergunning aanvragen. Eigenaren van strandhuisjes in Egmond aan Zee komen in aanmerking voor een strandhuisjesvergunning. In specifieke gevallen bestaat de mogelijkheid om een bijzondere vergunning aan te vragen.

2.2 Evaluatie

Het huidige beleid is geëvalueerd op basis van enquêtes en parkeeronderzoeken die zowel recentelijk als in een verder verleden zijn uitgevoerd. Daarmee is een feitelijke basis gecreëerd, welke als vertrekpunt heeft gediend voor het proces binnen het "Gastvrij Parkeerbeleid. In bijlage 2 zijn de globale uitkomsten opgenomen van de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

2.3 Conclusie huidig parkeerbeleid

Uit de diverse parkeeronderzoeken blijkt dat het huidige parkeerbeleid van Bergen gedurende het jaar nauwelijks omvangrijke problemen met zich meebrengt. Feit blijft natuurlijk dat de zomerperiode evenals de weekenden in de winterperiode een aanzienlijk grotere parkeerdruk oplevert dan de rest van het jaar. Tijdens de extreme zomerdagen (in vakantie of weekenden) kan de parkeerdruk in de kustdorpen zelfs dusdanig hoog uitvallen dat problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming ontstaan. Deze dagen zijn echter sterk weersafhankelijk en bovendien beperken dit soort extreme situaties zich veelal tot enkele keren per jaar.

Buiten deze bovengemiddeld warme en zonnige weekend / vakantieperioden, leidt de omvang van het parkeerareaal niet tot grote problemen. Het eventueel uitbreiden van parkeercapaciteit, bijvoorbeeld in de vorm van een transferium of overloopterrein, heeft dan ook alleen effect (beperking en verspreiding van de parkeerdruk en verhoging van de parkeerinkomsten) op de enkele extreme zomerdagen per jaar die in de weekenden en vakantieperiode vallen.

Uit de onderzoeken komt naar voren dat het systeem van betaald parkeren in combinatie met de zonering en vergunningen geen noemenswaardige problemen veroorzaakt. Dat wil niet zeggen dat er op dit vlak geen maatregelen noodzakelijk zijn. Op staatsniveau zijn er wel degelijk problemen die het gevolg zijn van parkeerregulatie. Zo behoeft de duiding van zonering op straat bijvoorbeeld verbetering. Er is echter maatwerk nodig om deze problemen het hoofd te bieden. De evaluatie geeft echter geen reden om het stelsel van betaald parkeren en vergunningen inclusief de bijbehorende zonering te wijzigen.

Het fundament onder het huidige parkeerbeleid geeft daarmee voldoende basis om uit te bouwen naar Gastvrij Parkeerbeleid. Een aantal onderdelen uit het bestaande parkeerbeleid kan direct worden overgenomen in het nieuwe beleidsstuk. Daarnaast behoeven diverse onderdelen actualisatie teneinde aan de eisen van deze tijd te voldoen. Tot slot wil gemeente Bergen met het Gastvrij Parkeerbeleid ook invulling geven aan en inspelen op nieuwe ontwikkelingen (bv. op het gebied van ICT). Met behulp van nieuwe technologieën kan een hoger serviceniveau voor bewoners, ondernemers en bezoekers worden bewerkstelligd.

² Gebieden binnen gemeente Bergen waar sprake is van vergunninghoudersparkeren, betaald parkeren en/of parkeerschijfzone.

In paragraaf 4.1 wordt uitgebreid ingegaan op de aspecten die zijn overgenomen uit het bestaande beleid, de actualisatie van bestaande aspecten en de eventuele nieuwe ontwikkelingen waarop ingesprongen wordt.

3 Parkeervisie

3.1 Noodzaak tot visie

Aan het huidige parkeerbeleid ligt geen uitgeschreven visie ten grondslag. Hierdoor bestaat het gevaar dat maatregelen in de loop van jaren niet in goede onderlinge afstemming uitgewerkt worden, zonder dat daarbij een eensluidend einddoel wordt nagestreefd. Door ad hoc maatregelen uit te werken zonder daarbij het grotere geheel (de visie) voor ogen te hebben kunnen tegenstrijdigheden in beleidsuitvoering in de hand worden gewerkt.

Om te komen tot aanpassing van het parkeerbeleid is het zaak om vooraf na te denken over het doel. Het opstellen van een visie dwingt om na te denken over het (eind)doel dat met “Gastvrij Parkeerbeleid” wordt nagestreefd. Een visie is echter geen doel op zich maar slechts een middel om vooraf gestelde doelen op de korte en lange termijn te bereiken. Het geeft inzicht in de keuzes en het waarom daarvan, vormt een leidraad bij het opstellen van beleid en geeft houvast bij uitwerken van eventuele maatregelen.

Door een visie op te stellen maakt gemeente Bergen inzichtelijk waar de komende periode op in wordt gezet. Daarmee wordt zowel voor de gemeentelijke organisatie zelf als voor de bewoners, bezoekers en ondernemers binnen gemeente Bergen duidelijk welke keuzes zijn gemaakt en wat daarbij verwacht kan worden op het gebied van parkeren. Uiteraard is het raadzaam om periodiek te kijken of actualisatie van de visie noodzakelijk is, bijvoorbeeld in geval van nieuwe toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het te voeren parkeerbeleid.

3.2 Visie

Parkeerbeleid vormt geen doel op zich, het betreft een middel om zowel parkeer- als parkeeroverschrijdende doelen te bereiken. Parkeerbeleid dient daarbij enerzijds tot doel de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen en diverse functies te waarborgen en anderzijds de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte te optimaliseren. Daarbij dient sprake te zijn van harmonie tussen de diverse functies in het openbaar gebied. Dit vraagt om een zekere samenhang tussen de diverse beleidsvelden. Zo wordt binnen het parkeerbeleid bijvoorbeeld gestreefd naar een groter aandeel fietsgebruik en openbaar vervoer van en naar gemeente Bergen. Bovendien gaat het parkeerbeleid uit van een optimale service- en klantgerichtheid naar zowel bewoners en ondernemers als bezoekers binnen gemeente Bergen. Een klantvriendelijk parkeerbeleid vergroot immers de aantrekkelijkheid van de totale gemeente.

Zo vormt het parkeerbeleid een kapstok voor ontwikkelingen en optimalisatiemogelijkheden op korte termijn en biedt het een kader voor de lange termijn en toekomstige ontwikkelingen.

Als rode draad voor ons parkeerbeleid geldt het volgende:

Parkeren in gemeente Bergen is voor iedereen mogelijk. Het parkeerbeleid levert bovendien een bijdrage aan de positieve ervaringen van bewoners en bezoekers binnen gemeente Bergen. Door een klantgerichte en uniforme benadering van parkeren, worden de parkeerders in staat gesteld om zonder ergernis de goede kanten van de gemeente Bergen te ervaren.

3.2.1 Regulerende werking

De reguleringsfunctie van parkeerbeleid is gericht op het vinden van een balans in de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor alle doelgroepen³, onder andere door een zo eenduidig mogelijk reguleringsstelsel van vergunningen en betaald parkeren met een optimaal betaalgemak waarmee een evenwichtige spreiding van de parkeerdruk wordt nagestreefd.

Parkeerregulerende maatregelen (betaald parkeren / vergunningen) worden ingezet in wijken en kernen die daar, qua parkeerproblematiek en de aard daarvan, aanleiding toe geven. Dit alles is erop gericht om de beschikbare (parkeer)ruimte zo efficiënt en eerlijk mogelijk te gebruiken en een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit na te streven.

3.2.2 Servicegerichtheid

In het kader van een optimaal serviceniveau van gemeente Bergen op het gebied van parkeren wordt gestreefd naar het inpassen van ICT-middelen. Naast het digitaal informeren van bewoners en bezoekers liggen er kansen om bijvoorbeeld vergunning- en ontheffingaanvragen deels of volledig te digitaliseren. Tevens ligt er een toenemend aantal mogelijkheden op het gebied van bijvoorbeeld belparkeren (met mobiele telefoon betalen voor parkeren), route-informatie-systemen zowel in-car als langs de weg.

Zoals bij elke maatregel is het bij het parkeren noodzakelijk om handhavend op te treden om zodoende het gewenste regulerend resultaat te bereiken. De praktijk leert dat anders de regulerende werking deels teniet wordt gedaan. Belangrijk is dat het handhaven als fair wordt beschouwd (hoewel iemand die een boete heeft ontvangen, hier desondanks moeite mee zal hebben). Een eenduidige, klantgerichte benadering en professionele uitstraling is hierbij van belang. Het vastleggen van richtlijnen op dit gebied geeft enerzijds zekerheid in de benadering en uitstraling naar bewoners / bezoekers, anderzijds biedt het ook een handvat om in te grijpen wanneer richtlijnen niet worden opgevolgd. Deze richtlijnen kunnen ook worden meegenomen in toekomstige aanbestedingen voor handhavende instanties ten einde de kwaliteit te borgen en uniformiteit te handhaven. Daarnaast dient de handhaver, meer dan voorheen, ook servicegericht te handelen. Bijvoorbeeld door onze gasten te wijzen op eventueel vrije parkeergelegenheid of van andere informatie te voorzien. De parkeerhandhaver moet meer worden beschouwd als een 'ambassadeur' van de gemeente Bergen.

3.2.3 Diverse modaliteiten

Binnen het parkeerbeleid wordt niet alleen gekeken naar parkeren ten behoeve van gemotoriseerde voertuigen, ook fiets-parkeren vormt één van de pijlers van het parkeerbeleid. Het parkeerbeleid speelt hiermee, in combinatie met flankerend beleid en maatregelen, ook een rol in het bevorderen van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen zoals de fiets, wandelen en openbaar vervoer. In de visie van de gemeente Bergen is daarbij bevordering van de fiets het meest kansrijk en wordt vooral hierop ingezet.

3.2.4 Samenhang beleidsvelden

Door het steeds schaarser worden van de openbare ruimte enerzijds en een toenemende parkeerdruk anderzijds, onder meer door ruimtelijke ontwikkelingen, is de aandacht voor het beleidsvlak parkeren aanzienlijk toegenomen. In toenemende mate lijkt het parkeerbeleid van doorslaggevend belang te zijn bij het afgeven van omgevingsvergunningen e.d.

³ Afhankelijk van de reden van parkeren zullen de diverse doelgroepen (zoals bewoners, winkelend publiek, recreanten, werknemers, ondernemers, etc.) kort- of lang parkeren. Ook fietsers vormen één van de doelgroepen.

Met het parkeerbeleid wordt gestreefd naar meer harmonie tussen parkeren en de overige functies in het openbaar gebied. Naast specifieke parkeerdoeleinden herbergt het parkeerbeleid immers ook diverse parkeer-overschrijdende doelen (bijvoorbeeld op gebied van fiets, groen, openbare ruimte, etc.). In dit kader dient een zekere samenhang te bestaan met andere beleidsaspecten zoals mobiliteit- of fietsbeleid, maar ook met beleidsvelden als Stedenbouw, Groen, Recreatie, Toerisme, etc.

Steeds zal een afweging moeten worden gemaakt tussen de diverse belangen die in het openbaar gebied spelen. Parkeren is slechts één van deze belangen, daarnaast kan worden gedacht aan doorstroming, verkeersveiligheid, stedenbouw, groen- en bomenstructuur, kwaliteit van de openbare ruimte, economie, milieuaspecten, recreatieve doeleinden, cultuurhistorie, etc.

3.2.5 Bewoners versus bezoekers

Wat betreft parkeren binnen gemeente Bergen bestaat er een zeker spanningsveld tussen bewoners en bezoekers, toeristen en ondernemers. Er ligt een taak voor gemeente Bergen om enerzijds bewoners te beschermen tegen parkeeroverlast als gevolg van de vele toeristische attracties en activiteiten die onze gemeente rijk is en de gevolgen hiervan bijvoorbeeld voor de leefbaarheid. De (voorlopig) gratis eerste bewonersvergunning vormt hiervan een duidelijk en genereus voorbeeld. Aan de andere kant wil gemeente Bergen ook een optimum bieden aan de velen bezoekers en toeristen die onze gemeente jaarlijks aandoen, zonder een beperking te leggen op de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid. Dit geeft immers niet alleen een enorme boost aan het ondernemersklimaat binnen Bergen, ook de gemeente zelf vaart daar wel bij.

3.2.6 Parkeren onder gebouwde voorzieningen

Ruimte voor parkeren in het openbaar gebied wordt steeds schaarser. Daarnaast komt het parkeren op maaiveldniveau de ruimtelijke kwaliteit meestal niet ten goede. Het parkeren onder (of op) gebouwde voorzieningen kan hier een oplossing voor bieden, maar is meestal kostbaar. Om dergelijke parkeervoorzieningen exploiteerbaar te maken is het veelal noodzakelijk dat de (betaalde) parkeerplaatsen goed worden gebruikt en het dus aantrekkelijk is om hier gebruik van te maken. Deze parkeervoorzieningen moeten van een goede kwaliteit zijn. Hieronder wordt o.a. verstaan dat de voorziening zowel te voet als met de auto goed toegankelijk is, dat de parkeerplaatsen goed te bereiken, deze voldoende breed en diep zijn en dat de sociale veiligheid is gewaarborgd. Daarnaast kan het tarievenbeleid een middel zijn om het gebruik van parkeerplaatsen onder gebouwde voorzieningen te stimuleren.

De gemeente Bergen wil parkeren onder gebouwde voorzieningen stimuleren. Dit willen wij o.a. doen door een tarievenbeleid te hanteren dat erop gericht is om parkeren in de parkeergarage aantrekkelijker te maken dan (kort)parkeren in de openbare ruimte (op maaiveldniveau). Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat er geen oneerlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld een lager parkeertarief onder supermarkt Deen t.o.v. het parkeertarief op het parkeerterrein bij Albert Heijn in Bergen).

3.2.7 Korte en lange termijn

Naast de focus op de huidige situatie en optimalisering daarvan, biedt het parkeerbeleid ook een kader voor de langere termijn en toekomstige ontwikkelingen. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt steeds de afweging gemaakt in hoeverre deze meerwaarde bieden met het oog op onze visie / doelen en wordt beoordeeld of er binnen de organisatie draagvlak bestaat om deze te implementeren en op te nemen in het parkeerbeleid.

Momenteel (2013) spelen er bijvoorbeeld diverse zaken op het gebied van ICT, zoals belparkeren, parkeer-route-informatie, in-car-systemen, etc. Gekeken wordt of deze ontwikkelingen een meerwaarde vormen, wat de consequenties (o.a. financieel) zijn van invoering en of er draagvlak is om deze te implementeren.

4 Gastvrij Parkeerbeleid

4.1 **Continuering van bestaande aspecten**

Zoals in de ambtelijke en bestuurlijke werksessies en uit evaluatie naar voren is gekomen biedt het huidige parkeerbeleid voldoende basis om het nieuwe "Gastvrij Parkeerbeleid" op te baseren. Hoewel diverse aspecten actualisering behoeven is er een aantal belangrijke facetten die in het nieuwe beleid direct worden overgenomen.

4.1.1 Stelsel van betaald parkeren en vergunningen

Het systeem van betaald parkeren en het daarbij opgezette vergunningstelsel in de diverse kernen wordt gezien als het reguleringsinstrument bij uitstek om eventuele parkeerproblematiek in kernen als Bergen, Schoorl, Hargen aan zee, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee gedurende vastgestelde perioden het hoofd te bieden. In de overige kernen worden deze regulerende maatregelen vooralsnog niet of nauwelijks noodzakelijk geacht.

Middelen om het regulerende effect van bovenstaand systeem te bereiken zijn bijvoorbeeld het enigszins ontmoedigen van autogebruik of het bevorderen van parkeren op eigen terrein.

In de kernen Bergen, Schoorl, Hargen aan Zee, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee blijft het systeem van betaald parkeren en het vergunningstelsel gehandhaafd.

4.1.2 Zonering

Om zowel bewoners als de verschillende soorten bezoekers (recreatief, sociaal, winkelend publiek, etc.) een plek te geven in de diverse kernen is in de loop der jaren een systeem ontstaan van verschillende parkeerzones met verschillende regimes. Daarmee wordt voor zover mogelijk een oplossing voor de parkeerproblematiek geboden waarbij aandacht is voor een zo groot mogelijk scala aan doelgroepen zonder dat de eventuele parkeerproblematiek zich verplaatst naar omliggende wijken. De volgende zones worden binnen gemeente Bergen onderscheiden:

- Zone A: kort betaald parkeren tussen 10 – 19 uur (max. 1½ uur)
- Zone B: vergunninghouders en lang betaald parkeren tussen 10 – 19 uur (onbeperkt)
- Zone C: vergunninghouders en lang betaald parkeren tussen 10 – 19 uur (onbeperkt)
- Zone D: vergunninghouders
- Zone E⁴: vergunninghouders en parkeerschijfzone tussen 10 – 19 uur (max. 1 uur)
- Zone F⁵: lang betaald parkeren tussen 10 – 19 uur (onbeperkt)

De zes verschillende zones wekt mogelijk de indruk dat het een buitengewoon complex systeem betreft. Wanneer gekeken wordt naar de diversiteit in zones per kern, blijkt dat beeld een stuk overzichtelijker. Per kern worden maximaal 4 verschillende zones onderscheiden (zie Tabel 1).

⁴ Alleen de schil om het centrum van Bergen wordt aangeduid als zone E

⁵ Alleen het parkeerterrein bij het strand van Hargen aan Zee wordt aangeduid als zone F

	Hargen aan Zee	Schoorl	Bergen	Bergen aan Zee	Egmond aan Zee
Zone A		x	x	x	x
Zone B		x	x	x	x
Zone C					x
Zone D			x	x	x
Zone E			x		
Zone F	x				

Tabel 1: Overzicht van de diversiteit in zones per kern

Binnen het “Gastvrij Parkeerbeleid” wordt vastgehouden aan de bestaande zone-indeling. Het vereenvoudigen van de zonering (minder diversiteit in zones) heeft immers tot gevolg dat gebieden voor diverse doelgroepen beperkter bereikbaar kunnen worden, waardoor aanvullende maatregelen getroffen moeten worden die het systeem weer complexer maken.

Wanneer kort-parkeren in de nabijheid van supermarkten, bijvoorbeeld in een centrumgebied, wordt opgeheven brengt dat met zich mee dat er minder verloop is in de bezetting van parkeerplaatsen. Voor supermarktbezoekers wordt het hierdoor moeilijker om een parkeerplaats te bemachtigen. Daarmee wordt het gebied voor deze doelgroep minder goed bereikbaar.

Door het benoemen van dagtarieven binnen de gehele gemeente (zie paragraaf 4.2.2.3), is zone G komen te vervallen. Hargen aan Zee is nog wel als aparte zone opgenomen omdat daar een dagkaart met afwijkend tarief kan worden aangeschaft.

Een punt van aandacht met betrekking tot de zonering is de wijze waarop de diverse zones worden geduid naar de weggebruikers. Deze behoeft verbetering. Hiermee wordt niet het aanpassen of vereenvoudigen van de zonering zelf bedoeld, maar de daadwerkelijke aanduiding op straat.

De bestaande zone-indeling is uitgangspunt bij het systeem van betaald parkeren en het vergunningstelsel.

4.1.3 Omvang parkeercapaciteit

Op basis van diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd op het gebied van parkeren binnen gemeente Bergen blijkt dat het huidige parkeerbeleid gedurende het jaar nauwelijks omvangrijke (capaciteits)problemen met zich meebrengt. Feit blijft natuurlijk dat de zomerperiode een aanzienlijk grotere parkeerdruk oplevert dan de rest van het jaar vooral in de nabijheid van recreatieve attracties als duin en strand. Tijdens zomerse vakantiedagen en zomerse weekenden kan de parkeerdruk in de kustdorpen zelfs dusdanig hoog uitvallen dat problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming ontstaan.

Het aantal dagen waarop deze situaties zich voordoen zijn echter volledig weersafhankelijk, de afgelopen jaren zijn deze dagen zeer beperkt gebleven. Het overgrote deel van het jaar blijkt de parkeercapaciteit voldoende om aan de vraag naar parkeerplaatsen te voldoen. Het substantieel uitbreiden van permanente parkeergelegenheid is daarmee niet noodzakelijk. Wel worden mogelijkheden toegedicht aan slimme vormen van tijdelijke parkeerterreinen (zogenoeten overloopterreinen) die kunnen worden ingezet in periode van grote drukte. Daarbij valt te denken aan grasland dat tijdelijk als parkeerlocatie wordt gebruikt of parkeerterreinen bij sportvoorzieningen die op dat moment voor sportdoeleinde niet benodigd zijn.

Tijdens (zomerse) piekmomenten qua parkeerdrkte wordt ingezet op slimme vormen van tijdelijke parkeerterreinen. Er wordt niet ingezet op het realiseren van extra permanente parkeergelegenheid zoals transferia op afstand.

4.1.4 Notitie Ruimtelijke parkeerbeleid

Bij nieuwe ontwikkelingen worden de parkeernormen en beleidsregels uit de "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid" gehanteerd. De huidige versie stamt uit 2009. Belangrijk onderdeel binnen deze notitie is dat de parkeerbehoefte die ontwikkelingen veroorzaken in principe binnen de grenzen van het betreffende plangebied dienen te worden opgelost. De normen die zijn opgenomen in de "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009" zijn voor de kernen Schoorl, Bergen, Bergen aan Zee en Egmond aan zee overeenkomstig de maximum kencijfers van de CROW richtlijnen zoals deze in 2008 zijn opgesteld. Voor de overige situaties geldt het gemiddelde van deze kencijfers. Eind 2012 zijn de parkeerkecijfers door het CROW geactualiseerd. Daarom is besloten om ook de "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009" tegen het licht te houden. De uitkomst is dat ook de betreffende notitie wordt geactualiseerd in een 2013-versie. Deze (nog op en vast te stellen) "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2013" vormt een nadere uitwerking van het "Gastvrij Parkeerbeleid".

De notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009 wordt geactualiseerd.

4.1.5 Korte lijnen met handhavende instantie

Er is een directe lijn tussen het ambtelijk apparaat en de handhavende partij. In geval van speciale gebeurtenissen⁶ bieden wij de mogelijkheid om van het normale handhavingregime af te wijken. Daarbij is het mogelijk om tijdens deze gebeurtenissen met hoge parkeerdruk adequaat en klantvriendelijk op te treden. De betreffende handhaver oordeelt gedurende deze specifieke gebeurtenissen louter aan de hand van verkeersveiligheids-, doorstromings- en bereikbaarheidseisen in hoeverre handhavend opgetreden dient te worden tegen foutgeparkeerde voertuigen. In de nieuwe aanbesteding per 1 januari 2014 wordt deze werkwijze ook opgenomen.

Een directe lijn tussen de gemeente en de handhavende partij moet het uitgeven van boetes gedurende speciale gebeurtenissen zoveel mogelijk voorkomen.

4.1.6 Afhandeling van storingen

In geval van storing is de handhavende instantie te allen tijde bereikbaar. Zo kan direct worden ingegrepen op het moment dat er storingen plaatsvinden aan bijvoorbeeld parkeerautomaten. Naast het hoge serviceniveau dat met de snelle afhandeling van storingen wordt geboden leidt dit tevens tot een minimalisatie van het verlies aan inkomsten door storingen. Ook deze werkwijze dient in de nieuwe aanbesteding te worden verwerkt.

⁶ Gebeurtenissen waarbij de parkeervraag in de nabije omgeving de parkeercapaciteit benadert. De volgende gebeurtenissen worden hierbij beschouwd: evenementen opgenomen in de evenementenkalender van Bergen, begrafenissen, trouwerijen en de extreem drukke stranddagen. Afwijking van het reguliere handhavingregime kan in deze gevallen oplossing bieden.

Het adequaat reageren op storingen voorkomt zoveel mogelijk ergernis bij parkeerders.

4.2 Actualisatie van bestaande elementen

Naast de aspecten die zijn overgenomen uit het huidige beleid is er een groot aantal aspecten dat actualisatie behoeft. Ook is er een aantal nieuwe ontwikkelingen waarop gemeente Bergen wil inspringen. De verschillende te actualiseren aspecten en nieuwe ontwikkelingen worden onderverdeeld in een viertal categorieën, te weten: processen, ruimtelijke invulling, handhaving en ICT / informatisering.

4.2.1 Processen

4.2.1.1 *Regels omtrent vergunningverlening*

In een aantal kernen binnen gemeente Bergen overstijgt het aantal uitgegeven vergunningen ruimschoots het aantal gereguleerde openbare parkeerplaatsen. Daarbij gaat het niet alleen om vergunningen voor bewoners, maar ook voor bezoekers, bedrijven, toeristen, etc.. Dit is de aanleiding geweest om gemeentebreed kritisch te kijken naar de regels en eisen die worden opgelegd bij vergunningaanvragen en de naleving daarvan.

Voor de (gratis) 1^e bewonersvergunning worden de regels aangepast. Deze wordt omgevormd naar 1 gratis bewonersvergunning per adres. Voor de 2^e (of meer) bewonersvergunning per adres wordt het tarief van de huidige 2^e bewonersvergunning (zijnde € 50,-) in rekening gebracht.

Tegemoetkomend aan de gewenste flexibiliteit wat betreft het inzetten van vergunningen ten behoeve van personeel, bieden wij de mogelijkheid om bedrijfsvergunningen op bedrijfsnaam aan te schaffen. Voor bedrijven waarbij de te verrichten werkzaamheden niet zijn verbonden aan een vaste vestigingsplaats wordt bovendien de mogelijkheid geboden om een bedrijfsvergunning aan te schaffen die in de gehele gemeente geldig is.

Wat betreft de overige vergunningen is er niet voor gekozen om aanvullende voorwaarden te benoemen bij aanvraag van vergunningen, maar om bestaande voorwaarden strikter te hanteren en scherper te controleren op de naleving ervan bij het verstrekken van vergunningen. Dit geldt zowel intern voor verstrekking van vergunningen binnen het gemeentelijk apparaat als extern naar bewoners en ondernemers.

De verwachting is dat op deze manier het aantal te verstrekken vergunningen beperkt wordt. Iedereen die aantoonbaar recht heeft op een vergunning blijft hier natuurlijk voor in aanmerking komen. Misbruik van vergunningen wordt met deze maatregel nog meer tegengegaan. Beoogd gevolg is dat door deze maatregelen de parkeerdruk daalt en er zo meer ruimte ontstaat voor zowel bezoekers als bewoners.

De voorwaarden voor het verstrekken van parkeervergunningen worden aangescherpt, bestaande voorwaarden worden strikter gehanteerd en er wordt scherper gecontroleerd op de naleving van de voorwaarden. Daarmee wordt gepoogd misbruik te voorkomen en tot een betere verdeling van de parkeercapaciteit te komen.

4.2.1.2 Richtlijnen bij het stallen van trailers, boten, tractoren, etc.

Met name in Egmond aan Zee staan gedurende het jaar vele (op sommige momenten meer dan 160) boten, trailers, tractoren, etc. gestald op parkeerplaatsen. In de "Parkeerverordening 2013" is echter opgenomen dat het verboden is om enig voorwerp, niet zijnde een motorvoertuig (zoals trailers met boten, aanhangers, etc.) te plaatsen of te laten staan op een parkeerapparatuurplaats, een vergunninghoudersparkeerplaats, een autodateplaats of een oplaadpunt voor elektrisch rijden⁷. Ook is in de "Algemene Plaatselijke verordening 2013" een verbodsbepaling opgenomen om voertuigen die voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt, langer dan 3 dagen te stallen op een openbare plaats⁸. Daarnaast is in de "Verordening precariobelasting 2013" bepaald dat belasting wordt geheven van degene van wie dan wel ten behoeve van wie, voorwerpen onder, op of boven voor de openbare dienst bestemde gemeentegrond worden aangetroffen⁹.

De obstakels hebben een verhogend effect op de parkeerdruk. Met name op lokaal niveau veroorzaken de obstakels problemen doordat bewoners of bezoekers van bepaalde functies moeten uitwijken naar verderop gelegen straten, omdat een groot deel van de parkeerplaatsen in de nabijheid permanent bezet zijn door obstakels. Bovendien bestaat de indruk dat een deel van deze obstakels sterk verouderd is of zelfs in onbruik is geraakt. Dit heeft een negatief effect op de kwaliteit van het straatbeeld en komt de leefbaarheid van de openbare ruimte niet ten goede. Als het milieu wordt of dreigt te worden aangetast door de stalling van obstakels, bijvoorbeeld door het lekken van olie, wordt daar actief op gehandhaafd. Tot slot zit er nog een financieel aspect aan het stallen van obstakels. Tussen 1 april en 1 oktober geldt er betaald parkeren in Egmond aan Zee. Tijdens deze periode dragen eigenaren van obstakels geen parkeergeld af voor het gebruik van de betreffende parkeerplaats terwijl deze nagenoeg permanent door hen wordt gebruikt. De met obstakels bezette plekken kunnen niet worden gebruikt door betalende bezoekers en hebben aldus een beperkend effect op de parkeerinkomsten.

Trailers met boten

Gelet op bovenstaande problemen en op basis van eerder genoemde verordeningen wordt op termijn handhavend opgetreden tegen het stallen van trailers en boten. Onze inzet is daarbij om ter overbrugging van bestaande situatie (gedogen) naar de toekomstige situatie (verbieden en handhaven), de mogelijkheid te scheppen om voor het stallen van trailers met boten gedurende 3 jaar tegen betaling uit te wijken naar specifiek daartoe aan te wijzen terreinen. Voordat de terreinen als tijdelijke stallinglocatie kunnen worden aangewezen dient mogelijk e.e.a. planologisch te worden geregeld. Op het moment dat de aan te wijzen terreinen daadwerkelijk kunnen worden ingezet, hebben booteigenaren de mogelijkheid om tegen betaling de trailer met boot te stallen op de aangewezen terreinen. Op dat moment zal ook actief worden gehandhaafd op het stallen van trailers en boten in de openbare ruimte (buiten de aangewezen terreinen).

Tractoren

Tegen het onbetaald stallen van tractoren bieden de diverse verordeningen geen oplossing. Tractoren worden aangemerkt als motorvoertuig, tegen betaling mogen deze gestald worden op een parkeerapparatuurplaats. Omdat tractoren echter (nog) niet kentekenplichtig zijn en de eigenaar dus niet kan worden achterhaald, is handhavend optreden (in de vorm van een naheffingsaanslag) vooralsnog niet mogelijk. Voor tractoren wordt echter landelijk een kentekenverplichting ingevoerd. Gevolg hiervan is dat tractoren net als alle overige voertuigen herleidbaar zijn tot de eigenaar. Daarmee wordt het mogelijk om eventuele naheffingsaanslagen (bij het niet betalen voor parkeren) op te leggen aan de eigenaar van de betreffende tractor.

⁷ Parkeerverordening 2013: Afdeling III Verbodsbepalingen, artikel 8, lid 1

⁸ Algemene Plaatselijke verordening 2013: artikel 5:6 Kampeermiddelen e.a., lid 1

⁹ Verordening precariobelasting 2013: artikel 3 Belastingplicht, lid 1

Het is onduidelijk wanneer deze verplichting exact wordt ingesteld. In de periode tot daadwerkelijke invoering van de kentekenverplichting onderzoekt gemeente Bergen de mogelijkheden om een betaalsysteem in te voeren voor het tegen betaling stallen van tractoren.

De verwachting is dat met deze beleidswijziging meer ruimte ontstaat voor zowel bewoners als bezoekers en dat het een positief effect heeft op zowel de kwaliteit van het straatbeeld als de leefbaarheid van de openbare ruimte.

Het stallen van trailers en boten wordt niet langer gedoogd. Het eindbeeld is dat het stallen van trailers met boten gelijk wordt behandeld als het stallen van caravans e.d. Voor een periode van 3 jaar wil de gemeente een alternatieve plaats aanbieden ter overbrugging.

Het onbeperkt kunnen parkeren van tractoren wordt tegengegaan door het invoeren van een betaalsysteem voor het parkeren van tractoren in het openbaar gebied.

4.2.1.3 Bundelen en afstemmen tot één parkeerbeleidsdocument

Het huidige parkeerbeleid bestaat uit meerdere stukken die los van elkaar zijn opgesteld. Door de diverse onderdelen op het gebied van parkeren los van elkaar uit te werken, ontstaat het risico dat documenten niet goed op elkaar aansluiten.

Middels voorliggend document voegen wij (voor zover mogelijk) alle documenten met betrekking tot parkeren in één beleidsdocument. Door de samenvoeging ontstaat één 'parkeernota' waarin bewoners, ondernemers en bezoekers alle relevante informatie op het gebied van parkeerbeleid in Bergen kunnen vinden. Naast het bundelen van bestaande stukken ligt het dan ook voor de hand om de diverse onderdelen op elkaar af te stemmen voor zover dit niet het geval is. De in de bijlagen opgenomen documenten als parkeerverordeningen, nadere regels, aanwijzingsbesluit, notitie ruimtelijk parkeerbeleid, etc. (welke deels in het verleden zijn vastgesteld) kunnen op ieder gewenst moment worden aangepast. Het beleid zelf en de achterliggende visie dienen bij deze nadere uitwerkingen en aanpassingen als leidraad.

Alle stukken m.b.t. het parkeerbeleid worden gebundeld in één nota.

4.2.1.4 Flankerend beleid

Parkeerbeleid staat niet op zich, maar is een onderdeel van het totale mobiliteitsvraagstuk. Om parkeerdoelstellingen te bereiken is het zinvol om ook andere beleidsvlakken in te zetten. In het bijzonder wordt daarbij gedacht aan de beleidsvelden openbaar vervoer en fietsverkeer. Het openbaar vervoer is slechts in geringe mate door gemeentelijk beleid te beïnvloeden maar vooral fietsbeleid biedt kansen om ook parkeerdoelstellingen te bereiken.

Binnen dit fietsbeleid dient niet alleen aandacht te bestaan voor de aanwezigheid van (gewenste en/of directe) fietsverbindingen, maar ook voor de kwaliteit daarvan en bijvoorbeeld de omvang en kwaliteit van fietsenstallingen op diverse locaties. In voorliggend parkeerbeleid wordt, wat betreft de fiets, ingezoomd op de aanwezigheid van fietsenstallingen en de kwaliteit daarvan (zie paragraaf 4.2.2.5). De aanwezigheid van fietsverbindingen (of eventuele missing links) en de kwaliteit van de verbindingen hoort een plek te krijgen in bijvoorbeeld het fietsbeleidsplan. De verwachting is dat in 2014 het fietsbeleidsplan wordt uitgewerkt met daarin diverse maatregelen ter bevordering van het fietsklimaat in gemeente Bergen.

Vooruitlopend op het fietsbeleid wordt de mogelijkheid onderzocht om een fietstransferium te realiseren aan de Damweg, net voor de binnenkomst van Schoorl. Met deze maatregel wordt beoogd fietsrecreanten die met de auto komen al voor binnenkomst van Schoorl op te vangen. De parkeerdruk in het centrum en in omliggende woonstraten wordt hierdoor verminderd.

Daarnaast wordt onderzocht op welke manier het parkeerterrein aan de Uilenvangersweg kan worden ingezet als P+R voorzieningen met eventueel natransport richting de strandopgangen in Bergen aan Zee.

Om de diverse parkeerdoelstellingen te bereiken wordt ook ingezet op flankerende voorzieningen, met name op het gebied van fietsverkeer. Hiertoe wordt een fietsbeleidsplan opgesteld.

4.2.1.5 Periodieke monitoring

Met het oog op het verkrijgen van een goed inzicht in de werking van het parkeerbeleid wordt de parkeerdruk in de diverse kernen periodiek (minimaal 2-jaarlijks) in beeld gebracht. Op deze manier ontstaat een betere en bovendien feitelijke basis waarmee ingesprongen kan worden op nieuwe ontwikkelingen en eventuele (lokale) parkeerproblematiek. Met de periodieke evaluatie van de parkeerdruk op diverse momenten wordt ook inzichtelijk op welke locaties sprake is van onderbenutting, bijvoorbeeld in drukke perioden. Daarmee kan de evaluatie ook leiden tot optimalisatie in het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit. Verder kan de noodzaak van het realiseren van parkeerplaatsen in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden bepaald.

Periodiek wordt de parkeersituatie in kaart gebracht om adequaat op ontwikkelingen te kunnen reageren.

4.2.2 Ruimtelijke invulling

4.2.2.1 *Tariefstelling & periode van betaald parkeren*

Dit onderdeel betreft het betaald straatparkeren en de tarieven die aan de verschillende vergunningen zijn gekoppeld in de diverse kernen. Daarnaast beslaat het aspect de periode waarin betaald parkeren is of wordt ingesteld in de diverse kernen.

In het coalitieakkoord 2012-2014 "Verantwoord en met vertrouwen verder" is over parkeren het volgende opgenomen: *Om extra inkomsten te genereren willen we allereerst de parkeertarieven in de gemeente verhogen naar een uurtarief van € 1,80. Ook stellen wij voor het betaald parkeren jaarrond te maken. De eerste parkeervergunning blijft voorlopig gratis. Op die manier voorkomen wij dat de lasten voor de betreffende inwoners onevenredig stijgen. Het tarief voor andere parkeervergunningen, waaronder tweede parkeervergunningen, verhogen wij wel. Deze maatregelen leveren samen ongeveer € 1,4 miljoen op.*

Het uurtarief van € 1,80 is per 1 januari 2013 ingesteld. Dit sluit aan bij de uniforme benadering van parkeren die wij nastreven en het gelijkstellen van de tarieven. Per 1 januari 2014 geldt een uurtarief van € 1,90. De tarieven voor vergunningen¹⁰ zijn vastgesteld zoals weergegeven in tabel 2.

¹⁰ Prijspeil 2013.

1 ^e bewonersvergunning:	<i>gratis</i>
2 ^e bewonersvergunning:	€ 50,-
Bezoekersvergunning:	€ 40,-
Bedrijfsvergunning:	€ 200,-
Tijdelijke bedrijfsvergunning: ¹¹	€ 40,-
Verblijfsrecreantenvergunning:	€ 150,-
Strandhuisjesvergunning:	€ 100,-
Bijzondere vergunning:	<i>gratis</i>
Wijzigen kenteken:	€ 30,-

Tabel 2: Overzicht van tarieven voor vergunningen per 1 januari 2013.

Per 1 januari 2014 wordt het parkeerregime binnen gemeente Bergen gewijzigd:

- In Bergen en Schoorl blijft permanent betaald parkeren (10 - 19 uur) gehandhaafd.
- In Egmond aan Zee, Bergen aan Zee en Hargen aan Zee wordt betaald parkeren van 1 maart tot 1 november (10 - 19 uur) ingesteld.
- In Egmond aan Zee, Bergen aan Zee en Hargen aan Zee blijft parkeren gratis van 1 november tot 1 maart.

In Bergen en Schoorl blijft jaarrond betaald parkeren gehandhaafd. Per 1 januari 2014 wordt betaald parkeren in de kustdorpen uitgebreid. Van 1 maart tot 1 november geldt betaald parkeren in Egmond aan Zee, Bergen aan Zee en Hargen aan Zee. In Egmond aan Zee, Bergen aan Zee en Hargen aan Zee blijft parkeren in de wintermaanden gratis.

Ontwikkeling parkeergarage(s)

Momenteel worden plannen uitgewerkt (bv. 'Mooi Bergen' en 'Schoorl Klopt') waarbij parkeergarages worden ontwikkeld die een openbaar karakter krijgen. Het beleid dat gemeente Bergen volgt wat betreft tariefstelling van parkeren in garages ten opzichte van parkeren op maaiveld, is dat parkeren in de openbare garages prijstechnisch gezien aantrekkelijker wordt gemaakt dan (kort)parkeren op maaiveld niveau / in de openbare ruimte. Voorwaarde is dat oneigenlijke concurrentie daarbij moet worden voorkomen.

In geval van realisatie van openbaar parkeren onder gebouwde voorzieningen wordt gebruik van deze voorzieningen gestimuleerd door relatief gunstige parkeertarieven.

4.2.2.2 Betaalmogelijkheden parkeerautomaten

In het kader van de gewenste verhoging van het serviceniveau en met het oog op de chipknip die per 1 januari 2015 komt te vervallen worden de betaalmogelijkheden van de huidige betaalautomaten uitgebreid. Aan het einde van de looptijd van huidige parkeerapparatuur wordt deze vervangen door apparatuur die is ingericht met digitale betaalmogelijkheden (pinpas, creditcard). Dit leidt tot een hoger serviceniveau, groter betaalgemak en minder kans op vernieling vanwege het terugdringen van contante middelen in de automaten zelf. Wel dient rekening te worden gehouden met hogere kosten (aanschaf en onderhoud) voor de apparatuur zelf en grotere fraudegevoeligheid (door bv. skimmen).

¹¹ Voor de eerste week kost deze € 40,- en € 10,- extra per week voor elke volgende week.

Naast het uitbreiden van betaalmogelijkheden bij de parkeerapparatuur zelf is het sinds medio mei ook mogelijk om middels de mobiele telefoon te betalen voor parkeren in gemeente Bergen. Daarbij is de keuze gemaakt om niet bij één enkele provider aan te sluiten, maar is gemeente Bergen direct ontsloten door alle in Nederland actieve providers + een Duitse aanbieder. In de toekomst wordt gewerkt aan uitbreiding met meerdere buitenlandse providers.

De betaalmogelijkheden voor het parkeren worden vergroot. De mogelijkheid om met de mobiele telefoon te betalen is al geïmplementeerd. Dit wordt verder vergroot door parkeerapparatuur uit te breiden met digitale betaalmogelijkheden.

4.2.2.3 Invoeren dagtarief en parkeertickets gemeentebreed geldig

Om langparkeerders tegemoet te komen wordt een dagtarief ingevoerd voor betaald parkeren. Dit dagtarief vormt een soort korting voor bezoekers die lang in een bepaald gebied verblijven. Nu nog kan men alleen in Hargen aan Zee en bij Buitencentrum Schoorlse Duinen een dagkaart kopen. Maar voortaan is het mogelijk om in de hele gemeente een dagkaart te kopen, uiteraard met uitzondering van de kortparkeergebieden. Het dagtarief wordt op € 10,00 vastgesteld. Alleen voor Hargen aan Zee wordt de mogelijkheid geboden om tegen een lager tarief (€ 5,00) een dagkaart aan te schaffen.

Naast de invoering van dagtarieven is het per 1 januari 2014 ook mogelijk om parkeertickets elders binnen gemeente Bergen te gebruiken, behoudens binnen de kortparkeer-, vergunninghouders- en parkeerschijfzones.

Bezoekers kunnen op deze manier met één parkeerticket in diverse kernen parkeren (de goedkopere dagkaart in Hargen aan Zee uitgezonderd). Hiermee wordt een extra service geboden waarmee bezoekers worden verleid om langer binnen de gemeentegrenzen te verblijven.

Per januari 2014 worden in de gehele gemeente dagtarieven ingesteld. Ook wordt het mogelijk om parkeertickets gemeentebreed te gebruiken. Dagkaarten kunnen niet worden gebruikt binnen kortparkeergebieden en de goedkopere dagkaarten in Hargen aan Zee zijn niet geldig in de rest van gemeente Bergen.

4.2.2.4 Transferia

Uit de evaluatie is gebleken dat er, buiten de absolute zomerdagen (in weekenden of zomervakantieperiode), geen structureel tekort aan parkeerplaatsen in de gemeente is. Op de absolute zomerdagen is sprake van een piekbelasting waarbij meer voertuigen geparkeerd staan in de kustdorpen dan er parkeerplaatsen zijn. Gezien het beperkte aantal dagen dat deze situatie zich voordoet heeft een grootschalig, op zich zelfstaand transferium van permanente aard geen toegevoegde waarde.

Veel meer mogelijkheden worden gezien in de vorm van tijdelijk gebruik van terreinen, bijvoorbeeld een locatie die gedurende het overgrote deel van het jaar voor andere doeleinden wordt gebruikt, maar die in specifieke (drukke) perioden snel kan worden ingezet als overloopterrein. Probleem daarbij is dat in bestemmingsplannen vaak onverenigbare functies hangen aan op het oog interessante terreinen, waardoor het onmogelijk is om deze terreinen als overloopterrein in te zetten.

Daarnaast bestaat de mogelijkheid om de parkeervraag gedurende deze piekmomenten in combinatie met andere functies op te vangen die in de bewuste periode een lagere of zelfs geen parkeervraag kennen. Daarbij kan men denken aan schoollocaties, sportvoorzieningen, buurtcentra, etc. In tegenstelling tot een grootschalige transferium van permanente aard, worden wel degelijk kansen gezien in overloopterreinen en in het gebruik van parkeercapaciteit rond sport- en schoolvoorzieningen in periode van grote drukte. Ook zien wij, zoals in paragraaf 4.2.1.4 reeds benoemd, mogelijkheden voor het ontwikkelen van (kleinschalige) fietstransferia (zoals bij de Damweg).

Tijdens (zomerse) piekmomenten qua parkeerdrukke wordt ingezet op slimme vormen van tijdelijke parkeerterreinen. Er wordt niet ingezet op het realiseren van extra permanente parkeergelegenheid zoals transferia op afstand.

4.2.2.5 Fietsvoorzieningen

De fiets neemt binnen gemeente Bergen steeds meer een prominente plek in. Binnen het parkeerbeleid dient daarom niet alleen aandacht te bestaan voor het parkeren van gemotoriseerd verkeer. Het stallen van fietsen verdient daarin ook de nodige aandacht. Vooral bij specifieke fietsaantrekkende functies zoals winkelgebieden, strandopgangen, natuurgebieden, etc. moet gekeken worden of het aantal fietsenstallingen afdoende is. Niet alleen moet worden gekeken naar het eventueel uitbreiden van fietsenstallingen op specifieke locaties, ook het inpassen van de behoefte aan stallingmogelijkheden bij reconstructies en nieuwbouwontwikkelingen dient op voorhand meegenomen te worden.

Ten behoeve van het stallen van fietsen wordt in de nieuwe "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid" een fietsparkeernorm opgenomen voor nieuwbouwontwikkelingen. De CROW-kencijfers worden daarbij als richtlijn gehanteerd.

In geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt een norm opgenomen voor het minimaal aantal te realiseren fietsstallingsplaatsen.

4.2.2.6 Parkeren motoren

In het verleden hebben wij problemen geconstateerd wat betreft het stallen van motoren in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. Daarop zijn een tweetal stallinglocaties¹² benoemd voor motoren. In de overige kernen levert het stallen van motoren geen knelpunten op.

Buiten de piekmomenten om voldoet het aanbod aan stallingplaatsen (in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee) ruimschoots aan de vraag. Op piekmomenten is het mogelijk dat er een tekort ontstaat. Ditzelfde doet zich overigens voor met betrekking tot de gewone parkeerplaatsen, ook daarin kan op de extreme piekmomenten (zeer zomerse weekend- / vakantieperioden) niet aan de vraag worden voldaan. Bezoekers (ook zij die met motoren komen) zullen in deze periode van grote drukte mogelijk op grotere afstand van de bestemming moeten parkeren. Evenals het aantal reguliere parkeerplaatsen wordt het aantal motorparkeerplaatsen niet gedimensioneerd op de extreme piekmomenten.

¹² Bij de strandopgang in Bergen aan Zee aan het einde van de Zeeweg en bij de strandopgang in Egmond aan Zee aan het parkeerterrein aan de Boulevard Zuid zijn stallinglocaties gerealiseerd..

Bovendien wordt motorrijders al tegemoetgekomen door het feit dat zij, in tegenstelling tot de meeste overige motorvoertuigen, voor het stallen van motoren geen parkeergelden dienen af te dragen.

De huidige omvang van het aantal stallingplaatsen voor motoren wordt voldoende geacht. Wanneer bij het stallen van motoren knelpunten worden geconstateerd, beoordelen we op welke wijze en op welke locatie(s) daar een oplossing voor gevonden kan worden.

4.2.2.7 *Elektrisch vervoer*

Binnen de parkeerverordening wordt het mogelijk gemaakt om oplaadpunten aan te wijzen die louter gebruikt mogen worden voor het opladen van elektrische voertuigen. In het, in 2012 vastgestelde, duurzaamheidsbeleid zijn diverse locaties aangewezen waar oplaadpunten gerealiseerd worden. Bij de locatiekeuze is rekening gehouden met zoveel mogelijk spreiding tussen de verschillende kernen. Daarnaast is er gekeken naar locaties waar veel parkeerders komen (o.a. winkelcentra en strand). De parkeerplaatsen zijn exclusief bestemd voor het gebruik door elektrische voertuigen.

De volgende oplaadpunten zijn of worden vanuit het duurzaamheidsbeleid uitgerol:

- parkeerplaats nabij Paardenmarkt 50, Schoorl, (gerealiseerd)
- parkeerplaats nabij Duindoornplantsoen 10, Schoorl, (gerealiseerd)
- parkeerplaats nabij C.F. Zeilerboulevard 36, Bergen aan zee, (gerealiseerd)
- parkeerplaats nabij Binnenhof 23A, Bergen (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij Westeinde 1, Egmond aan Zee (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij Dokter van Peltlaan 10, Bergen (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij Kogendijk 56, Bergen (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij Zeeweg 42, Bergen aan Zee (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij Oorsprongweg 1, Schoorl (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats op parkeerterrein bij Hargen aan Zee (realisatie eind 2013)
- parkeerplaats nabij De Weidjes 90, Egmond a/d Hoef (realisatie eind 2013)

Bij toekomstige aanvragen voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen sluiten wij aan bij het beleid in de regio.

4.2.2.8 *Parkeren nabij schoollocaties*

Parkeren in combinatie met verkeersveiligheid rondom schoollocaties vormt een regelmatig terugkerend probleem. Bij het zoeken naar oplossingen voor deze problematiek geldt het principe dat langzaam verkeer prioriteit heeft boven het autoverkeer. Door het, indien mogelijk, scheiden van beide verkeersstromen wordt een verkeersveiliger schoolomgeving gecreëerd. Daarnaast kan het gebruik van de fiets worden bevorderd door parkeren van autoverkeer op enige afstand van de ingang van de school te situeren, behoudens eventuele Kiss + Ride plekken. Dit principe wordt als leidraad bij nieuwe schoolontwikkelingen aangehouden.

Naast de gemeentelijke verantwoordelijkheid voor bijvoorbeeld het verkeersveilig inrichten van de schoolomgeving zelf, ligt er ook een ('opvoedkundige') taak voor de scholen zelf om de ouders van schoolgaande kinderen te informeren over het gewenste verkeersgedrag en hen aan te spreken bij het niet naleven hiervan.

Rondom scholen heeft langzaam verkeer prioriteit boven autoverkeer. Het parkeren van autoverkeer wordt zoveel mogelijk op afstand geregeld. In nieuwe situaties geldt dit als uitgangspunt.

4.2.2.9 Bermparkeren

Vooraf in de kernen Bergen en Schoorl komen veel bermten voor. Deze zijn karakteristiek voor de kernen en bepalen daardoor in hoge mate de ruimtelijke kwaliteit. De bermten hebben hier o.a. een functie voor het afvoeren van regenwater en het planten van groen. Op diverse locaties binnen beide kernen wordt geparkeerd in de bermten. Omdat de berm onderdeel is van de weg, is dat bij wet toegestaan tenzij anders aangegeven.

Het bermparkeren leidt in sommige gevallen tot problemen. Zo worden de bermten soms beschadigd wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt en tot afwateringsproblemen kan leiden. Ook worden bomen die in de bermten staan beschadigd. Daarnaast leidt het bermparkeren van bezoekers tot overlast voor bewoners. Om dit te voorkomen/tegen te gaan plaatsen bewoners op eigen initiatief voorwerpen in de vorm van een verscheidenheid aan paaltjes, boomstammen, etc. in de berm voor de eigen woning. Het plaatsen van voorwerpen in de berm is niet toegestaan. Weliswaar worden hierdoor de bermten beschermd tegen de nadelige gevolgen van het bermparkeren, maar de verscheidenheid aan (kwaliteit van) voorwerpen zorgt voor een verrommeling van de openbare ruimte.

De gemeente wil de regie op gebied van bermparkeren in eigen hand houden. Uitgangspunt is dat het bermparkeren wordt toegestaan. Slechts wanneer parkeren in bermten tot problemen leidt op gebied van verkeersveiligheid en doorstroming of wanneer de berm (inclusief eventueel aanwezige beplanting) door het vele parkeren zijn functie verliest, worden maatregelen getroffen. Enerzijds kan dit worden bewerkstelligd door het instellen van een parkeerverbod. Handhaving van dit verbod is daarbij van essentieel belang. Anderzijds kunnen fysieke maatregelen worden getroffen om parkeren in de bermten onmogelijk te maken of juist te faciliteren in de vorm van verharding of halfverharding. Uitkomsten uit de evaluatie van de pilot die is ingezet in het Van Rhenenpark in Bergen gelden daarbij als referentie. Speciale aandacht verdient daarbij de bescherming van bomen. Ook hier geldt een uniforme oplossing zoals dat bij de genoemde pilot is ingezet.

Uitgangspunt bij het bepalen van een oplossingsrichting is om, in het kader van Gastvrij Parkeerbeleid, het uitschrijven van bekeuringen te voorkomen. Fysieke maatregelen worden daarbij alleen noodzakelijk geacht wanneer de verwachting bestaat dat het parkeerverbod (middels bebording) met grote regelmaat wordt overtreden, bijvoorbeeld wanneer de betreffende straat een hoge parkeerdruk kent.

Bij het uitvoeren van deze beleidslijn is dus maatwerk noodzakelijk en wordt per situatie bekeken wat prevaleert. De beleidslijn schept de mogelijkheid om de illegaal in de berm geplaatste voorwerpen en/of verhardingen te verwijderen of te vervangen. Eventuele kleinschalige oplossingen kunnen direct worden doorgevoerd. In geval van ingrijpende maatregelen worden deze meegenomen bij toekomstige reconstructies.

Bermparkeren is toegestaan. We nemen maatregelen indien dat uit oogpunt van verkeersveiligheid, doorstroming en functie van de berm noodzakelijk is.

4.2.3 Handhaving

4.2.3.1 Richtlijnen op het gebied van handhaving

In toekomstige aanbesteding(en) op het gebied van parkeerhandhaving worden richtlijnen uitgeschreven wat betreft de presentatie, gedrag en handelswijze van handhavers, bepaalde regelingen, hoe men dient te handelen in specifieke situaties, etc. Zo ontstaat eenduidigheid en continuïteit in de werkwijze van handhavende partijen binnen gemeente Bergen, ook wanneer de aanbesteding aan een nieuwe partij wordt gegund.

Daarnaast wordt in de nieuwe aanbesteding opgenomen dat handhavende instanties verplicht zijn interne audits af te nemen ten einde de kwaliteit van de dienstverlening inzichtelijk te maken en te waarborgen.

De huidige handhavende instantie hanteert bijvoorbeeld een 'coulanceregeling' (tot enkele minuten na afloop van het parkeerticket wordt geen bekeuring uitgeschreven). Dit soort regelingen kunnen samen met overige wensen en eisen op welk gebied dan ook worden meegenomen bij nieuwe aanbestedingen en worden daarmee opgelegd aan alle inschrijvers.

In het contract met de partij die voor ons de handhaving verzorgt worden richtlijnen opgenomen wat betreft de presentatie, gedrag en handelswijze van handhavers.

4.2.4 ICT / Informatisering

4.2.4.1 Informatieverstrekking via internet

In het kader van verhoging van het service niveau worden de stukken op het gebied van parkeerbeleid niet alleen gebundeld en op elkaar afgestemd, maar ook centraal en eenvoudig toegankelijk gemaakt. Het uiteindelijke beleidsstuk (inclusief bijlagen) wordt op de gemeentesite geplaatst zodat voor bewoners, ondernemers en bezoekers van gemeente Bergen duidelijk is welk parkeerbeleid gevoerd wordt. Onduidelijkheden omtrent parkeer-gerelateerde aspecten kunnen op deze manier zoveel als mogelijk worden weggenomen.

Informatie over het gemeentelijke parkeerbeleid is voor een ieder toegankelijk via de website.

4.2.4.2 Belparkeren

Vooruitlopend op het Gastvrije Parkeerbeleid is medio mei 2013 belparkeren uitgerold binnen gemeente Bergen. Daarmee wordt het mogelijk gemaakt om met de mobiele telefoon te betalen voor parkeren in gemeente Bergen. Naast de extra betaalmogelijkheid die wordt geboden, kunnen de kosten bij 'belparkeren' ook worden afgerekend voor de tijd dat men daadwerkelijk heeft geparkeerd. Hiermee wordt mede invulling gegeven aan de doelstellingen van het Gastvrij Parkeerbeleid.

In de gemeente Bergen is het mogelijk om met de mobiele telefoon de parkeergelden te betalen.

4.2.4.3 *Digitale vergunningaanvragen*

Steeds vaker bieden overheden de mogelijkheid om vergunningen via internet aan te vragen. Ter verhoging van het serviceniveau wordt binnen gemeente Bergen de vergunningaanvragen verder gedigitaliseerd. Met de introductie van belparkeren liggen er mogelijkheden om het vergunningstelsel op deze systematiek aan te sluiten.

Het aanvragen van een parkeervergunning wordt gedigitaliseerd.

4.2.4.4 *Sturen van bezoekersstromen*

Om mensen beter te voorzien van informatie omtrent parkeerplaatsen (route, beschikbaarheid, alternatieven, etc.) wordt een afgeslankte versie van een Parkeer–Route–Informatie–Systeem (PRIS) geïmplementeerd.

De systematiek zoals deze in steden als Den Haag en Eindhoven is geïmplementeerd ontstijgt het niveau van gemeente Bergen (qua functionaliteit en kosten). Enkele principes uit deze systematiek kunnen echter wel degelijk een rijke aanvulling zijn. Daarbij moet worden gedacht aan het instellen van eenduidige vooraf opgestelde parkeerroutes door de betreffende dorpskernen, mogelijk aangevuld met de inzet van verkeersregelaars. Ook worden digitale komborden ingezet bij het verstrekken van informatie over de bereikbaarheid van kernen en beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Voor de input van deze systemen wordt vooralsnog gebruik gemaakt van de actuele inzichten van bijvoorbeeld handhavers en eventuele verkeersregelaars. Op termijn kan worden nagedacht over eventuele digitalisering van deze input. Momenteel wegen de kosten van deze gedigitaliseerde input niet op tegen het nut ervan.

De opzet van een PRIS (in welke vorm dan ook) kan daarnaast worden aangevuld door gebruik te maken van bestaande Dynamische–Route–Informatie–Panelen (DRIP's) op provinciale en Rijkswegen. Op deze manier kunnen bezoekers op redelijk grote afstand bijvoorbeeld naar alternatieve locaties worden gestuurd op het moment dat bepaalde gebieden vanwege grote drukte slecht bereikbaar zijn. Vooraf dienen in dat geval afspraken met Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat te worden gemaakt. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het feit dat hogere overheden andere prioriteiten hebben wat betreft het verstrekken van informatie via de DRIP's. Gemeente Bergen onderzoekt in hoeverre het mogelijk is om bestaande DRIP's op provinciale en Rijkswegen in periode van grote drukte in te zetten.

Naast de service die met deze vormen van verkeersmanagement geboden wordt kan het ook een positief effect hebben op de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in de diverse kernen in met name drukke perioden.

Er wordt ingezet op het sturen van bezoekersstromen naar beschikbare parkeergelegenheid.

4.2.4.5 *In-car mogelijkheden*

Veel verkeersinformatie en verkeerssystemen langs de weg zoals PRIS en DRIP's, verkeersregelinstallaties, bebording, etc. worden ingezet als sturingselement voor automobilisten. Deze sturingsprincipes kunnen in toenemende mate worden overgenomen door in-car systemen die verkeersinformatie kunnen verwerken zoals ingebouwde boardcomputers, routeplanners, maar ook mobiele telefoons.

Naast de inzet van fysieke ingrepen langs de weg zelf (zoals PRIS) om verkeer te sturen, kunnen digitale vormen van sturing m.b.v. in-car systemen in de toekomst mogelijkheden bieden om bezoekers in de auto te informeren over bijvoorbeeld de parkeerroute, beschikbare parkeergelegenheid, doorstroming, etc.. Voor de nabije toekomst zijn deze mogelijkheden nog te beperkt om daar intensief op in te zetten. Wel wil gemeente Bergen de ontwikkelingen op het gebied van in-car systemen nauw volgen en, zodra mogelijkheden zich voordoen deze (in regionaal verband) oppakken richting providers van bijvoorbeeld navigatiesystemen.

Ontwikkelingen op in-car mogelijkheden worden op de voet gevolgd en zodra mogelijkheden zich voordoen in (regionaal verband) opgepakt.

5 Uitvoeringsagenda

Nr.	Korte omschrijving	Paragraaf	Gereed	Inschatting extra kosten	
				Structureel	Incidenteel
1	Aanduiding zonering naar weggebruikers	4.1.2	Medio 2015	-	€ 25.000
2	Actualiseren "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid"	4.1.4	Medio 2014	-	-
3	Opnemen richtlijnen / werkwijze handhavende instantie in aanbesteding	4.1.5	1 april 2014	-	-
4	Opnemen werkwijze rond afhandeling van storingsen in aanbesteding	4.1.6	1 april 2014	-	-
5	Aanpassing regelingen voor vergunningen	4.2.1.1	1 januari 2014	-	-
6	Betaalsysteem tractoren in betaald parkeerzones	4.2.1.2	Medio 2015	-	-
7	Opstellen fietsbeleidsplan	4.2.1.4	Medio 2015	-	€ 20.000
8	Fietstransferium Damweg	4.2.1.4	Medio 2015	€ 1.000	€ 30.000
9	Periodieke evaluatie van parkeerdruk in diverse kernen	4.2.1.5	Medio 2014	€ 20.000	PM
10	Uitbreiden van betaald parkeren in de kustgebieden	4.2.2.1	1 januari 2014	€ 28.000 ¹³	-
11	Uitbreiden betaalmogelijkheden van parkeerautomaten	4.2.2.2	Jaarlijks	€ 85.000	€ 45.000
13	Invoeren dagtarief / dagkaart	4.2.2.3	1 januari 2014	€ 2.500	-
14	Geldigheid parkeertickets in hele gemeente	4.2.2.3	1 januari 2014	-	-
15	Fietsparkeernormen in "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid"	4.2.2.5	Medio 2014	-	-
17	Parkeren rond schoollocaties	4.2.2.6	n.v.t.	-	-
18	Bermparkeren	4.2.2.9	n.v.t.	-	Projectgebonden
19	Belparkeren	4.2.4.2	1 mei 2013	€ 12.300 ¹⁴	-
20	Digitale vergunningaanvragen	4.2.4.3	1 januari 2015	PM	PM
21	PRIS (of afgeleide daarvan)	4.2.4.4	Medio 2016	PM	€ 25.000 ¹⁵
22	Gebruik van DRIP's	4.2.4.4	Medio 2016	-	-
23	In-car mogelijkheden	4.2.4.5	Medio 2020	PM	PM

Tabel 3: Uitvoeringsagenda Gastvrij Parkeerbeleid

¹³ Door betaald parkeren in de kustplaatsen uit te breiden is de verwachting dat de kosten voor toezicht en handhaving toenemen. Hiervoor hoeft geen apart budget beschikbaar te worden gesteld. In de berekening van de netto inkomsten door het uitbreiden van betaald parkeren in de kustplaatsen (zie paragraaf 4.2.2.1) zijn de extra handhavingkosten meegenomen.

¹⁴ Over de kosten t.b.v. belparkeren is reeds een besluit genomen. Voor deze kostenpost dient geen apart budget beschikbaar te worden gesteld.

¹⁵ De inschatting is dat digitale informatieborden ongeveer € 5.000 per stuk kosten. Daarnaast is de verwachting dat met 5 extra digitale borden kan worden volstaan.

6 Financieel kader

Omschrijving inkomsten	Inkomsten in 2010	Inkomsten in 2011	Inkomsten in 2012	Verwacht voor 2013	Begroot in 2014	Begroot voor 2015	Begroot in 2016	Begroot voor 2017
Parkeergelden (regulier) ¹⁶	€ 2.373.000	€ 2.405.000	€ 2.354.000	€ 3.690.000	€ 3.117.000	€ 3.201.000	€ 3.286.000	€ 3.370.000
Parkeervergunningen (regulier)	€ 295.000	€ 331.000	€ 350.000	€ 476.000	€ 435.000	€ 444.000	€ 453.000	€ 462.000
Parkeerboetes	€ 404.000	€ 531.000	€ 407.000	€ 444.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000	€ 400.000
Parkeergelden (door uitbreiding betaald parkeren in kustplaatsen) ¹⁷	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 291.000	€ 291.000	€ 291.000	€ 291.000
Parkeervergunning (door aanpassing regels / voorwaarden) ¹⁸	€ 0	€ 0	€ 0	€ 8.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000
Totaal	€ 3.072.000	€ 3.267.000	€ 3.111.000	€ 4.940.000	€ 4.319.000	€ 4.412.000	€ 4.506.000	€ 4.599.000

Tabel 4: Overzicht gegenereerde inkomsten in sinds 2010 en de verwachte inkomsten in 2013 en verder.

Omschrijving kostenposten	Kosten in 2010	Kosten in 2011	Kosten in 2012	Verwacht voor 2013	Begroot in 2014	Begroot voor 2015	Begroot in 2016	Begroot voor 2017
Parkeerboete en parkeervergunningen	€ 600.000	€ 518.000	€ 512.000	€ 530.000	€ 569.000	€ 570.000	€ 572.000	€ 575.000
Pareervoorzieningen	€ 570.000	€ 540.000	€ 541.000	€ 560.000	€ 519.000	€ 516.000	€ 502.000	€ 498.000
Extra kosten (door uitbreiding in kustplaatsen per 1 januari 2014)	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000	€ 28.000
Totaal	€ 1.170.000	€ 1.058.000	€ 1.053.000	€ 1.090.000	€ 1.125.000	€ 1.123.000	€ 1.111.000	€ 1.110.000

Tabel 5: Overzicht gemaakte kosten sinds 2010 en de verwachte kosten in 2013 en verder.

¹⁶ In de berekeningen van parkeergelden voor 2014 en verder is het uitgangspunt gehanteerd dat het uurtarief (betaald) parkeren met jaarlijks 2% wordt geïndexeerd. Dit komt, in ieder geval tot 2017, overeen met een jaarlijkse stijging van het uurtarief van € 0,05.

¹⁷ In de begroting voor de komende jaren worden extra parkeergeldopbrengsten gegenereerd doordat de periode van betaald parkeren in Hargen aan Zee, Egmond aan Zee en Bergen aan Zee wordt uitgebreid.

¹⁸ Vanaf 2013 worden jaarlijks extra parkeervergunningopbrengsten gegenereerd (ongeveer € 40.000) door de gratis 1^e bewonersvergunning per 1 januari 2014 om te vormen naar één gratis bewonersvergunning per adres. Bewonersvergunningen voor 2014 in Schoorl en Bergen (geldig per 1 januari) worden al in 2013 aangeschaft. Vanaf 2014 worden ook extra inkomsten uit bewonersvergunningen in Egmond aan Zee en Bergen aan Zee gegenereerd.

7 Bijlagen

1. Verslagen diverse sessies en bijeenkomsten
2. Reactienota
3. Uitkomsten diverse parkeeronderzoeken
4. Parkeerverordening 2013
5. Verordening Parkeerbelastingen 2013
6. Notitie ruimtelijke parkeerbeleid 2009
7. Aanwijzingsbesluit 2013
8. Nadere regels 2013
9. Algemene Plaatselijke Verordening (APV) 2013

Bijlage 1: Verslagen van sessies en bijeenkomsten



Gespreksverslag: Sessie met raads- en commissieleden omtrent Gastvrij Parkeerbeleid

Datum	4 september 2012
Aanwezigen	Cees Roem (wethouder VVD), Jeroen Quee (Grontmij, voorzitter), Jan Snijder (Raadslid D66), Anja de Ruiter (Raadslid D66), Ruud de Jong (Commissielid CDA), Ineke Braak (Raadslid Groenlinks), Annemiek Paping (Raadslid VVD), Tammo Meedendorp (Raadslid VVD), Udo Smit (Raadslid VVD), Kees van Leijen (Raadslid Gemeentebelangen BES), Thijs Bijl (Raadslid Gemeentebelangen BES), Peter van Huissteden (Raadslid PvdA), Pim Broersen (Grontmij / Ontwikkeling), Rienk van der Meer (Ontwikkeling), Petra Bosch - van Opzeeland (Griffie).
Opsteller	Pim Broersen
Kopie aan	Raads- en commissieleden
Onderwerp	Gastvrij Parkeerbeleid

1 Opening

Wethouder Roem heet aanwezigen welkom en licht de insteek van de sessie toe. De avond is bedoeld om op een open wijze met elkaar van gedachten te wisselen over de diverse onderwerpen op het gebied van parkeren. Daarmee wordt primair richting gegeven aan de eerste uitwerkingen van het "Gastvrij Parkeerbeleid", welke mede wordt uitgewerkt op basis van de discussies die deze avond hebben plaatsgevonden. Het resultaat zal een discussienota zijn die, na bestuurlijk te zijn behandeld, met diverse stakeholders wordt besproken. Een en ander zal resulteren in een parkeerbeleidsplan..

Het lopende contract van de handhavende instantie wordt verlengd. Pas in 2013 wordt het aanbestedingsproces doorlopen, waarbij de huidige handhavende partij (PCH) ook uitgenodigd wordt een aanbieding te doen.

Vooruitlopend op deze raadsavond en de uitkomsten van de discussies die deze avond zijn gevoerd, wordt belparkeren per 1 januari 2013 uitgerold in gemeente Bergen.

2 Introductie Jeroen Quee

Jeroen Quee is al 20 jaar actief als specialist op het gebied van parkeren en parkeerbeleid. Zo heeft hij namens Grontmij een rol gespeeld in het aanpassen van parkeerbeleid in Zandvoort, waarin Raad en College aanvankelijk onderling verdeeld waren maar uiteindelijk gezamenlijk zijn opgetrokken.

3 Doel en proces

Richting geven aan de gewenste ontwikkelingen, aanvullingen en aanpassingen op het gebied van parkeren om op basis van bestaand parkeerbeleid toe te werken naar een Gastvrij Parkeerbeleid. Diverse onderzoeken zijn in ogenschouw genomen om een feitelijke basis te creëren waarop aanpassing van beleid gestoeld kan worden. Voorafgaand aan deze avond is ook op ambtelijk niveau een werksessie gehouden. De output uit beide sessies wordt als input gebruikt voor het "Gastvrij Parkeerbeleid". Naast het beleidsdocument wordt een uitvoeringsagenda opgesteld waarin de diverse gewenste maatregelen in tijd (en geld) uiteen worden gezet.

4 Vetrekpunt

Gesteld wordt dat in beleid heel specifiek wordt ingegaan op parkeren, terwijl mobiliteit (waar parkeren een onderdeel van is) niet of nauwelijks terugkomt in beleidsdoelen. Voorgesteld wordt om parkeren in breder mobiliteitsperspectief te beschouwen. Waarbij bijvoorbeeld betaald parkeren slecht een middel is met regulerende werking. Eerst moet worden geconcretiseerd welk doel we met parkeerbeleid voor ogen hebben. Vervolgens kunnen de middelen worden benoemd en nader uitgewerkt.

Bij het bepalen van het vertrekpunt zijn diverse parkeeronderzoeken (welke veelal betrekking hebben op het betaald parkeergebied) van de afgelopen jaren in ogenschouw genomen. De belangrijkste conclusies die daaruit voortkomen zijn:

- Omvang parkeerareaal leidt nauwelijks tot problemen (behoudens de zomerdagen)¹⁹
- Stelsel van betaald parkeren i.c.m. vergunningen leidt alleen op lokaal niveau tot kleinschalige problemen
- Het fundament onder het parkeerbeleid dat momenteel wordt gevoerd geeft voldoende basis om uit te bouwen naar een "Gastvrijer Parkeerbeleid".

5 Thema: Ruimtelijke invulling

In 2003 is betaald parkeren benoemd als middel om autogebruik te ontmoedigen en indirect het fietsgebruik te stimuleren. Ook is het benoemd als middel om 'te lang' gebruik van parkeerplaatsen te voorkomen en om de inkomsten aan te wenden voor optimalisatie van handhaving en het treffen van voorzieningen op het gebied van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Daartoe is een Mobiliteitsfonds ingesteld. De status van dit fonds is bij de aanwezigen niet bekend.

Het auto-ontmoediging-principe dat in het verleden is gehanteerd wordt door de Raads- en Commissieleden niet onderschreven. Daarentegen bestaat er wel draagvlak om betaald parkeren in te zetten in combinatie met het uitbreiden van de mogelijkheden voor fietsverkeer en het comfort dat men daarbij ervaart. Op die manier wordt een keuzemogelijkheden geboden tussen de auto en de fiets. In het verlengde hiervan wordt gesteld dat het niet alleen om parkeren gaat maar om mobiliteit en bereikbaarheid in zijn algemeenheid.

(Dag)tarieven

Men is het er over eens dat meer communicatie moet worden gewijd aan het feit dat voor Hargen aan Zee een laag dagtarief geldt, zeker als dat wordt vergeleken met de tarieven in de rest van Bergen. Mogelijk kan voor Hargen aan Zee het tarief worden verhoogd. Voor alle betaald parkeergebieden (uitgezonderd de kort parkeer gebieden) stelt een meerderheid voor om een dagtarief in te stellen, daarbij staat men open voor differentiatie per kern of gebied. Eventueel misbruik van dagtarieven door mensen met campers vormt daarbij een aandachtspunt.

Voor wat betreft een parkeervignet voor bewoners, die in de gehele gemeente geldig is, wordt gevraagd om de voor- en nadelen in beeld te brengen.

Betaalmogelijkheden

Met het oog op gastvrijheid wordt door aanwezigen, Noordwijk als voorbeeld aangehaald. Daar worden voor het eerste half uur geen kosten in rekening gebracht. Ook wordt voorgesteld om ondernemers meer te betrekken in het parkeerbeleid, bijvoorbeeld door mogelijkheden in het leven te roepen dat bezoekers parkeergelden kunnen declareren bij ondernemers (indien bepaalde bestedingen worden gedaan). Een andere mogelijkheid wordt gezien in een vorm van parkeerbelasting voor ondernemers.

¹⁹ In het parkeeronderzoek van DTV (2008) wordt gesproken over een tekort aan parkeerplaatsen in centrum Bergen. Dit hangt echter samen met de uitbreiding van winkel- en bedrijfsoppervlak en de toevoeging van woningen in het centrum. Zonder deze ontwikkelingen is er niet of nauwelijks sprake van een structureel tekort aan parkeerplaatsen.

Prioriteit wordt gevraagd voor de mogelijkheid om te betalen voor de tijd dat men daadwerkelijk parkeert. Met de invoering van belparkeren (per 1 januari 2013) wordt de mogelijkheid geboden om achteraf, en dus voor de tijd dat men werkelijk parkeert, te betalen. Men benadrukt dat de invoering van belparkeren uitgebreid moet worden gepromoot zodat de mogelijkheid ook bij toeristen / recreatieve bezoekers bekend is. Naast belparkeren leeft de wens om de betaalmogelijkheden op de betaalautomaten uit te breiden, bijvoorbeeld met pin-betaling en creditcard.

Transferia

Met het oog op eventuele transferia wordt gesteld dat deze niet moeten worden gedimensioneerd op de enkele zomerdagen per jaar in de vakantieperiode. Wel worden mogelijkheden gezien in parkeergelegenheid op wat grotere afstand gecombineerd met bereikbaarheid voor fietsers. Als voorbeeld worden de parkeerterreinen aan de rand van Alkmaar genoemd.

Het idee wordt geuit om specifieke terreinen in te richten voor specifieke doeleinden eventueel gecombineerd met een vorm van 'valet-parking' (bv. bij hotels). Dekking van eventuele kosten voor inrichting van deze terreinen ziet men mogelijk in een verhoging van de tarieven voor recreantenvergunningen. Voor de ontsluiting van transferia op grotere afstand van de daadwerkelijke bestemming wordt gedacht aan pendeldiensten, voor transferia op kortere afstand wordt veel meer gedacht aan een combinatie met fietsvoorzieningen (fietsuur, extra fietsenstallingen, directe en kwalitatief goede fietsverbindingen).

Wat betreft de uitwerking van transferia wordt geadviseerd om op dorpsniveau goed inzichtelijk te maken wat de exacte problematiek is.

6 Thema: Processen

De verantwoordelijkheid voor parkeren (of de kosten daarvan) moet zowel bij de bezoeker als bij de ondernemer komen te liggen. Daarbij wordt geopperd om de kosten voor een deel ook bij de ondernemers neer te leggen in de vorm van een soort ondernemersbelasting.

Vergunningencriteria

Met het oog op vergunningverstrekking is er groot draagvlak om de regels hieromtrent strikter in te vullen en na te leven bij de uitgifte waarbij mogelijk per gebruikerssoort diverse (extra) criteria worden benoemd. Op deze manier wordt misbruik van het vergunningensysteem tegengegaan en kan op specifieke locaties worden gestuurd in het soort mobiliteit dat je in die gebieden wilt toestaan. Zo kan per deelgebied worden benoemd hoe de ruimte verdeeld kan worden tussen bewoners, bezoekers of werknemers van bedrijven.

Stallen van obstakels

Onder aanwezig zijn bestaat ruim draagvlak om iets te doen aan de wildgroei van boten, trailers en tractoren (obstakels genoemd) die in een dorp als Egmond aan Zee in de openbare ruimte worden gestald, buiten de daarvoor aangewezen gebieden. Dit leidt tot een beperking van de parkeer capaciteit en in het verlengde daarvan tot een beperking van de potentiële parkeeropbrengsten.

De vergelijking wordt getrokken met het stallen van caravans in de openbare ruimte, dat onder voorwaarden en voor een korte periode wordt toegestaan. Voor het stallen van obstakels in de openbare ruimte kan mogelijk vergelijkbaar beleid worden uitgewerkt.

Vergunningtarieven

Naast het vaststellen van striktere criteria bestaat onder de aanwezigen ruim draagvlak voor het eventueel verhogen van diverse vergunningtarieven. Ook dit draagt bij aan het uitbannen van misbruik van het vergunningstelsel. Zo worden er vraagtekens geplaatst bij de hoogte van het tarief voor bedrijvenvergunningen of het feit dat de eerste bewonersvergunning nog altijd gratis wordt verstrekt. Van het beleid moet een stimulerende werking uitgaan om zoveel mogelijk 'blik' uit het straatbeeld te halen. Daarbij is men eensluidend over het oordeel dat als men betaalt voor parkeren (vergunning of per uur) dat men er ook wel iets voor terug moet krijgen bijvoorbeeld in de vorm van comfort.

Een belangrijk spanningsveld dat wordt aangestipt met het oog op 'gastvrij parkeren' is dat tussen bezoekers enerzijds tegenover bewoners anderzijds. Bewoners van het ene dorp zijn in dezelfde gemeente bezoekers in een ander dorp, dit geldt voor Bergen overigens sterker dan voor Egmond waar bezoekers veel meer van buitenaf komen. Een ander belangrijk spanningsveld is dat tussen de auto enerzijds en de fiets anderzijds. De fiets wordt daarbij als belangrijk alternatief gezien voor autoverkeer, zeker met het oog op het recreatieve karakter van een groot deel van het autoverkeer.

7 Thema: Handhaving

Er blijkt geen draagvlak te bestaan voor het principe dat de eerste parkeerboete per kenteken als waarschuwing wordt geschreven. Ook de eventuele taak dat handhavers overtreders moeten wijzen op het feit dat men een boete ontvangt indien de auto blijft staan, wordt van de hand gewezen. Veel meer heil wordt gezien in het benoemen van de boetebedragen op de parkeerautomaten.

Wel bestaat overeenstemming over het vastleggen van tal van taken en gedragsregels waar handhavers zich aan dienen te houden. Naast fatsoensnormen moet dan worden gedacht aan bijvoorbeeld de signalerende functie bij 'te' hoge parkeerdruk in bepaalde gebieden of checken dat de parkeerder niet juist actie aan het ondernemen is om te betalen. Expliciet wordt benoemd dat handhavers geen bonnenquota (mogen) hebben.

Bij evenementen met een grote toestroom van verkeer en parkeerders dient de verantwoordelijkheid voor de afwikkeling van verkeer- en parkeerstroom bij de organiserende instantie te worden neergelegd. In de vergunningen van dit soort evenementen kan worden benoemd wanneer welke maatregelen genomen moeten worden.

Misbruik van gehandicapten - parkeerkaarten vormt een toenemend probleem. Veel mensen lenen de kaart even van familie / kennissen en maken zo onrechtmatig gebruik van de kaart. De vraag is op welke manier daar op ingesprongen kan worden.

8 Thema: ICT

De wens leeft om real-time informatie te kunnen verstrekken over parkeerdruk. De vraag daarbij is echter hoe deze informatie vergaard kan worden en tegen welke kosten. Daarbij wordt gedacht aan een afgeleide van een Parkeer-Route-Informatie-Systeem zoals in diverse steden wordt toegepast. Bezoekers worden dan met dynamische bebording gewezen op de beschikbare parkeercapaciteit in de verschillende garages of parkeergebieden. Momenteel gebeurt dit, op een versimpelde manier, met behulp van informatie die verkeersregelaars afgeven; deze worden bijvoorbeeld ingezet op zomerse dagen wanneer drukte wordt verwacht. Wanneer verkeersregelaars constateren dat de parkeerdruk in Bergen aan Zee te groot is, wordt verkeer in Bergen middels klapporden naar andere kustbestemmingen geleid.

Het principe van routeren en het uitbreiden van routingmogelijkheden om verkeer naar de diverse kernen te geleiden wordt omarmd, bijvoorbeeld ten tijde van hoge parkeerdruk op specifieke momenten. Men heeft echter nog geen beeld bij de wijze waarop dit vormgegeven dient te worden.

9 Vervolproces

Op basis van de discussies die deze avond gevoerd zijn en met behulp van de voorstellen en ideeën die zijn geopperd wordt in de vorm van een discussienota een eerste aanzet uitgewerkt voor het Gastvrij Parkeerbeleid. Deze wordt eerst voorgelegd aan het college en (op verzoek van de aanwezigen) de raadscommissie, alvorens consultatie van externe partijen zal plaatsvinden. Vervolgens wordt de input van Raad, College en externe partijen meegenomen in het uitwerken van het discussiestuk tot een concept-beleidsplan. Ook deze wordt voorgelegd aan Raad en College. Daarna wordt het definitieve beleidsstuk opgesteld en ter vaststelling voorgelegd aan de Raad. Vanwege de extra consultatie van de raadscommissie, wordt de planning aangepast en nagezonden.

Visievorming zal een van de aspecten zijn in het uiteindelijke beleidsdocument, daarnaast wordt het beleid zelf beschreven en komen de middelen / maatregelen (in de vorm van een uitvoeringsagenda) aan bod waarmee het beleid vorm krijgt. Daarbij worden, voor zover mogelijk, ook de financiële consequenties van de diverse maatregelen in beeld gebracht.

10 Sluiting

Wethouder Roem kijkt terug op een positieve sessie waarbij iedereen los van politieke achtergrond input heeft gegeven voor het Gastvrijer Parkeerbeleid. Deze input wordt waar mogelijk verwerkt in het uiteindelijke beleidsstuk. Alle aanwezigen worden bedankt voor de aanwezigheid en positieve input.

Ook Raads- en Commissieleden hebben de avond als positief ervaren en juichen het toe om in het kader van beleidsvorming vaker deze aanpak te hanteren. Wel stelt men het op prijs om in het vervolg de stukken toegestuurd te krijgen.



Onderwerp: Verslag informatieavond “Gastvrij Parkeerbeleid”
Datum: 4 februari 2013
Locatie: Verenigingsgebouw, Egmond aan Zee

De volgende organisaties zijn voor deze avond uitgenodigd:

- Gemeente Bergen

- Dorpsraad Bergen aan Zee
- Wijkvereniging Egmond aan den Hoef ('Dorpsraad')
- Vereniging Dorpsbelangen Egmond 'Parel' aan Zee
- Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen

- Federatie Ondernemersvereniging Bergen Egmond Schoorl (FOBES)
- Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Bergen
- Recreatie Ondernemers Nederland
- Strandpaviljoenhouders

- VVV
- Fietsersbond
- Stichting Bergen aan Zee
- Kunst10daagse
- Sportraad
- Gehandicaptenraad
- Staatsbosbeheer (bezoekerscentrum)

	<p>Doel van de avond</p> <p><i>In het toegestuurd document ('Weergave Parkeersessie commissie- en raadsleden') wordt uiteengezet hoe bestuurlijk en ambtelijk wordt aangekeken tegen diverse onderwerpen op het gebied van parkeren. Het doel van de bijeenkomst is om deze denkrichtingen te delen met vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Daarbij wordt afgetast hoe de aanwezigen aankijken tegen deze denkrichtingen, bij een negatief oordeel wordt met klem gevraagd om alternatieven aan te dragen die een vergelijkbaar resultaat opleveren. Daarnaast wordt gevraagd om aanvullende ideeën en voorstellen aan te dragen die men mogelijk mist in het te bespreken document.</i></p>
	<p>Proces</p> <p><i>Met het verslag van deze bijeenkomst en binnengekomen schriftelijke reacties wordt een reactienota opgesteld die als onderlegger wordt gebruikt voor de uiteindelijke conceptbeleidsnota. Dit concept wordt in het college en de raadscommissie behandeld. Vervolgens wordt de definitieve beleidsnota uitgewerkt welke uiteindelijk door college, commissie en raad behandeld wordt. De vaststelling van de definitieve beleidsnota is naar verwachting in het 4^e kwartaal van 2013.</i></p>
	<p>Bepalen speelveld</p> <p><i>De eerste pagina's van de Weergave Conceptversie 1 geven de basis en het discussiekader weer. Daarbij is uitgegaan van het bestaand beleid. Uit een evaluatie van het huidige beleid en uit diverse onderzoeken blijkt dat het fundament onder het huidige parkeerbeleid voldoende basis geeft om verder uit te bouwen. Een aantal zaken binnen het huidige beleid staan dan ook niet ter discussie, het systeem van betaald parkeren met vergunningen, de bijbehorende zonering en de omvang van de parkeercapaciteit vormen daar een belangrijke voorbeelden van. Daarnaast heeft de raad over de te hanteren tarieven een besluit genomen. Dit vormt om die reden ook geen onderwerp van discussie binnen het huidige proces.</i></p>
	<p>Ideeën gemeente Bergen: Processen</p> <p>a) <u>regels over de vergunning verlening</u></p> <p><i>De gemeente is erg ruimhartig in het verstrekken van vergunningen. Als oplossing wordt gedacht aan het stellen aanvullende eisen en het strikter hanteren van bestaande regels.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorgevoerde verhoging van tarieven voor vergunningen wordt niet als gastvrij gezien. Zeker gelet op het openbaar vervoer dat niet als volwaardig alternatief kan worden gezien, dit leidt er toe dat mensen op de auto zijn aangewezen. • Vanuit diverse bedrijven wordt gevraagd om de parkeervergunningen niet op kenteken maar op bedrijfsnaam te verstrekken. • Bij aanwezigen bestaat groot draagvlak om de bestaande regelingen strikter te hanteren. • Opgemerkt wordt dat de boulevard van Egmond aan Zee veelal vol staat met gasten van de hotels. Terwijl gemeente aangeeft dat juist deze plekken zoveel als mogelijk worden vrij gehouden voor dagtoeristen. Daarop wordt een voorstel dat enkele jaren geleden is ingediend opnieuw naar voren gehaald. <p>Voorstel: Invoering van bedrijfsvergunningen op bedrijfsnaam en niet op kenteken. Op deze manier kunnen bedrijven de aangeschafte vergunningen op een efficiëntere manier inzetten. Ook het probleem voor bedrijven met diverse vestigingen binnen Bergen die personeel flexibel willen inzetten op de verschillende locaties wordt met een bedrijfsvergunning op bedrijfsnaam verholpen.</p>

Voorstel: Als alternatief voor het in te stellen jaarrond betaald parkeren in Egmond aan Zee wordt voorgesteld om een overloopterrein in te richten waar de verblijfsrecreanten (bezoekers van hotels, appartementen, strandhuisjes, etc.) mogen parkeren. Wel moet de mogelijkheid geboden worden om nabij van de bestemming kort te kunnen parkeren t.b.v. in- en uitchecken en laden / lossen. Goede mogelijkheden worden gezien om het overloopterrein te combineren met fiets(verhuur)voorzieningen. Bovendien kan het terrein in de wintermaanden worden ingezet om bootjes, trailers, tractoren en andere obstakels te stallen. Gedacht wordt aan het terrein ter hoogte van het Texaco station, de gemeentewerf als deze verdwijnt of het Robbenbos. De veronderstelling is dat op deze manier extra capaciteit geboden kan worden aan bezoekers en dat daarmee de parkeerinkomsten dusdanig geoptimaliseerd kunnen worden dat het alternatief een vergelijkbare financiële dekking heeft als het voorgestelde jaarrond betaald parkeren in Egmond aan Zee.

b) richtlijnen bij stallen obstakels

Bestuurlijk gezien bestaat er draagvlak om het stallen van boten, trailers, tractoren en andere obstakels een halt toe te roepen.

- Egmond aan Zee wordt gezien als een vissersplaats waar de bootjes tot het straatbeeld horen. Gesteld wordt dat met de fusie de toezegging is gedaan dat de kernen hun eigen karakter zouden behouden.
- Aanwezigen staan in principe positief tegenover het beperken van obstakels in het openbaar gebied, zeker wanneer het gaat om obstakels die niet of nauwelijks meer gebruikt worden, mits oog blijft bestaan voor de identiteit van het dorp.
- Handhaving vanuit de gemeente is hierin essentieel. Gesteld wordt dat dit beleid er al lang is maar dat het de gemeente ontbreekt aan lef om hier daadwerkelijk op te handhaven.
- Naast het consulteren van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties moet dit onderwerp ook met de botenvereniging worden besproken. Tevens moet het gebruik van trekkers en het te water laten van de boten met deze partij worden besproken (dat valt echter buiten het parkeerbeleid). Dit lijkt immers nauwelijks op een geordende wijze te verlopen, heldere afspraken leiden naar verwachting tot verbetering hiervan. In Bergen aan Zee worden regels hieromtrent strikt nageleefd, daar ervaart men dan ook nauwelijks problemen op dit gebied.

Voorstel: Ook betaalde vergunning voor boten, trekkers en trailers afgeven.

c) bundeling en afstemming van bestaande stukken.

- De indruk bestaat dat de term gastvrij parkeerbeleid louter wordt gebruikt om te maskeren dat een aantal maatregelen met financiële grondslag worden doorgevoerd, teneinde de begroting van gemeente Bergen rond te krijgen.

d) flankerend beleid

Gemeente ziet met name kansen met flankerend beleid gericht op de fiets. In de komende periode wordt een aanzet uitgewerkt voor een fietsbeleidsplan. Daarbij gaat het niet alleen de fietsverbindingen zelf maar ook om de kwaliteit daarvan en de kwaliteit en omvang van fietsenstallingen. Ook wordt gekeken naar fietstransferia bv. in combinatie met sport- en schoolvoorzieningen buiten de centrumgebieden. Initiatief van bijvoorbeeld ondernemers wordt hierbij ook toegejuicht!

- Positief ontvangen
- Gevraagd om specifiek aandacht te besteden aan het openbaar vervoer en motoren.

Ideeën gemeente Bergen: Ruimtelijke invulling

a) tariefstelling

De nieuwe tarieven zijn door de raad vastgesteld en per 1 januari 2013 ingevoerd.

- De verhoging van de tarieven wordt niet als 'gastvrij' ervaren.

b) betaalperiode

In het nieuwe coalitieakkoord is voorgesteld om in de gehele gemeente jaarrond betaald parkeren in te voeren. De verwachte inkomsten zijn opgenomen in de begroting. Wanneer voorkeur bestaat voor een variant met minder inkomsten dan begroot, moet worden bekeken hoe deze inkomsten op een andere manier kunnen worden gegenereerd.

- Gesteld wordt dat parkeren geen regulerend karakter meer heeft maar is verworden tot een melkkoe.
- Bij jaarrond betalen blijven de gasten weg uit Egmond en Bergen aan Zee. Daarmee vreest men een teruggang qua inkomsten voor zowel ondernemers als gemeente zelf. Er worden dan ook grote vraagtekens geplaatst bij het verwachte positieve effect op de parkeerinkomsten.
- Gelijk trekken van het parkeerregime wordt niet als eerlijk ervaren omdat de verschillende kernen niet met elkaar vergeleken kunnen worden. Bergen aan Zee en Egmond aan Zee worden ten opzichte van Schoorl en Bergen gezien als afwijkende dorpsvormen.
- In het verleden is de toezegging gedaan dat jaarrond betaald parkeren in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee niet zou worden doorgevoerd.
- Gevraagd wordt de kosten en baten inzichtelijk te maken.
- Bij de overweging om jaarrond paviljoens open te houden is het vrij parkeren in de winter een groot (positief) punt van aandacht geweest.
- Aanwezigen zijn unaniem tegen het invoeren van jaarrond betaald parkeren in Egmond aan Zee en Bergen aan Zee.

Als alternatieven worden de volgende ideeën aangedragen:

- De tarieven in de zomer verhogen en combineren met een groot overloopterrein zoals bij het onderwerp processen is beschreven.
- Periode verlengen bijvoorbeeld tot 20 uur.
- De toeristenbelasting verhogen.

c) betaalmogelijkheden

- Unaniem wordt gesteld dat de betaalmogelijkheden moeten worden uitgebreid. Met name het achteraf betalen voor parkeren (bv. middels belparkeren) wordt toegejuicht evenals het instellen van dagtarieven.

d) parkeertickets geldig in de gehele gemeente

- Geen op- of aanmerkingen.

e) parkeervignet

Bestuurlijk is geen draagvlak gebleken omdat daarmee een drempel wordt weggenomen om ander vervoer te kiezen (bv. de fiets).

- Aanwezigen staan hier wel gematigd positief tegenover en zien mogelijkheden in combinatie met een blauwe schijf (zoals in Schagen wordt toegepast).

	<p>f) <u>transferia/ overloopterreinen</u> <i>Gemeente ziet geen kansen in grootschalige transferia op grotere afstand omdat het vervoer van en naar deze transferia in dezelfde file terechtkomt als het overige verkeer. Veel meer mogelijkheden worden gezien door sport- en schoolvoorzieningen tijdelijk als transferia in te zetten en op het gebied van overloopterreinen en fietstransferia.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Op piekmomenten als zomerdagen, evenementen en weekenden moeten de transferia opengesteld worden. • Het eerder beschreven voorstel voor een overloopterrein voor verblijfstoeristen geeft ruimte voor de dagrecreanten. Als potentiële locatie wordt het land t.o. Texaco genoemd. <p>g) <u>oplaadmogelijkheden parkeerautomaten</u> <i>Met het vervallen van de chipknip komt ook dit onderwerp te vervallen.</i></p> <p>h) <u>fietsvoorzieningen</u> <i>Dit vormt een onderdeel wat terugkomt in het uit te werken fietsbeleidsplan.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fietsenstalling in Bergen aan Zee is zeer slecht onderhouden. • In Egmond aan Zee is te kort ruimte om fietsen te stallen. • De Zeeweg is onverlicht dus na de vooravond fietst daar niemand meer. <p><i>Reactie: Is opgenomen met de provincie maar ligt heel gevoelig vanwege de natuur.</i></p>
<p>Ideeën gemeente Bergen: Handhaving</p>	
	<p><i>Handhaving wordt in 2014 opnieuw aanbesteed. Het idee is om daarbij tal van richtlijnen op te nemen (bv. gedrag, handelswijze, presentatie, taalbeheersing, etc.) om eenduidigheid en continuïteit te waarborgen op het gebied van handhaving.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tijdens grote evenementen (bv. Kunst10daagse) alleen handhaven op excessen. • Coullance tijdens het laden en lossen (in- en uitchecken). • Misbruik van gehandicaptenkaart tegengaan bijvoorbeeld door de foto van de eigenaar aan de voorzijde te plaatsen. • Positieve reacties op verkeersregelaars die vanuit gemeente worden ingezet in periode van drukte (bv. zomerdagen, evenementen, etc.). Bij grootschalige evenementen wordt het aanstellen van dit soort verkeersregelaars steeds meer bij de organiserende partij gelegd. • Er bestaat geen draagvlak om handhavers extra dienstverleningstaken mee te geven. Beiden staan los van elkaar.
<p>Ideeën gemeente Bergen: Informatisering / ICT</p>	
	<p>a) <u>info via internet</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • De beleidsstukken worden op internet geplaatst. <p>b) <u>belparkeren</u> <i>De verwachting is dat belparkeren medio mei kan worden ingevoerd. In eerste instantie zal dit leiden tot minder inkomsten omdat alleen betaald voor de periode dat men geparkeerd heeft.</i></p> <p>c) <u>digitale vergunning aanvragen</u> <i>In navolging van belparkeren kan mogelijk de vergunningverlening ook op hetzelfde systeem worden aangesloten. Dit zal echter niet eerder dan in 2014 gebeuren.</i></p>

d) sturen bezoekersstromen

Het opzetten van een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) met digitale bebording zoals in Den Haag en Eindhoven is uitgevoerd, is voor de schaal van gemeente Bergen een onnodig dure investering. Wel kan door het uitwerken van parkeerroutes door de kernen en met behulp van statische bebording en verkeersregelaars in periode van grote drukte eenzelfde principe worden nagestreefd .

Voor het gebruik van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP) op rijks- en provinciale wegen dienen afspraken te worden gemaakt. Dit is in het recente verleden erg lastig gebleken. De informatievoorziening t.b.v. de bereikbaarheid van bijvoorbeeld gemeente Bergen staat laag in de rangorde van informatieverstrekking op deze borden. DRIP: bij deze informatievoorziening staat de gemeente laag in de rangorde.

- Voorgesteld wordt om ook via de website aan te geven wanneer bepaalde kernen 'vol' zijn.

e) in-car mogelijkheden

Vooralsnog wordt hier niet op ingezet, mogelijk dat in de toekomst hierop kan worden ingesprongen. Het voorstel is om deze mogelijkheden dan in regionaal verband op te pakken. De verwachting is daarbij dat de telefoon steeds meer in-car mogelijkheden overneemt.

Rondvraag

- Er wordt in de weergave niet gesproken over motoren. Deze staan nu overal, soms hinderlijk, verspreid.
- Dhr. Gooijer wil de kosten- baten analyse inzien. Het optimaliseren van het beleid vind hij positief maar betalen in de winter ziet hij als 'het spekken van de kas' van gemeente Bergen.
- Bergen aan Zee heeft een groot deel van de parkeercapaciteit ingeleverd t.b.v. bebouwing. Het verzoek is om extra parkeercapaciteit te realiseren, bijvoorbeeld op het terrein van de PWN (Castricum wordt hierin als voorbeeld genoemd).
- C.F. Zeilerboulevard nu gevaarlijk voor fietsers.

Reactie: 1 mei is het project gereed en is er meer ruimte voor fietsers.

- Men wil graag actief op de hoogte worden gehouden.
- Gevraagd wordt naar uitbreiding van openbaar vervoer mogelijkheden.

Reactie: Er zijn gesprekken met Connexion i.v.m. de verlenging van het seizoen. Mogelijk dat kleinere busjes in de winter een optie kan zijn.

- Over jaarrond betaald parkeren wordt nogmaals unaniem negatief geoordeeld. Men vreest verloedering van het dorp door het wegblijven van dagjesmensen. Als alternatief wordt het verhogen van de toeristenbelasting geopperd.

Pim Broersen dankt allen voor hun inbreng.



Onderwerp: Verslag informatieavond “Gastvrij Parkeerbeleid”
Datum: 6 februari 2013
Locatie: De Beeck, Bergen

De volgende organisaties zijn voor deze avond uitgenodigd:

- Gemeente Bergen

- Bewonersvereniging Schoorl Centrum
- Wijkvereniging Schoorl Plan Oost
- Dorpsvereniging Groet
- Wijkvereniging Aagtdorp
- Bewonersvereniging Camperduin
- Bewonersvereniging Saenegheest
- Vereniging De Negen Nessen
- Wijkvereniging Koninginnebuurt
- Bewonersvereniging Bergen –Centrum
- Wijkvereniging Kruidenbuurt
- Woonbelangenvereniging Van Reenenpark e.o.
- Belangenvereniging Eeuwigelaan e.o.

- Federatie Ondernemersvereniging Bergen Egmond Schoorl (FOBES)
- Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Bergen
- Recreatie Ondernemers Nederland
- Strandpaviljoenhouders

- VVV
- Fietsersbond
- Kunst10daagse
- Sportraad
- Gehandicaptenraad
- Staatsbosbeheer (bezoekerscentrum)
- Stichting Mr. Frits Zeiler

	<p>Doel van de avond</p> <p><i>In het toegestuurd document ('Weergave Parkeersessie commissie- en raadsleden') wordt uiteengezet hoe bestuurlijk en ambtelijk wordt aangekeken tegen diverse onderwerpen op het gebied van parkeren. Het doel van de bijeenkomst is om deze denkrichtingen te delen met vertegenwoordigers van bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Daarbij wordt afgetast hoe de aanwezigen aankijken tegen deze denkrichtingen, bij een negatief oordeel wordt met klem gevraagd om alternatieven aan te dragen die een vergelijkbaar resultaat opleveren. Daarnaast wordt gevraagd om aanvullende ideeën en voorstellen aan te dragen die men mogelijk mist in het te bespreken document.</i></p>
	<p>Proces</p> <p><i>Met het verslag van deze bijeenkomst en binnengekomen schriftelijke reacties wordt een reactienota opgesteld die als onderlegger wordt gebruikt voor de uiteindelijke conceptbeleidsnota. Dit concept wordt in het college en de raadscommissie behandeld. Vervolgens wordt de definitieve beleidsnota uitgewerkt welke uiteindelijk door college, commissie en raad behandeld wordt. De vaststelling van de definitieve beleidsnota is naar verwachting in het 4^e kwartaal van 2013.</i></p>
	<p>Bepalen speelveld</p> <p><i>De eerste pagina's van de Weergave Conceptversie 1 geven de basis en het discussiekader weer. Daarbij is uitgegaan van het bestaand beleid. Uit een evaluatie van het huidige beleid en uit diverse onderzoeken blijkt dat het fundament onder het huidige parkeerbeleid voldoende basis geeft om verder uit te bouwen. Een aantal zaken binnen het huidige beleid staan dan ook niet ter discussie, het systeem van betaald parkeren met vergunningen, de bijbehorende zonering en de omvang van de parkeercapaciteit vormen daar een belangrijke voorbeelden van. Daarnaast heeft de raad over de te hanteren tarieven een besluit genomen. Dit vormt om die reden ook geen onderwerp van discussie binnen het huidige proces.</i></p>
	<p>Ideeën gemeente Bergen: Processen</p> <p>a) <u>regels over de vergunning verlening</u> <i>De gemeente is erg ruimhartig in het verstrekken van vergunningen. Als oplossing wordt gedacht aan het stellen aanvullende eisen en het strikter hanteren van bestaande regels.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Voorstel: invoeren van bedrijfsvergunningen op naam van het bedrijf i.p.v. op kenteken. • Geen bezwaren tegen het strikter hanteren van de regels omtrent vergunningen. <p>b) <u>richtlijnen bij stallen obstakels</u> <i>Dit onderwerp speelt met name in Egmond aan Zee.</i></p> <p>c) <u>bundeling en afstemming van bestaande stukken.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • In Groetinze is structureel te weinig plek terwijl hier voldoende ruimte is. • De parkeernorm voor nieuwbouw wordt te laag bevonden. <p><i>Reactie: Ten behoeve van nieuwbouw zijn normen vastgelegd. Deze komen overeen met landelijke richtlijnen.</i></p> <p>d) <u>flankerend beleid</u> <i>Gemeente ziet met name kansen met flankerend beleid gericht op de fiets. In de komende periode wordt een aanzet uitgewerkt voor een fietsbeleidsplan. Daarbij gaat het niet alleen om de fietsverbindingen zelf maar ook om de kwaliteit daarvan en de kwaliteit en omvang van fietsenstallingen. Ook wordt gekeken naar fietstransferia bv. in combinatie met sport- en schoolvoorzieningen buiten de centrumgebieden. Initiatief van bijvoorbeeld ondernemers wordt hierbij ook toegejuicht!</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • De wijkverenigingen geven aan dat zij in een vroeg stadium bij de planvorming van bv. fietstransferia betrokken willen worden. • Ideeën voor locaties: einde van de oude Rijksweg, busstation (centrum), Berdosterrein • De huidige locatie Schoorldam (fietstransferium) ligt te afgelegen en wordt hierdoor nauwelijks gebruikt. • Voorgesteld wordt een parkeergarage te bouwen. <p><i>Reactie: Dit wordt als te duur beschouwd, zowel wat betreft investering als exploitatie.</i></p>
<p>Ideeën gemeente Bergen: Ruimtelijke invulling</p>	
	<p>a) <u>tariefstelling</u> <i>De nieuwe tarieven zijn door de raad vastgesteld en per 1 januari 2013 ingevoerd.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Het verhogen van de tarieven voorafgaand aan deze beleidscyclus is een kwalijke zaak. Het maakt de term "Gastvrij" ongeloofwaardig. • Een besluit uit 2003 zegt dat de lasten en inkomsten eerlijk verdeeld zal worden onder de kernen. Men is van mening dat deze uitspraak niet wordt nagekomen. • Conclusie: men vind de verhoging onfatsoenlijk en niet volgens afspraak. Het feit dat de tarieven niet ter discussie staan noemt men arrogant. <p><i>Reactie: Navraag leert dat de tariefstelling onderwerp van discussie is geweest bij de coalitieonderhandelingen in 2012. Zoals bekend zijn deze onderhandelingen reeds in 2012 afgerond en heeft de raad de tarieven unaniem vastgesteld. De tarieven gelden binnen deze beleidscyclus dan ook als een gegeven en niet als discussiepunt.</i></p> <p>b) <u>betaalperiode</u> <i>In het nieuwe coalitieakkoord is voorgesteld om in de gehele gemeente jaarrond betaald parkeren in te voeren. De verwachte inkomsten zijn opgenomen in de begroting. Wanneer voorkeur bestaat voor een variant met minder inkomsten dan begroot, moet worden bekeken hoe deze inkomsten op een andere manier kunnen worden gegenereerd.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Betaald parkeren in winterperiode wordt als niet gastvrij gezien, • Men acht het reëel om de periode van betaald parkeren uit te breiden met de maand oktober, die als druk wordt bestempeld. • Gesteld wordt dat op het gebied van betaald parkeren (en de periode waarin dit geldt) voor de gehele gemeente een gelijk regime moet worden gehanteerd. Bijvoorbeeld in de winterperiode alleen in de weekenden betalen (in de gehele gemeente). • Er bestaat nauwelijks draagvlak om de lasten deels bij bewoners te leggen door een tarief te hangen aan de eerste bewonersvergunning. <p><i>Geen alternatieven benoemd voor een eventuele vermindering van parkeerinkomsten.</i></p> <p>c) <u>betaalmogelijkheden</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Achteraf betalen wordt als het meest gastvrij gezien, met de uitrol van belparkeren (betalen per mobiel) wordt deze mogelijkheid geboden. <p>d) <u>parkeertickets geldig in de gehele gemeente</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Men is positief over het idee maar erkent het probleem dat ontstaat door de lang- en kortparkeerzones. <p>e) <u>parkeervignet</u> <i>Bestuurlijk is geen draagvlak gebleken omdat daarmee een drempel wordt weggenomen om ander vervoer te kiezen (bv. de fiets).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigen kunnen zich hierin vinden.

f) transferia/ overloopterreinen

Gemeente ziet geen kansen in grootschalige transferia op grotere afstand omdat het vervoer van en naar deze transferia in dezelfde file terechtkomt als het overige verkeer. Veel meer mogelijkheden worden gezien door sport- en schoolvoorzieningen tijdelijk als transferia in te zetten en op het gebied van overloopterreinen en fietstransferia.

- Voorstellen worden gedaan om vliegveld Bergen, Kranenburg, Oude Hof en Adematerrein in te zetten als transferia. Vervoer van en naar het strand met kleine pendelbusjes.
- Op piekmomenten als zomerdagen, evenementen en weekenden moeten de transferia opengesteld worden.
- De vele mountainbikers die de mountainbike-route trekt wordt als probleem ervaren, het idee is om de route te linken aan parkeerplaats Hargen aan Zee waar ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Probleem daarbij is dat het deze mensen niet verboden kan worden om in het dorp te parkeren. Om deze groep daadwerkelijk naar het parkeerterrein bij Hargen aan Zee te trekken moeten goede faciliteiten worden geboden.

g) oplaadmogelijkheden parkeerautomaten

Met het vervallen van de chipknip komt ook dit onderwerp te vervallen.

h) fietsvoorzieningen

Dit vormt een onderdeel wat terugkomt in het uit te werken fietsbeleidsplan.

Ideeën gemeente Bergen: Handhaving

Handhaving wordt in 2014 opnieuw aanbesteed. Het idee is om daarbij tal van richtlijnen op te nemen (bv. gedrag, handelswijze, presentatie, taalbeheersing, etc.) om eenduidigheid en continuïteit te waarborgen op het gebied van handhaving.

- Aanwezigen hebben veel negatieve ervaringen met de handhavende instantie (PCH).
- Gastvrij: bebording omtrent betaald parkeren in meerdere talen of met pictogrammen aanduiden.

Voorstel: Interne audits opleggen om de kwaliteit te waarborgen.

Ideeën gemeente Bergen: Informatisering / ICT

a) info via internet

- Voorgesteld wordt om via internet aan te geven waar wél parkeerruimte is in periode van grote drukte. Het terrein van familie Kroon (te Camperduin) kent bijvoorbeeld nog voldoende capaciteit op momenten dat de overige badplaatsen 'vol' staan.
- Informatie via borden bij op de invalswegen naar het centrum (bv. de lichtkrant).

b) belparkeren

De verwachting is dat belparkeren medio mei kan worden ingevoerd. In eerste instantie zal dit leiden tot minder inkomsten omdat alleen betaald wordt voor de periode dat men geparkeerd heeft.

c) digitale vergunning aanvragen

In navolging van belparkeren kan mogelijk de vergunningverlening ook op hetzelfde systeem worden aangesloten. Dit zal echter niet eerder dan in 2014 gebeuren.

	<p>d) <u>sturen bezoekersstromen</u> <i>Het opzetten van een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) met digitale bebording zoals in Den Haag en Eindhoven is uitgevoerd, is voor de schaal van gemeente Bergen een onnodig dure investering. Wel kan door het uitwerken van parkeerroutes door de kernen en met behulp van statische bebording en verkeersregelaars in periode van grote drukte eenzelfde principe worden nagestreefd .</i></p> <p><i>Voor het gebruik van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP) op rijks- en provinciale wegen dienen afspraken te worden gemaakt. Dit is in het recente verleden erg lastig gebleken. De informatievoorziening t.b.v. de bereikbaarheid van bijvoorbeeld gemeente Bergen staat laag in de rangorde van informatieverstrekking op deze borden.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • In periode van grote drukte (wanneer bestemmingen als Egmond aan Zee en Bergen aan Zee 'vol' worden geacht) is vaak nog voldoende parkeergelegenheid in Camperduin beschikbaar. Gevraagd wordt of daar naar verwezen kan worden in deze drukke periode. Gemeente staat hier niet negatief tegenover. <p>e) <u>in-car mogelijkheden</u> <i>Vooralsnog wordt hier niet op ingezet, mogelijk dat in de toekomst hierop kan worden ingesprongen. Het voorstel is om deze mogelijkheden dan in regionaal verband op te pakken. De verwachting is daarbij dat de telefoon steeds meer in-car mogelijkheden overneemt.</i></p>
Rondvraag	
	<ul style="list-style-type: none"> • De benaming gastvrij parkeerbeleid strookt niet met de verhoging van de tarieven teneinde de begroting op orde te krijgen. Hier sluiten diverse personen zich bij aan. • Middels in-car systemen zou het mogelijk moeten zijn om inzichtelijk te maken waar parkeerruimte beschikbaar is. • Het feit dat op het terrein aan de Sportlaan parkeren gratis is, wordt als onterecht ervaren. Dit zou een goede locatie zijn voor een overloopterrein. • Bebording in de gemeente kan efficiënter en rustiger. • Op de Molenweg wordt nauwelijks gehandhaafd op eenrichtingsverkeer. <p><i>Reactie: Beiden bovenstaande onderwerpen vallen buiten het parkeerbeleid.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Waarom wordt het verkeer naar Camperduin via Petten geleid? <i>Reactie: Om de woonkernen zoveel als mogelijk vrij te houden van doorgaand verkeer. Bij gemeente Bergen zijn ook diverse klachten binnen gekomen over het doorgaande verkeer door de dorpskernen Schoorl en Groet.</i> • Parkeren aan de Prins Hendriklaan t.h.v. de vijver is zone-parkeren. Dit is echter niet duidelijk aangegeven. <p>Pim Broersen dankt allen voor hun inbreng.</p>



Impressie van de bespreking concept Gastvrij Parkeerbeleid d.d. 4 september 2013

Aanwezig (namens):

- wethouder Roem
De heer Broersen (Grontmij)
De heer Van der Meer (Verkeer en Vervoer)
Mevrouw Van der Meij (Communicatie) Gemeente Bergen
- de heer Kroon ondernemer Camperduin
- mevrouw Volkers ondernemer Camperduin
- de heer Verboon TV80
- de heer Heine Kruidenbuurt, Bergen
- mevrouw Smulders Dorpsraad Bergen aan Zee
- mevrouw Hoving ondernemer Egmond aan Zee
- de heer Hofstede namens winkeliers Egmond aan Zee
- de heer Souwir ondernemer Egmond aan Zee
- de heer Wesseling ondernemersvereniging 'De Eendracht'
- de heer Antoons namens 'De Eendracht' en Fobes
- de heer De Graaf strandpaviljoenhouder te Hargen aan Zee
- de heer Steenis Kon. Horeca Nederland, afd. Alkmaar
- de heer Van der Schot bewonersvereniging Aagtdorp
- de heer Snaas bewonersvereniging Aagtdorp
- mevrouw Doucet vereniging De Negen Nessen
- mevrouw Van Lieshout Staatsbosbeheer
- mevrouw van Langen ondernemer Schoorl
- de heer Van Langen namens Zakencentrum Schoorl en Fobes
- de heer De Gooyer Kon. Horeca Nederland, afd. Alkmaar

Afmeldingen van:

- De Parel van Egmond, Dorpsvereniging Groet, Fietsersbond, afd. Bergen, wijkvereniging Schoorl-Oost, PWN

	<p>Doel van de avond</p> <p>Wethouder Roem opent de avond en geeft de doelstelling van deze avond weer. Het college van burgemeester en wethouders heeft de notitie Gastvrij Parkeerbeleid in concept vastgesteld. Het betreft uitdrukkelijk een concept. Er is nog inbreng vanuit de diverse aanwezigen mogelijk. Het doel van deze bijeenkomst is dan ook om input te verkrijgen om tot een definitieve notitie Gastvrij Parkeerbeleid te komen.</p> <p>Het college heeft kaders meegekregen van de raad. In het coalitieakkoord is onder andere opgenomen dat er ombuigingsmaatregelen ter grootte van € 3,5 miljoen moeten worden getroffen om de begroting sluitend te krijgen. Bewoners moeten daarbij zoveel mogelijk worden ontzien.</p> <p>Onderdeel van het coalitieakkoord is het instellen van jaarrond betaald parkeren in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. In het concept-Gastvrij Parkeerbeleid is deze maatregel dan ook opgenomen.</p> <p>Tijdens de sessie met de raads- en commissieleden op 29 augustus is gebleken dat het college met alternatieven mag komen, mits de taakstelling wordt gehaald. Met andere woorden: het alternatief moet minimaal hetzelfde opleveren als jaarrond betaald parkeren in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee.</p> <p>Ten slotte gaat wethouder Roem nog in op het idee om een dagkaart in te voeren, waarmee men gemeentebreed mag parkeren. Volgens hem is er in Hargen aan Zee sprake van een uitzondering op de regel. Hij ondersteunt het idee om hier, naast een dagkaart die geldig is voor heel Bergen, ook een dagkaart voor alleen het parkeerterrein te Hargen aan Zee aan te bieden. De leverancier van de parkeerautomaten is inmiddels gevraagd om deze mogelijkheid te onderzoeken.</p>
	<p>Proces</p> <p>Op 29 augustus jl. heeft een vergelijkbare sessie als vanavond plaatsgevonden met de raads- en commissieleden. Mede op basis van de uitkomsten van beide sessies wordt het definitieve beleidsplan opgesteld. Deze wordt, na behandeling in college, op 10 oktober 2013 besproken in de vergadering van de Algemene Raadscommissie, waarna deze volgens planning op 31 oktober 2013 wordt behandeld in de gemeenteraad.</p>
	<p>Vragen en opmerkingen van de aanwezigen</p> <p>Nadat de heer Broersen een toelichting op het concept-Gastvrij Parkeerbeleid heeft gegeven worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geldt het betaald parkeren voor de hele gemeente? <i>Nee, het geldt alleen voor die gebieden die daarvoor zijn aangewezen.</i> - Wat is de invloed van de geplande ondergrondse parkeervoorzieningen (Mooi Bergen, Schoorl Klopt) op de parkeerinkomsten? <i>Voor de huidige begroting is dat niet aan de orde. Bij de verdere planvorming wordt e.e.a. nader uitgezocht.</i> - Er wordt gesteld dat het niet wijs is om jaarrond betaald parkeren in te voeren in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. Want dan moet de parkeerwachter ook in de winter ingezet worden, staan de parkeermeters langer op straat (dus meer onderhoud) en zijn de inkomsten niet in verhouding tot de uitgaven. Is hier wel rekening mee gehouden bij de berekeningen? <i>Het punt is duidelijk. Bij de berekeningen is inderdaad met dit soort effecten rekening gehouden, maar er zal nogmaals naar de kosten en baten worden gekeken.</i>

	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt als alternatief voorgesteld om het seizoen te verlengen met oktober. Daarna weer gratis. Verder is het nog mogelijk om dagelijks langer te laten betalen, bijvoorbeeld tot 20.00 uur. - Men is tevreden met het voorstel om een dagkaart in te voeren die gemeentebreed mag worden gebruikt. Het dagtarief van € 12 vindt met aan de hoge kant. De verhouding tussen het uurtarief en het dagtarief is scheef. Men stelt een lager tarief voor om een hogere afname te genereren. - Er wordt opgemerkt dat men in Schoorl en Bergen al jaarrond betaald parkeren heeft ingevoerd. Gesteld wordt dat men in de gehele gemeente een gelijk regime moet hebben. Bij de aanwezigen zijn hierover de meningen verdeeld. - Er wordt aangegeven dat de bewoners en ondernemers elkaar nodig hebben. Immers, wie wil er nu wonen in een dorp zonder winkels en horeca? En andersom hebben de winkels en horeca de bewoners nodig. Nu worden de lasten indirect bij de ondernemers gelegd. Het is begrijpelijk dat de lasten hoger worden, maar een deel daarvan zou ook bij de bewoners kunnen liggen. Het is redelijk om het betaald parkeerseizoen met een maand te verlengen in voor- en naseizoen (maart + oktober) en in de weekenden betaald parkeren in te voeren. Dat zijn immers momenten dat er nog behoorlijk wat parkeerders zijn. Niet op doordeweekse dagen in november t/m februari. Daarnaast een gering bedrag vragen voor de eerste bewonersvergunning, bijvoorbeeld € 20. Dit is redelijk want in de omliggende gemeenten moet je ook betalen voor een bewonersvergunning; <i>Dit is een interessante variant en zal zeker worden overwogen. Ook omdat de andere aanwezigen niet afwijzend op dit compromisvoorstel reageren.</i> - Meer toeristen betekenen ook meer inkomsten. Verkeer richting Camperduin en Hargen aan Zee wordt nu omgeleid via Petten. Het risico is aanwezig dat deze toeristen in Petten blijven hangen. <i>Het gaat hierbij niet om parkeerbeleid maar om mobiliteitsbeleid. Dit onderwerp zal in een ander verband moeten worden besproken.</i> - Opgemerkt wordt dat aanvankelijk het parkeerbeleid was bedoeld om het parkeren te reguleren. Nu is het een melkkoe geworden. <i>Het gaat bij het parkeerbeleid niet alleen om het tarievenbeleid. Er staan ook veel aspecten in om het parkeren in de gemeente gemakkelijker te maken of ruimte te maken voor parkeerders. Voorbeelden zijn invoering van een dagkaart en belparkeren of het onaantrekkelijker voor tractoren om parkeergelegenheid bezet te houden.</i> - Een financiële onderbouwing ontbreekt. Hierdoor kan nut en noodzaak niet worden aangetoond. <i>Er is wel degelijk een financiële onderbouwing. In de eindversie wordt deze toegevoegd, als alle keuzes bekend zijn.</i> - Er wordt opgemerkt dat er qua klandizie in de maanden november en december een duidelijke afname is te constateren. Verder is opvallend dat na 19.00 uur er vaak een toename aan klandizie is t.o.v. 17.00 tot 19.00 uur. Vermoedelijk om betalen van parkeergeld te ontlopen. - Er wordt nog voorgesteld om het dagtarief bij het bezoekerscentrum niet te hoog te maken vanwege de vele mountainbikers die de gemeente Bergen aandoen.
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Bijlage 2: Reactienota Gastvrij Parkeerbeleid

Nr. 1: Kathy Boomstra (Gemeente Bergen)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (7 december 2012)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Verzoek om in het parkeerbeleid de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen een plek te geven.	a) De realisatie van laadinfrastructuur wordt geïnitieerd vanuit het duurzaamheidsbeleid. Vanuit dit beleidsveld wordt het ook gefinancierd.	a) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.
b) Verzoek om in het parkeerbeleid de uitbreiding van het netwerk van autodelen / -daten te stimuleren.	b) Er is een autodateplaats aangewezen binnen gemeente Bergen. De verdere ontwikkelingen laten wij aan de marktpatijen over. Wij staan in principe positief tegenover toekomstige aanvragen.	b) Geen.
Nr. 2: A. Diels-Boltjes (Gehandicaptenraad)		
<i>Ingekomen reactie: Telefoon (8 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Een onderbouwing ontbreekt van de opmerking: "misbruik van gehandicapten – parkeerkaarten vormt een toenemend probleem". Als hier geen onderbouwing voor bestaat dient deze zinsnede uit het document te worden verwijderd.	a) Waarvan akte.	a) Dit onderdeel is niet opgenomen in het definitieve beleidsstuk.
b) Hoe wordt qua handhaving omgegaan met grote voertuigen (zoals sommige campers) die dubbele parkeerplaatsen bezetten?	b) Momenteel worden hieromtrent geen knelpunten ervaren, om die reden wordt niet actief gehandhaafd op het gebruik van dubbele parkeerplaatsen.	b) Geen.
Nr. 3: Tine Zwaan (Ondernemersvereniging De Eendracht)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (9 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) De motivatie om jaarrond te gaan parkeren is alleen gestoeld op de consequenties voor de begroting. Betaald parkeren vormt daarmee een 'melkkoe' en moet worden teruggedraaid.	a) Waarvan akte.	a) In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.

b) 1 bezoekerskaart per huishouden maakt dat maximaal 4 uur bezoek mogelijk is gedurende het zomerseizoen. Beide aspecten worden als kort ervaren. Dit probleem verergert als jaarrond betaald parkeren wordt ingesteld.	b) Waarvan akte.	b) Geen.
Nr. 4: Rob Koster (Kampeervereniging De Golfbreker)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (20 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Kampeervereniging De Golfbreker verzoekt om ook op de Boulevard (zone B) te mogen parkeren i.p.v. alleen in de straten achter de Boulevard (zone C).	a) De Boulevard is in essentie bedoeld om bezoekers, zijnde dagjesmensen, parkeergelegenheid te bieden. Door het aantal verstrekte vergunningen aan bijvoorbeeld hotels die direct aan de Boulevard zijn gevestigd, is er in de huidige situatie al sprake van beperkte restcapaciteit voor overige bezoekers. Om de restcapaciteit zoveel als mogelijk voor dagjesmensen open te houden is er voor gekozen om de vergunningen die eigenaren van strandhuisjes kunnen aanschaffen niet in zone B (de Boulevard) toe te staan.	a) Geen.
Nr. 5: Michiel Gooijer (Strandvereniging Bergen Egmond Schoorl)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (21 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Verzoek om parkeervergunningen op bedrijfsnaam te verstrekken i.v.m. het grote aandeel part-timers in dienst.	a) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.	a) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.
b) Verzoek om vergunning (bedrijven) in het leven te roepen die in de hele gemeente Bergen geldig is omdat enkele bedrijven diverse vestigingen hebben binnen de gemeente.	b) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.	b) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.

<p>c) Voorstel voor een dagkaart die binnen de gehele gemeente geldig is.</p> <p>d) De betaalmogelijkheden uitbreiden met mobiel betalen en betaalpassen (behoudens de chipknip).</p> <p>e) Verzoek om de verdubbeling van het vergunningtarief voor logiesverstrekkers te heroverwegen. De parkeerkosten worden immers doorberekend aan de gasten, daarmee wordt de concurrentiepositie danig verzwakt.</p> <p>f) Voorstel te onderzoeken of de begrote extra inkomsten (die beoogd worden met jaarrond betaald parkeren) bv. gegeneerd kunnen worden door het tarief in de periode 1 maart tot 1 november bijvoorbeeld met €0.10 of €0.15 per uur te verhogen.</p> <p>g) In dien optie f niet haalbaar blijkt, betaald parkeren in de winterperiode van 1 november tot 1 maart alleen in de weekenden (zaterdag en zondag) te heffen.</p>	<p>c) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.</p> <p>d) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.</p> <p>e) Het doorberekenen van de vergunning aan de gasten wordt vanuit gemeente Bergen niet gestimuleerd. Het staat logiesvertrekkers echter vrij om te bepalen hoe men de aangeschafte vergunning aan de gasten doorzet. Het doorberekenen is een bewuste keuze van logiesverstrekkers met als gevolg dat de concurrentiepositie verzwakt.</p> <p>f) Het aanvankelijke voorstel om jaarrond betaald parkeren door te voeren is herzien.</p> <p>g) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.</p>	<p>c) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.</p> <p>d) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.</p> <p>e) Geen.</p> <p>f) In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.</p> <p>g) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid. In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nr. 6: F.G.M. van der Schot (Kernoverleg Schoorl Centrum, Schoorl Oost en Aagtdorp)

<i>Ingekomen reactie: Brief (22 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
<p>a) Verzoek om eenduidigheid aan te brengen in het parkeertarievenbeleid. Bijvoorbeeld door in Bergen en Schoorl betaald parkeren in het winterseizoen op te heffen. Wanneer dit qua kostendekking niet mogelijk blijkt wordt gepleit om het vrij parkeren in Bergen aan Zee, Egmond aan Zee en Hargen gedurende het winterseizoen op te heffen.</p> <p>b) De insteek van de gemeente om kleinschalige transferia (met name voor auto's met fietsers) te onderzoeken op haalbaarheid wordt gedeeld. Gepleit wordt om daarbij een hogere urgentie te geven aan de problematiek die auto's met mountainbikes veroorzaken bij Poelenburgh, Schoorl Centrum, en de 9Nessen.</p> <p>Verzocht wordt om ook oog te hebben voor de aanrijdbaarheid van de parkeerplaatsen.</p>	<p>a) In ons streven naar eenduidigheid en uniformiteit gaan wij niet voorbij aan de diversiteit die er bestaat tussen de diverse kernen binnen gemeente Bergen.</p> <p>Beschouwd vanuit oogpunt van identiteit en reguleringsbehoefte gedurende het jaar worden Bergen en Schoorl als gelijkwaardig bestempeld. Ditzelfde geldt voor Egmond aan Zee en Bergen aan Zee. Hargen aan Zee is niet te vergelijken met de overige kernen.</p> <p>b) De problematiek omtrent bezoekers die auto's parkeren en met de mountainbike de duinen / bossen intrekken is bij gemeente bekend. Deze is ook voorgelegd aan Staatsbosbeheer, de beheerder van de mountainbikeroute.</p> <p>Eventuele oplossingen moeten worden gezocht in het verleggen / verlengen van de route bijvoorbeeld tot aan het parkeerterrein Hargen aan Zee. Mountainbikers dienen in dat geval wel 'verleid' te worden om op het parkeerterrein in Hargen aan Zee te parkeren. Dit kan door bijvoorbeeld kleed- wasfaciliteiten te bieden bij Hargen aan Zee.</p>	<p>a) Bij de keuze voor het betaald parkeerregime is ook gekeken naar de identiteit en de reguleringsbehoefte binnen de diverse kernen. Onder andere om die reden zijn verschillende parkeerregimes voorgesteld binnen gemeente Bergen</p> <p>b) Het primaat ligt bij Staatsbosbeheer. Het onderwerp is niet opgenomen in het parkeerbeleid. Wel is op ambtelijk niveau aandacht gevraagd voor het probleem.</p>

Nr. 7: Directeurenoverleg Primair en Voortgezet onderwijs		
<i>Ingekomen reactie: Overleg (24 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Vanuit de scholen is gevraagd om vergunningen voor school-gerelateerd verkeer. Bijvoorbeeld meer bezoekerspassen of vergunningen op postcode in plaats van op kenteken, voor scholen binnen betaalzones.	a) Er wordt geen aparte vergunning voor scholen in het leven geroepen. Gekeken wordt in hoeverre de vergunningen voor scholen in betaald parkeerzones kunnen worden vergoed vanuit het budget dat jaarlijks beschikbaar wordt gesteld aan scholen.	a) Geen.
Nr. 8: Frank Onderwater (OBS de Driemaster)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (31 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) De prijzen voor bedrijvenvergunningen zijn verhoogd. De kostenpost voor deze vergunningen komt daarmee boven de 10% van het totale schoolbudget van OBS de Driemaster. Gevraagd wordt om de scholen de beschikking te geven over een meerdere bezoekerskaarten.	a) Er wordt geen aparte vergunning voor scholen in het leven geroepen. Gekeken wordt in hoeverre de vergunningen voor scholen in betaald parkeerzones kunnen worden vergoed vanuit het budget dat jaarlijks beschikbaar wordt gesteld aan scholen.	a) Geen.
Nr. 9: Hans Tegelaar (Stichting Bergen aan Zee)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (31 januari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) De zinsnede 'gastvrij parkeerbeleid' is niet op zijn plaats. De tarieven zijn verhoogd. Jaarrondexploitatie van de toch al beperkte parkeerruimte weerhoudt de winterse eenzame wandelaar van een in tijdsduur niet beperkte tocht en rustig nazitten bij de lokale horeca.	a) Waarvan akte.	a) In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.

<p>b) U stelt dat het huidige beleid voldoet. Waarom dan deze ingrepen/voorstellen?</p> <p>c) Met betrekking tot soepelere handhaving: Wat houdt dit in? Dat bij de ingang van het dorp een bord komt te staan met 'vandaag wordt er niet bekeurd'? Of dat de bezoeker meer 'geluk' mag ondervinden bij de roulette van de 90 euro kostende bekeuring? En moet 'handhaving' niet kostendekkend te zijn? Moet een controleur voor 10 geparkeerde auto's helemaal naar Bergen aan Zee komen? Willekeur verhoudt zich niet met handhaving.</p> <p>d) Parkeren op eigen grond. Prima punt, daar zijn wij het mee eens. Maar het toestaan van 'brede' 'inritten' om zodoende voor het pand publieke parkeerplaatsen weg te snoepen mag beter geregeld worden.</p> <p>e) Één parkeerbeleidsdocument? Prima punt.</p> <p>f) Flankerend beleid voor de fietsen. Prima punt. Maar, het geeft wel aan dat in de winter het OV er niet is, de buurtbus marginaal is en dat de wat verder wonende bezoeker de voorkeur geeft aan de eigen auto. Dit maakt betaald parkeren tot 'gedwongen winkelnering'.</p>	<p>b) Gesteld wordt dat op het huidige beleid voldoende basis geeft om uit te bouwen naar Gastvrij Parkeerbeleid. Tevens wordt aangeduid dat diverse onderwerpen direct kunnen worden overgenomen, verschillende aspecten actualisatie behoeven en dat er nieuwe ontwikkelingen zijn die we een plek willen geven binnen het parkeerbeleid.</p> <p>c) Soepelere handhaving gedurende specifieke gebeurtenissen houdt in dat bijvoorbeeld gedurende de Kunst10daagse niet zozeer wordt gehandhaafd op foutparkeren (mits de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid niet in het geding zijn), maar dat vooral wordt gekeken of iemand betaald heeft voor parkeren.</p> <p>d) Waarvan akte.</p> <p>e) Waarvan akte.</p> <p>f) Het openbaar vervoer is een provinciale aangelegenheid. Vanuit gemeente Bergen stimuleren wij de provinciale taak door de buurtbus te subsidiëren.</p>	<p>b) Geen.</p> <p>c) Geen.</p> <p>d) Geen.</p> <p>e) Geen.</p> <p>f) Geen.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------

<p>g) Jaarrond stuit niet alleen in Egmond aan Zee op groot verzet. De bewoners van Bergen aan Zee (ook al zijn het er maar ongeveer 200) zijn het er ook niet mee eens.</p> <p>h) Betaald parkeren is kennelijk onoverkomelijk, maar dan wel met zoveel mogelijk betaalmogelijkheden.</p> <p>i) Parkeertickets geldig in de hele gemeente? Prima.</p> <p>j) Wij zijn geen voorstander van een parkeervignet.</p> <p>k) Een oplaadpunt voor de chipknip? In Bergen aan Zee is zelfs geen geldautomaat. Graag dus bij het oplaadpunt een geldautomaat.</p> <p>l) Coulancregeling? De huidige slordig geklede 'handhavers' hebben te maken met vormen van rechtsongelijkheid en kunnen het zich veroorloven om selectief te handhaven zolang het quotum maar behaald blijft. Voor 'coulance' is een breder toetsingskader nodig dan alleen maar ' bezig zijn met het halen van een betalingsbewijs'.</p> <p>m) Een bonnenquota is ziekmakend.</p> <p>n) Wij zijn al jaren voorstander van het elektronisch vermelden van 'VOL' op de provinciale- en rijkswegen (DRIP's) en hebben dit ook al vele malen naar voren gebracht. De hierbij aanwezige beleidsmakers vonden het ook een prima idee. Is realisatie echt zo moeilijk?</p>	<p>g) Waarvan akte.</p> <p>h) Onze intentie is om optimale betaalmogelijkheden te bieden met betrekking tot parkeren.</p> <p>i) Waarvan akte.</p> <p>j) Waarvan akte.</p> <p>k) Waarvan akte.</p> <p>l) Met de coulancregeling wordt bedoeld dat niet direct nadat een parkeerticket is verlopen een boete wordt uitgeschreven. De klant wordt nog enige speling geboden bij het verlopen van zijn/haar ticket. Bovendien bestaat er geen quotum voor wat betreft het uitschrijven van naheffingen.</p> <p>m) Zie onder l.</p> <p>n) Het blijkt buitengewoon lastig om deze informatie op de panelen te krijgen. De prioriteiten van hogere overheden liggen niet bij de bereikbaarheid van gemeente Bergen. Wij blijven ons op dit punt inzetten.</p>	<p>g) In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.</p> <p>h) Dit aspect is opgenomen in het parkeerbeleid.</p> <p>i) Dit aspect is opgenomen in het parkeerbeleid.</p> <p>j) Dit aspect is niet opgenomen in het parkeerbeleid.</p> <p>k) Geen.</p> <p>l) Geen.</p> <p>m) Geen.</p> <p>n) Dit punt is opgenomen in het parkeerbeleid.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nr. 10: Vereniging Dorpsbelangen Egmond, 'parel' aan Zee

<i>Ingekomen reactie: E-mail (7 februari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Verzoek om meer te investeren in handhaving van het parkeerbeleid	a) Waarvan akte.	a) Geen.
b) Ook motoren meenemen in het parkeerbeleid	b) Gemeente Bergen staat hier positief tegenover.	b) Het verzoek is verwerkt in het Gastvrij Parkeerbeleid.
c) Voorgesteld wordt om blauwe zones rond sportverenigingen in te stellen waar maximaal 3 uur gratis geparkeerd mag worden.	c) Dit leidt tot een onefficiënter gebruik van het totale parkeerareaal. Voor parkeren bij sportverenigingen in betaald parkeerzones is een andere oplossing uitgewerkt.	c) Geen.
d) Ten aanzien van het maximum aantal te verstrekken bewonersvergunningen vinden wij dat daar ruimhartig mee moet worden omgegaan.	d) Waarvan akte.	d) De gratis eerste bewonersvergunning is omgevormd tot een gratis bewonersvergunning per adres. Met deze maatregel is een modus gevonden waarin geen jaarrond betaald parkeren is opgenomen.
e) Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik om te pleiten voor een goed geregelde overnachtingplaats voor Kampeervoertuigen (GOP) in Egmond aan Zee, zoals die een paar jaar geleden bestond.	e) Overnachtingplaatsen vormen geen onderwerp in het parkeerbeleid, deze vallen onder het beleidsveld toerisme en recreatie.	e) Geen.
f) Wij wijzen u er op dat er binnen Egmond aan Zee open plekken zijn, die heel goed als aanvulling op het parkeerareaal, al dan niet voor bijzondere objecten, in te richten zijn.	f) Diverse onderzochte terreinen in Egmond aan Zee blijken bestemmingsplantechnisch niet te verenigen met parkeren. Ook scheidt provinciaal beleid in sommige gevallen onmogelijkheden.	f) Geen.

<p>g) Flankerend beleid voor alternatief vervoer lukt alleen als er kwalitatief en kwantitatief goede voorzieningen voor fietsen en motoren zijn.</p> <p>h) Omdat in de meerjarenbegroting rekening is gehouden met jaar rond betaald parkeren inclusief een tariefsverhoging, wordt elke wijziging als negatief voor de begroting gezien. Interessant is hoe daarbij rekening wordt gehouden met de kosten van de handhaving. Immers minder betaald parkeren, vergt ook minder handhaving. Omdat er in de nota geen cijfers staan, is niet duidelijk hoe dat uitpakt. Wij vragen u aan te geven hoe groot of hoe klein de verwachte effecten daarvan zijn.</p> <p>i) Het moge overigens duidelijk zijn, dat wij geen voorstander zijn van jaar rond betaald parkeren in Egmond aan Zee. Wij vrezen dat daarmee de aantrekkelijkheid van ons dorp voor toeristen en bezoekers zodanig verslechtert dat ook de daaruit vloeiende inkomsten voor gemeente, bedrijven en burgers drastisch omlaag gaan.</p> <p>j) Wij wijzen erop dat reeds in ons eerste wijkplan 2007 – 2010 een transferium noodzakelijk werd geacht. Het project is ook opgenomen in ons tweede wijkplan met uitvoeringsprojecten voor 2011 – 2015. Wij zijn dan ook verheugd dat in de op 13 december 2012 getekende wijkovereenkomst tussen de gemeente en onze vereniging is opgenomen dat een transferium onderdeel is van het project Lamoraal, waarover in 2013 duidelijkheid komt.</p>	<p>g) Wij zetten ons in voor optimale faciliteiten voor fietsen en motoren.</p> <p>h) In het parkeerbeleid wordt inzicht gegeven in de toename van kosten voor toezicht en handhaving en in de toename van parkeeropbrengsten. De toenemende inkomsten overstijgen de toename in kosten.</p> <p>i) Waarvan akte.</p> <p>j) Een onderzoek naar nut en noodzaak van een transferium is onderdeel van het project Lamoraal.</p>	<p>g) Beide onderwerpen zijn opgenomen in het Gastvrij Parkeerbeleid.</p> <p>h) Geen.</p> <p>i) In het beleidsplan is een alternatief voor jaarrond betaald parkeren opgenomen.</p> <p>j) Geen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>k) Wij geven u in overweging om op de parkeermeters ook een Duitse tekst te plaatsen.</p> <p>l) Al eerder hebben wij de gemeente gevraagd of parkeerwachters een rol kunnen spelen bij het handhaven van het (opruimen van) hondenpoep. Nu gebeurt het soms onder hun neus en wordt er niets aan gedaan. Wij vinden dat een gemiste kans. Een wellicht betere mogelijkheid om extra service te bieden is door mensen met behoud van hun uitkering hiervoor in te zetten. De gemeente kan daarbij financieel gezien twee vliegen in een klap slaan.</p>	<p>k) Waarvan akte.</p> <p>l) De aanwezigheid van hondenpoep, hoe vervelend ook, vormt geen onderwerp binnen het Gastvrij Parkeerbeleid.</p>	<p>k) Het Gastvrij Parkeerbeleid ontstijgt het niveau van teksten op parkeermeters. Dit aspect dient te worden opgepakt bij de uitvoering van beleid.</p> <p>l) Geen.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Nr. 11: Jorgen van Amstel (namens ondernemersverenigingen De eendracht en FOBES)

<i>Ingekomen reactie: (25 februari 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
<p>a) Graag wil de ondernemersvereniging en belanghebbenden inzicht hebben in parkeer kosten, uitgegeven verblijfsparkeervergunningen van toeristen (zowel particuliere verhuur als ook hotels, pensions, etc.), het liefst in de oude situatie.</p>	<p>a) De opbrengsten en kosten vormen een onderdeel binnen het beleidsdocument. Informatie over het aantal uitgegeven vergunningen wordt niet meegenomen in het beleidsstuk, maar is opvraagbaar via mail of bij de receptie van ons gemeentehuis.</p>	<p>a) De opbrengsten en kosten worden inzichtelijk gemaakt.</p>

<p>b) Voorgesteld wordt om een overloopterrein te realiseren bestemd voor recreantenvergunninghouders met een capaciteit van 1000 pp. Binnen de kern zelf komen daarmee 1000 pp. vrij die kunnen worden aangewend voor betaald parkeren.</p> <p>Dit terrein kan tevens ingezet worden om boten, trailers en tractoren te stallen en de containers van de reddingsbrigade in de wintermaanden.</p> <p>Ook kan op het terrein een combinatie worden gezocht met fietsverhuur zodat de toerist een redelijk alternatief wordt aangeboden.</p> <p>De gedachte is dat het voorstel leidt tot optimalisatie van de parkeerinkomsten voor gemeente Bergen, een stijging van inkomsten van € 500.000 of meer wordt hierbij genoemd. Bovendien wordt verondersteld dat het voorstel leidt tot meer (parkeercapaciteit voor) dagtoeristen en dat er meer parkeerruimte voor bewoners zelf ontstaat.</p> <p>Als locaties worden het bollenveld tegenover het huidige Texaco station genoemd, het Robbenbos langs de Egmonderstraatweg of eventueel de gemeentewerf (als deze verdwijnt).</p>	<p>b) Het voorstel is beoordeeld en ook gezien in het licht van een uitgebreid parkeeronderzoek in de zomer van 2011 in Egmond aan Zee. Uit het onderzoek komt naar voren dat extra capaciteit alleen benodigd is op zeer warme zomerdagen in de weekenden of vakantieperiode. Deze dagen doen zich slechts beperkt voor (max. 7 à 10 per jaar). Hoewel buiten deze extreme dagen de druk op sommige momenten groot kan zijn (afhankelijk van het weer), bestaat er binnen de kern nog voldoende parkeerruimte om autobezoekers parkeergelegenheid te bieden.</p> <p>De extra capaciteit zal dan ook alleen benut worden op deze 7 à 10 extreme zomerdagen. Een beperkt deel van de bezoekers op deze dagen zal de volledige dag parkeren op het overloopterrein, het terrein zal dan ook niet de gehele dag volledig bezet zijn. Daarnaast zijn investeringen benodigd voor aankoop, inrichting en ontsluiting van het terrein en het jaarlijkse beheer en onderhoud ervan. Rekening houdend met deze aspecten is de veronderstelling dat de benodigde investeringen zich pas jaren later hebben terugverdiend (uitgaande van een positieve schatting) en dat slechts (zeer) beperkt sprake is van optimalisatie van parkeerinkomsten.</p> <p>Buiten het financiële aspect liggen er onmogelijkheden op het gebied van bestemmingen van gronden. De huidige bestemming van het bollenveld tegenover Texaco, het Robbenbos en de gemeentewerf zijn niet verenigbaar met de beoogde bestemming (parkeren).</p>	<p>b) Geen.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

Nr. 12: Pieter Korstanje (Gemeente Bergen, Beleidsmedewerker Groen & Landschap)		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (8 maart 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) In het overleg tussen raadsleden over het bomenbeleid d.d. 7 maart 2013 is gesteld dat het onderwerp bermbehoud met name een parkeerprobleem is, dat eerder een plek verdient binnen het parkeerbeleid dan binnen het bomenbeleid	a) Het onderwerp bermparkeren dient inderdaad binnen het parkeerbeleid te worden opgenomen.	a) Het verzoek is overgenomen.
Nr. 13: <i>College van B&W gemeente Bergen</i>		
<i>Ingekomen reactie: E-mail (7 mei 2013)</i>	<i>Gemeentelijk commentaar:</i>	<i>Aanpassingen in beleidsstuk:</i>
a) Een aparte vergunning (+tarieven) voor marktkoopliden in het leven roepen. Zij maken immers slechts 1x per week (zaterdag) gebruik van parkeerplaatsen, maar dienen wel het volledige bedrag te betalen.	a) Bij de verdere uitvoering van het parkeerbeleid wordt deze situatie meegenomen.	a) Geen.

Bijlage 3: Uitkomsten diverse Parkeeronderzoeken

Parkeeronderzoek Egmond aan Zee (Grontmij, 2011)

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat gedurende piekmomenten (zomerse weekenddagen) de parkeerdruk bezien over de gehele woonkern rond de 90% of hoger ligt. Ondanks deze zeer hoge parkeerdruk zijn er locaties te benoemen die gedurende piekmomenten onderbezet zijn, dit biedt kansen om het gebruik van parkeerplaatsen gedurende perioden van grote drukte verder te optimaliseren. Buiten deze piekmomenten geldt dat er in voldoende mate parkeergelegenheid beschikbaar is.

Gedurende de dalperioden (nacht) is op diverse locaties sprake van een zeer hoge bezettingsgraad. Mogelijk ligt de oorzaak hiervan in enkele gebieden bij het aantal boten, trailers, tractoren, etc. (op sommige momenten meer dan 160 in de hele kern) die permanent openbare parkeerplaatsen gestald worden.

Ook is het opvallend dat het aantal verleende parkeervergunningen (± 5.400) voor bewoners, gasten, ondernemers, etc. aanzienlijk hoger ligt dan het totaal aantal openbare parkeerplaatsen in Egmond aan Zee (± 3.600). Wanneer gekeken wordt naar het aantal 1^e bewonersvergunningen en het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders blijkt dat zelfs meer dan twee keer zoveel vergunningen zijn verstrekt (± 2.250) dan dat er vergunningplaatsen beschikbaar zijn (± 1.000). Het parkeeronderzoek vormt daarmee een aanleiding om (mogelijk) gemeentebreed kritisch te kijken naar de begrenzingen van de verschillende deelgebieden (vergunninghouder / betaald parkeren) en het verstrekken van vergunningen binnen de afzonderlijke deelgebieden.

Parkeeronderzoek Bergen en Egmond aan Zee (DTV, 2008)

In Bergen kwam de bezettingsgraad per deelgebied gedurende de meetmomenten (tweede Pinksterdag, een vrijdag en een zaterdag) niet boven de 85% uit, waardoor gesteld kan worden dat geen sprake is van een parkeerprobleem. In het centrumgebied wordt de hoogste bezettingsgraad (76%) op de zaterdagmiddag gemeten. Ook uit enquête blijkt dat er alleen in Bergen centrum sprake is van een hoge parkeerdruk, loopafstanden van woningen of bedrijfspanden naar parkeerplaatsen liggen in het centrum hoger dan in de rest van Bergen. In het centrumgebied is men dan ook minder tevreden over het parkeren dan in het overige deel van het dorp.

Ook kwam uit de enquête naar voren dat het wenselijk wordt geacht dat gemeente Bergen een uniform en duidelijk standpunt inneemt ten aanzien van het bermparkeren.

De parkeerdruk in Egmond aan Zee lag op tweede pinksterdag (feestdag met zomers weer) in alle deelgebieden boven de 85%. De overige onderzoeksdagen kwam de bezettingsgraad niet boven de 85% uit. In het onderzoek kwam duidelijk naar voren dat doorgaans geen sprake is van een parkeerprobleem, behalve gedurende zomerse dagen.

Parkeren in Bergen: Klanttevredenheidsonderzoek (PCH)²⁰

In dit onderzoek is parkeerders gevraagd naar hun mening over parkeren in het algemeen in gemeente Bergen. De helft van de ondervraagden in het onderzoek geeft aan de parkeertarieven te hoog te vinden, de andere helft acht de tarieven acceptabel. Bijna de helft geeft aan bereid te zijn tussen de € 1,00 en de € 1,25 per uur te betalen voor parkeren in gemeente Bergen, daarentegen geeft iets minder dan de helft van de ondervraagden aan € 0,50 of minder te willen betalen. Waar een ruime meerderheid het rechtvaardig vindt om te betalen voor parkeren, vindt 35% dit onrechtvaardig.

Wanneer tariefswijzigingen worden doorgevoerd acht een meerderheid dat dit niet tijdig kenbaar wordt gemaakt. De meeste mensen vernemen een tariefswijziging uit huis-aan-huis-bladen of via de parkeermeter.

²⁰ Gezien de beperkte omvang van de steekproef kan het resultaat alleen als indicatief worden beschouwd.

Respondenten achten het aantal parkeerautomaten voldoende en stellen dat deze herkenbaar, gebruiksvriendelijk en schoon zijn. De huidige betaalopties worden als toereikend bestempeld. Ook de informatie voorziening omtrent parkeren in gemeente Bergen worden voldoende geacht.

Over de uitstraling, houding, het gedrag, de communicatieve vaardigheden en de hulpverlening zijn de ondervraagden gemiddeld tevreden. Het merendeel geeft aan de capaciteiten voldoende te achten of is tevreden, echter op diverse onderdelen is een kwart van de ondervraagden ontevreden over de capaciteiten van parkeercontroleurs. Diverse keren wordt door respondenten geuit dat het gedrag van parkeercontroleurs vriendelijker kan.

Als verbetervoorstellen worden zaken aangedragen als bredere parkeerplaatsen, betere verlichting, digitale informatievoorziening over parkeren langs de weg en meer controle op overtreders.

Bereikbaarheid kust Bergen–Zijpe: parkeertellingen (Ecorys-Bureau DAM, 2007)

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeercapaciteit in Egmond aan Zee en Bergen aan Zee tekort schiet op een bovengemiddeld warme en zonnige weekenddag in augustus. De geboden capaciteit in Hargen aan Zee voldoet net aan de vraag. Tevens is gedurende de zomer geteld in een nacht. Daaruit blijkt dat in Egmond aan Zee iets minder dan 2/3 van de parkeercapaciteit bezet is, in Bergen aan Zee ligt dit aandeel op slechts iets minder dan 1/5 deel.

Parkeeronderzoek Schoorl (DTV, 2006)

Het centrumgebied kent in de huidige situatie op de zondagmiddag een tekort van 25 parkeerplaatsen. Dit tekort dient als extra parkeeropgave te worden opgelegd bovenop toekomstige nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied. De druk in het centrumgebied leidt ertoe dat bezoekers noodgedwongen uitwijken naar de omliggende gebieden (deels niet betaald parkeren). Geconcludeerd kan worden dat niet of nauwelijks sprake is van uitwijk van parkeerders om het betaald parkeren te ontlopen.

Bijlage 4: Parkeerverordening 2013

Zoals door de Raad vastgesteld op 13 december 2012 (zie:

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20\(NH\)/234227.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20(NH)/234227.html)]).

Bij vaststelling van een hernieuwde of geactualiseerde parkeerverordening (door de gemeenteraad van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.

Bijlage 5: Verordening Parkeerbelastingen 2013

Zoals door de Raad vastgesteld op 1 november 2012 (zie:

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20\(NH\)/230202.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20(NH)/230202.html)]).

Bij vaststelling van een hernieuwde of geactualiseerde verordening parkeerbelastingen (door de gemeenteraad van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.

Bijlage 6: Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2009

Zoals door het college vastgesteld op 29 september 2012 (zie: <https://www.raadbergen-nh.nl/Vergaderingen/Algemene-Raadscommissie/2009/13-oktober/19:29/Voorstel-betreft-het-verkopen-van-grond-voor-de-realisatie-van-het-bouwplan-Plein-31-35-te-Bergen/bij-7-ARC--2009-10-13-Notitie-Ruimtelijk-Parkeerbeleid-.pdf>).

Bij vaststelling van een hernieuwde of geactualiseerde notitie ruimtelijk parkeerbeleid (door de gemeenteraad van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.

Bijlage 7: Aanwijzingsbesluit 2013

Zoals door het college vastgesteld op 30 oktober 2012 (zie:

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20\(NH\)/234242.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20(NH)/234242.html)]).

Bij vaststelling van een hernieuwd of geactualiseerd aanwijzingsbesluit (door het college van B&W van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.

Bijlage 8: Nadere Regels 213

Zoals door het college vastgesteld op 30 oktober 2012 (zie:

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Bergen%20\(NH\)/234235/234235_1.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Historie/Bergen%20(NH)/234235/234235_1.html)).

Bij vaststelling van een hernieuwde of geactualiseerde nadere regels (door het college van B&W van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.

Bijlage 9: Algemene plaatselijke verordening Bergen 2013

Zoals door de Raad vastgesteld op 14 maart 2013 (zie: <http://www.bergen-nh.nl/cvdr/APV-2013.pdf>).

Bij vaststelling van een hernieuwde of geactualiseerde algemene plaatselijke verordening (door de gemeenteraad van Bergen) komt de oudere versie te vervallen.