

Voorblad

Gastvrij Parkeerbeleid

Gemeente Bergen

augustus 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

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 spanningveld bestaande uit:

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

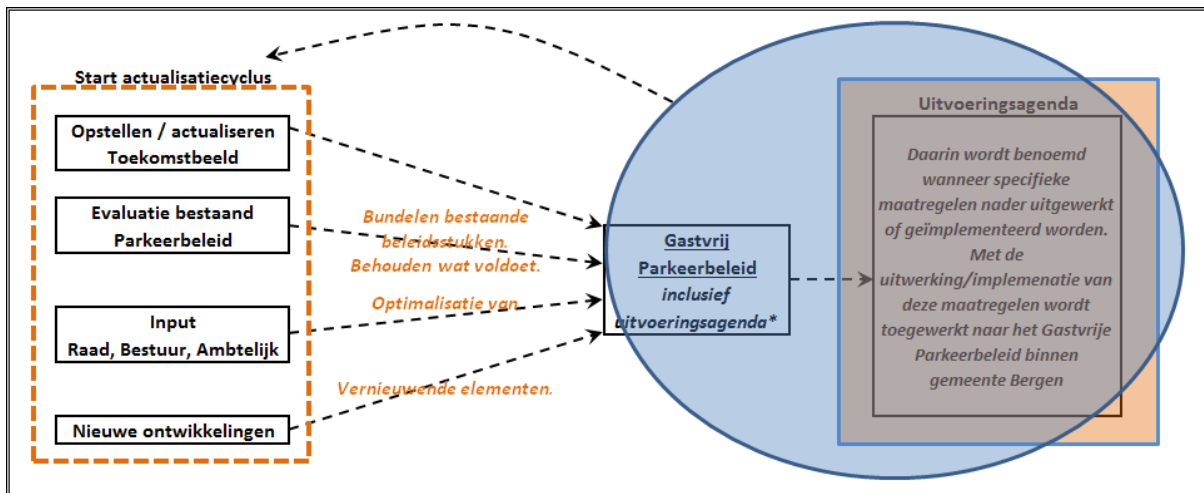
Zonder voorbij te gaan aan de eigen bewoners wil Bergen zeker ook voor haar bezoekers (in het bijzonder de recreanten) een gastvrije gemeente zijn. Dit komt tot uiting in het hoge serviceniveau dat met het Gastvrij Parkeerbeleid wordt nagestreefd voor zowel bewoners, ondernemers als bezoekers.

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 7.2). De verschillende verslagen van de sessies en bijeenkomsten zijn te vinden in bijlage 7.1.

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 6 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 vergunningenstelsel 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, voornamelijk zijn op een tweetal locaties binnen betaald parkeergebieden dagtarieven ingesteld.

In Hergen 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, Parkeerbelaastingverordening, 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 7.3 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 / vakantiedagen, 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 heeft 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. Daarnaast 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 middel 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 voornamelijk niet of nauwelijks noodzakelijk geacht.

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 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) met huidig dagtarief € 4,00
- Zone G⁶: lang betaald parkeren tussen 10 – 19 uur (onbeperkt) met huidig dagtarief € 5,00

De zeven 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

⁶ Alleen het parkeerterrein bij het bezoekerscentrum in Schoorl wordt aangeduid als zone G

	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				
Zone G		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 waardoor het voor supermarktbezoekers moeilijker wordt om een parkeerplaats te bemachtigen. Daarmee wordt het gebied voor deze doelgroep minder goed bereikbaar.

Punt van aandacht met betrekking tot de zonering is de wijze waarop de diverse zones worden gedeut 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 gebleken. 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 parkeerkencijfers 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 gebeurtenissen⁷ 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.

⁷ 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.

Daarbij 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.

Bestaande voorwaarden voor het verstrekken van parkeervergunningen worden strikter gehanteerd en er wordt scherper gecontroleerd op de naleving van de voorwaarden, ten einde misbruik te voorkomen en tot een betere verdeling van de parkeercapaciteit te komen.

4.2.1.2 Richtlijnen bij het stallen van obstakels (boten, tractoren, etc.)

Met name in Egmond aan Zee staan gedurende het jaar vele (op sommige momenten meer dan 160) boten, trailers, tractoren, etc. (hierna obstakels) gestald op parkeerplaatsen. De obstakels hebben een verhogend effect op de parkeerdruk die zich vooral in drukke perioden laat gelden. De bezette parkeerplaatsen kunnen immers niet worden gebruikt door bewoners of bezoekers. Op sommige locaties veroorzaakt dit een dermate grote parkeerdruk dat bewoners moeten uitwijken naar andere straten en dat bepaalde bestemmingen beperkt bereikbaar zijn.

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.

In het kader van het parkeerbeleid wordt ingestoken op het tegengaan van het onbeperkt kunnen parkeren van tractoren. Op dit moment wordt geen prioriteit gegeven aan het tegengaan van stallen van boten en trailers, omdat er hiervoor (nog) geen alternatieven voor handen zijn.

Voor tractoren wordt 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 (als gevolg van het niet betalen voor parkeren) op te leggen aan de eigenaar van de betreffende tractor. Dat is nu niet mogelijk. 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 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. 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. Op 1 november 2012 heeft de gemeenteraad een unaniem besluit genomen over de tarieven die per 1 januari 2013 worden gehanteerd voor het parkeren bij parkeerapparatuur en voor de vergunningen.

Het tarief voor betaald parkeren is verhoogd naar € 1,80 per uur in de gehele gemeente. Voor zone G (bezoekerscentrum Schoorl) werd daarbij een dagtarief van € 5,- benoemd terwijl voor zone F (Hargen aan Zee) een dagtarief van € 4,- werd aangehouden. De tarieven voor vergunningen zijn vastgesteld zoals weergegeven in tabel 2. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de CPB inflatiecijfers.

1 ^e bewonersvergunning:	<i>gratis</i>
2 ^e bewonersvergunning:	€ 50,-
Bezoekersvergunning:	€ 40,-
Bedrijfsvergunning:	€ 200,-
Tijdelijke bedrijfsvergunning: ⁸	€ 40,-
Verblijfsrecreantenvergunning:	€ 150,-
Strandhuisjesvergunning:	€ 100,-
Bijzondere vergunning:	<i>gratis</i>
Wijzigen kenteken:	€ 30,-

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

De gemeenteraad heeft besloten om de 1^e bewonersvergunning vooralsnog gratis te verstrekken. Wat betreft de periode waarin betaald parkeren geldt is in het coalitieakkoord van 2012 afgesproken om jaarrond betaald parkeren in te stellen in heel gemeente Bergen. Met deze maatregelen is de begroting voor 2013 sluitend gemaakt.

Binnen gemeente Bergen bestaan verschillen in identiteit de tussen kernen. Het verschil in identiteit vloeit voort uit de nadruk binnen de kernen op de diverse aanwezige functies, zoals winkel-, verblijf-, recreatie- en natuurfuncties. Ondanks het verschil in identiteit tussen de diverse kernen geldt, met het oog op de gewenste eenduidigheid, per 1 januari 2014 jaarrond betaald parkeren in Schoorl, Bergen, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. Voor Bergen en Schoorl verandert de situatie daarmee niet.

Per 1 januari 2014 wordt in de gehele gemeente jaarrond betaald parkeren doorgevoerd. De tarieven voor parkeren en de kosten voor het verkrijgen van parkeervergunningen worden jaarlijks geïndexeerd.

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.

⁸ Voor de eerste week kost deze € 40,- en € 10,- extra per week voor elke volgende week.

4.2.2.2 Betaalmogelijkheden parkeerautomaten

In het kader van de gewenste verhoging van het serviceniveau 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).

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 vastgesteld op € 12,00.

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.

Het dagtarief voor parkeren in Hargen aan Zee en bij Buitencentrum Schoorlse Duinen wordt daarbij naar boven bijgesteld, zodat het dagtarief in de hele gemeente gelijk wordt.

Bezoekers kunnen op deze manier met één parkeerticket in diverse kernen parkeren. Hiermee wordt een extra service geboden waarmee bezoekers mogelijk langer binnen de gemeentegrenzen kunnen worden gehouden.

Per januari 2014 worden in de gehele gemeente dagtarieven ingesteld. Ook wordt het mogelijk om parkeertickets gemeentebreed te gebruiken, m.u.v. kortparkeergebieden.

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 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 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.

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 fietsaantrekkelijke 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 nieuwbouwwontwikkelingen dient op voorhand meegenomen te worden.

Ten behoeve van het stallen van fietsen wordt in de nieuwe "Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid" een fietsparkeer-norm opgenomen voor nieuwbouwwontwikkelingen. 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 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.

4.2.2.7 Bermparkeren

Vooraf in de kernen Bergen en Schoorl komen veel bermen voor. Deze zijn karakteristiek voor de kernen en bepalen daardoor in hoge mate de ruimtelijk kwaliteit. De bermen 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 bermen. 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 bermen soms beschadigen wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt en/of tot afwateringsproblemen leidt. Ook worden bomen die in de bermen 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 bermen 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 bermen 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 bermen 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.

Berparkeren 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	Verwachte benodigde investering	
				Structureel	Incidenteel
1	Aanduiding zonering naar weggebruikers	4.1.2	Medio 2015		
2	Opstellen Notitie Ruimtelijk Parkeerbeleid 2013	4.1.4	Medio 2014		
3	Richtlijnen en werkwijze handhavende instantie vastleggen in nieuwe aanbesteding	4.1.5	1 januari 2014		
4	Werkwijze rond afhandeling van storingen opnemen in nieuwe aanbesteding	4.1.6	1 januari 2014		
5	Bestaande regelingen strikter te hanteren	4.2.1.1	1 januari 2014		
6	Koppeling recreantenvergunning met toeristenbelasting	4.2.1.1	1 januari 2015		
7	Obstakels alleen op de daartoe aangewezen terreinen	4.2.1.2	1 januari 2014		
8	Bundelen tot 1 alomvattend document	4.2.1.3	1 januari 2014		
9	Fietsbeleidsplan	4.2.1.4	Medio 2015		
10	Opzetten periodieke evaluatie van parkeerdruk in diverse kernen	0	1 januari 2014		
11	Doorvoeren van jaarrond betaald parkeren	4.2.2.1	1 januari 2014		
13	Uitbreiden betaalmogelijkheden van parkeerautomaten	4.2.2.2	1 januari 2015		
14	Invoeren dagtarief / dagkaart	4.2.2.3	1 januari 2014		
15	Dagkaarten in heel gemeente Bergen geldig	4.2.2.3	1 januari 2014		
17	Fietsparkeernormen (tevens onderdeel van fietsbeleidsplan)	4.2.2.5	Medio 2014		
18	Parkeren rond schoollocaties	4.2.2.6	Medio 2016		
19	Bermparkeren	4.2.2.7	Medio 2014		
20	Handhaving	4.2.3	1 januari 2014		
21	Belparkeren	4.2.4.2	1 mei 2013		
22	Digitale vergunningaanvragen	4.2.4.3	1 januari 2015		
23	PRIS (of afgeleide daarvan)	4.2.4.4	Medio 2016		
24	Gebruik van DRIP's	4.2.4.4	Medio 2016		
25	In-car mogelijkheden	4.2.4.5	Medio 2020		

Tabel 3: Uitvoeringsagenda Gastvrij Parkeerbeleid

6 Financieel kader

Omschrijving inkomsten	Inkomsten in 2012	Begroot voor 2013
Parkeergelden	€	€
Naheffingen	€	€
Parkeervergunningen	€	€
Totaal	€	€

Tabel 4: Overzicht gegenereerde inkomsten in 2012 en verwachte inkomsten in 2013

Omschrijving kostenposten	Kosten in 2012	Verwacht in 2013
Handhaving	€	€
Parkeerapparatuur	€	€
Bebording	€	€
Vergunningverstrekking	€	€
Voorgestelde aanpassingen (<i>structureel</i>)	€	€
Totaal	€	€
Voorgestelde aanpassingen (<i>incidenteel</i>)	€	€

Tabel 5: Overzicht gemaakte kosten in 2012 en verwachte kosten in 2013

7 Bijlagen

- 7.1 Verslagen diverse sessies en bijeenkomsten
- 7.2 Reactienota
- 7.3 Uitkomsten diverse parkeeronderzoeken
- 7.4 Parkeerverordening
- 7.5 Parkeerbelastingverordening
- 7.6 Notitie ruimtelijke parkeerbeleid 2009
- 7.7 Aanwijzingsbesluit
- 7.8 Nadere regels
- 7.9 Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

Bijlage 1: Verslagen van sessies en bijeenkomsten

Bijlage 2: Reactienota

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)⁹

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.

⁹ Gezien de beperkte omvang van de steekproef kan het resultaat alleen als indicatief worden beschouwd.

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.

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 overtreeders.

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.

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.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://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20\(NH\)/267408.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Bergen%20(NH)/267408.html)).

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