

Parkeerbeleid 2021

Gemeente Bergen

Augustus 2021

Samenvatting

In de visie van de gemeente Bergen draagt parkeren bij aan een leefbare en bereikbare gemeente. Bewoners, hun bezoekers en klanten van winkels en bedrijven kunnen daarbij binnen redelijke afstand van woning of bedrijf parkeren. Voor langparkeerders als recreanten is dat minder vanzelfsprekend. Het parkeerbeleid levert daarnaast een bijdrage aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen door onder andere autoverplaatsingen over korte afstand te ontmoedigen.

De positieve maatregelen uit het oude parkeerbeleid blijven bestaan en waar nodig wordt het beleid bijgesteld. Het bestaande stelsel van betaald parkeren en vergunningparkeren functioneert naar behoren, maar kan op een aantal punten worden verbeterd. Onder meer de exacte indeling van de zones en de parkeeroverlast in gebieden net buiten de gebieden met parkeerregulering zijn aandachtspunten.

Op de in de gemeente gehouden bewonersavonden zijn voorstellen gedaan voor verbetering van het parkeerbeleid. Een groot aantal van deze voorstellen past binnen het nieuwe gemeentelijk parkeerbeleid en wordt daarin opgenomen. Het zijn voorstellen die onder meer betrekking hebben op de indeling van de verschillende parkeerzones, het aantal uit te geven parkeervergunningen, het gebruik van de verschillende vergunningen en de verdeling van de verschillende soorten vergunningen. Andere voorstellen hebben betrekking op het verkleinen van de parkeeroverlast door het inrichten van (tijdelijke) parkeervoorzieningen of transferiums met daaraan gekoppelde voorzieningen en voor- en natransportmogelijkheden.

Op basis van de visie zijn actiepunten en maatregelen benoemd die onder meer betrekking hebben op dataverzameling, aanpassingen van het vergunningensysteem, transferia en bebording.

Inhoudsopgave

Inleiding	4
1.1 Waarom een nieuw beleidsplan	4
1.2 Uitgangspunten	4
1.3 Procesgang	4
1.4 Participatie	5
1.5 Leeswijzer	5
Huidig beleid	6
2.1 Korte beschrijving huidig beleid	6
2.2 Maatregelen huidig beleid	6
2.3 Evaluatie	7
2.4 Beoordeling samenhang inspraakreactie	9
Beleidsvisie Parkeren	10
3.1 Noodzaak tot aanpassen visie	10
3.2 Visie	10
3.3 Uitwerken visie	11
Uitgangspunten parkeerbeleid	12
4.1 Algemeen	12
4.2 Gebieden met parkeerregulering en -tijden	12
4.4 Parkeer kans / aantal parkeervergunningen	12
4.5 Reikwijdte Parkeervergunning	13
4.6 Tarievenstructuur	13
4.7 Servicegerichtheid	14
4.8 Handhaving	15
4.9 Transferia	15
4.10 Fietsparkeren	16
4.11 Busparkeren	16
4.12 Bermparkeren	17
4.13 Aanduiding en bewegwijzering parkeerregulering	17
4.14 Parkeernormen / ruimtelijk parkeerbeleid	17
4.15 Informatievoorziening	18
4.16 Doelgroepen	18
Toekomstige parkeermaatregelen en actiepunten	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Digitaliseren parkeervergunningen en -handhaving	21
5.3 Gegevensverzameling	21
5.4 Parkeerreguleringsgebieden	21
5.5 Vergunningensysteem	22
5.6 Transferium	22
5.7 Trailers, boten en tractoren	22
5.8 Bebording	22
5.9 Bermparkeren	22
Uitvoeringsagenda	24
Bijlage met verslagen diverse sessies en bijeenkomsten	25

Inleiding

1.1 *Waarom een nieuw beleidsplan*

De beleidslijn in de voorgaande nota "Gastvrij parkeren" uit 2013 is als volgt omschreven:

"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"

Inmiddels is gebleken dat er op een aantal plaatsen in de gemeente en op verschillende tijdstippen in het jaar frictie is ontstaan tussen ruimte die voor (betaald) parkeren beschikbaar is en het aantal parkeerders dat van deze ruimte gebruik wil maken. Zowel de bewoners in de verschillende kernen van de gemeente als de bezoekers van de gemeente ervaren dat er op drukke momenten (o.a. zomerdagen en zonnige weekenden) onvoldoende ruimte is om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Hierdoor wordt het noodzakelijk om keuzes te maken en te besluiten op welke manier de beschikbare parkeergelegenheid in tijd en ruimte kan worden verdeeld tussen de verschillende (potentiële) parkeerders.

1.2 *Uitgangspunten*

In de visie van de gemeente Bergen volgens de nota "Gastvrij parkeren" moet het parkeren bijdragen aan een leefbare omgeving voor alle gebruikers van de openbare ruimte en deze zo min mogelijk nadelig beïnvloeden. Deze gebruikers kunnen worden onderverdeeld in bewoners, ondernemers en bezoekers van de gemeente.

Parkeerbeleid is het resultaat van een afweging tussen verschillende belangen van gebruikers, waarbij de beschikbare parkeercapaciteit in tijd en ruimte zo efficiënt mogelijk tussen de verschillende potentiële gebruikers wordt verdeeld.

Voor bewoners geldt dat zij binnen een redelijke afstand van een woning de auto kunnen parkeren. Om een levensvatbare onderneming te hebben, moeten ondernemers klanten en andere bezoekers kunnen ontvangen. Een deel van deze klanten en bezoekers komt met de auto naar de desbetreffende onderneming en moet kunnen parkeren.

Bezoekers moeten het aantrekkelijk vinden om de gemeente te bezoeken zowel in het zomerseizoen met strandweer als op dagen met lagere temperaturen. Een parkeerplek van voldoende kwaliteit is daarvoor een randvoorwaarde. Aan de andere kant moet parkeren de leefbaarheid in het dorpen niet in gevaar brengen.

1.3 *Procesgang*

Het huidige parkeerbeleid "Gastvrij parkeren" is als uitgangspunt genomen bij het proces om te komen tot een nieuw 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 van het bestaande parkeerbeleid nog voldoen en waar het bestaande parkeerbeleid moet worden bijgesteld. Daarbij is ook de mening gevraagd van diverse bewoners- en belangengroepen (zie 1.4 Participatie).

Om de juiste keuzes te kunnen maken is een visie noodzakelijk. Deze visie geeft richting aan de na te streven doelstellingen, het op basis daarvan te voeren beleid en de maatregelen die nodig zijn om dit beleid vorm te geven. Een uitvoeringsagenda bevat de uiteindelijke maatregelen en de termijn waarop deze maatregelen worden uitgevoerd.

Het maken van parkeerbeleid is geen eenmalig proces. Dit beleid moet periodiek worden geëvalueerd en zo nodig bijgesteld. De hieruit voortkomende uitvoeringsagenda moet vervolgens aan deze bijstellingen worden aangepast. Dit is om te voorkomen dat op de lange termijn het beleid niet meer aansluit bij de ontwikkelingen omtrent het parkeren van (motor)voertuigen van de eerder genoemde doelgroepen.

1.4 Participatie

Het bestaande parkeerbeleid en de daadwerkelijke parkeersituatie is in eerste instantie intern bij de gemeente besproken. Ambtelijke professionals beschikken naast algemene kennis en ervaring ook over lokale informatie. Er zijn bijeenkomsten geweest met verschillende bij parkeerbeleid betrokken ambtenaren en er zijn bijeenkomsten georganiseerd met verschillende raadsleden.

Via een digitaal inspraakplatform (Argu) konden bewoners en andere belanghebbenden aangeven waar zij bij het gebruiken van de parkeerruimte problemen ondervonden en welke oplossingen zij daarbij in gedachten hadden. Het resultaat van deze bijeenkomsten, samen met door bewoners direct bij de gemeente aangegeven problemen is het vertrekpunt geweest voor vier bewonersavonden (een gemeente brede avond en drie avonden in de drie hoofdkernen Bergen, Schoorl en Egmond. Tijdens deze bewonersavonden is aan de hand van stellingen gediscussieerd over de te maken keuzes binnen het gemeentelijk parkeerbeleid. Een overzicht van deze bijeenkomsten is als bijlage opgenomen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 zoomt in op het huidige parkeerbeleid dat gebaseerd is op het beleid in de nota "Gastvrij parkeren". Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven wat de resultaten waren van de verschillende inspraakmomenten. In hoofdstuk 3 is dit verder uitgewerkt naar een beleidsvisie en in hoofdstuk 4 is deze visie vertaald naar uitgangspunten. De maatregelen en actiepunten zijn in hoofdstuk 5 beschreven. In hoofdstuk 6 is een uitvoeringsagenda benoemd.



Parkeerterrein in Egmond met parkeergelegenheid voor auto's, (motor)fietsen en (tijdelijk) alternatief gebruik

Huidig beleid

2.1 Korte beschrijving huidig beleid

Volgens het huidige beleid moet parkeren in de gemeente voor iedereen mogelijk zijn. Hierdoor kunnen parkeerders zonder ergernis de goede kanten van de gemeente Bergen ervaren. Parkeerregulering is een middel dat wordt ingezet op locaties en tijdstippen waar de vraag naar parkeerplaatsen groter is dan de beschikbare parkeercapaciteit. Het is hier noodzakelijk om de beschikbare parkeerruimte te verdelen.

Bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen moeten parkeerplaatsen zoveel mogelijk in parkeervoorzieningen op of onder gebouwen worden gerealiseerd. Door middel van tarieven wordt het gebruik van deze voorzieningen aantrekkelijker dan parkeren op straat. Hierdoor worden parkeerplaatsen op straat veelal voor kort parkeren gebruikt en worden langparkeerders gestimuleerd om, behoudens op parkeerterreinen, niet (meer) op straat te parkeren. Randvoorwaarde is dat de gebouwde voorzieningen van voldoende kwaliteit zijn en ook goed toegankelijk. Parkeerregulering (betaald parkeren en vergunningparkeren) is een instrument om schaarste te verdelen en wordt ingezet op plaatsen waar dat door een tekort aan beschikbare parkeerruimte noodzakelijk is.

In de kern Bergen en in Schoorl geldt het betaald parkeren en vergunningparkeren gedurende de dagperiode (10.00 uur – 19.00 uur) in de centrumgebieden voor het hele jaar.

In Bergen aan Zee, Egmond aan Zee en Hargen aan Zee is het parkeren alleen in de zomerperiode (1 maart – 1 november van 10.00 – 19.00 uur) geregeld en is het buiten deze periode vrij parkeren. Voor de hele gemeente geldt in 2021 een uniform tarief van 1,95 euro per uur (12,00 euro per dag) m.u.v. Hargen. Buiten de hier genoemde perioden en locaties is de parkeerdruk niet zodanig dat parkeerregulering noodzakelijk is.

Binnen de parkeervergunninggebieden¹ zijn diverse soorten parkeervergunningen beschikbaar voor de verschillende doelgroepen (o.a. bewoners-, bezoekers-, bedrijfs- en verblijfsrecreantenvergunningen). Door de uitgifte van vergunningen voor de verschillende parkeerzones en door middel van betaald parkeren beoogt de gemeente de beschikbare parkeercapaciteit zo goed mogelijk te verdelen onder de (mogelijke) gebruikers van deze capaciteit.

2.2 Maatregelen huidig beleid

In de afgelopen periode is gewerkt aan noodzakelijke organisatorische zaken om de dienstverlening te verbeteren. De uitgifte van vergunningen wordt uitbesteed. De vergunningen worden gedigitaliseerd, zodat papieren vergunningen in de toekomst (2022) niet meer noodzakelijk zijn. De bij nieuwe ontwikkelingen gebruikte parkeernormen en de hierbij behorende beleidsregels zijn geactualiseerd en aangepast. Daarbij zijn parkeernormen voor fietsen ingevoerd.²

Naar aanleiding van een door de raad aangenomen motie is een begin gemaakt met het beperken van het aantal verblijfsrecreatievergunningen en er is een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om transferia in te richten, die gebruikt kunnen worden om op piekmomenten de extra parkeervraag op te kunnen vangen. In de parkeerreguleringsgebieden zijn enkele kleine wijzigingen doorgevoerd die noodzakelijk waren om parkeeroverlast direct buiten de parkeerreguleringsgebieden te verminderen.

¹ Gebieden binnen gemeente Bergen waar sprake is van vergunninghoudersparkeren, betaald parkeren en/of parkeerschijfzone.

² In de voorgaande notities parkeernormen waren fietsparkeernormen richtlijnen.

In de nota “Gastvrij parkeren” zijn aanscherpingen voor de uitgifte van vergunningen aangekondigd. Deze zijn grotendeels doorgevoerd. De aangekondigde beperking van het parkeren van tractoren en het stallen van (boot)trailers op openbare parkeerplaatsen moet nog worden ingevuld. Doordat de grootschalige ontwikkelingen zoals “Mooi Bergen” in het centrum van Bergen in de afgelopen periode niet van de grond zijn gekomen, is het aantal (openbare) parkeergarages gelijk gebleven. Alleen aan het Plein in het centrum van Bergen ligt een (ondergrondse) openbare parkeergarage.

Het aantal plaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen is in de afgelopen jaren wel uitgebreid. Door de groei van het gebruik van elektrische voertuigen is de vraag naar dergelijke voorzieningen sterk toegenomen. Inmiddels is apart beleid voor het plaatsen van laadpalen ontwikkeld. In het kader van de ambities op het gebied van duurzaamheid wordt het huidige vraagvolgend beleid (er wordt een laadpaal geplaatst als er ook vraag is naar laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen) op het gebied van laadpalen omgevormd. Het wordt een beleid waarbij op strategische locaties laadfaciliteiten aanwezig zijn. De mogelijkheden om te laden vormen voor bewoners en bezoekers van de BUCH geen beperking meer om een elektrisch voertuig aan te schaffen en te gebruiken³.

2.3 Evaluatie

In het voorgaande hoofdstuk is al aangegeven dat er verschillende bijeenkomsten zijn gehouden waar met professionals, raadsleden, bewoners en andere belanghebbenden over het parkeerbeleid is gesproken. Bij deze bijeenkomsten is onder meer het huidige beleid aan de orde geweest. Ook zijn op deze avonden mogelijke knelpunten en oplossingen met de aanwezigen besproken.

De online enquête is gestart met 12 stellingen en door toevoegingen van verschillende respondenten zijn uiteindelijk 33 stellingen ontstaan waarover een mening kon worden gegeven.

In de volgende punten is het resultaat van de online enquête samengevat:

- Parkeerregulering op maat per kern;
- Zonering vereenvoudigen;
- Zomer - en wintertarief introduceren;
- Kosten vergunningen bewoners laag houden;
- Beter benutten bestaande voorzieningen (parkeerverwijssystemen);
- Aandacht voor de gebieden direct grenzend aan de parkeervergunningzones;
- Vergunningen koppelen aan parkeercapaciteit per zone (aantal vergunningen per huishouden beperken);
- Kort parkeren (voor bijvoorbeeld boodschappen) moet aantrekkelijker zijn dan lang parkeren. Een blauwe zone is een mogelijkheid om dit te realiseren;
- Beter openbaar vervoer en fietsvoorzieningen, waardoor minder autogebruik nodig is;
- Transferia op de rand van de gemeente (vervoer regelen vanaf deze transferia);
- Overlast door boottrailers, tractoren en campers tegengaan.

Op de vier bewonersavonden is met stellingen gewerkt, mede gebaseerd op de discussiepunten uit de online enquête. In ieder geval de hieronder genoemde onderwerpen zijn besproken, waarbij de input van de aanwezigen is aangegeven:

³ Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur BUCH – gemeenten; Overmorgen; april 2020.

1. Zonering- en vergunningensysteem

- Het huidige systeem voldoet:
 - bewonersgebieden duidelijker aangeven
 - kan lokaal worden verbeterd
 - betere bebording (met plattegronden)
- Vaste verhouding tussen aantal parkeerplaatsen en het aantal vergunningen (parkeer kans)
- Te veel recreantenvergunningen
- Waterbedeffect / overloopeffect beperken
- Prioriteit: bewoners, bedrijven, bezoekers, bewoners recreatiehuisjes, hotelgasten
- Maximum aantal vergunningen per huishouden
- Eigen terrein gebruiken (bedrijven en bewoners)

2. Bezoekers parkeren

- Aparte locaties voor parkeren bezoekers (recreanten). Transferia zijn noodzakelijk
- Parkeren bezoekers winkels/horeca noodzakelijk. Dagjesmensen maakt het vol
- Bezoekers moeten dicht bij de bestemming kunnen blijven parkeren
- Hotelbezoekers kunnen/moeten op afstand parkeren. Dit voorkomt dat in het seizoen parkeerplaatsen op drukbezochte plaatsen, zoals de strandopgangen, langdurig door (hotel)gasten worden bezet en er daardoor geen ruimte (meer) is voor parkeerders die maar kort blijven staan.

3. Kosten

- Betaald parkeren wordt geaccepteerd, ook door bewoners
- Handhaving belangrijk
- Kort parkeren moet mogelijk blijven. De meningen over of dit gratis moet worden zijn verdeeld
- De opbrengsten van het betaald parkeren moeten worden gelabeld en het moet duidelijk worden gemaakt waar dat aan wordt besteed. De opbrengsten vloeien nu terug naar de algemene middelen terwijl de opbrengsten ook kunnen worden gebruikt om het tarief te verlagen en het serviceniveau te vergroten.

4. Tarief

- Parkeervergunningen voor bewoners moeten gratis zijn of voor iedereen betaalbaar
- Hoe dicht bij de kust of centrum, des te hoger het tarief
- Variabel tarief zon- en feestdagen
- Recreatievergunningen alleen voor zomermaanden voor de kernen Egmond aan Zee en Bergen aan Zee.

5. Toekomstvisie

- Transferia met faciliteiten realiseren zodat op afstand kan worden geparkeerd
- Aantal fietsplaatsen vergroten
- Beter OV waardoor het autogebruik kan verminderen
- Digitaliseren. Pin uitbreiden
- Flexibele aanduidingen langs de toegangsroutes van de gemeente met een aanduiding van de bezettingsgraad op de parkeerterreinen (een parkeerverwijssysteem)

Een uitgebreide beschrijving van de resultaten is in de bijlage terug te vinden.

2.4 Beoordeling samenhang inspraakreactie

Maatregelen en voorgestelde oplossingen dienen soms tegengestelde belangen of werken elkaar tegen. Een aspect waarover de meningen uiteen lopen is de mogelijkheid voor inwoners om in een kern overal gratis te kunnen parkeren en de noodzaak om in de ochtenduren een periode met gratis parkeren in te voeren. In Schoorl is daarbij het introduceren van een blauwe zone genoemd als een mogelijke vorm van gratis parkeren, waarbij de parkeerduur kan worden beperkt.

Verder is het aantal vergunningen dat een bewoner kan aanvragen in combinatie met de beschikbare parkeerruimte een punt van discussie. Er zijn bewoners die vinden dat iedere bewoner en zijn of haar bezoek nabij de woning moet kunnen parkeren. Anderen willen het aantal vergunningen afhankelijk maken van de beschikbare parkeerruimte. Ook de meningen over het parkeren door (dag)recreanten en ander (winkel)bezoek zijn niet gelijk.

Het derde belangrijke onderwerp is het aantal te realiseren parkeerplaatsen in een kern en de vraag of, indien mogelijk, het aantal parkeerplaatsen in een kern moet worden uitgebreid. Voorstanders vinden dat gasten in de nabijheid van bestemmingen in de kernen moeten kunnen parkeren en dat uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen leidt tot minder overlast, terwijl anderen aangeven dat meer parkeerplaatsen leidt tot meer verkeersoverlast door zoekverkeer. Meer parkeerplaatsen heeft ook tot gevolg dat er minder groen kan worden aangelegd waardoor de leefbaarheid achteruit gaat.

Deze tegenstellingen dwingen de gemeente om beleid te voeren waarbij de gemeente keuzes maakt. Wanneer en op welke manier kan de (openbare) ruimte gebruikt worden om parkeren te faciliteren en in welke mate mag dat ten koste gaan van ander mogelijk gebruik? En wanneer moeten bijvoorbeeld groenvoorzieningen in stand worden gehouden of worden uitgebreid? Bij het antwoord op deze vragen moeten de verschillende belangen zoals milieu, economie, leefbaarheid en stedenbouw tegen elkaar worden afgewogen, rekening houdend met de beperkte beschikbare buitenruimte en de met de maatregelen gepaard gaande kosten

Beleidsvisie Parkeren

3.1 Noodzaak tot aanpassen visie

In hoofdstuk 2 is het uitgangspunt van het huidige parkeerbeleid aangegeven. Uit de evaluatie blijkt dat het huidige parkeerbeleid als basis kan dienen voor het nieuw beleid maar dat op meerdere aspecten een aanpassing noodzakelijk is. Vooral door de groei van (dag)recreatie is de druk op het parkeerareaal vergroot wat tot problemen leidt. Op dit punt is aanscherping van het parkeerbeleid noodzakelijk.

Om de knelpunten op te lossen en het (huidige) parkeerbeleid te verbeteren, is het noodzakelijk om keuzes te maken m.b.t. de verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Ook moeten we kijken welke alternatieven beschikbaar moeten zijn voor diegenen die niet meer op de gewenste locatie kan of mag parkeren. Daarbij mag de bereikbaarheid van de verschillende kernen niet (te veel) in het geding komen, omdat relatief veel bedrijven in de gemeente afhankelijk zijn van de bezoekers van buiten de gemeente. Bij deze keuzes moet eveneens rekening worden gehouden met de toelaatbare overlast voor bewoners en andere langdurig in de gemeente verblijvende mensen.

Op piekmomenten (de zomerperiode en weekenden met mooi weer) komen veel bezoekers en recreanten naar de gemeente. Deze bezoekers en recreanten zijn belangrijk voor de gemeente. Veel bedrijven zijn er direct of indirect van afhankelijk. Om deze bezoekers te (laten) parkeren is veel ruimte nodig die een belangrijk deel van het jaar beperkt wordt gebruikt. Deze ruimte is mogelijk ook op andere manieren te gebruiken, waardoor de leefbaarheid in de kernen kan worden verbeterd.

Parkeerregulering is een middel om de noodzakelijke ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken binnen de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden. In te zetten instrumenten bij parkeerregulering zijn onder meer een vergunningensysteem, verschillende vormen van betaald parkeren en bewegwijzering van parkeerplaatsen. Om deze instrumenten in een samenhangend systeem in te zetten, is het noodzakelijk om gemeente brede uitgangspunten vast te stellen van waaruit per situatie kan worden bepaald welke instrumenten worden ingezet om het parkeren te reguleren.

3.2 Visie

Om gemeente brede uitgangspunten voor het parkeerbeleid vast te stellen is de volgende visie opgesteld van waaruit parkeerbeleid wordt ontwikkeld:

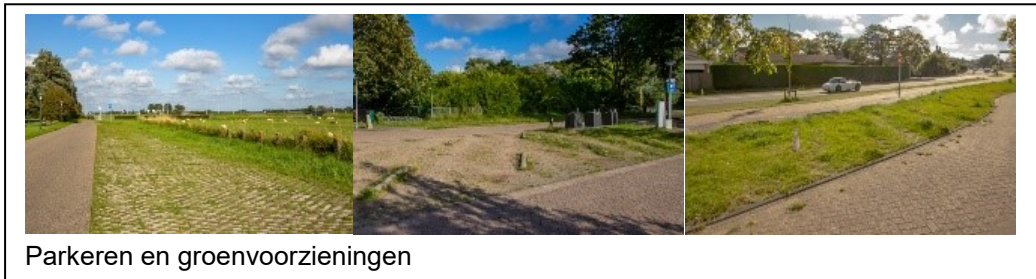
Parkeren in de gemeente Bergen draagt bij aan een leefbare en bereikbare gemeente. Bewoners, hun bezoekers en klanten van winkels en bedrijven kunnen daarbij binnen redelijke afstand van woning of bedrijf parkeren. Voor langparkeerders als recreanten is dat minder vanzelfsprekend. Het parkeerbeleid levert daarnaast een bijdrage aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen, onder andere door autoverplaatsingen over korte afstand te ontmoedigen.

Parkeerbeleid vormt geen doel op zich, het is een middel om zowel parkeer- als parkeeroverschrijdende doelen te bereiken. Met parkeerbeleid kunnen gemeentelijke doelstellingen worden bereikt zoals deze onder meer in de omgevingsvisie zijn opgenomen. Vanuit de overkoepelende thema's 'bereikbaarheid' en 'duurzaamheid' wordt daarin onder meer gestreefd naar autoluwere centra van kernen, waarbij parkeren zoveel mogelijk 'uit het zicht' moet plaatsvinden. Waar mogelijk moet het aantal parkeerplaatsen worden gestabiliseerd en door het instellen van transferia wordt het makkelijker om per fiets of met een schone collectieve voorziening naar de plaats van bestemming te komen.

Parkeerbeleid moet enerzijds de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen en diverse functies waarborgen en anderzijds de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte optimaliseren. Daarbij dient sprake te zijn van een logische samenhang tussen de diverse functies in het openbaar gebied. Zo wordt binnen het parkeerbeleid, door het realiseren van fietsenstallingen, gestreefd naar een groter aandeel van fietsgebruik in de gemeente Bergen.

Parkeren heeft gevolgen voor het (gemeentelijk) milieubeleid en het gebruik van de (openbare) ruimte in de gemeente. Het ambitieprogramma 'klimaat' van de BUCH is ook genoemd als een sturingsinstrument. Indien er meer bezoekers en recreanten per fiets, openbaar vervoer of met elektrische voertuigen naar de gemeente komen is dat minder belastend voor het milieu. Parkeerbeleid is een instrument om ritten over korte afstanden zoveel mogelijk te voorkomen. Deze ritten kunnen beter met andere, minder milieubelastende vervoersmiddelen worden gemaakt.

Ruimte die wordt gebruikt om te parkeren, kan niet worden gebruikt om groenvoorzieningen te realiseren of speelvoorzieningen te plaatsen. Parkeerbeleid kan worden ingezet om het parkeerareaal efficiënt in te zetten. Zo blijft er meer ruimte over voor andere doeleinden.



3.3 *Uitwerken visie*

Om aan bovenstaande visie inhoud te kunnen geven, is een uitwerking van de visie naar uitgangspunten noodzakelijk. Op deze manier wordt vanuit de visie een keuze gemaakt tussen de in hoofdstuk 2 aangegeven tegenstrijdige meningen. In het volgende hoofdstuk wordt de visie vertaald in beleidsuitgangspunten.

Uitgangspunten parkeerbeleid

4.1 Algemeen

De gemeente Bergen heeft een systeem van betaald parkeren en een parkeervergunningensysteem dat is gebaseerd op het in 2013 vastgestelde parkeerbeleid. Uit de evaluatie blijkt dat het huidige systeem van parkeerregulering voldoet maar dat het systeem wel op onderdelen kan worden verbeterd.

Het huidige systeem van parkeerzones en betaald parkeren wordt gehandhaafd. Waar nodig wordt het systeem aangepast.

4.2 Gebieden met parkeerregulering en -tijden

Parkeerregulering is een middel om de (schaarse) beschikbare parkeerruimte te verdelen. In gebieden waar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het aantal parkeerders wordt daarom geen parkeerregulering ingevoerd. Regulering wordt alleen ingevoerd als dit uit oogpunt van een goede verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit noodzakelijk is. Dit is op tijden dat de parkeerdruk te hoog is of gedurende maanden dat er te veel parkeerders zijn. Buiten deze tijden wordt het parkeren niet gereguleerd. Op dit moment geldt dat het gehele jaar rond voor de kern Bergen.

Voor de kern Schoorl is dat in de wintermaanden niet het geval op door de weekse dagen. In de maanden november t/m februari kan betaald parkeren op doordeweekse dagen (maandag t/m vrijdag) in Schoorl worden afgeschaft.

Voor de kernen Egmond aan Zee en Bergen aan Zee is een soortgelijk patroon zichtbaar. Op de doordeweekse dagen in de winterperiode is het rustig en is er geen parkeertekort. Tijdens weekenden, ook in de wintermaanden, zijn er vaak wel veel parkeerders. Het betekent dat in deze kernen voortaan ook in de wintermaanden tijdens weekenden betaald parkeren nodig is.

Daarnaast zijn er lokaal situaties waar sprake is van een hoge parkeerdruk en waar regulering een mogelijkheid is om het parkeerprobleem aan te pakken. Het gaat daarbij in ieder geval om de volgende locaties:

- Omgeving Bregtdorp in Schoorl;
- Omgeving Duinvermaak in Bergen.

Voor de omgeving Bregtdorp is het de bedoeling om een parkeervergunningenzone in te stellen. Op dit moment wordt dit in samenspraak met de bewoners onderzocht. In geval van de omgeving Duinvermaak in Bergen is besloten om eerst de parkeercapaciteit te vergroten. Als dit tot onvoldoende resultaat leidt wordt overwogen om ook hier parkeerregulerende maatregelen in te stellen (zie ook paragraaf 5.4).

Parkeerregulering wordt alleen ingevoerd als dit vanuit het oogpunt van een goede verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit noodzakelijk is.

4.4 Parkeerkans / aantal parkeervergunningen

Om op een redelijke afstand van woning of bedrijf te kunnen parkeren, is het noodzakelijk dat er een redelijke kans bestaat dat er een vrije parkeerplaats beschikbaar is. Dit betekent dat er een vaste verhouding tussen de hoeveelheid parkeerders (mensen die willen parkeren) en het aantal beschikbare parkeerplaatsen moet zijn. Hoe groot deze verhouding moet zijn, hangt af van de verhouding tussen parkerende bewoners, ondernemers en bezoekers.

Bewoners en ondernemers met parkeergelegenheid op eigen terrein kunnen altijd parkeren. Het is niet noodzakelijk dat zij een beroep doen op schaarse openbare parkeerplaatsen. Zij kunnen bij parkeerregulering, indien noodzakelijk, worden uitgesloten van het parkeerreguleringsgebied door geen vergunningen aan deze parkeerders te verstrekken.

Het aantal uit te geven parkeervergunningen binnen een vergunningengebied wordt beter afgestemd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Daarbij wordt het parkeren op eigen terrein gestimuleerd om voor voldoende parkeercapaciteit in het openbare gebied te zorgen.

Als er meer potentiële parkeerders zijn dan parkeerplaatsen kunnen parkeerders, als daarvoor ruimte is, in eerste instantie naar nabijgelegen gebieden worden verwezen. In de praktijk is daar veelal te weinig parkeercapaciteit. In dat geval wordt kritisch naar het aantal uitgegeven parkeervergunningen gekeken en indien noodzakelijk wordt dit aantal beperkt.

Met het uitvoeren van de in de raad aangenomen motie van 12 december 2019 is al een begin gemaakt met het verminderen van het aantal parkerende hotelbezoekers. Zo ook van de in recreatiewoningen verblijvende bezoekers in de openbare ruimte, als er mogelijkheid is om op eigen terrein kunnen parkeren.

Als het noodzakelijk is de uitgifte van vergunningen te beperken, wordt in eerste instantie gekeken naar de minst noodzakelijke parkeerders (zoals recreanten). Als laatste worden de zogenaamde eerste vergunningen per huishouden beperkt.

4.5 Reikwijdte Parkeervergunning

Parkeervergunningen voor bewoners en bedrijven zijn bedoeld om in de nabijheid van woning of bedrijf te kunnen parkeren en zijn niet bedoeld om andere activiteiten mogelijk te maken. De bij de bewonersavonden gedane suggestie voor een bewoners(parkeer)vergunning om winkelbezoek buiten de parkeerzone mogelijk te maken komt hiermee niet overeen. Er ontstaat extra parkeerdruk nabij winkels die niet direct noodzakelijk is. Bovendien staat een dergelijke vergunning op gespannen voet met het de gemeentelijke duurzaamheidsbeleid, waarin is opgenomen dat het aantal autoverplaatsingen over korte afstanden moet worden verminderd.

Uit landelijk onderzoek blijkt dat winkelbezoek niet afhankelijk is van de aanwezigheid van betaald parkeren. Zaken als het gevoerde assortiment, het prijsniveau, de uitstraling van de winkel en of het in de omgeving van de winkel prettig verblijven is, zijn bij winkelbezoek belangrijker.

Parkeervergunningen zijn alleen geldig binnen het betreffende vergunningengebied of -gebieden van de betreffende kern.

4.6 Tarievenstructuur

Een tarievenstructuur is een instrument waarmee parkeergedrag kan worden gestuurd. Bijvoorbeeld door voor bepaalde gebieden een hoger of juist lager tarief in te stellen. Een blauwe zone kan daarbij worden gezien als een extreme vorm van tariefdifferentiatie. Hierbij betaalt de parkeerder een nultarief, maar de gemeente maakt wel kosten voor handhaving en het in stand houden.

Daarnaast kan het te heffen tarief een instrument zijn om invloed uit te oefenen op de parkeervraag. De prijselasticiteit van de parkeervraag met betrekking tot het parkeertarief is landelijk gemiddeld -0,3 (een tariefstijging van 10 procent leidt tot een daling van de parkeervraag met 3 procent)⁴. Lokale kengetallen voor Bergen zijn niet bekend. De spreiding rondom dit getal varieert van -0,1 tot -

⁴ Bron: KIM: Sturen in parkeren; juni 2018

0,6⁵, waarbij de extremen vooral voorkomen bij bezoek aan (noodzakelijke) winkels en minder bij recreatieve activiteiten.

Ook is de prijselasticiteit van lange ritten lager dan die van ritten over een kortere afstand. Dit betekent dat door het verhogen van het tarief vooral het aantal korte ritten afneemt, maar dat per saldo de gemeente meer inkomsten genereert. Het verlies door minder parkeerders wordt gecompenseerd door de toename aan inkomsten per parkeerder. De extra hierdoor verkregen inkomsten kunnen worden gebruikt om noodzakelijke voorzieningen voor (auto)parkeerders van buiten de gemeente te financieren. Bijvoorbeeld transferia, parkeerverwijssystemen of andere noodzakelijke voorzieningen, zoals verbeteringen in fietsinfrastructuur of openbaar vervoer. Deze extra inkomsten worden daarvoor in een apart fonds gestort.



Op dit moment wordt het instrument tarievenstructuur niet in de gemeente Bergen gehanteerd. Alleen voor Hargen aan Zee geldt een afwijkend dagtarief. Dat gaan wij veranderen. Om de parkeerdruk binnen onze kernen, vooral bij de belangrijke bestemmingen, te verlagen en het lang parkeren uit de kernen te weren, voeren wij een progressief tariefstelsel in. De eerste twee uren gaan wij uit van het huidige tarief, waarna het tarief stijgt als er langer wordt geparkeerd. De tarieven zijn voor de hele gemeente gelijk. Concurrentie tussen de verschillende kernen op parkeertarieven is ongewenst en één tarief voor de hele gemeente sluit aan bij de uniforme gemeentelijke benadering van parkeren.

Om parkeren op grotere afstand en in transferia door langparkeerders (bezoek) te stimuleren, wordt een in de tijd gezien progressief tariefstelsel ingevoerd. De hierdoor ontvangen extra opbrengsten worden geormerkt voor parkeermaatregelen.

4.7 Servicegerichtheid

In het kader van een optimaal serviceniveau op het gebied van parkeren worden zoveel mogelijk, op een efficiënte manier, de beschikbare hulpmiddelen ingezet. Binnen de gemeente is een begin gemaakt met het digitaliseren van de parkeervergunningen waardoor bewoners en andere vergunninghouders op een gebruiksvriendelijke manier via een internetapplicatie vergunningen kunnen aanvragen en/of wijzigen. Dit wordt voortgezet en uitgebreid. Voor mensen die minder digitaal vaardig zijn houdt de gemeente een aanspreekpunt in stand waar mensen mondeling kunnen worden geholpen.

Digitaal betalen (met creditcard of betaalpas) is al mogelijk in de gemeente. Nog niet alle in de gemeente aanwezige automaten zijn hiervoor geschikt. Deze worden in de komende periode vervangen door andere automaten of geschikt gemaakt voor digitaal parkeren. Belparkeren via een op de telefoon geïnstalleerde app is in de gemeente al mogelijk en blijft bestaan. Als er op dit terrein meer mogelijkheden worden aangeboden door serviceproviders, sluit de gemeente daarbij aan.

⁵ Bron: EUR: Parkeerbeleid, bezoekduur en bestedingen van winkelbezoekers in Nederland; okt. 2017



Betalen met contant geld kan hierdoor worden teruggebracht tot het hoogst noodzakelijke. Volledig afschaffen van betalen met contant geld is niet mogelijk en wenselijk. Er kunnen zich situaties voordoen waardoor het noodzakelijk is met contant geld te betalen. Bijvoorbeeld bij diefstal van bankpassen en bezoekers uit het buitenland.

Het serviceniveau op het gebied van parkeren wordt verder uitgebreid waarbij wordt ingesprongen op de nieuwste ontwikkelingen. Onder andere door een verdere digitalisering van parkeervergunningen en een uitbreiding van digitale betaalmogelijkheden.

4.8 Handhaving

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 op een redelijke en eenduidige manier gebeurt. Het is hierbij niet gewenst om direct naheffingen uit te schrijven. Een belangrijke efficiëntieslag kan worden gemaakt door digitale, automatische handhaving door de inzet van scanauto's en/of scanscooters. Randvoorwaarde daarbij is dat kentekensparkeren is ingevoerd, ook indien met cash en/of pin wordt betaald.

Het gevaar is wel dat de nuancering in de beoordeling kleiner wordt bij dergelijke vormen van handhaving, door het vervallen van de persoonlijke beoordeling van de handhaver. In de komende jaren zal, in samenwerking met CPS worden gezocht naar manieren waarop handhaving efficiënter kan worden zonder dat de nuancering in de beoordeling verdwijnt. Door efficiëntere vormen van beoordeling ontstaat er meer tijd om service te verlenen en kosten kunnen worden verminderd.

Er wordt handhavend opgetreden om het gereguleerde parkeren succesvol te laten zijn. Er worden geen doelstellingen gesteld qua aantal uitgeschreven naheffingen. Uitgangspunt is een rechtvaardig handhavingsbeleid waarbij het verlenen van service aan de parkeerder voorop staat.

4.9 Transferia

In het zomerseizoen is er nabij de stranden en andere attractiepunten een tekort aan beschikbare parkeerruimte. Er ontstaat parkeeroverlast in de omgeving door (dag)recreanten. Ruimte om extra

parkeergelegenheid op deze locaties te realiseren is niet aanwezig en onder meer vanuit duurzaamheid en leefbaarheid niet gewenst. Gedurende een belangrijk deel van het jaar worden deze parkeerplaatsen minder gebruikt, terwijl op dagen met mooi weer de bezoekersaantallen te groot zijn voor de beschikbare parkeercapaciteit.

In het zomerseizoen rijdt er daarom ook een extra buslijn tussen Bergen en Bergen aan Zee. Omdat deze lijn niet kostendekkend is, dreigt deze lijn in 2022 niet meer te worden gereden, waardoor meer autoverkeer naar Bergen aan Zee ontstaat.

Een oplossing om dit tegen te gaan is parkeren op afstand door aan de rand van de kernen terreinen in te richten waar bezoekers kunnen parkeren en met andere minder milieubelastende vervoermiddelen verder kunnen gaan (transferia). Randvoorwaarde daarbij is wel dat het voor de doelgroep ook een voldoende aantrekkelijk alternatief is en dat de doelgroep tijdig bekend is met het alternatief. Het betekent dat het natransport geregeld moet zijn en een voldoende hoog kwaliteitsniveau heeft. Ook de informatievoorziening over de transferia moet op orde zijn, zowel dynamisch als statisch. Naast statische informatie over de plek en bijvoorbeeld de aanrijdroute is dit informatie over de resterende parkeerruimte en de actuele natransportmogelijkheden. Het zondermeer aanbieden van parkeergelegenheid op afstand is derhalve geen garantie voor succes. De gemeente Bergen wil inzetten op gebruik van transferia en gaat, als vervolg op de door de gemeente uitgevoerde verkennende studie, nader de mogelijkheden onderzoeken. Afhankelijk van de vraag kan een transferium het hele jaar open zijn of slechts gedurende een beperkt aantal maanden. Schoorl (omgeving van de aansluiting Schoorl op rijksweg 9), Egmond (omgeving Tijdverdrifslaan) en een locatie voor Bergen en Bergen aan Zee zijn potentiële locaties.

De mogelijkheid van inzet van transferia wordt verder onderzocht en zo mogelijk ingezet. Insteek is om in 2022 een proef te doen met een werkend transferium.

4.10 *Fietsparkeren*

Binnen het parkeerbeleid wordt niet alleen gekeken naar parkeren voor gemotoriseerde voertuigen. Ook fietsparkeren vormt één van de pijlers van het parkeerbeleid. De fiets is een belangrijk alternatief voor het gebruik van auto's om naar de gemeente te komen of zich binnen de gemeente te verplaatsen. Fietsparkeerplaatsen, zoals in de nota parkeernormen is opgenomen, zijn daarom belangrijk. Daarnaast is het belangrijk om op drukke plaatsen met veel (fiets)verkeer fietsenstallingen te realiseren, al dan niet in tijdelijke vorm gedurende het zomerseizoen. Deze mogen, indien nodig, ten koste gaan van autoparkeerplaatsen.

Het gebruik van fietsen, al dan niet als natransportmiddel, in plaats van autoverkeer draagt ook bij aan de milieudoelstellingen van de gemeente en vergroot de leefbaarheid. In de nota "Parkeernormen 2020, gemeente Bergen" zijn fietsparkeernormen opgenomen. De realisatie van fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw en bestemmingswijzigingen kan hierdoor worden afgedwongen.

**Er wordt ingezet op het optimaliseren van het aantal fietsstallingsplaatsen om een goed alternatief te bieden voor autoverkeer. Zo nodig worden daarbij autoparkeerplaatsen opgeofferd, bijvoorbeeld in de zomerperiode bij drukke strandafgangen.
Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt minimaal het aantal fietsstallingsplaatsen opgenomen als volgens de meest recente nota 'parkeernormen' wordt voorgeschreven.**

4.11 *Busparkeren*

Net als fietsparkeren moet er aandacht zijn voor het parkeren van grote voertuigen. Toeristen die per touringcar naar de gemeente komen gebruiken minder parkeerruimte dan automobilisten. Ook voor touringcars moet er daarom voldoende parkeergelegenheid zijn. Deze plaatsen kunnen verder weg liggen van centrumlocaties en andere attractiepunten. Touringcars kunnen, nadat de passagiers zijn afgezet, verder rijden naar de daarvoor bedoelde parkeerplaatsen. Voorwaarde is dan dat er nabij deze attractiepunten een gelegenheid is om passagiers veilig uit de bus te laten stappen.

Er worden parkeerplaatsen gereserveerd voor touringcars, dusdanig dat deze geen kostbare parkeerplaatsen dichtbij centrumlocaties en andere attractiepunten innemen.

4.12 *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 ruimtelijke kwaliteit. De bermen hebben onder meer 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. De bermen bepalen dan ook in belangrijke mate de parkeercapaciteit. Het bermparkeren leidt in sommige gevallen tot problemen. Zo worden de bermen soms beschadigd, wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt en kan leiden tot afwateringsproblemen. Ook worden bomen die in de bermen staan beschadigd. Daarnaast leidt het bermparkeren van bezoekers tot irritatie en soms tot overlast voor bewoners.

Om dit te voorkomen of tegen te gaan hebben bewoners op eigen initiatief een verscheidenheid aan paaltjes, boomstammen en andere voorwerpen in de berm voor de eigen woning geplaatst. Het plaatsen van voorwerpen in de berm door bewoners is niet toegestaan en hinderlijk in het geval bermonderhoud nodig is. Uitgangspunt is dat het bermparkeren wordt toegestaan. Uit oogpunt van bermonderhoud worden hinderlijke voorwerpen verwijderd.

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 teveel wordt aangetast, worden maatregelen getroffen. Dit kan door maatregelen die het parkeren tegengaan, zoals het plaatsen van struikgewas in de berm. Een andere mogelijkheid is om de bermen te verstevigen met bijvoorbeeld grastegels of een klinkerverharding. In het laatste geval gaat het niet ten koste van de parkeercapaciteit, maar kan het wel invloed hebben op afwatering. Dit kan weer nadelig zijn in het kader van klimaatadaptatie. Per situatie zal hier een afweging van belangen moeten plaatsvinden.

Bermparkeren is toegestaan. Als dit leidt tot problemen op gebied van verkeersveiligheid, doorstroming en/of de functie van de weg, dan worden maatregelen afgewogen. Het gaat daarbij om maatwerk.

4.13 *Aanduiding en bewegwijzering parkeerregulering*

Op de gehouden bewonersavonden is aangegeven dat de bebording niet altijd duidelijk is en dat er daardoor zelfs bij bewoners verwarring ontstaat of er met een vergunning in een bepaalde straat mag worden geparkeerd. Naast de (wettelijk) verplichte aanduiding van het gereguleerd parkeren, moet de bebording voor alle parkeerders voldoende duidelijk zijn. Er mag bij parkeerders (zowel vergunninghouders als betalende parkeerders) geen misverstand bestaan over de geldende parkeerregels op een locatie. Indien nodig wordt in parkeerreguleringsgebieden de (verplichte) wettelijke bebording aangevuld met informatieborden.

De aanduiding van parkeerzones en de daarbij behorende regels wordt daar waar nodig verbeterd.

4.14 *Parkeernormen / ruimtelijk parkeerbeleid*

In het facetbestemmingsplan 'Parkeren' van de gemeente Bergen is geregeld dat een bouwplan moet voorzien in voldoende parkeergelegenheid. In dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de nota "Parkeernormen" waarvan de meest recente in 2020 is vastgesteld. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeerbehoefte binnen het bouwplan wordt opgelost. Ruimte voor parkeren in de openbare ruimte wordt steeds schaarser en ook komt het de kwaliteit van de openbare ruimte niet ten goede.

De huidige parkeernormen sluiten aan bij het bestaande autogebruik en autobezit. Het is daarom noodzakelijk ter voorkoming van (toekomstige) parkeerproblemen om bij ontwikkelingen ook de benodigde parkeerruimte te realiseren. Als het autobezit en autogebruik in de toekomst wijzigt, worden de parkeernormen herzien. Bij de realisatie van parkeerplaatsen stimuleert de gemeente de aanleg te combineren met groen of waterberging.

In gebieden met parkeerregulering kan hiervan worden afgeweken. De parkeerproblemen kunnen ook worden opgelost door bewoners en andere gebruikers niet in aanmerking te laten komen voor parkeervergunningen in de openbare ruimte. Dit kan een oplossing zijn bij ontwikkelingen waarvan de gebruikers aangeven minder auto's of geen auto te willen bezitten. In de nota "Parkeernormen" staan de regels aangegeven onder welke voorwaarden dit mogelijk is.

In geval van ruimtelijke ontwikkelingen dient qua parkeren te worden voldaan aan de eisen zoals die zijn gesteld in de meest recente nota 'parkeernormen'.

4.15 Informatievoorziening

Door goede informatieverstrekking is het mogelijk parkeerders naar de juiste locatie te geleiden of te ontraden naar parkeerlocaties te gaan waar geen plaats meer is. Statische informatie over beschikbare parkeercapaciteit, openingstijden, betaalmogelijkheden en andere relevante, niet veranderlijke informatie kan de gemeente zelf verzorgen. Dit kan door de uitgifte van papieren folders, door deze informatie op de website te vermelden en door te linken naar andere relevante websites. Ook fysieke maatregelen in de openbare ruimte zijn hierbij mogelijk, zoals aanduiding van parkeerroutes en verwijzingen naar parkeerautomaten. De gemeente zet deze middelen in om het gewenste parkeergedrag te stimuleren en parkeerders van relevante informatie te voorzien.

Relevante dynamische informatie, zoals de actuele parkeerbezetting op een locatie of de actuele beschikbaarheid van andere transportmogelijkheden is veelal geen taak van de gemeente, maar een taak die op regionaal niveau moet worden ingevuld. Om deze informatie bij de automobilist te krijgen is een gecompliceerd proces vereist met relatief veel tussenschakels. Hierbij moeten gegevens worden bewerkt en omgezet in informatie geschikt voor dergelijke systemen. Ook ligt het beslispunt waarop een bezoeker besluit gebruik te maken van parkeervoorzieningen (zoals een transferium) vaak buiten de gemeente. Zeker als gebruik moet worden gemaakt van voorzieningen in andere gemeenten of aan de rand van de gemeente.

De rol van een relatief kleine gemeente als Bergen is bij dergelijke ontwikkelingen beperkt. Dat geldt ook voor het ontwikkelen van eigen gemeentelijke systemen. De gemeente kan wel aanhaken bij in regionaal verband op dat gebied te ontwikkelen initiatieven of hier een voortrekkers rol in nemen. Voorwaarde om deel te nemen is dan wel dat de informatievoorziening op orde is en de Bergense gegevens kunnen worden geleverd.

Statische, vaste informatie, bijvoorbeeld door informatieborden, is wél een gemeentelijke taak. Deze moet zijn afgestemd met de eerder genoemde dynamische informatie.

De gemeente zet deze statische informatievoorzieningen in om het gewenste parkeergedrag te stimuleren en parkeerders van relevante informatie te voorzien. Ook wordt ingezet om, samen met de regio, dynamische informatievoorzieningen te gebruiken om mensen naar de gewenste parkeervoorzieningen te leiden.

4.16 Doelgroepen

De gemeente onderscheidt vanuit haar maatschappelijke visie of vanuit beleidsoogpunt de volgende doelgroepen, waarvoor apart beleid noodzakelijk is dat al in ander beleid is verwerkt:

Gehandicapten

Personen in het bezit van een gehandicaptenparkeerplaats zijn vaak minder mobiel en kunnen buiten hun voertuig vaak maar beperkte afstanden afleggen. Daarom zijn zij ook grotendeels vrijgesteld van het betalen van parkeerbelasting.⁶

Ook op piekmomenten, wanneer vrijwel alle parkeerplaatsen bezet zijn, moeten zij dichtbij de bestemming kunnen parkeren. Daarom reserveert de gemeente, conform de landelijke richtlijnen, minimaal 2% van het gemeentelijk parkeerareaal voor deze doelgroep. Op locaties waar dat noodzakelijk is worden meer parkeerplaatsen aangewezen.

Gebruikers van elektrische voertuigen

Het gebruik van elektrische voertuigen in plaats van auto's met verbrandingsmotoren is milieutechnisch te prefereren. Voor het gebruik van elektrische voertuigen is de beschikbaarheid van laadpalen belangrijk. Voor het plaatsen van laadpalen is apart beleid ontwikkeld zoals eerder al is aangegeven.

Bijzondere voertuigen

Op grond van de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) is het niet toegestaan om grote voertuigen (voornamelijk vrachtauto's en bussen) gedurende langere tijd in de bebouwde kom te parkeren. Voor het parkeren van dergelijke voertuigen zijn daarom aparte parkeerplaatsen aangewezen. Het is niet noodzakelijk om hiervoor nieuwe plaatsen te realiseren. Wel moet erop worden gelet dat de bestaande parkeergelegenheden voor deze doelgroepen in stand worden gehouden. Dit om ongewenste overlast te voorkomen en te kunnen verwijzen.

Ook het parkeren van recreatievoertuigen (onder meer caravans en campers) langs de openbare weg in de bebouwde kom is aan een maximale parkeerduur gebonden volgens de APV. Hierop wordt bij klachten gehandhaafd. Aanpassingen van het gevoerde beleid m.b.t. recreatievoertuigen zijn niet noodzakelijk.



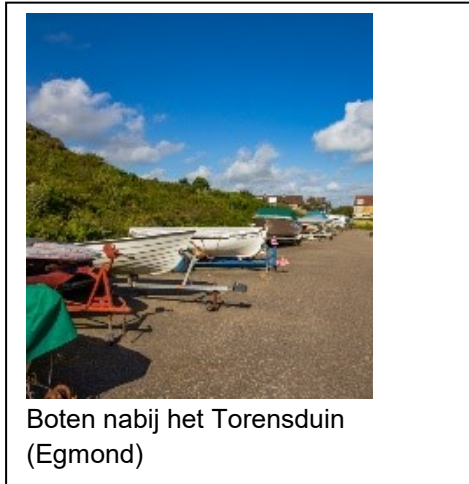
Doelgroepen waarvoor aanpassing van het huidige beleid noodzakelijk is:

Landbouwvoertuigen, tractoren en boottrailers

Een aparte categorie geparkeerde voertuigen zijn (boot)trailers en tractoren. Vooral in Egmond aan Zee staan gedurende het jaar vele (op sommige momenten meer dan 160) boten, trailers, tractoren, etc. gestald op parkeerplaatsen die daardoor niet door anderen kunnen worden gebruikt. Het aantal klachten over (illegaal) geplaatste (boot)trailers en tractoren neemt toe, waardoor aanpassing van het huidige gedoogbeleid noodzakelijk is.

⁶ Alleen in zone A (centrumgebieden) moeten gehandicapten, als ze langer dan 1.5 uur parkeren, betalen.

Verwacht wordt dat door de landelijke kentekenplicht die nu wordt ingevoerd, het aantal tractoren zonder kenteken op straat kleiner wordt. De verwachting is ook dat er ook na 2025, wanneer de kentekenplicht volledig is ingevoerd, tractoren zonder kenteken zullen rondrijden in de gemeente. Tractoren voorzien van een kenteken worden op dezelfde manier behandeld als personenvoertuigen. Bezitters van dergelijke voertuigen kunnen (digitaal) een vergunning aanvragen. Controle van de vergunning vindt digitaal op kenteken plaats. Ook eigenaren van tractoren zonder kenteken kunnen een vergunning aanvragen. De tractor wordt dan voorzien van een sticker waarmee de eigenaar kan aantonen dat parkeerbelasting wordt afgedragen. Tegen tractoren waarvoor geen parkeerbelasting wordt betaald wordt opgetreden, door een naheffing op te leggen of door het wegslepen van het voertuig.



Motoren en brommobielen

Motoren zijn bij parkeren in parkeerreguleringsgebieden wettelijk gezien motorvoertuigen waarvoor in deze gebieden ook parkeerbelasting moet worden betaald.⁷ Om te voorkomen dat parkeerruimte onnodig verloren gaat, doordat motoren in een parkeervak staan, wordt parkeren op het voetpad gedoogd onder de voorwaarde dat het voetpad niet wordt geblokkeerd en de doorloop niet wordt belemmerd. Een BOA kan, indien een op het voetpad geparkeerde motor de doorgang belemmert, een boete uitschrijven. Geparkeerde motoren op het voetpad zijn geen parkeerbelasting verschuldigd.

Op locaties waar veel motoren voorkomen en op locaties met veel bezoekend publiek kan het college gebieden aanwijzen waar motoren op het voetpad niet worden toegelaten. Dit kan zo zijn bij de strandopgangen, waar het parkeren van motoren op voetpaden te veel overlast oplevert. Met borden wordt dit op de desbetreffende locaties aangegeven en er worden aparte motorfietsplaatsen aangegeven. In Egmond aan Zee, nabij de strandopgang bij Van Speijk, liggen enkele motorfietsplaatsen zonder dat is aangegeven dat geparkeerde motorfietsen niet op het voetpad worden gedoogd. Dit gebied wordt aangewezen als een gebied waar geparkeerde motorfietsen niet op het voetpad worden gedoogd.

Bij parkeren volgen brommobielen de regels van personenauto's. In de gebieden met betaald parkeren zijn brommobielen ook parkeerbelasting verschuldigd. Bewoners, bezoekers en andere gebruikers van de openbare ruimte met een brommobiel kunnen, indien van toepassing, een parkeervergunning aanvragen op kenteken. Het aantal brommobielen in de gemeente is beperkt en qua parkeergedrag zijn ze vergelijkbaar met personenauto's, waardoor het niet noodzakelijk is hiervoor apart parkeerbeleid te introduceren.

⁷ Uitgezonderd locaties waar niet op kenteken (kan) worden geparkeerd omdat het niet mogelijk is bij motoren om een betaalbewijs achter de voorruit te plaatsen.

Bij publiek aantrekkende functies wordt minimaal 2% van het parkeerareaal gereserveerd voor gehandicapten. Deze parkeerplaatsen bevinden zich op korte afstand van de ingang, van of naar de voorzieningen.

Toekomstige parkeermaatregelen en actiepunten

5.1 Inleiding

De in hoofdstuk 4 beschreven beleidsuitgangspunten moet worden uitgewerkt in uit te voeren maatregelen en acties. In dit hoofdstuk worden de acties benoemd die de gemeente gaat uitvoeren om het beleid te vertalen naar maatregelen op straat.

5.2 Digitaliseren parkeervergunningen en -handhaving

Door de aansluiting bij de CPS (Coöperatie Parkeerservice) wordt bij de digitalisering van vergunningen het serviceniveau verhoogd en is het mogelijk efficiënter te handhaven. Uitgangspunt bij de uitwerking is dat de gemeente lid blijft van de CPS.

5.3 Gegevensverzameling

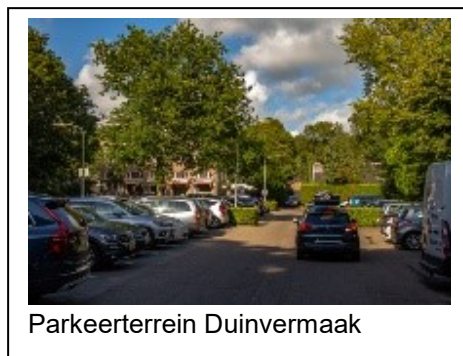
Om te kunnen bepalen in hoeverre de huidige gebiedsindeling en werkingstijden aansluiten bij de huidige parkeersituatie, is inzicht in het parkeergedrag noodzakelijk op verschillende tijdstippen in het jaar. In 2013 is aangegeven dat hiervoor periodiek metingen moeten worden uitgevoerd. Om hier inhoud aan te kunnen geven, is een meetprogramma opgesteld en uitgevoerd. De metingen zijn echter de laatste paar jaar niet gehouden. Het programma moet daarom weer worden opgestart. Uitgangspunt van het programma is dat waar mogelijk gegevens automatisch en periodiek op vergelijkbare tijdstippen worden verzameld. Gecombineerd met financiële gegevens en gegevens m.b.t. handhaving is dit een basis voor het nemen van parkeermaatregelen.

5.4 Parkeerreguleringsgebieden

De huidige parkeerregulering wordt grotendeels gehandhaafd. Op de volgende locaties wordt de bestaande parkeerregeling aangepast:

- In het centrum van Schoorl wordt het bestaande betaald parkeren omgezet in een regeling waarbij in de zomerperiode betaald parkeren gaat gelden en in de winterperiode alleen betaald parkeren geldt in de weekenden. Door de week is het parkeren vrij.
- Bregtdorp (Huismanweg en omgeving) in Schoorl: om de parkeeroverlast tegen te gaan wordt in dit gebied in overleg met de bewoners een vergunninghoudersgebied ingevoerd.
- Omgeving Duinvermaak (Bergen). Het aantal klachten m.b.t. parkeeroverlast neemt toe en het parkeerterrein wordt intensiever gebruikt door wandelaars die vanaf het parkeerterrein de duinen in gaan. In eerste instantie wordt hier de parkeer capaciteit vergroot door de aanleg van parkeerplaatsen langs de Duinweg. Dit is nodig om de parkeerplaatsen die zijn vervallen, vanwege de reconstructie van omliggende straten, te compenseren. Ook is de parkeerdruk groter geworden doordat er meer dagjesmensen gebruik maken van het nabijgelegen bos- en duingebied. De verwachting is dat dit van blijvend karakter is. Als blijkt dat de parkeeroverlast hier onvoldoende mee wordt opgelost worden parkeerregulerende maatregelen overwogen.
- In het centrum van Bergen worden parkeertellingen gehouden om de parkeerdruk vast te stellen n.a.v. de door verschillende bewoners aangegeven te hoge parkeerdruk in deze gebieden. Afhankelijk van de resultaten van deze metingen worden maatregelen

genomen om de parkeeroverlast te verminderen. Parkeerregulering, eventueel in combinatie met andere maatregelen, is daarbij een van de mogelijke maatregelen.



5.5 Vergunningensysteem

Houders van parkeervergunningen mogen er vanuit gaan dat met een vergunning ook daadwerkelijk kan worden geparkeerd. Hiervoor is het noodzakelijk om een (vaste) verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen, het aantal uitgegeven parkeervergunningen en het aantal betalende parkeerders vast te stellen.

De eind 2020 door de raad aangenomen motie⁸, om het aantal uit te geven recreatievergunningen te beperken door hotels en andere accommodatieverhuurders eerst gebruik te laten maken van beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein, is een eerste stap in dit proces. Met de uitvoering daarvan is gestart, waarbij is begonnen met de grote verhuurders. Volgend jaar volgen de kleinere verhuurders. Afhankelijk van het effect bekijkt de gemeente of een nadere aanscherping van het vergunningstelsel noodzakelijk is.

5.6 Transferium

De uitgevoerde verkennende studie naar de mogelijkheden om in de gemeente Bergen of in omliggende gemeenten één of meerdere transferia op te zetten, worden voortgezet. Doel is dat het uiteindelijk leidt tot een of meerdere levensvatbare en gebruikte transferia. De gemeente zoekt daarbij samenwerking met ondernemers om de grootste kans van slagen te bereiken.

5.7 Trailers, boten en tractoren

In het APV is een verbod opgenomen om voertuigen, anders dan bedoeld voor verkeersdoeleinden, langer dan 3 dagen in de openbare ruimte te laten staan. Ook is in het APV een verbod opgenomen om voertuigwrakken op de openbare weg te laten staan. Voor op de openbare weg geparkeerde tractoren zonder kenteken voert de gemeente een systeem met stickers in, waardoor ook tractoren parkeerbelasting betalen. Zodra een tractor, conform landelijke wetgeving, voorzien is van een kenteken, wordt parkeerbelasting op het kenteken geheven.

Om parkeeroverlast door tractoren buiten de gebieden met parkeerregulering te voorkomen, neemt de gemeente een verbod in het APV op voor het stallen van tractoren. Deze regeling is vergelijkbaar met de regeling in het APV voor bijvoorbeeld recreatievoertuigen.

5.8 Bebording

De huidige (wettelijke) bebording wordt onderzocht en indien noodzakelijk aangevuld. Daarbij kijkt de gemeente niet alleen naar fysieke borden op straat maar worden ook vormen van digitale communicatie ingezet.

5.9 Bermparkeren

⁸ Aangenomen motie "Aanpassing verstrekking parkeervergunningen"; raadsvergadering 12 december 2019.

Op locaties waar de berm door bermparkeren wordt beschadigd of waar de verkeersveiligheid en/of de doorstroming in gevaar komt, neemt de gemeente maatregelen. Waar mogelijk wordt een parkeerverbod ingesteld. Als het niet mogelijk is om met een verbod het ongewenst parkeren in de berm tegen te gaan, treft de gemeente fysieke maatregelen waardoor parkeren in de berm niet meer mogelijk is. Op bermparkeren worden geen aparte acties voorzien. Daar waar zich problemen voordoen worden maatregelen vanuit het reguliere beheer en -onderhoud genomen.

Uitvoeringsagenda

(NOG NIET VASTGESTELD)

ARGU online forum: “Denk mee over het gemeentelijk parkeerbeleid”

Inleiding

In de periode oktober-november 2019 heeft een online forum open gestaan voor de inwoners en ondernemers van de gemeente Bergen om mee te denken met en over het gemeentelijk parkeerbeleid.

De gemeente Bergen werkt aan een actualisatie van het huidige parkeerbeleid en wil daarbij de bevindingen van de inwoners en ondernemers graag inventariseren. Deze bevindingen worden gebruikt bij het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid.

Proces

Aan de hand van enkele stellingen is het forum geopend en zijn deelnemers uitgenodigd te reageren op deze stellingen. De stellingen gaan over parkeerbeleid, maar zijn oriënterend bedoeld. Het zijn op dit moment in het proces nadrukkelijk nog geen beleidsvoornemens.

Het stond de deelnemers vrij om te reageren op een stelling met een stemknop. De keuze daarbij was VOOR, NEUTRAAL of TEGEN. Het online forum is bewust als forum ingezet en niet als meningsvormende enquête. Naast het stemmen over de stelling bestond de mogelijkheid om een reactie te geven op de stelling. Waarom is het een goed idee, of juist niet. Of misschien is een onderdeel van de stelling wel een goed idee, maar niet de gehele stelling? Ook gaf het deelnemers de kans om meer toe te lichten of een stelling misschien wel een goed idee was in hun ogen, maar dan alleen als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

De deelnemers hadden, naast reageren op de vooraf aangeleverde stellingen, ook de mogelijkheid om op het forum zelf een stelling te plaatsen, waar dan ook weer door anderen op gereageerd kon worden met stemmen en reacties met toelichtingen.

Door de toelichtingen en de extra ingebrachte stellingen ontstaat een beter beeld bij ‘het gevoel onder inwoners en ondernemers’ over de stelling. En dat wordt in het proces van het actualiseren van het parkeerbeleid meegenomen als één van de puzzelstukjes waarmee de actualisatie wordt gedaan.

Andere puzzelstukjes zijn; een interne evaluatie van het huidige beleid door experts van de gemeente, een inventarisatie van de binnengekomen klachten over parkeren en een brainstorm met inwoners en ondernemers. Dit laatste als aanvulling op de resultaten van het online forum

Resultaat online forum

Gedurende de looptijd van het online forum zijn de 12 originele stellingen aangevuld met 33 aanvullende stellingen. Sommige zeer specifiek voor één lokale situatie, anderen meer algemeen. Het aantal stellingen is zo groot gegroeid dat het op een gegeven moment lastig werd om na te gaan of over een bepaalde gedachte al een stelling bestond. Hierdoor is het voorgekomen dat er twee of meer bijna identieke stellingen over hetzelfde idee op het forum kwamen te staan. Dit kwam de overzichtelijkheid niet ten goede. Het forum sorteerde de stellingen automatisch op volgorde van hoeveelheid uitgebrachte stemmen en/of aantal reacties. De ‘echt belangrijke’ onderwerpen stonden dus bovenaan in de lijst.

Hieronder volgt een overzicht van de stellingen op het forum, enkele gegeven argumenten voor of tegen, het aantal uitgebrachte stemmen op de stelling en een uittreksel van de gegeven reacties. Zoals hierboven al aangegeven wordt dit resultaat meegenomen in de actualisatie van het huidige parkeerbeleid en wordt het gebruikt bij de aansluitende brainstorm en bijeenkomsten met inwoners en ondernemers.

Stellingen:

Betaald parkeren moet per kern op maat bepaald worden	
Argument(en) VOOR	Argument(en) TEGEN
- Elke kern in de gemeente heeft zijn eigen piekmomenten en –tijden	- Overal hetzelfde systeem voorkomt verwarring

<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerdruk verschilt sterk per kern - Onderzoek wijst uit dat redenen voor parkeren sterk verschillen - Functies en aanbod parkeren verschilt sterk 		
Voor: 69	Neutraal: 0	Tegen: 15
Uittreksel reacties (17):		
<p>De verschillende kernen vragen om een eigen, op maat gemaakt, beleid tav betaald parkeren, binnen de kaders van een gemeente breed parkeerbeleid Alleen betalen als het nodig is om te reguleren. Geen parkeerdruk, dan ook geen betaald parkeren. Differentiatie naar piekmomenten en –locaties Streven naar één tarief per kern. Maar als functies/vraag/aanbod daar reden toe geeft, is differentiatie ook mogelijk. Voorkom verwarring en onduidelijkheid in het betaald parkeerbeleid door verschillende tarieven te introduceren. Eén gemeente breed tarief en in elke kern dezelfde vensterperiodes.</p>		

Blauwe zones hanteren. Betaald parkeren vanaf 11:00 doordeweeks, 12:00 in het weekend		
Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN
<ul style="list-style-type: none"> - Inwoners moeten gratis parkeren voor (kort) winkelbezoek 		<ul style="list-style-type: none"> - Beperkte tijden - Capaciteit - Handhaving en onderhoud kost geld. Die moeten betaald worden door gebruiker
Voor: 62	Neutraal: 4	Tegen: 12
Uittreksel reacties (25):		
<p>Met alleen betaald parkeren jaag je inwoners en mensen die een kleine boodschap willen doen weg. Er is een periode van gratis parkeren nodig om die mensen aan je eigen middenstand te kunnen koppelen. Anders verdwijnen ze naar andere (buur)gemeenten Met het oog op de vergrijzing van de inwoners zal een steeds groter deel van de bevolking gebonden zijn aan boodschappen doen met de auto. Deze groep moet dan gefaciliteerd worden. De huidige grens van 10:00u is prima. Oprekken vergroot het gebruik van de auto. Inwoners kunnen beter het alternatief in de vorm van fiets of wandelen zoeken. Winkelgebied moet een (permanente) blauwe zone worden. Dit komt de middenstand ten goede.</p>		

Er zijn betere openbaar vervoer faciliteiten nodig

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Bevorderen van het gebruik van alternatieven voor de auto - Bestuurlijke gotspe dat centrum Schoorl zonder OV zit. Uniek in Nederland. 		<ul style="list-style-type: none"> - Niet prettig voor toeristen en dagjesmensen - Provincie betaalt OV, die gaat er over - Betere fietsenstallingen graag 	
Voor: 55	Neutraal: 5	Tegen: 6	
Uittreksel reacties (20):			
<p>Het OV moet ingezet worden om de auto buiten de kernen te houden. En om het autogebruik in de gemeente te beperken.</p> <p>Frequenties en aantal verbindingen moet dan uitgebreid worden. Evt. in combinatie met een transferium aan de rand van de kern(en).</p> <p>Naast OV ook fietsenstallingen faciliteren.</p> <p>Shuttle bussen tussen strand en centrum Bergen / Castricum / Alkmaar. Elektrisch? En ook 's avonds</p> <p>Geschiedenis laat zien dat OV in het buitengebied lastig te exploiteren is. Momenteel worden alleen maar versoberingen doorgevoerd.</p>			

Blauwe schijf invoeren zoals Heiloo. Eerste 2 uur blauwe schijf. Langer op de parkeerplaats? Dan betalen

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Is noodzakelijk voor de middenstand in Schoorl 		<ul style="list-style-type: none"> - Stimuleert autoverkeer en geeft dus extra parkeerdruk - Handhaving moet betaald worden door gebruiker - Opbrengst boete parkeerschijf gaat naar justitie en niet naar de gemeente - Achterhaald instrument 	
Voor: 42	Neutraal: 0	Tegen: 20	
Uittreksel reacties (18):			
<p>Dit is misschien niet voor alle kernen nodig.</p> <p>2 uur is een best lange periode, misschien is 1 uur genoeg. Het gaat tenslotte om het faciliteren van de snelle boodschap.</p> <p>Kan wel verwarrend werken. Na de blauwe schijf periode is het gewoon regulier betaald parkeren. Kan dat dan niet op een andere manier bereikt worden?</p> <p>Vanwege de huidige hoge parkeertarieven gaan veel mensen in de omliggende gemeenten boodschappen doen, waar parkeren (het eerste uur) wel gratis is</p> <p>Om de doorstroming er in te houden moet het gratis parkeren gemaximaliseerd worden en de parkeerder daarna gedwongen zijn om de auto te verplaatsen. Kijk hoe dat bij andere gemeenten is geregeld (Schagen. Laren)</p>			

Illegale bermpaaltjes moeten zelf worden verwijderd door degenen die ze hebben geplaatst

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Openbare ruimte wordt beheerd door de gemeente - Paaltjes slaan is aso - Verwijderen wanneer de gemeente een oplossing biedt 		<ul style="list-style-type: none"> - Bermparkeren geeft overlast en zorgt voor onveilige verkeerssituaties - Mega overlast, anders doe een hele straat geen paaltjes zetten. - De paaltjes moeten weg. Wie ze weghaalt maakt mij niet uit. 	
Voor: 41	Neutraal: 6	Tegen: 17	
Uittreksel reacties (22):			
<p>De paaltjes staan er vaak met een reden. Bewoners ervaren overlast van het bermparkeren. Het kan niet de bedoeling zijn dat inwoners voor eigen rechter gaan spelen en obstakels gaan plaatsen. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk en moet hier (in overleg met bewoners) maatregelen op treffen. Bij ervaring van overlast moet de gemeente ingeschakeld worden. Zelf paaltjes plaatsen is asociaal. Deze moeten zo spoedig mogelijk weer verwijderd worden door de plaatsers</p> <p>Het plaatsen van paaltjes verschuift het probleem. De gemeente moet met een goede oplossing komen. Daarna plaatsers aanspreken op verwijderen van paaltjes</p> <p>Het maakt niet uit wie ze weghaalt, maar de paaltjes moeten weg</p>			

We moeten af van de zonering (A t/m E), dit brengt alleen maar verwarring met zich mee

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		<ul style="list-style-type: none"> - Maatwerk is nodig omdat de parkeerdruk en –gebruikers verschilt 	
Voor: 39	Neutraal: 1	Tegen: 3	
Uittreksel reacties (8):			
<p>In verschillende zones hebben mensen verschillende rechten Dit is scheef. Gelijke monniken gelijke kappen. Hanteer 1 zone 1 zone per kern</p> <p>De verschillende zones zijn te ingewikkeld en zorgen voor verrommeling en irritaties</p> <p>De huidige zones zijn het gevolg van maatwerk. Op verschillende locaties is het gebruik verschillend waardoor onderscheid nodig is</p>			

Aantal parkeervergunningen voor bedrijven wordt bepaald op daadwerkelijke parkeerbehoefte en capaciteit

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Vergunningen op basis van capaciteit is eerlijker - Hogere prijs remt aantal bedr. Vergunningen en geeft ruimte voor bezoekers 		<ul style="list-style-type: none"> - De eigen faciliteiten zijn niet geschikt voor bezoek 	
Voor: 36	Neutraal: 3	Tegen: 11	
Uittreksel reacties (11):			
<p>De (in grote getalen) afgegeven bedrijfsvergunningen beperken de mogelijkheden voor inwoners. Die wel betaald hebben voor hun parkeervergunning en/of bezoekerskaarten</p> <p>Bedrijven moeten het eerst op eigen terrein oplossen. Niet strooien met parkeervergunningen ten koste van inwoners</p> <p>Dit moet met maatwerk op basis van locatie, bedrijfsdoel en hoeveelheid bezoek opgelost worden. Bedrijven zijn ook belangrijk voor de gemeente</p> <p>Op basis van de beschikbare capaciteit in de openbare ruimte moet er een bepaalde verhouding zijn met het aantal afgegeven vergunningen. Zowel voor bedrijven als voor inwoners</p>			

Parkeergelegenheid maken aan de rand van het dorp met een hop on en off busservice

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Woongenot, leefbaarheid en milieu - Voor personeel winkels en horeca speciaal parkeervoorziening inrichten - Mensen met fiets achterop betalen daar minder 		-	
Voor: 33	Neutraal: 0	Tegen: 5	
Uittreksel reacties (15):			
<p>Overlast van bezoekers (lang en kort) is erg groot voor bewoners centrum</p> <p>Maak dit op loopafstand van de kernen, grotere kans op succes</p> <p>Werkt alleen als er geen keuze is. Anders blijven bezoekers gewoon naar hun bestemming rijden</p> <p>Niet alle bezoekers kunnen met hun bagage/spullen overstappen op een bus</p>			

Rek de zonering op. Zo is er geen overloop meer naar gebieden waar parkeren gratis is

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - De Parkeer-inktvlek wordt groter. Het is niet anders 		<ul style="list-style-type: none"> - Biedt een goed alternatief door gratis parkeerterreinen rond de kernen 	
Voor: 30	Neutraal: 2	Tegen: 12	
Uittreksel reacties (9):			
<p>Wijken waar geen betaald parkeren is worden overspoeld met auto's uit de gebieden waar wel betaald moet worden</p> <p>Zorg voor transferia aan de rand van de kernen, met goed OV. Alleen invaliden en fietsers/wandelaars kunnen bij de strandafgangen en kernen komen</p> <p>Door de zonering op te rekken is de overloop niet meer mogelijk</p>			

Voor bewoners zou er een speciale vergunning moeten zijn waarmee je kort kan parkeren in het centrum

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - V.h.blauwe kaart 		<ul style="list-style-type: none"> - Maak kort parkeren mogelijk voor iedereen, niet alleen bewoners 	

		- Als je iedereen ontheffing geeft, kan je beter alles weghalen. Goedkoper
Voor: 28	Neutraal: 0	Tegen: 14
Uittreksel reacties (6):		
<p>Komt de lokale economie ten goede Als (parkeer)geld belangrijk is, doe je voor 11 uur je boodschappen Je kan ook met de fiets gaan Een extra/speciale vergunning is onnodig, hetzelfde kan met de blauwe schijf bereikt worden</p>		

In de drukke winkelzones van de gemeente Bergen moet de (geparkeerde) auto uit het straatbeeld geweerd worden		
Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN
<ul style="list-style-type: none"> - Meer ruimte voor fietsers en voetgangers - Boodschappen doen is uit; winkelen is beleven 		<ul style="list-style-type: none"> - Ik heb de auto nodig voor de boodschappen - Mensen slecht ter been hebben de auto nodig!
Voor: 28	Neutraal: 0	Tegen: 28
Uittreksel reacties (19):		
<p>Mensen die slecht ter been zijn moeten wel met de auto naar hun bestemming kunnen komen Autovrije kernen/winkelzones is een goed idee Laat dit vanaf een bepaald tijdstip ingaan. Eerst kan met de auto nog een snelle boodschap gedaan worden (door inwoners), later op de dag wordt het winkelgebied een verblijfsgebied waar auto's niet in thuis horen. Denk om uitzonderingsgroepen zoals invaliden en leveranciers. En om uitzonderingslocaties, bijv. ruïnekerk Winkelend publiek wil graag op alle mogelijke manieren naar de winkels kunnen komen, anders gaan ze naar alternatieve locaties of winkels Richt parkeerterreinen in aan de rand van de dorpen. Plaats voorzieningen zoals supermarkt daar ook bij. Voor de fiets is dit niet nodig. Die heeft al voldoende ruimte</p>		

Parkeervergunning moet als blauwe schijf kunnen functioneren

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Handig om snel boodschappen te kunnen doen 		<ul style="list-style-type: none"> - Dit vergroot de overlast in de drukke zones nog meer - Niet mogelijk door ontbreken starttijd op vergunning 	
Voor: 24	Neutraal: 1	Tegen: 21	
Uittreksel reacties (8):			
<p>Niet eerlijk tegenover wel betalende parkeerders (bijv. toeristen) Alleen in zone A dan, waar niet al bewonersvergunningen zijn uitgegeven. In zone B kunnen de huidige bewoners al geen parkeerplek vinden. Dit stimuleert autogebruik en vergroot de overlast Zo moeilijk is het niet om een blauwe kaart neer te leggen. Houdt het simpeler voor de handhaving.</p>			

Maximaal 3 dagen gratis parkeren voor kampeervoertuigen, tractoren, botentrailers en landbouwvoertuigen

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Dergelijke voertuigen leggen een groot beslag op de parkeercapaciteit - De openbare ruimte is geen opslaglocatie 		<ul style="list-style-type: none"> - Zero tolerance - Per type voertuig is aangepaste regelgeving nodig 	
Voor: 23	Neutraal: 1	Tegen: 29	
Uittreksel reacties (10):			
<p>Gelijkheidsbeginsel; caravans mogen ook niet langer dan 3 dagen voor de deur staan. Het kosteloos parkeren van dergelijke voer- en vaartuigen in de openbare ruimte is een vreemd soort folklore. In de regio zijn tal van commerciële opslaglocaties beschikbaar Dit geeft grote overlast voor bewoners en kost veel parkeercapaciteit Voertuigen waarvoor wegenbelasting wordt betaald mogen in de openbare ruimte parkeren, ook voor langere tijd. Bij andere voertuigen moet een maximum gesteld worden aan het parkeren Deze voertuigen moeten ook gewoon betalen voor het parkeren</p>			

Maak parkeren voor bewoners makkelijker! Blauwe schijf?

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
<ul style="list-style-type: none"> - Bewoners betalen al genoeg gemeentelijke belasting! 		-	
Voor: 22	Neutraal: 2	Tegen: 4	
Uittreksel reacties (5):			
<p>Met de auto een snelle boodschap doen moet voor inwoners gratis kunnen. Anders gaat iedereen in de omliggende gemeenten de boodschappen doen. Niet goed voor de eigen middenstand Maak dit kort parkeren voor iedereen gratis, niet alleen bewoners! Goed voor de middenstand!</p>			

Met een verblijfsrecreanten parkeervergunning mag je niet meer in zone A parkeren

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Doelgroep moet op een meer geschikte locatie parkeren		- We moeten in het parkeerbeleid geen specifieke groepen uitsluiten	
Voor: 20	Neutraal: 3	Tegen: 15	
Uittreksel reacties: (6)			
Waarom zouden we bewoners voorrang geven boven andere doelgroepen? Waarom bestaat er zoiets als verblijfsrecreanten parkeervergunningen Stuur deze doelgroep naar de rand van het dorp			

Ondernemers gratis parkeren, bewoners een blauwe schijf

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		- Waarom ondernemers voortrekken boven bewoners?	
Voor: 14	Neutraal: 4	Tegen: 30	
Uittreksel reacties: (11)			
Waarom zouden we ondernemers voorrang geven boven andere doelgroepen? Geen ongelijke rechten invoeren tussen verschillende doelgroepen, dat stimuleert fraude			

Parkeergarage 3-4 lagen onder parkeerterrein bij Kennedyflat of Nijntje Bot

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Hier ligt al een parkeerterrein, dus meer lagen moet mogelijk zijn - Kijk naar voorbeelden zoals bv Katwijk		-	
Voor: 11	Neutraal: 3	Tegen: 7	
Uittreksel reacties: (4)			
Lijkt een goede oplossing Parkeerausbreiding niet binnen de kernen, maar er buiten			

De parkeercapaciteit in de openbare ruimte van de gemeente Bergen moet uitgebreid worden

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Zorgt voor minder overlast van parkeren		- Gaat ten koste van groenvoorzieningen - Hoezo tekort aan parkeergelegenheid	
Voor: 11	Neutraal: -	Tegen: 36	
Uittreksel reacties: (11)			
Dit is tegen veel huidige visies van de gemeente. Waarom zou een uitbreiding van de parkeercapaciteit ten kosten moeten gaan van groen? Breidt de capaciteit uit buiten de randen van de kernen, op een groene, duurzame manier. Met een ondergrondse garage gaat geen groen verloren. Uitbreiding trekt extra verkeer aan, is dus geen goede oplossing voor problemen. Alleen uitbreiden als dit niet ten koste gaat van leefbaarheid, milieu en duurzaamheid			

Parkeertarief voor recreantenvergunningen gelijk trekken met bewoners

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		- Hoteliers verdienen aan openbare parkeerplaatsen	
Voor: 10	Neutraal: -	Tegen: 23	
Uittreksel reacties: (9)			
<p>Vakantie is iets anders dan wonen. Het is niet gek dat bij vakantie meer betaald moet worden voor de luxe van het hebben van een parkeerplek.</p> <p>Eigenaren van vakantiehuisjes betalen ook al gemeentelijke lasten en moeten nu extra betalen om te mogen parkeren in de gemeente. Het zou eerlijk zijn om de totale gemeentelijke lasten gelijk te trekken tussen vaste inwoners en eigenaren van vakantiehuisjes.</p>			

We moeten het groenste dorp van Nederland worden. Dus meer opaadpalen in het dorp voor elektrische auto's

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		-	
Voor: 9	Neutraal: 1	Tegen: 12	
Uittreksel reacties: (10)			
<p>Waterstof heeft betere voortuizichten dan alleen elektrisch</p> <p>Extra opaadpalen is een goed idee, maar wel gewoon parkeergeld betalen.</p> <p>Door opladen houdt je langer een parkeerplek bezet. Niet laden in de openbare ruimte van het dorp, doe dat maar thuis.</p> <p>Is een goed voorbeeld van de duurzame intenties van de gemeente!</p>			

Gratis parkeren in de periode november-maart en verhoogde tarieven in de periode april-oktober.

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Slim budgetneutraal marktwerken		-	
Voor: 9	Neutraal: 4	Tegen: 27	
Uittreksel reacties: (15)			
<p>Is economisch aantrekkelijk voor middenstand. In de rustige periode is het dorp aantrekkelijker voor winkelbezoek vanwege gratis parkeren. Het verlies aan inkomsten wordt dan in het toerismeseizoen gecompenseerd door de hogere tarieven.</p> <p>De aanwezigheid van een stille periode is niet in elke kern van de gemeente. Voorstel kan in een kern met geen stille periode dan helemaal verkeerd uitpakken.</p> <p>Geen differentiatie. Hoe eenvoudiger en voorspelbaarder, hoe beter</p> <p>Alleen betalen op de plekken waar het druk is. Bezoek naar de buitenkant van de kernen en alleen parkeren voor bewoners met een vergunning.</p>			

Elektronische verkeersborden met een overzicht van de beschikbare parkeercapaciteit

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		-	
Voor: 8	Neutraal: -	Tegen: 1	
Uittreksel reacties: (1)			
Bij grote evenementen wordt vaak gebruik gemaakt van dwingende bewegwijzering naar beschikbare parkeerplaatsen. En veel steden hebben een parkeerwijzing(sroute). Dat kan in Bergen ook gebruikt worden voor tijdens drukke periodes.			

Beter aangeven zones en nummers op straat en parkeerautomaten

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		-	
Voor: 8	Neutraal: 2	Tegen: 2	
Uittreksel reacties: (4)			
Nu al duidelijk zat Maak het gewoon simpeler met 1 zone 1 tarief. Dan kan men zich niet vergissen.			

Voor alle parkeervergunningen moet worden betaald. Dus ook de eerste parkeervergunning op een adres

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Parkeren kost nou eenmaal geld		- Betalen is niet fijn - Auto's zijn een realiteit, 1 auto per adres moet kunnen	
Voor: 8	Neutraal: 1	Tegen: 37	
Uittreksel reacties: (12)			
Dat is ordinair graaien. Inwoners worden extra belast en er komt geen extra capaciteit voor terug! Op deze manier dwing je mensen wel hun evt plek op eigen terrein te gaan gebruiken, maar misschien kan dat ook op een andere manier? Inwoners betalen al genoeg. Parkeren moet gratis voor inwoners. Pas betalen als er drie of meer auto's per adres zijn			

Verbod voor (te) grote vrachtwagens in de kernen en op de polderwegen

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
- Veel overlast door grote vrachtwagens; lawaai, opstoppingen		-	
Voor: 7	Neutraal: 1	Tegen: 1	
Uittreksel reacties: (3)			
Vrachtwagens voor bevoorrading in de kernen maken het soms zelfs voor fietsen onmogelijk om te passeren Laat de bevoorrading op een transferium aan de rand van de kern overgaan van grote vrachtwagens op kleine (elektrische) auto's of busjes Stationair draaiende motoren van lossende vrachtwagens zorgen voor veel geluidsoverlast			
Verlaag de tarieven, het lost nl niets op. Alleen dat de burger nog meer (belasting) betaalt			

Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		- Autogebruik moet worden teruggedrongen. Je kan ook met het openbaar vervoer	
Voor: 6	Neutraal: 1	Tegen: 21	
Uittreksel reacties: (4)			
Eens Biedt een alternatief met transferia aan de rand van de kernen en (goedkoop) goed openbaar vervoer Kan alleen als dit OV dan het hele jaar door rijdt			

Bij extreme drukte het strand alleen nog toegankelijk maken via een parkeerterrein en vervoer per bus. Het dorp afsluiten.			
Argument(en) VOOR		Argument(en) TEGEN	
-		-	
Voor: 5	Neutraal: 1	Tegen: 2	
Uittreksel reacties: (2)			
Goed idee om bij echte stranddagen het voor dorpen als Egmond aan Zee gebruikelijk te maken dat het strand een uitje is waarvoor betaald moet worden. Parkeren kan alleen op grote parkeerplaatsen aan de rand van de kernen en het laatste stuk wordt dan met een pendelbus gedaan. Voorkomt parkeeroverlast in het dorp. En voorkomt zinloos rondrijden op zoek naar een parkeerplek, beter voor het milieu.			

Overige stellingen

Van de andere stellingen volgt hieronder alleen nog de stelling zelf. Deze zijn aan de onderkant van de lijst geëindigd. Het aantal reacties op deze stellingen en/of het aantal uitgebrachte stemmen was dus lager dan hierboven.

- Maak een transferium (met gereduceerd tarief) aan de rand van Egmond aan Zee voor bezoekers
- Als inwoner van Bergen kun je gratis parkeren bij een oplaadpunt voor elektrische auto's
- Stel een limiet aan de hoeveelheid auto's per gezin/huis
- Voer Valet-parking in voor toeristen
- Blauwe zone in hele centrum, Gratis parkeerterreinen aan randen kern, Centrubewoners met goedkope parkeervergunning
- Verbetering van fietsroutes kan de parkeerdruk verminderen
- Je zou algemeen parkeerbeleid in heel Bergen moeten behandelen, en daarnaast per kern specifieke onderwerpen
- Het beleid moet worden: toerisme afremmen zodat ook de overlast minder wordt
- Kijk of er meer gratis openbare parkeerplaatsen kunnen komen in Groet/Camperduin
- Tot 12 uur gratis voor boodschappers. Vanaf 12 uur open voor winkelaars
- Diverse verbeteringen parkeerterrein achter Nero: open doorgang naar Smalle pad ongedaan maken
- Alleen grote parkeergarages. Dat scheelt zoekverkeer en vergroot het dubbelgebruik en beperkt hellingbanen.
- Maak éénrichtingsverkeer om meer ruimte voor groen e/o fietsers e/o parkeren te maken
- Parkeergarage maken bij restaurant Duinvermaak
- Parkeervergunning voor alle inwoners boven de 18 met een rijbewijs

Resultaten World Café

26 november 2019, Ruïnekerk Bergen

World Café

In de zaal staan 5 tafels waarop per tafel een stelling over parkeren behandeld wordt. De aanwezigen verdelen zich in willekeurige groepjes over deze tafels en gaan gedurende 10-15 min met elkaar een gesprek aan over de stelling. De bedoeling is dat al pratend enkele meningen over de stelling of oplossingsrichtingen opgeschreven worden en vooral dat er gedachten en oplossingen uitgewisseld worden. Alle interessante bevindingen worden op een groot vel papier op de tafel opgeschreven. Aan het eind van de ronde wisselt iedereen van tafel (en van groepssamenstelling), behalve de gespreksleider van elke tafel. In de volgende ronde krijgt de nieuwe groep een kleine update van de gespreksleider en gaat vervolgens verder waar de vorige groep is gebleven. Al pratend en doorwisselend komen op deze manier interessante bevindingen op papier te staan of nieuwe danwel bekende oplossingsrichtingen.

Na drie rondes volgt een plenaire terugkoppeling van de meest opvallende resultaten en de rode draad van elke tafel.

Hieronder zijn de 5 stellingen en puntsgewijs de belangrijkste resultaten van de avond genoteerd.

1. Vergunningenstelsel

“Het aantal soorten vergunningen en zones wordt teruggebracht. Per kern is één zone van toepassing voor vergunningparkeren in de hele kern. Daarnaast worden maximaal twee zones voor betaald parkeren aangewezen. Centrum en buitengebied. Elk huishouden heeft recht op één parkeervergunning. Bezoek kan een dagkaart kopen of in de betaald parkeren zone parkeren.”

- Introduceer 1 vergunning voor de gemeente Bergen, die in alle kernen geldig is.
- 3 zones: 1) Betaald parkeren, hoog tarief (A locaties). 2) Betaald parkeren, normaal tarief en vergunninghouders. 3) Alleen vergunninghouders gemeente Bergen
- Bezoek mag met bezoekkaart maximaal 4 uur parkeren in gebieden van vergunninghouders.
- Verblijfstoeristen parkeren de auto bewaakt buiten de kern € 150,- per accommodatie. Navervoer per leenfiets en/of pendelbus. Werkt alleen als afstand beperkt is. ☺slim plaatsen transferium
- Zomers overloopterreinen op sportvelden
- Maximaal 2 parkeervergunningen per huishouden. Voorwaarde dat huishouden is ingeschreven in gemeente (GBA). Parkeervergunningen evt alleen tegen onkostentarief.
- Andere optie: 1^e vergunning gratis, 2^e tegen betaalbaar tarief. (2^e echter alleen bij géén wachtlijst voor betreffende zone)
- Kort parkeren alleen mogelijk met maximale tijdsduur
- Niet ingeschreven in de gemeente? Dan geen mogelijkheid tot parkeervergunning
- (Mogelijkheid tot) parkeergelegenheid op eigen terrein? Dan geen mogelijkheid tot parkeervergunning
- Hoeveelheid te verstrekken parkeervergunningen koppelen aan maximale parkeercapaciteit in die zone. Maximum bereikt? Dan via wachtlijst en pas nieuwe vergunning bij inlevering van wegverhuizende vergunningbezitter
- Indeling zones moet dekkend zijn tot aan de rand van de kern.
- Gebruik meerdere verschillende zones en vergunningen om te voorkomen dat parkeerders uit drukke wijken/gebieden kunnen uitwijken naar rustigere wijken/gebieden
- Er zijn momenteel te veel hotelvergunningen in omloop
- Parkeren is op dit moment niet overzichtelijk georganiseerd

2. Bezoek en recreanten

“Niet-inwoners van de gemeente mogen alleen parkeren in aangewezen betaald parkeren zones. Of met een betaalde bezoekers dagkaart. Het aantal parkeerplaatsen wordt niet uitgebreid. In plaats daarvan wordt met transferia en pendeldiensten een service richting recreanten geboden.”

- Maak een centrumzone voor alleen vergunninghouders en maximaal 1 uur betaald parkeren, een tweede ring voor vergunninghouders en maximaal 1 dag betaald parkeren en een P&R aan de rand van de kern voor al het andere parkeren.
- Transferium moet gecombineerd worden met andere functies om het aantrekkelijk te maken er te gaan staan (toilet, fietswasplaats, VVV etc)
- Doe de toeristenbelasting in de periode mei-september omhoog. Hierdoor wordt de gemeente onaantrekkelijker voor toeristen en kan de verwachte toename van toeristen de komende 10 jaar afgevlakt worden.
- Parkeren op afstand (Alkmaar) en een pendelbus laten rijden. 4x per uur, vooral in hoogseizoen.
- Hotelgasten blijven vaak langer. Zij kunnen hun auto prima op afstand parkeren op een transferium. Evt in combinatie met een gratis buskaart of gratis fiets. Kwestie van goed organiseren en afstemmen met hoteleigenaren.
- Kom met een specifiek plan van aanpak voor die 12 dagen per jaar dat het echt druk is met bezoek/toeristen. Zet hier dan bijv een P&R met buspendel in.
- Gasten kunnen een parkeerkaart krijgen voor de/een P&R
- Voordat je aanpassingen gaat doen voor bezoek en recreanten moet je eerst het vergunningstelsel voor bewoners aanpassen.

3. Snelle boodschap

“Om in de kernen een boodschap te kunnen doen met de auto gaat het betaald parkeren doordeweeks in vanaf 12:00u en in het weekend vanaf 11:00u. Mensen die slecht ter been zijn kunnen gebruik maken van minder valide parkeerplaatsen. Die in de directe omgeving van voorzieningen geplaatst zijn. Het aantal hiervan wordt tot een minimum beperkt.”

- Drukte kan verlegd worden met deze venstertijden
- Laat bevoorrading in dezelfde vensterperiodes plaatsvinden
- Bergen gaat vergrijzen. Het beperken van parkeerplekken voor minder validen is een slecht idee. Richt deze in naar behoefte
- Gratis parkeren wordt uiteindelijk door iedereen betaald. Laat gratis parkeren in de ochtend of een bepaald aantal uur daarom vervallen
- Auto parkeren is niet duurzaam. Maak de kernen autovrij (Bergen, Egmond)
- Offer huidige autovrije straten / zones niet op voor extra parkeercapaciteit (Schoorl)
- Maak de centrumzones aantrekkelijker zodat mensen geld over hebben om er te mogen parkeren. Of sneller kiezen voor de fiets
- In de verschillende kernen zijn de situaties anders. Parkeren onder een supermarkt is echt anders dan parkeren op afstand. Er zal dus maatwerk nodig zijn/blijven
- Kwaliteit van openbare ruimte is belangrijk. Ook voor de fiets. Maak fietsen in de kernen aantrekkelijker
- Niet minderen in minder valide parkeerplekken, wel laten betalen voor gebruik (met app?)
- Voorstel: Eerste uur gratis parkeren, daarna betaald. Volgens systeem 'Brussel' (op kenteken)
- Parkeren minder validen naar behoefte, maar ook kijken naar seizoen
- Zomers evt parkeerplaatsen auto opofferen voor fietsparkeren
- Zorg voor een uniform tijdstip van betaald parkeren, DUIDELIJKHEID

4. Ondernemingen

“Bevoorrading en goederen distributie moet middels overslag op een centrale verzamellocatie. Het laatste stuk gaat dan met (elektrische) kleine voertuigen. Bezoek en personeel kan alleen gratis parkeren op eigen terrein van een onderneming. Anders is betaald parkeren van toepassing.”

- Gebruik een transferium voor het parkeren van personeel van bedrijven. Hooguit 1 auto per bedrijf op locatie van onderneming.
- Laden en lossen door klanten of bezoekers binnen de kern is toegestaan, maar alleen voor strikt korte periode.
- Laden en lossen door vrachtwagen en koeriers is alleen toegestaan op verzamellocatie. Overslag en distributie / afhalen vraagt om nieuw beleid
- Laden en lossen kan evt toegestaan worden binnen de kern, maar alleen binnen bepaalde tijdslots
- Reguleer het zware verkeer in de kernen (tonnages en tijdsvensters)
- Dilemma: liever 1 grote zware vrachtwagen of 10 kleintjes??
- Personeel van bedrijven moeten buiten het centrum parkeren. Nu houden ze plekken bezet die klanten zouden moeten gebruiken
- Verzorg fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van bedrijven
- Parkeren op afstand voor bedrijfspersoneel tegen gereduceerd tarief
- Stimuleer fietsgebruik onder personeel van bedrijven
- Klanten voor de ondernemers moeten gratis kunnen parkeren vlakbij de winkel/onderneming. Eventueel met regulering middels parkeerschijf en tijdsvensters
- Zoek en gebruik eventueel extra aanwezige ruimte in de berm. Geen paaltjes in de berm toestaan
- Parkeren mag geen belemmering zijn voor laden en lossen

5. Betaald parkeren op maat

“In elke kern worden op maat gemaakte vensterperiodes voor betaald parkeren en gratis parkeren ingericht. Deze zijn gekoppeld aan de verwachte parkeerdrukke. De tarieven voor betaald parkeren zijn ook per kern op maat gemaakt en gedifferentieerd naar (verwachte) drukke en locatie tov het centrum. Hoe hoger de verwachte drukke hoe hoger het tarief. Hoe dicht bij het centrum hoe hoger het tarief. In de rustige periodes is parkeren gratis of geldt een zeer gereduceerd tarief.”

- In de praktijk werkt centrumparkeren niet
- Parkeren is niet goed aangegeven
- Parkeren voor korte tijd is voor inwoners van Bergen te duur voor niet vergunninghouders
- Betaald parkeren in Bergen in de winter alleen in de A-zone (Centrumzone)
- Centrum alleen blauwe zone en vergunninghouders
- Venstertijden zijn niet nodig als er voldoende alternatieven zijn (Transferia)
- Tarieven kunnen iets hoger als de boetes dan iets lager worden
- Promoten van OV en fiets maakt differentiatie niet nodig
- Differentiatie werkt alleen in extreme situaties, maar kan ook averechts werken
- Differentiatie kan ook op grond van duurzaamheid en/of leefbaarheid. Daar staat nu nog niets over geschreven
- In de hele gemeente Bergen streven naar dezelfde tijdsduur, zelfde zones en zelfde tarieven
- Hoe langer parkeren, hoe duurder

Losse aandachtspunten

Er zijn aan de verschillende tafels ook opmerkingen genoteerd die niet persé betrekking hebben op de stelling van die tafel. Maar wel van belang zijn voor het actualiseren van het parkeerbeleid. Deze zijn hieronder genoteerd

- Wat is de gemeentelijke visie op de gewenste ontwikkelingen in de komende tien jaar. En hoe staat parkeren daarin? Zorgt voor een kader waarbinnen verschillende mogelijkheden tegen elkaar afgewogen kunnen worden.
- Stimuleer de duurzaamheid door verschillende fietsmaatregelen. Mooie fietspaden, voorrang voor fietsers, goeie stallingen.
- Een transferium kan gebruikt worden om parkeren milieubewuster te maken. Door parkeren buiten de kern wordt stikstof en fijnstof ook buiten de kern gehouden
- Waar zou een eventueel transferium geplaatst moeten worden? Evt onder zonnepanelen op Bergeweg??

- Richt een beloningssysteem in voor mensen die buiten de kernen gaan parkeren.
- Zorg dat het vergunningparkeren en de indeling van de zones de hele kern dekt. Anders krijg je te maken met een waterbedeffect.
- Paaltjes in de bermen door particulieren levert veel conflicten op omdat de overloopcapaciteit beperkt wordt
- Met het oog op vergrijzing: overweeg een mantelzorg parkeervergunning
- Laadpalen niet plaatsen in de nabijheid van winkels

World Café

Actualisatie parkeerbeleid gemeente Bergen

Bibliotheek Bergen, 24 februari 2020

Tijdens het World Café zijn een zestal stellingen besproken en becommentarieerd in steeds wisselende groepssamenstellingen.

Hieronder staan per stelling de bevindingen uit het World Café

1. We maken het systeem van vergunningen parkeren en betaald parkeren in onze gemeente eenvoudiger. Eén parkeervergunning voor de hele kern en twee zones voor betaald parkeren; centrum en buitengebied.

- Parkeervergunning moet geldig zijn voor iedereen in het hele dorp.
- Parkeren voor bezoekers is niet meer mogelijk, alleen nog via betaald parkeren.
- Er zijn te veel vergunningen afgegeven voor hotels. Daar zit nu een verdienmodel.
- De bewonersvergunning moet niet geldig zijn voor alle kernen van de gemeente.
- Bewonersvergunning per kern houden zoals nu het geval is.
- Er zijn momenteel te veel vergunningen afgegeven in verhouding tot de beschikbare capaciteit
- Deelauto's zouden een lager tarief voor een parkeervergunning moeten krijgen.

2. Elke kern krijgt een op maat gemaakt regiem van betaald parkeren.

a. Hoe hoger de verwachte drukte, hoe hoger de tarieven (seizoen/evenement)

b. Hoe dichter bij de kern / het centrum, hoe hoger de tarieven (locatie)

- Dit systeem is niet voordeliger voor de gemeente. Tevens roept dit onduidelijkheid in de hand. Bij wisselende tarieven dit niet vaker dan 2x per jaar doen.
- Koppelen aan evenementen is niet logisch
- Bewoners niet meenemen in seizoensdifferentiatie. Seizoensdifferentiatie voor betaald parkeren is een goed idee.
- Differentiatie in het winkelgebied is een goed idee.
- Een blauwe zone in het winkelgebied ook. Zelfs uitsluitend blauwe zone. Zie voorbeeld Schagen.
- Geen vergunningen in het centrum. Parkeren voor werknemers in dat gebied dan regelen via een transferium
- 1^e kerstnacht geen controle op foutparkeren
- Tot 18:00u betaald parkeren. Daarna gratis.

3. De kernen van de gemeente Bergen zijn alleen nog voor vergunningparkeren van inwoners en maximaal 2 uur betaald parkeren voor bezoek.

- 2 uur voor bezoek is een te korte periode
- Eventueel mogelijk, in combinatie met een transferium
- Wat wordt de nieuwe grens, waar het betaald parkeren gebied in gaat?
- Er is behoefte aan uitbreiding van de parkeer capaciteit op parkeerterreinen. En een transferium
- Ontheffing mag niet gelden voor zone A
- In zone A geen vergunningen uitgeven. Alleen betaald parkeren
- Vergunningen zijn alleen geldig in de 'eigen' kern
- Mogelijkheid voor ondernemers om een vergunning te krijgen voor alle kernen (dienstverlening) moet (blijven) bestaan
- Geen verdienmodel voor hotels faciliteren
- Wat zien we als 'de kern'?
- Bezoek voor bakker/slager juist graag kortdurend. Sneller wisselen is betere service richting klanten. Plus grotere aanloop van klanten.
- Parkeren in de kern alleen nog maar in parkeergarage(s)

- Vergunninghouders met een P-schijf ook toestaan om een bepaalde periode gratis te parkeren in een andere kern dan hun eigen vergunningenkern
- Hotelgasten zouden geen ontheffing moeten kunnen krijgen
- Beter evenwicht tussen aantal vergunningen en beschikbare capaciteit
- Voor langparkeren een systeem inrichten met transferium en pendelbussen en/of fietsenplan.

4. De bevoorrading van goederen voor de ondernemingen in de kern moet op een centrale verzamellocatie bezorgd worden. Van daaruit volgt distributie met (elektrische) kleine voertuigen voor het laatste stuk.

- Dit is veel te duur. Wie gaat dat betalen?
- Bergen is te klein voor een distributiecentrum
- Fantastisch idee, Zo blijven de straten heel
- Waarom niet ook voor bewoners. Pakketbezorging levert ook veel overlast op.
- Alternatief: venstertijden. Bezorgen vóór 11:00 en/of ná 19:00. Daartussen niet. Afmetingen van toegestane voertuigen beperken
- Geldt dit dan ook voor de vrachtauto's van de markt?
- Alleen als dit een landelijk beleid is. Dan ook regionaal oplossen, met andere gemeenten.
- 2026: transferium vrachtvervoer + transferium toeristen
- Kijk eens naar hoe andere Europese dorpen en steden dergelijke voerlast hebben opgelost
- Ook toepassen voor koeriers.
- Schaalgrootte is te berekenen. Niet voor iedereen voordelig. Maatwerk per winkel / goederenstroom nodig.

5. Het nieuwe parkeerbeleid moet worden bekostigd vanuit de algemene middelen van de gemeente, en daarmee door alle inwoners/ondernemers uit de gemeente

- De gebruiker betaalt.....(het belangrijkste deel van de kosten)
- Bergen aan Zee: ca 55 parkeerplaatsen op niet openbare parkeerterreinen. Gemeente kan de parkeercapaciteit verkopen/privatiseren voor projectontwikkelaars
- Hoeveel brengt het parkeren de gemeente op? □ 15mln per jaar.....! Voldoende budget voor uitvoering
- De gemeente moet eerst investeren. Daarna nemen de inkomsten waarschijnlijk ook toe.
- De OZB is al voldoende. Geen aparte parkeertoeslag nodig.
- Financiering moet door bewoners en parkeeropbrengsten gebeuren. Diegenen die een verdienmodel hebben door ontvangen van gasten moeten de kosten voor aanpassingen/uitbreiding van de parkeercapaciteit betalen. Dus de horeca, logies en winkels. Geen bekostiging via de OZB.
- Bereken hoeveel parkeercapaciteit de bewoners gebruiken. Deel de kosten daarvan over de vergunningen. De rest van de parkeercapaciteit moet bekostigd worden door daar het voordeel van hebben. Inwoners met extra auto's, Hotels, Restaurants, Toeristen....

6. Bermparkeren is een goede oplossing als overloopcapaciteit tijdens drukte, bijvoorbeeld door evenementen.

- De gemeente bepaalt. Dus prima voorstel
- Zorg dat wanneer mogelijk de parkeergarages bereikbaar zijn bij evenementen
- Prinsesselaan is goed opgelost
- Niet in de berm parkeren, geeft armoedig aanzicht van modderbaden. Liever oplossen met garage en/of transferium
- Bergen aan Zee: wel/geen slagboom. Wanneer vol? Wanneer dan toegestaan om in de berm te parkeren?
- Bermparkeren is ook een gevolg van slechte bewegwijzering naar locaties waar wel capaciteit is.
- Bewoners paaltjes laten slaan moet je niet doen
- Wat betekent bermparkeren voor de voetgangers?
- Op een niet drukke dag is het al een probleem
- Onduidelijk wanneer dan piekmomenten zijn en wanneer niet
- Berm is geen recht van inwoners. Bezien moet worden waar er parkeerplekken moeten komen. Parkeren in de berm is dan voor de overloop
- Maak in Bergen onder de zonnepanelen aan de Bergerweg een transferium. Dan is bermparkeren niet meer nodig.

- In Bergen aan Zee kan een transferium bij de Fransman in het weiland ingericht worden voor de ca 10 drukke dagen per jaar.
- Bij voorkeur niet parkeren in de bermen. Indien hier wel voor wordt gekozen dan: Alleen toe te wijzen door de gemeente, Alleen op beperkt aantal locaties waar geen schade wordt aangericht aan het straat/laanbeeld

World Café

Actualisatie parkeerbeleid gemeente Bergen

De Blinkerd Schoorl, 3 maart 2020

Tijdens het World Café zijn een zestal stellingen besproken en becommentarieerd in steeds wisselende groepssamenstellingen.

Hieronder staan per stelling de bevindingen uit het World Café

1. We maken het systeem van vergunningen parkeren en betaald parkeren in onze gemeente eenvoudiger. Eén parkeervergunning voor de hele kern en twee zones voor betaald parkeren; centrum en buitengebied.

- Bescherm de bewoners door regulering van verschillende soorten vergunningen.
- Ondernemer zorgt zelf voor de benodigde parkeerplaatsen. Zo veel mogelijk op eigen terrein, anders met vergunningen. Dit is voor logieshouders en andere ondernemers mogelijk af te dwingen als deze net start of gaat uitbreiden. In de bestaande situatie kan dit niet (altijd), deze moeten in aanmerking (blijven) komen voor een vergunning
- Kijk naar Amsterdam: personeel komt met O.V. omdat er geen voldoende parkeercapaciteit is.
- Optie: Ondernemer kan parkeerruimte huren, bijv. op de Paardenmarkt
- Bewoners moeten altijd een vergunning kunnen hebben. 1 gratis, de rest betaald
- Heereweg alleen parkeren voor minder validen.
- Parkeerplaats Kennemerduinen: weer gratis maken. Nu te veel overlast in de woonwijken.
- Houdt de vergunningen voor bewoners beperkt tot de eigen kern.
- Eigenlijk werkt het huidige vergunningensysteem wel. Misschien hier en daar verfijnen.
- Zoek naar gemeenschappelijk parkeren voor kleine recreatieve ondernemers.
- Bij nieuwe ontwikkelingen probeert de ontwikkelaar zoveel mogelijk huisjes/woningen te realiseren, ten koste van parkeerruimte. De parkeernormen moeten dan omhoog of er moet parkeren op afstand ingesteld worden.
- Dat laatste geldt ook voor de fietsnorm.

2. De kernen van de gemeente Bergen zijn alleen nog voor vergunningparkeren van inwoners en maximaal 2 uur betaald parkeren voor bezoek.

- Wat gebeurt er met gasten als alleen centrum nog betaald parkeren is?
- Gasten willen graag dichtbij parkeren en zijn bereid daarvoor te betalen.
- Groet is gratis, maar is niet vol.
- Kwaliteit en locatie is belangrijk.
- Gast komt voor een activiteit. Is belangrijk voor ondernemer.
- Gastvrij is belangrijk.
- Belangrijk om ook alle randvoorwaarden te verzorgen (bereikbaarheid/ontsluiting/milieu)
- 2 uur voor betaald parkeren is te kort (restaurant, boswandeling). Idee: restaurant heeft een gastenvergunning..?
- Dit voorstel duwt de parkeerders naar het buitengebied, met alle gevolgen van dien.
- Op zich voldoet de huidige regeling.
- Voorwaarde voor dit plan is een transferium
- Voorstel is lastig i.v.m. dagrecreanten
- Nb. In Groet staat het ook vol, inclusief de Kerkbrink. Wens om hier minder plaatsen te faciliteren (plus fysiek bermen afschermen). N.b. bewoners parkeren op eigen terrein.
- Waarom is parkeren nog gratis?
- Let op waterbedeffect
- Op paar plekken langs lintbebouwing van Merlet t/m Bokkesprong; natuurgebied
- Een transferium voor bezoekers geeft een spanningsveld wat betreft de kwaliteit en benodigde kosten.

3. De kosten voor het faciliteren van parkeren in onze gemeente moeten niet gedekt worden vanuit de algemene middelen van de gemeente, maar door de opbrengsten vanuit de gebruikers.

- De gebruiker betaalt!
- Een inwoner van de ene kern is gebruiker in een andere kern. En zou dan dubbel betalen. Dat is niet eerlijk!
- Parkeren in de eigen kern moet voor inwoners gratis zijn.
- Inwoners van de gemeente moeten middels een sticker op de ruit in alle kernen gratis kunnen parkeren.
- Reserveer en 'oormerk' financiële middelen uit de P opbrengsten om in de toekomst het probleem mee op te lossen.
- Introduceer een blauwe zone van 1 uur in het centrum
- Houdt historische en/of mooie natuurplaatsen vrij van verkeer.
- Houdt de opbrengsten binnen de eigen kern
- Geen 'potjes' noodzakelijke investeringen in meerjarige begroting opnemen
- De gebruiker (zowel toerist als inwoner) betaalt. Opbrengsten komen ten goede aan de leefbaarheid, duurzaamheid en milieu. □ Het geld moet zichtbaar gemaakt worden. (geormerkt)
- Gratis parkeren voor inwoners stimuleert het autogebruik (en bezit)
- Gratis vergunning voor inwoners.
- Niet meteen een paar dagen na einde van gratis parkeren al gaan beboeten
- Er is momenteel een plus van 3.54 mln op parkeren, dus financiën is geen probleem. Ik betwijfel dus of investeringen voor parkeren echt uit de algemene middelen komen omdat die 3.54 mln ook naar de algemene middelen vloeit. Wordt dus al door gebruikers betaald.

4. In 2035 zijn alle kernen autovrij en:

- Staan de auto's geparkeerd aan de randen,**
 - Parkeren bussen en toeristen op een verzamelplek aan de rand van de kern,**
 - Worden goederen voor bevoorrading overgeslagen aan de rand van de kern,**
 - Brengen pakketbezorgers uw pakketjes naar een verzamelplek aan de rand van de kern,**
 - Vanaf daar volgt natransport per fiets, pendelbus, elektrisch vrachtwagentje,....**
 - ...**
 - Hoe ziet de toekomst er uit? En wat moeten we daar nú voor doen?**
- Laden en lossen op eindbestemming tijdens venstertijden
 - Dynamische parkeerplekken
 - Transferia in Schoorldam en Petten, met pendelbussen, elektrische of op waterstof. Kunnen we morgen al mee beginnen met contact universiteit
 - Verboden te parkeren in bermen. En fysiek onmogelijk gemaakt middels paaltjes en bomen. Onderhoud hiervan komt uit opbrengsten parkeergelden.
 - Gasten kunnen nergens in de gemeente gratis parkeren
 - Grote supermarkten worden buiten de kern gelokaliseerd.
 - Grote parkeerkelder onder parkeerplaats Sportlaan of kofferbakmarkt.
 - Denk om hoe je dan op die locaties komt en ook weer weggaat...!
 - De kofferbakmarkt en andere publiekstrekkingen worden buiten het centrum gehouden.
 - Professionele fietsenstalling(en) met oplaadpunten elektrische fietsen
 - Nog weinig visie in bovenstaande punten.
 - Witte fietsenplan gemeente Bergen
 - App voor identificeren inwoners (gast) of inwoners (woning)
 - Bezoekers van huisjesparken en recreatiewoningen mogen hun auto het hele verblijf nergens anders dan op het park parkeren.
 - Duinvoetweg, Heereweg autovrij;
 - Ecowinkels – 'Duurzaamheidsmaai'
 - Verlengd aangenaam parkeren Sportlaan Jeu de boules
 - Transferium Schoorldam tbv strand en duin
 - Ijsbaan gebruiken voor overloop parkeren, icm waterberging.
 - Transferium (Schoorldam en/of weg naar Petten), vervolgens elektrische bussen en/of treintjes naar strand en dorpskern(en)
 - Zorg dat je gasten ook weer makkelijk weg kunnen komen.

- Een transferium wordt alleen een succes als de randvoorwaarden er ook zijn; fietsen, pendelbus (minstens 4x per uur), verschillende locaties bezoeken met de pendelbus.
- Veel fietsparkeerplaatsen, ook (vooral) overdekt
- Gratis parkeren op toplocaties Schoorl mits met carpoolbezoek
- Buiten het hoogseizoen vrij parkeren met een blauwe schijf
- Op overdekte en/of ondergrondse parkeerfaciliteiten een insectendak inrichten
- Betere bewegwijzering naar parkeerplekken
- Systeem dat aangeeft waar en hoeveel vrije parkeerplaatsen zijn. En wanneer parkeerplaatsen vol zijn.
- Transferium inrichten buiten het dorp op rotonde bij rijksweg (kanaal) en Bakker garage
- Aanpassen T-splitsing bij apotheek; minirotonde maken
- Bewegwijzering Groet/Hargen via Petten laten gaan. Niet langs/door Schoorl

5. Elke kern krijgt een op maat gemaakt regiem van betaald parkeren.

a. Hoe hoger de verwachte drukte, hoe hoger de tarieven (seizoen/evenement)

b. Hoe dichterbij de kern/centrum, hoe hoger de tarieven (locatie)

- Zijn er wel voldoende parkeerplaatsen voor toeristen?
- Willen we in Schoorl (nog) meer parkeerplaatsen?
- Eigen inwoners moeten gratis kunnen parkeren in het winkelgebied centrum Schoorl. Anders gaan de winkels weg omdat klanten elders winkelen (plan Hoef – plan Egmond)
- We hebben (weer) OV nodig in Schoorl centrum
- Het duurder maken van parkeertarieven is voor 'de betere burger' geen probleem. Die betaald wel. Mensen met een smallere beurs hebben zo wel een probleem en kunnen dan niet meer parkeren.
- Voorstel is ook geen goed idee voor families. Familiebezoek wordt erg kostbaar op die manier.
- Richt een transferium met gratis parkeren dichtbij in. Maar dan wel met gratis OV verbinding richting centrum en Schoorldam.
- Geef werkverkeer een ontheffing voor bovenstaand voorstel (bijv. uitvaarten)
- Maak het parkeren dan gratis in de periode november t/m maart
- Maak een goeie grote fietsenstalling in het centrum (Roode Leeuwplein), met voldoende ruimte voor alle soorten fietsen.
- In de weekenden parkeren bij de begraafplaats / Molenweg
- Winkelstraat Schoorl alleen toegankelijk/parkeren voor invaliden
- Parkeren op maat is een goed idee. Maar maakt niet echt uit want de recreant betaald
- Tijdens pieken overloopterreinen / weiland open doen voor parkeren
- OV stimuleren en uitbreiden Schoorl-Bergen en vanuit Heerhugowaard/ Broek op Langedijk/Alkmaar
- Winkelstraat en omgeving Jumbo worden blauwe zone. Wel goed handhaven
- Sportlaan Paardenmarkt is gratis parkeren.
- Het is verwarrend als op één parkeerterrein meerdere/verschillende tarieven kunnen gelden.
- Het idee is goed. Maar faciliteren van parkeerplekken bij piekbelasting stimuleert het autogebruik. Beter is om in te zetten op stimuleren van niet-autogebruik.

6. De zojuist gehouden pilot van gratis parkeren in het laagseizoen in de kern van Schoorl is een succes.

- Voor kennisgeving aangenomen
- Voor sommige gebruikers niet duidelijk/bekend dat er niet betaald hoefde te worden
- Handhaving was niet altijd 'sportief' bij afloop pilot
- Het was drukker op de parkeerplaatsen
- Gratis parkeren stimuleert het gebruik van de auto. Voorheen winkelbezoek op de fiets, nu toch maar met de auto vanwege slecht weer. Parkeren is nu toch gratis...

World Café

Actualisatie parkeerbeleid gemeente Bergen

Post aan Zee Egmond, 11 maart 2020

Tijdens het World Café zijn een zestal stellingen besproken en becommentarieerd in steeds wisselende groepssamenstellingen.

Hieronder staan per stelling de bevindingen uit het World Café. Als laatste is een overzicht toegevoegd van overige aandachtspunten of suggesties die door de aanwezigen zijn aangeleverd.

1. We maken het systeem van vergunningen parkeren en betaald parkeren in onze gemeente eenvoudiger. Eén parkeervergunning voor de hele kern en twee zones voor betaald parkeren; centrum en buitengebied.

- Het huidige systeem is prima zoals het is.
- Inwoners moeten in de hele gemeente Bergen kunnen parkeren met hun vergunning.
- Meerwaarde op huidig systeem: beter op maat en duidelijker (bijv met plattegronden)
- Zones beter/duidelijker. Inwoner kan dan overal staan. Muv winkelgebied.
- Parkeermeter automatiseren + pinnen
- Idee: dagkaart voor bezoek, afrekenbaar in uren, zonder maximum per dag. Digitaal.
- 3 soorten vergunningen: bewoner voor heel dorp, bezoekerskaart, recreant
- Bezoekerskaart = dagkaart
- Prijs voor vergunning van bewoners omhoog
- ? Vraag van inwoner: is het mogelijk om een parkeervergunning te kopen voor alleen de periode juli/augustus, tbv een recreant?
- Als belanghebbende in zone G: dit werkt, wel veel verkeersonveilige situaties in zone G
- Eens met het voorstel; gelijke monniken, gelijke kappen
- Behoud maatwerk
- Digitaliseer het vergunningensysteem, met support voor digibeten
- Kort parkeren, bijv afhalen chinees, moet mogelijk blijven
- Centrum: Voorstraat autovrij houden waar dat nu ook al is
- Nadeel van betaald parkeren en 2 zones is dat gasten overal kunnen en gaan parkeren. Huidige zones handhaven.

2. De kernen van de gemeente Bergen zijn alleen nog voor vergunningparkeren van inwoners en maximaal 2 uur betaald parkeren voor bezoek. Fietsparkeren wordt meer en beter gefaciliteerd.

- 2 uur is te kort voor familie bezoek. Momenteel 4 uur mogelijk. Deze kaarten worden gewoon doorgedraaid na 4 uur.
- Laat bezoek me een dagkaart gaan werken.
- Betalen omdat je hier woont? Laat inwoners een dagkaart kunnen kopen voor bezoek. Digitaal of middels een 'strippenkaart'
- Maak van de tennisbaan een parkeergarage, met woningen er bovenop. Dagjesmensen en bewoners parkeren in de kern. Bezoek voor langere tijd parkeert in de parkeergarage of verderop buiten het dorp.
- Er is onvoldoende plek voor fietsen. Moet sterk uitgebreid worden.
- Er is te weinig handhaving. En soms zelfs helemaal niet. Als je dan belt: "gesloten"
- Dagjesmensen maken het veelal overvol.... Maar winkeliers en horeca hebben juist deze dagjesmensen nodig...
- 2 uur is te kort. Digitaal parkeren voor dagjesmensen en (familie)bezoek introduceren. Met een eigen tarief per doelgroep.
- Parkeren dagjesmensen beter handhaven/controleren
- In centrum meerdere fietsenstallingen aanleggen (grond Piet Gennet, Braderie, groenstrook parkeerplek zuid, oude Trompstraat school) + bij strandafgangen extra stallingen. Inclusief bewaking en mogelijkheid tot opladen accu's.
- Leg een gratis transferium aan. Met goed transport naar en van het strand.
- Introduceer een maximum aantal auto's per accommodatie

- Eigen bewoners moeten gratis kunnen parkeren. Familiebezoek tegen gereduceerd tarief.
- Bebording van zone indeling is momenteel niet duidelijk
- Betaald parkeren niet verder oprekken of langer laten gelden.
- OV goedkoper en beter maken. Egmond bereikbaar maken met OV vanaf Heiloo
- Indelingen van parkeerplekken kunnen efficiënter.
- Waar moeten de touringcars gaan parkeren?

3. De kosten voor het faciliteren van parkeren in onze gemeente moeten niet gedekt worden vanuit de algemene middelen van de gemeente, maar door de opbrengsten vanuit de gebruikers.

- Opbrengsten uit parkeren moeten ten goede komen aan parkeerbeleid, niet inde algemene middelen verdwijnen.
- Niet eerst sparen en dan pas maatregelen treffen. Maatregelen uit algemene middelen (voor)financieren. Niet uit huidige verhoging prijs vergunningen.
- OV weer uitbreiden. Vaker rijden en route uitbreiden. Evt in combinatie met een P&R zoals bijvoorbeeld Westraven Utrecht. Bijvoorbeeld bij AZ stadion
- Transferium bij Hogedijk (Afstand kost geld bij goede exploitatie)
- Ook inkomsten genereren uit parkeren boten, trailers, tractoren etc.
- Niet kopieerbare vergunningen ontwikkelen en gaan gebruiken
- Inwoners ontzien. Bezoekers en recreanten moeten betalen. Differentiatie in tarieven per doelgroep
- Parkeerinkomsten bestaan uit vaste inkomsten (vergunningen) en variabele inkomsten (parkeermeters). Stel eens vaste verhouding in inkomsten tussen deze twee op.
- Parkeerinkomsten alleen gebruiken voor parkeerbeleid. Voorbeeld: rioolgeld wordt ook geormerkt.
- Waarom niet (ook) praten over bezuinigingen?
- Moet parkeren wel een verdienmodel zijn voor de gemeente?
- Introduceer een digitaal vergunningensysteem waarin per woning/adres bepaald wordt hoeveel er gebruik gemaakt mag worden van parkeren. Kan vervolgens ook differentiatie in prijs op worden toegepast voor inwoner, bezoeker, recreant, huurder

4. In 2035 zijn alle kernen autovrij en;

- Staan de auto's geparkeerd aan de randen,**
 - Kan je je fiets kwijt in één van de vele goed uitgeruste fietsenstallingen,**
 - Parkeren bussen en toeristen op een verzamelplek aan de rand vd kern,**
 - Worden goederen voor bevoorrading overgeslagen aan de rand vd kern,**
 - Brengen pakketbezorgers uw pakketjes naar een verzamelplek aan de rand vd kern,**
 - Vanaf daar volgt natransport per fiets, pendelbus, elektrisch vrachtwagentje,...**
 - ...
 - Hoe ziet de toekomst er uit? En wat moeten we daar nú voor doen?**
- Behoud van dorpsidentiteit; - Kleinschalige badplaats, - Oude vissersplaats, - Verblijven tegenaan (remmen van toeristen/parkeren), - Behoud van boten en trailers (parkeren met vergunning)
 - Vermelding dat het dorp vol is aan het begin van het dorp, met een verwijzing naar ander parkeerterrein
 - OV aanpassen aan drukke zomerdagen
 - Ondergronds parkeren
 - Parkeergarage / transferium niet in de kern, maar er buiten. Elk kwartier een (pendel)bus.
 - Geld wat binnenkomt uit parkeren weer investeren in parkeren en/of infrastructuur
 - Handhaven van fout geparkeerde voertuigen. Digitaal handhaven (scanauto)
 - Eigen terrein benutten.
 - Parkeergarage onder boulevard
 - Waarom moeten auto's (van bezoek/recreanten) het dorp in? Eigen bewoners voorrang geven.
 - OV = ramp. Busverbinding Heiloo extra rit (ook 165), Meer busverbindingen!
 - Druk recreantevergunningen is te groot. Te veel verhuurwoningen in dorp
 - Boulevard is aangezicht, maar momenteel parkeerplaats... (Bah) Beter welstandscommissie! Geen tuinparkeren toestaan.
 - Sparen, zodat er een potje komt voor de toekomst
 - Stop uitgeven parkeerinkomsten aan andere zaken. Verhoging tarief parkeervergunningen: laat zien wat je er mee doet.

- Uitbreiden parkeergelegenheid in de duinen of buiten het dorp. Met fietsen om de kern/kust te bereiken. Ook in de natuur!
- Betere verbinding tussen transferium en kern/kust. Bijv kabelbaantje of zomertreintje
- Prijsverschil is belangrijk: Hoe dichterbij de kust parkeren, hoe hoger de parkeertarieven
- Bord met aanduiding 'parkeerplaatsen vol'. Slagboom
- Betere fietspaden voor snellere fietsen
- Elektrische vrachtwagens en/of bestelbusjes in het dorp. Rest niet.

5. Elke kern krijgt een op maat gemaakt regiem van betaald parkeren.

a. Hoe hoge de verwachte drukte, hoe hoger de tarieven (seizoen/evenement)

a. Hoe dichterbij de kern / het centrum, hoe hoger de tarieven (locatie).

- Piekdagen bestaan niet meer. Het is het hele jaar door druk.
- Variabel tarief; per dag (zondag/feestdag)?, per tijd?, Centrum vs randgebied? Indien grote afstand, dan wel zorgen voor transport.
- Gebruikers strandhuisjes niet in het dorp parkeren. Blijven nu de hele tijd een plek bezet houden. Gebruik eigen inritten.
- Hotels meer voor eigen gasten regelen op eigen terrein, gebruiken nu de openbare ruimte
- Hotels/pensions krijgen alleen vergunningen voor de bewezen parkeerbehoefte die overblijft nadat het eigen terrein is opgebruikt. Eerst parkeren op eigen terrein.
- Variabel tarief is geen oplossing (Texaco: Het is mooi weer, u betaalt meer) Transferia is de oplossing
- Dynamische tarieven helpt niet, want de plekken zijn permanent bezet door hotelgasten. Bezoekers kunnen er niet terecht.
- Bij evenementen zou dit een melkkoe voor de gemeente betekenen..!
- Iedereen, ongeacht koopkracht, heeft recht op parkeren op een A-locatie. Onder alle omstandigheden, mooi weer, evenement etc. Geen onderscheid maken
- Voor inwoners is dit geen oplossing voor het parkeerprobleem
- Duurder maken is minder gastvrij. Goedkoper maken kan mensen verleiden verderop te gaan parkeren.
- Tarifiering op drukte is niet wenselijk. Geeft ook onduidelijkheid. Beter is een transferium met goedkope verbinding. Dagbezoek betaalt om te mogen parkeren.
- Voorstel maakt het ingewikkelder. Hoe regel je dit bij de parkeerautomaat?
- Hotels moeten voor hun gasten een eigen parkeergarage gebruiken (en financieren..?)
- Het is het hele jaar door druk met parkeren. Bij variabele tarieven moet de prijs op de boulevard het hoogst zijn. Geef de prijzen met een digitaal bord duidelijk aan.
- Differentiatie is er al. In de winter is parkeren gratis/laag tarief en in de zomer hoog tarief
- Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger het tarief. Moet alleen van toepassing zijn voor toeristen en dagjesmensen, niet voor bewoners en familiebezoek. Maak onderscheid in de tarieven voor bewoners en toeristen.

6. Net als nu voor het parkeren van caravans geldt, mogen tractoren, botentrailers, kampeervoertuigen en overige landbouwvoertuigen maximaal 3 dagen in de openbare ruimte geparkeerd staan.

- Geldt ook voor campers!
- Campers van toeristen moeten op camperplaatsen parkeren. Leg deze netjes aan met voorzieningen. Neem als voorbeeld Frankrijk
- Bewoners die een camper als auto gebruiken moeten deze net als een auto met een vergunning op straat kunnen parkeren. Ook langer dan drie dagen. Stallen op de openbare weg is niet de bedoeling.
- Richt voorzieningen voor campers in aan de rand van het dorp (E.a.d.H), dus geen standplaats in EaZ. Maak plekken waar je beperkt kan staan, met voorzieningen. Tegen betaling
- Creëer achter de parkeerplaats Trompstraat een voorziening voor botentrailers en tractoren. Je kan daar dan met een sticker op het voertuig parkeren. De sticker koop je bij de gemeente
- Parkeren auto's strandhuisjes moet op kenteken.
- Bovenstaand voorstel kan niet. De huisjes worden verhuurd aan meerdere gasten. Gebruik een parkeerkaart met daarop het huisjesnummer. Maximaal 1 kaart per huis, zoals nu.
- Zuiderduin: gasten niet in/op garage. Tarieven voor gasten ook €300,-..?

- De kampeervereniging (strand) moet een eigen stuk grond gebruiken om bezoekers te laten parkeren.
- Bij de Trompschool zijn 10 parkeerplekken permanent bezet door boten. Breng je boot naar de stalling (!).
- Handhaaf op boten die op parkeerplekken staan gestald.
- Richt een voorziening in voor boten, met toezicht. Zonder dat dit concurreert met autoparkeren. 's zomers op het strand, 's winters in loods?
- Camperplaatsen? Voor boten geldt hetzelfde als voor campers. Wildparkeren met camper wordt gehandhaafd.
- Grote vrachtwagens en bussen parkeren nu ook op parkeerplaatsen. Zou een alternatief voor gevonden moeten worden.
- Boten en trekkers moeten ook een (betaalde) vergunning krijgen.
- Richt een apart terrein in, speciaal voor boten en trekkers
- Als de gemeentewerf weggaat is dat terrein misschien te gebruiken voor stallen boten en trekkers...

7. Overige zaken van belang / suggesties

- Handhaving/controle moet meer op parkeren op de stoep letten. En bekeuren
- Leg een ondergrondse parkeergarage aan onder het Hopmanveldje in de Zuid. Kan helemaal aan het zicht onttrokken worden.
- We willen van de zee aan (pension/hotel)parkeerkaarten op de boulevard af.
- Op de Weidjes (Industrieterrein) kan ook een transferium aangelegd worden. Met een bus/elektr trein/tuktuk verbinding naar het strand
- Parkeren in een ondergrondse garage aan de overkant van Texaco. Kunnen de bollen er daarna weer gewoon op.
- Maak gebruik van het parkeerterrein de Meent. En laat vervolgens bussen rijden richting Egmond/Bergen aan Zee. Net als bij de marathon
- Parkeren alleen nog in het dorp aanbieden voor bewoners, middels vergunninghoudersplaatsen
- Geen glasbakken of andere grote obstakels op parkeerterreinen plaatsen
- Gasten van hotels mogen niet in de wijk staan. De parkeergarage moet gevuld worden
- Bewoners moeten in het hele dorp tegen hetzelfde tarief kunnen parkeren.
- Parkeervergunning voor bewoners is alleen voor ingeschreven inwoners. Met een maximum per adres.
- Verhoging van het tarief voor parkeerkaarten is belachelijk. Ze worden al gekopieerd en nu alleen nog maar meer. Verhoging werkt fraude in de hand.
- Parkeernorm uit 1969 werkt niet meer in deze tijd
- Kort betaald parkeren voor winkeliers Voorstraat
- Centrum autovrij
- Familiebezoek moet een apart tarief krijgen. Liefst op een digitale manier
- Bewoners met een vergunning moeten in het hele dorp kunnen parkeren
- Meer parkeerplaatsen voor fietsen (ook bewaakt) bij het strand
- Strook bij Pzuid voor fietsen
- evt 2 laags fietsparkeren
- Parkeergarage (meer auto's) vs transferium (minder auto's)
- Er zijn te veel auto's per gezin. Maximaal 2 auto's per adres komen in aanmerking voor een vergunning. Ook voor huurhuizen, pensions etc
- Hotels moeten parkeren op hun eigen terrein oplossen
- Transferium bij Hogedijk, samen met sportcomplex
- Het treintje Batavier transferium aantrekkelijker maken dan parkeren in het dorp
- Uitbreiden bereikbaarheid OV vanaf trein naar Egmond. Meer haltes. Inzet afhankelijk maken van mooi weer
- Slagboom bij entree dorp. Parkeerplaatsen vol □ slagboom dicht
- Leenfietsen inzetten icm transferium
- Transferium bij N512, icm pendelbus en leenfietsen
- Gebruik fiets stimulerend door aanleggen non-stop fietsroutes