

Nota Parkeerbeleid

versie: juli 2020

Colofon

Redactie:	Aad Prost
Bijdragen:	Maikel Bode Ruud Boetekees Stan van de Hulsbeek (Spark) Cees van der Hulst Amanda de Langen Frank van Oosten Marcel de Vries
Vormgeving:	Justin Cheung Jaap Vooijs
Fotografie:	Gemeente Katwijk

Inhoud

Voorwoord	7
Samenvatting	8
1 Over de Nota Parkeerbeleid	12
1.1. Inleiding	12
1.2. Doelstellingen van het parkeerbeleid	14
1.3. Samenhang met andere beleidsterreinen	15
1.4. Participatie	19
1.5. Leeswijzer	20
2 Uitgangspunten parkeerbeleid	23
2.1. Typering van de huidige situatie	23
2.2. Gebieden en functies	24
2.3. Effecten van parkeerbeleid	25
3 Beleid: opties en keuzes	27
3.1. Afwegingen	27
3.2. De beleidsopties	27
4 Parkeernormen	44
4.1. Inleiding	45
4.2. Het principe	45
4.3. Uitgangspunten	47
4.4. Maatwerk per gebied	49
4.5. Woningbouw faciliteren: gehele gemeente gereguleerd parkeren	54
5 Gereguleerd parkeren: bewoners en ondernemers	57
5.1. Inleiding	57
5.2. Zone indeling	57

5.3.	Uitbreiding gereguleerd gebied.....	59
5.4.	Bewonersvergunningen	60
5.5.	Parkeren op eigen terrein.....	61
5.6.	Bezoekersregeling	62
5.7.	Bedrijfsvergunningen en maatschappelijke organisaties	63
5.8.	Ledenvergunningen	64
5.9.	Looptijd parkeervergunningen	65
5.10.	Tarieven parkeervergunningen.....	65
5.11.	Digitaliseren vergunningen.....	66
5.12.	Stimuleren verhuur parkeergarage Rooie Buurt.....	67
5.13.	Strandontheffingen	67
6	Gereguleerd parkeren: bezoekers en toeristen	69
6.1.	Inleiding.....	69
6.2.	Kentekenparkeren op straat.....	69
6.3.	Fiscaliseren.....	70
6.4.	Parkeergarages.....	71
6.5.	Tarieven bezoekersparkeren.....	72
6.6.	Vereenvoudiging zomer-winterregeling en tijdvensters.....	73
6.7.	Invoeren van betaald parkeren op zondag	73
6.8.	Blaauwe zones.....	75
6.9.	Condoleance-avonden	75
6.10.	Verkeersmanagement.....	76
7	Uitvoering en vormgeving.....	78
7.1.	Inleiding.....	78
7.2.	Parkeren in nieuwe woongebieden.....	78

7.3.	Parkeren in bestaande woongebieden	79
7.4.	Parkeren op het groen	80
8	Speciale categorieën	82
8.1.	Parkeren elektrische en plug in hybride auto's	82
8.2.	Deelauto's	84
8.3.	Distributie, laden en lossen en pollers	86
8.4.	Gehandicapten	86
8.5.	Vrachtwagens	88
8.6.	Bedrijfsbusjes	88
8.7.	Touringcars	89
8.8.	Campers en caravans	89
8.9.	Wegsleepregeling en wielklemmen	89
9	Fietsparkeren	91
9.1.	Inleiding	91
9.2.	Fietsparkeren in woonwijken	91
9.3.	Fietsparkeren bij openbaar vervoer	92
9.4.	Fietsparkeren bij winkels en voorzieningen	93
9.5.	Fietsparkeren Katwijk aan Zee: winkelgebied	94
9.6.	Fietsparkeren Katwijk aan Zee: Boulevard	96
9.7.	Fietsparkeernormen	97
10	Vervolg: uitvoering	100
10.1.	Inleiding	100
10.2.	Parkeernormen uitwerken	101
10.3.	Parkeerverordening	101
10.4.	Aanwijzingsbesluit betaald parkeren	102

10.5. Tarievennota / Verordening Parkeerbelasting.....	102
10.6. Beleidsregels parkeervergunningen	102
10.7. Verkeersbesluiten	103
10.8. Fietsmaatregelen.....	103
10.9. Visie op laadinfrastructuur.....	103
10.10. Monitoren: tellen en meten.....	104
10.11. Communicatie	105
10.12. Fysiek op straat	105
10.13. Financiën.....	105
Bijlage 1. Lijst van afkortingen	109
Bijlage 2. Resultaten enquête Spelen, Groen, Parkeren.....	110
Bijlage 3. Participatiebij-eenkomsten en inloopavond	113
Bijlage 4. Benchmark tarieven.....	116
Bijlage 5. Uitwerking en toepassing Parkeernormen	117
Bijlage 6. Bronnen / noten	119

Voorwoord

Het bezit en gebruik van auto's en fietsen groeit nog steeds. Maar de ruimte die we hebben in onze straten, groeit niet. Rijdende en stilstaande auto's bepalen in hoge mate hoe onze openbare ruimte eruit ziet. Om de gemeente Katwijk leefbaar te houden moeten we opnieuw kritisch kijken naar het huidige parkeerbeleid. Nieuw parkeerbeleid draait vooral om de vraag hoe we allerlei belangen op een evenwichtige manier meewegen. Die belangen zijn afhankelijk van de rol die iemand heeft: voor een bewoner, winkelier, bezoeker, ondernemer of werknemer heeft een parkeerplek steeds een andere functie. Omdat ruimte schaars is moeten we soms lastige keuzes maken. We kunnen die ruimte immers maar één keer gebruiken. Op veel plekken passen er geen extra auto's meer bij.

Het huidige parkeerbeleid is tien jaar oud met afzonderlijke maatregelen die leiden tot onduidelijkheid. Zoals verschillende venstertijden in zomer en winter, verschillende parkeerduur bij blauwe zones, vijf verschillende vergunningzones en zonegrenzen in de lengterichting van straten.

Deze Nota Parkeerbeleid is op te vatten als een herstart met als doel een vereenvoudiging van maatregelen en regels. Daarom is naast het nieuwe parkeerbeleid ook het traject gestart om vergunningen en betaald parkeren te 'digitaliseren'. Zo kunnen we de klantvriendelijkheid en de gebruiksvriendelijkheid sterk verbeteren.

Parkeerbeleid gaat niet alleen over auto's en fietsen, maar juist over mensen en hun leefomgeving. Ik vertrouw erop dat we met dit nieuwe parkeerbeleid en door de vereenvoudiging van de regels meer duidelijkheid geven en hiermee ook een belangrijke bijdrage leveren aan een prettige leefomgeving voor alle inwoners, ondernemers en bezoekers in de gemeente Katwijk.

Rien Nagtegaal, wethouder Groene Leefomgeving en Mobiliteit

Samenvatting

In de recente Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM) zijn richtinggevende beleidskeuzes geformuleerd voor de verschillende vervoerwijzen. Centraal daarbij staat het idee dat beleid op het gebied van verkeer en vervoer geen doel op zich is, maar moet bijdragen aan versterking van de regionale economie en aan de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Katwijk. In de kernen en in de woongebieden ligt de nadruk op de verblijfsfunctie: leefbaarheid en kwalitatief hoogwaardige inrichting van de verblijfsruimte. De Nota Parkeerbeleid bouwt verder op de uitgangspunten van de KAM. Bij parkeerbeleid staat centraal de vraag: willen we straten inrichten voor auto's of voor mensen? Of vinden we een compromis? Er wordt niet alleen gekeken naar het parkeren van auto's, ook het parkeren van fietsen komt aan bod.

Parkeerbeleid is in iedere gemeente een zware discussie, waarbij emoties niet zelden hoog oplopen. Het wezen van die discussie is een gebrek aan ruimte. Voorbeeld: we nemen een smalle straat in historisch gegroeid Katwijk. De gevels aan weerszijden van de straat zijn bijna zes meter breed. Het autobezit is gemiddeld 1,4 auto per huishouden en een auto heeft tussen de 5,00 en 5,50 meter ruimte nodig om te kunnen parkeren. Met of zonder vergunningstelsel (maximaal twee bewonersvergunningen per huishouden): het past niet, er is fysiek geen ruimte om al die auto's te parkeren. Laat staan 'voor de deur'. Parkeerbeleid van een gemeente is vergelijkbaar met de taak van de belastingdienst: "Leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker". Dat laatste is één van de doelen van deze nota. Vereenvoudiging van de regels, en ook: die regels voor de hele gemeente Katwijk laten gelden.

Bij de totstandkoming van de Nota Parkeerbeleid is een uitgebreid participatietraject gevolgd. Dat begon met een bewonersenquête over Parkeren, Groen en Bewegen. Vervolgens zijn bijeenkomsten georganiseerd met allerlei groepen belanghebbenden, zoals ondernemers, winkeliers, scholen, participatieraad, wijkraden, kerkgenootschappen en (sport)verenigingen. Bovendien werd voor de bewoners van Katwijk aan Zee, die te maken hebben met betaald parkeren en parkeervergunningen, een extra bijeenkomst georganiseerd. Deze werd druk bezocht.

In hoofdstuk drie worden de beleidskeuzes zo bondig mogelijk op een rij gezet. Voor ieder onderwerp staan daar beknopt de verschillende beleidsopties en de keuzes daarin van het College van B&W. Wie uitsluitend wil weten uit welke maatregelen het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Katwijk bestaat, hoeft alleen hoofdstuk drie te lezen. De Raad bepaalt welke opties daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het gaat om de volgende beslispunten:

- Uitgangspunten voor parkeernormen;
- Zonegrenzen;
- Bewonersvergunningen;
- Parkeren op eigen terrein;
- Bezoekersregeling;
- Bedrijfsvergunningen;
- Ledenvergunningen;
- Tarieven;
- In de winterperiode de eerste 2 uur gratis parkeren in alle garages en op de terreinen;
- Betaald parkeren op zondag;
- Vereenvoudiging regels;
- Parkeer Route Informatie Systeem;
- Fietsparkeren algemeen;
- Fietsparkeren Katwijk aan Zee;
- Monitoren en meten.

De inhoudelijke uitwerking en onderbouwing van de beleidskeuzes uit hoofdstuk drie volgt in de hoofdstukken vier tot met negen:

- Parkeernormen, het principe en de uitwerking;
- Gereguleerd parkeren voor bewoners, met een vergunningensysteem en een (digitale) bezoekersregeling;
- Gereguleerd parkeren voor toeristen, winkelpubliek en overige bezoekers, op straat, in garages en op Noord- en Zuidduinen;
- De fysieke uitvoering van parkeerplaatsen in nieuwe en bestaande situaties;
- Speciale categorieën zoals elektrische auto's en deelauto's, gehandicapten;
- Fietsparkeren in woon- en winkelgebieden, op de Boulevard.

Na besluitvorming over de Nota Parkeerbeleid zijn er voor de uitvoering enkele (juridische) vervolgstappen nodig die aan de orde komen in het laatste hoofdstuk. Daar is ook een financiële paragraaf opgenomen.

Belangrijk is ook het voornemen om vanaf nu nauwkeurig te gaan monitoren. Die monitoring bestaat uit meerdere onderdelen. Kwantitatief gaat om het opstellen van nieuwe parkeerdrukmetingen waarmee de situatie op straat inzichtelijk wordt en het opstellen van POET-lijsten ('Parkeren op eigen terrein'). Wat betreft het bijhouden van het aantal parkeertransacties op straat en in de garages hebben we onze gegevens goed op orde. Voor kwalitatieve gegevens, om de mening en beleving van de inwoners te peilen, kan worden aangesloten bij het bestaande twejaarlijkse bevolkingsonderzoek van de Veiligheidsmonitor (VM). Daarin komen aspecten als leefbaarheid en overlast door verkeer aan de orde.





Over de Nota Parkeerbeleid

1 Over de Nota Parkeerbeleid

Parkeren is een onmisbare schakel in de mobiliteitsketen. Het heeft grote invloed op soms tegenstrijdige doelen zoals bereikbaarheid, woningbouw, economische vitaliteit, milieu en leefbaarheid. Het overgrote deel van onze openbare ruimte is ingericht voor bewegend en stilstaand verkeer. Die inrichting is in wezen een verdelingsvraagstuk: hoeveel ruimte geven we aan groen, aan spelende kinderen, aan fietsers, aan voetgangers en aan rijdende of stilstaande auto's? Parkeerbeleid is daarom enorm bepalend voor hoe we de schaarse ruimte benutten en hoe onze leefomgeving eruit ziet en hoe we deze ervaren.

1.1. Inleiding

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Katwijk is tien jaar geleden vastgesteld. Deze Nota Parkeerbeleid vervangt het document 'Stilstaan bij parkeren' uit 2008. Destijds werd geconstateerd dat de sterk toenemende parkeerdruk overlast, ergernis, verkeersonveiligheid en een onaantrekkelijke leefomgeving veroorzaakte. De hoofdlijn van het parkeerbeleid in de gemeente was tot nu toe vooral: voorzien in de behoefte. Dit grotendeels vraagvolgend beleid is in een aantal wijken onmogelijk geworden doordat de parkeerdruk vrijwel maximaal is. Daar komt bij dat naast bewoners en bedrijven ook grote aantallen toeristen een beroep doen op beschikbare parkeerruimte.

In de afgelopen tien jaar is het denken over parkeren geleidelijk veranderd. Tegenwoordig ligt de nadruk bij het inrichten van de openbare ruimte veel meer op aangename verblijfsgebieden, groen en speelruimte. Deze zienswijze komt bijvoorbeeld naar voren in de Omgevingsvisie van de gemeente Katwijk. In de Omgevingsvisie zijn ambities geformuleerd voor duurzaamheid, leefbaarheid en gezondheid. Het parkeerbeleid moet daarop aansluiten.

Ook is recent het Groen-beleidsplan vastgesteld, met maatregelen om de gemeente Katwijk in de komende tien jaar groener en minder versteend te maken. De inwoners van de gemeente hechten steeds meer belang aan groene en leefbare straten. De verschuiving kan worden getypeerd als van 'straten ontwerpen voor auto's', naar 'straten ontwerpen voor mensen'. Op de langere termijn moet de dominantie van de auto in het straatbeeld worden teruggedrongen.

Naast de veranderende maatschappelijke inzichten zijn er ook enkele actuele ontwikkelingen die aanleiding geven voor deze nieuwe Nota Parkeerbeleid, zoals:

- De toenemende populariteit van de (elektrische) fiets geeft voldoende reden om fietsparkeren als volwaardig onderwerp in het parkeerbeleid op te nemen;
- De gemeente Katwijk staat voor een enorme woningbouwopgave waarbij we moeten nadenken over hoe we nieuwbouwingebieden willen inrichten;
- De mogelijkheden voor verdichting in bestaand gebied worden beperkt als daar veel parkeerruimte mee is gemoeid;
- De aparte positie van Katwijk aan Zee, met een vergunningenstelsel, betaald parkeren op straat en in parkeergarages vraagt om antwoorden op de toenemende parkeerdruk door strandbezoekers;
- De groei van elektrisch vervoer levert de vraag op hoe om te gaan met het aanbieden van laadplekken;
- De tarieven van betaald parkeren in Katwijk aan Zee verdienen een heroverweging;
- Uit de recent gehouden enquête (zie paragraaf 1.4 en bijlage twee) komt naar voren dat bewoners het parkeren in de gemeente Katwijk in het algemeen waarderen met een rapportcijfer van 5,8. In Katwijk aan Zee is dit lager, namelijk een 5,1;
- De huidige parkeerdruk in Katwijk aan Zee (veroorzaakt door de beperkte ruimte) is dermate hoog dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn;
- De verkeersstroom richting kust is op zomerse dagen enorm toegenomen.

Kortom: parkeerbeleid is voor de gemeente Katwijk een sleutelinstrument voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Parkeerbeleid is ook een terrein waarin verschillende standpunten soms flink tegenover elkaar kunnen staan. Waar de één parkeren nog beschouwt als een soort grondrecht, ervaart de ander vooral overlast. Winkeliers en ondernemers hebben soms andere belangen dan bewoners. Naar de mening van spelende kinderen of voetgangers wordt eigenlijk zelden gevraagd.

Het is dus de taak van de gemeente om met het parkeerbeleid de belangen van alle inwoners in ogenschouw te nemen. En keuzes te maken in nauwe samenhang met ruimtelijke ordening, de verkeersstructuur en de beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Er moet een goed evenwicht worden gevonden tussen verschillende functies, wensen en belangen. Uit de Katwijkse Agenda Mobiliteit volgt dat we daarbij meer dan voorheen oog hebben voor het maatschappelijk effect van parkeerbeleid.

1.2. Doelstellingen van het parkeerbeleid

De doelstellingen van het parkeerbeleid volgen uit de beleidskeuzes die zijn vastgesteld in de Omgevingsvisie en in de Katwijkse Agenda Mobiliteit:

- Het aanbod van parkeervoorzieningen is evenwichtig met een billijke verdeling van lusten en lasten;
- Het ruimtebeslag van stilstaande en rijdende auto's in de openbare ruimte moet worden terug gedrongen;
- In woongebieden wordt een goede balans aangeboden in de ruimte voor autoparkeren en leefbaarheid (ruimte voor gezond bewegen, voor groen, voor spelen);
- Gereguleerd parkeren (betaald parkeren en vergunningen) moet gebruikersvriendelijk zijn, uitgevoerd met een eenvoudige en efficiënte bedrijfsvoering, ondersteund door moderne Parkeer Management Systemen (PMS).

Voor deze Nota Parkeerbeleid komen daar nog enkele afgeleide doelen bij:

- Het bijdragen aan kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de kernen;
- Het bereikbaar houden van de economisch relevante gebieden;
- Bijdragen aan het realiseren van de woningbouwopgave in de gemeente;
- Een optimale benutting van de bestaande parkeercapaciteit en aanvaardbare verdeling van de parkeerdruk;
- Gebruik van de fiets (ook in combinatie met openbaar vervoer) stimuleren door het aanbieden van goede fietsparkeervoorzieningen;
- Met betaald parkeren de bezoekersstromen reguleren en het optimaal benutten van de parkeergarages;
- Het vaststellen van eenduidige parkeernormen voor bestaande gebieden en nieuwbouwlocaties.

Wat betreft dat laatste: door parkeernormen al in een vroeg stadium van de planontwikkeling mee te nemen ontstaat duidelijkheid over de toekomstige parkeersituatie voor alle belanghebbenden. De gemeente Katwijk wil meedenken met ontwikkelaars om nieuwe initiatieven mogelijk te maken.

In de Omgevingswet is de kwaliteit van de leefomgeving het leidende beginsel. In de memorie van toelichting bij die wet zijn twee maatschappelijke doelen geformuleerd, die ook relevant zijn in het licht van parkeerbeleid:

- Het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit;
- Het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving, om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.
- De hier genoemde hoofddoelen worden in hoofdstuk drie vertaald naar beleidsopties en de keuzes voor maatregelen die daarin worden gemaakt. De inhoudelijke uitwerking en onderbouwing van de keuzes van hoofdstuk drie vindt vervolgens plaats in de hoofdstukken vier tot en met negen.

1.3. Samenhang met andere beleidsterreinen

Het parkeerbeleid staat niet op zichzelf. Op hoofdlijnen is het een uitvloeisel van de Omgevingsvisie van Katwijk en de keuzes die daarin worden gemaakt over mobiliteit en leefbaarheid. De eerste vertaling van de Omgevingsvisie naar mobiliteit is gemaakt in de Katwijkse Agenda Mobiliteit (KAM). Het beleid van de KAM is: bereikbaarheid staat centraal voor economische centra en is vooral een regionaal issue. In de kernen en de woongebieden daarentegen staan leefbaarheid, gezondheid en welzijn voorop. Bij het opstellen van deze Nota Parkeerbeleid vond afstemming plaats met aanpalende beleidsterreinen. De samenhang met die beleidsterreinen lichten we hier in het kort toe.

Economie

In de economische blik op parkeerbeleid is bereikbaarheid de centrale factor. Uit de KAM volgt dat bereikbaarheid voorop staat in de 'economische as', het gebied van Estec, 't Heen en Rijnsburg Noord naar Flora Holland en Bio Science Park tot aan Valkenburg. De regionale verbindingen moeten goed zijn. Op de meeste bedrijventerreinen in Katwijk zijn de parkeerfaciliteiten voldoende, met uitzondering van 't Heen. Op dit laatste bedrijventerrein concentreren de parkeerproblemen zich met name rond de winkels.

Oplossingen voor 't Heen kunnen bestaan uit meerlaags grondgebruik. Bedrijven die een extra parkeerlaag onder de grond, éénhoog op het maaiveld of op gebouwen willen realiseren zullen daarvoor in principe toestemming krijgen.

Strandtoerisme is een belangrijk onderdeel van de Katwijkse economie. In de toekomst kan het strandtoerisme ook worden bediend met een parkeervoorziening (in de zomer) op afstand: een soort P+R-terrein waar bijvoorbeeld (OV)fietsen te huur zijn en vanwaar de bus naar het strand verder gaat. Voordeel voor de bezoekers is dat er, als de garages vol zijn, meteen een goedkoop alternatief is met bijvoorbeeld een combiticket.

Stedenbouw en ruimtelijke ordening

Vanuit de discipline stedenbouw staat de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving centraal. Planontwikkeling wordt sterk gedreven door de creatieve energie om iets moois te realiseren in een aantrekkelijke omgeving. In principe geldt dan: 'zo min mogelijk blik op straat'. Echter: parkeren op eigen terrein, en zeker in gebouwde voorzieningen, zet de marges van de ontwikkelaar onder druk en maakt gebouwen (of dat nu woningen, winkels of kantoren zijn) minder betaalbaar.

Het perspectief van stedenbouw is niet alleen kwantitatief. Nog afgezien van de aantallen geparkeerde auto's en de verhouding eigen terrein versus openbare weg gaat het ook om de beeldkwaliteit van de openbare ruimte. Hoe is die openbare ruimte zodanig in te richten dat parkeren zo min mogelijk obstakels, versnippering en visuele vervuiling oplevert?

De Visie Openbare Ruimte Katwijkse Stijl (VORKS)¹ heeft als doel de kwaliteit van de openbare ruimte in Katwijk waar mogelijk op te waarderen tot een veilige, prettige, uitnodigende en integraal toegankelijke ruimte voor iedereen. Mooie straten met herkenbare profielen, groenvoorzieningen, ruimte voor sport en spelen, zitgelegenheid, goed aansluitende detaillering, duurzaamheid en continuïteit in materiaalkeuze zijn daarvoor de basis. Voor de volledige toelichting verwijzen we naar de VORKS, wat betreft parkeren worden de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Waar mogelijk in gebouwde voorzieningen;
- Parkeren clusteren (kofferparkeren);
- Parkeren ondergeschikt maken aan de groenstructuur;
- Parkeren tussen bomen / in een bomenrij;
- Uniforme markering parkeerplekken;
- Parkeren op het groen (halfverhardingen).

De vormgeving en inrichting van parkeerplekken komt verder aan de orde in hoofdstuk zeven 'Uitvoering en vormgeving'. Het in 2018 vastgestelde Wegenbeleidsplan geeft handvaten voor de inrichting van parkeervakken in de openbare ruimte.

Wonen

In de Woonagenda Katwijk 2020-2024 is de ambitie om tot 2040 in de lokale behoefte aan woningen te voorzien. Dit betekent dat er minimaal 2.500 moeten worden gerealiseerd binnen de bestaande kernen, een flinke verdichtingsopgave. Een woningbouwopgave is echter tevens een verkeersopgave. Door het grote ruimtebeslag van parkeren met de huidige parkeernormen, en de bijkomende kosten, zijn de te hanteren parkeernormen een telkens terugkerend onderwerp van discussie bij nieuwbouwprojecten.

Een zo laag mogelijke parkeernorm in relatie tot het woonproduct is in het belang van de ontwikkelaar wat betreft rendement. Een lagere parkeernorm is ook van belang om voldoende woningen te kunnen realiseren in de bestaande kernen op binnenstedelijke locaties.

In de Woonagenda is geconstateerd dat er een flinke behoefte is aan betaalbare woningen in het sociale- en middeldure huursegment en het sociale en betaalbare koopsegment (minimaal 50% van het totaal aantal toe te voegen woningen). Bovendien: projectontwikkelaars realiseren in grote delen van de gemeente Katwijk het liefst geen gebouwde (onder- of bovengrondse) parkeervoorzieningen, zeker in relatie tot het ontbreken van een vergunningensysteem inclusief betaald parkeren op straat. Zonder dat laatste worden gebouwde parkeervoorzieningen niet goed benut en staan grotendeels leeg.

De gemeente heeft ook als taak om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte zo goed mogelijk functioneert: bewoners willen bij oplevering van hun woning en in de toekomst een aanvaardbare parkeerdruk. Lage parkeernormen dragen daar niet aan bij. Door dit spanningsveld staat de mogelijkheid om te verdichten onder druk met als gevolg dat we niet in de lokale woningbehoefte kunnen voorzien.

In de nabije toekomst kunnen ook alternatieve oplossingen worden gezien. Bijvoorbeeld door het aanbieden van deelauto's kan de parkeernorm wellicht toch lager worden. Dat is vooral een optie in vergunninggebieden: het maximaal aantal vergunningen per complex kan dan worden beperkt. Zowel binnen als buiten de vergunninggebieden kan een gereserveerde parkeerplaats worden aangeboden.

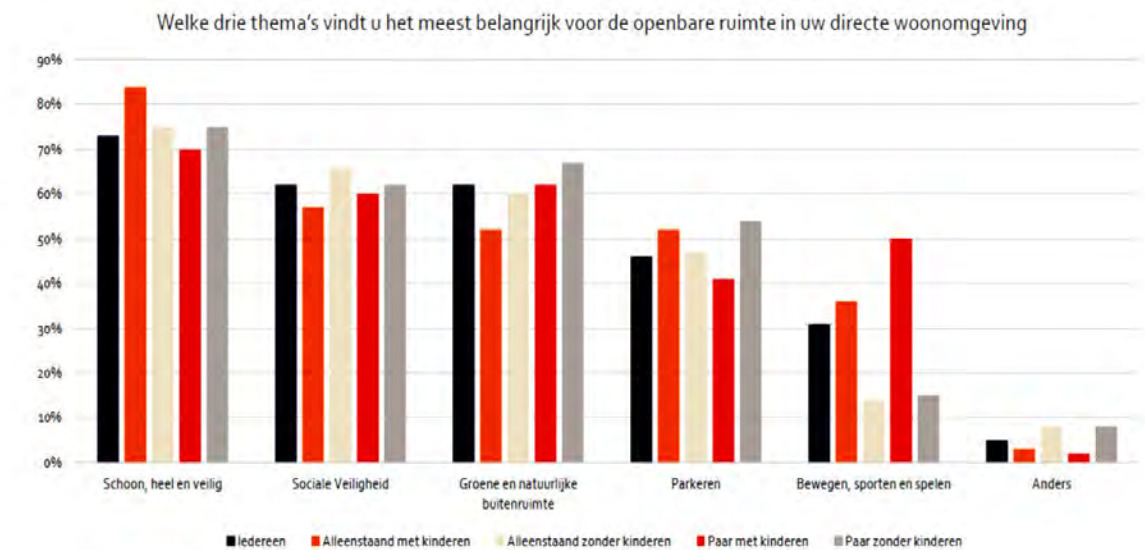
Omdat de gemeente Katwijk nog maar weinig ruimte heeft om uit te breiden, betreffen veel bouwplannen in de gemeente zogenoemde inbreidingslocaties. Een voordeel van inbreiding is dat gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur. Dit is soms ook een nadeel: de verkeersintensiteit neemt toe en dat kan op bepaalde locaties onaanvaardbaar zijn. Daarom moet er ook bij inbreiding aandacht zijn voor

de mogelijkheid om extra verkeer te verwerken op bestaande infrastructuur. Dat hangt weer samen met de kwaliteit van de leefomgeving, groen en de nabijheid van openbaar vervoer. Het beleid ten aanzien van wonen in Katwijk is vastgelegd in de Woonagenda Katwijk 2020-2024.²

Groen en Spelen / Bewegen

De relatie van parkeerbeleid met de beleidsterreinen Groen en Spelen / Bewegen is met name de ruimtelijke prioriteit die elk van de drie vraagt. Immers: de openbare ruimte is schaars en kan maar één keer worden ingericht. De cruciale vraag daarbij is: gaan we straten inrichten voor (stilstaande) auto's of voor mensen? In woongebieden kiest de gemeente Katwijk voor het laatste.

Vanwege de onderlinge samenhang waren zowel Groen als Spelen / Bewegen als Parkeren onderwerp in de bewonersenquête van juni 2019.³ Ook uit deze enquête blijkt dat de inwoners parkeren zeker niet meer op de eerste plaats zetten waar het gaat om prioriteiten voor de buitenruimte. De uitkomsten van de enquête specifiek voor parkeren zijn in dit document opgenomen als bijlage twee. In dit kader zijn twee beleidsdocumenten relevant: het Groen-beleidsplan⁴ en het Beweeg- en speelruimtebeleidsplan 2020-2030⁵.



Handhaafbaarheid

Handhaving is niet zozeer een beleidsterrein maar een gemeentelijke uitvoeringstaak, maar dat maakt afstemming met parkeerbeleid zeker niet minder belangrijk. Handhaafbaarheid moet dan ook een belangrijk criterium zijn voor het parkeerbeleid. Uitgangspunt is dat als een bepaalde maatregel in de praktijk niet of lastig handhaafbaar is, dat we die maatregel dan weglaten of aanpassen. In het algemeen geldt: hoe simpeler het parkeerbeleid, hoe beter het is uit te leggen, hoe beter het handhaafbaar is.

Dat is een pleidooi voor zo min mogelijk uitzonderingen en bijvoorbeeld eenduidige tijdvensters (door de week en in weekend, in de zomer en in de winter, et cetera).

Verder speelt een rol dat er tegenwoordig moderne digitale middelen zijn die handhaving vergemakkelijken, minder willekeurig maken en zorgen voor een efficiëntere bedrijfsvoering. Dit komt aan de orde in de hoofdstukken vijf en zes.

1.4. Participatie

Omdat parkeren een onderwerp is waar veel bewoners een uitgesproken mening over hebben, werd als eerste stap een (digitale) enquête uitgezet. In die enquête zijn de vragen over parkeren gecombineerd met vragen over spelen en groen, omdat deze thema's vaak nauw met elkaar verbonden zijn. Naast de digitale enquête werden straatinterviews afgenomen bij verschillende winkelcentra in Katwijk, Rijnsburg en Valkenburg.

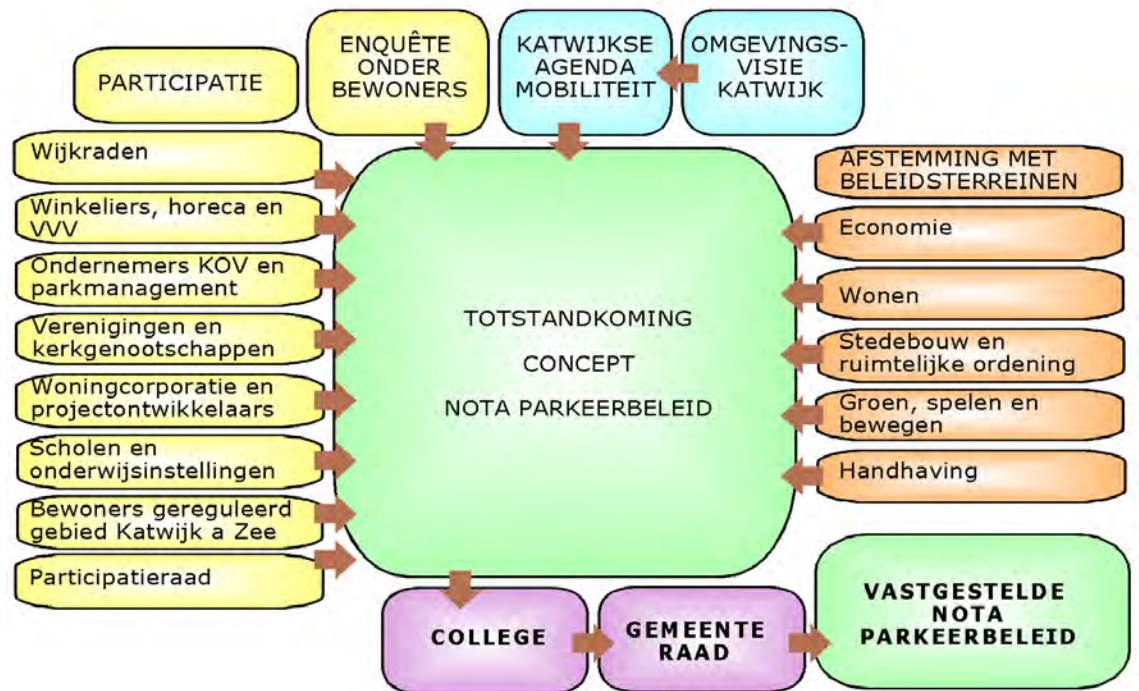
De digitale enquête werd ingevuld door 1480 respondenten waardoor deze als representatief geldt voor de gehele bevolking van de gemeente met een foutmarge van minder dan 3%. De resultaten van de enquête zijn weergegeven in bijlage twee.

Vervolgens zijn in het kader van de participatie aparte sessies georganiseerd voor verschillende doelgroepen:

- Wijkraden;
- Verenigingen en kerkgenootschappen;
- Ondernemers en parkmanagement 't Heen;
- Winkeliers(verenigingen), VVV en horeca;
- Participatieraad, VVN en fietsersbond;
- Scholen en onderwijsinstellingen;
- Woningcorporatie en vastgoedontwikkelaars.

Uit de diverse sessies bleek wederom dat de belangen van verschillende doelgroepen sterk uiteen kunnen lopen. De animo voor de verschillende sessies was vooral afkomstig van bewoners, ondernemers en bijvoorbeeld scholen uit het gereguleerde gebied. Mede om die reden is ervoor gekozen om voor de bewoners van Katwijk aan Zee nog een extra bijeenkomst te organiseren waarvoor zij door middel van een huis-aan-huisbrief werden uitgenodigd. Deze inloopavond vond plaats op 3 maart 2020, en werd bezocht door bijna 200 bewoners. Veel suggesties van bewoners zijn, soms in aangepaste vorm, overgenomen in deze Nota Parkeerbeleid. Bijlage drie geeft een indruk van de door bewoners aangedragen onderwerpen.

De resultaten van alle participatiebijeenkomsten zijn vastgelegd in verslagen, die zijn gedeeld met de aanwezigen.



1.5. Leeswijzer

De Nota Parkeerbeleid bestaat ruwweg uit twee delen. Het eerste deel bestaat uit de hoofdstukken één tot met drie waarin aan de orde komen:

- Doelstellingen van parkeerbeleid;
- Uitgangspunten;
- Beleidsopties en beleidskeuzes.

Het tweede deel bestaat uit de hoofdstukken vier tot en met negen en bevat de uitgebreide inhoudelijke toelichting van alle onderwerpen die vallen onder het parkeerbeleid.

Naast de doelstellingen van het parkeerbeleid kwam in dit eerste hoofdstuk de samenhang met andere beleidsterreinen aan de orde en het participatietraject dat werd doorlopen. In hoofdstuk twee worden vervolgens de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid geformuleerd. Na een typering van de huidige situatie worden onder meer acceptabele loopafstanden voor verschillende functies aangegeven.

Hoofdstuk drie is het centrale hoofdstuk van deze Nota Parkeerbeleid. In dat hoofdstuk worden de belangrijkste maatregelen van het voorgestelde nieuwe parkeerbeleid naast elkaar gezet in meerdere beleidsopties. De keuze van het College van B&W is bij alle beleidsopties steeds apart gemarkeerd. Daarbij wordt beknopt weergegeven welke gevolgen er te verwachten zijn, en welke financiële consequenties er zijn. Bovendien is er voor de duidelijkheid telkens een verwijzing naar de paragraaf waarin de beleidsopties inhoudelijk uitgebreid worden toegelicht. De Raad bepaalt welke opties daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Dat uitgebreide toelichten gebeurt, zoals gezegd, in de hoofdstukken vier tot en met negen. Hoofdstuk vier gaat geheel over parkeernormen en dan vooral de relatie tussen woningbouw en parkeernormen. Een belangrijke factor daarbij is de keuze voor al of niet gereguleerd parkeren met een vergunningensysteem.

De hoofdstukken vijf en zes behandelen alle aspecten van gereguleerd parkeren. Dat betreft onder meer vergunningen voor bewoners en bedrijven, de bezoekersregeling, de tarieven, het gebruik van de parkeergarages, en betaald parkeren (met integrale handhaving) op zondag.

In hoofdstuk zeven worden uitspraken gedaan over de wijze van vormgeving en de bijdrage die de inrichting van parkeerplekken kan leveren aan doelstellingen uit de Omgevingsvisie. Denk daarbij aan ruimte voor spelen en voor groen. Maar bijvoorbeeld ook aan het verbeteren van de waterhuishouding en het voorkomen van hittestress. In hoofdstuk acht is er aandacht voor diverse categorieën binnen het parkeerbeleid, zoals elektrische auto's, bedrijfsauto's, parkeren voor gehandicapten, enzovoort. Vervolgens krijgt fietsparkeren een eigen hoofdstuk, hetgeen aansluit bij de doelstellingen uit de KAM ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik.

In hoofdstuk tien komen de vervolgstappen aan de orde: wat moet er gebeuren zodra de Nota Parkeerbeleid door de gemeenteraad is vastgesteld. Ook is daar de financiële paragraaf te vinden.

Tenslotte. Parkeerbeleid is een veelomvattend onderwerp. Allerlei aspecten ervan zijn nauw verweven. Daarom komen sommige zaken in de tekst meerdere keren voor, vanuit verschillende invalshoeken.

DORPSHUIS

2

Uitgangspunten parkeerbeleid

2 Uitgangspunten parkeerbeleid

Een goed woon- en leefklimaat voor bewoners van de gemeente Katwijk en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen moeten zoveel mogelijk samen gaan. Uit de Omgevingsvisie komt naar voren dat in het spanningsveld tussen bereikbaarheid en leefbaarheid de nadruk meer op de gezonde en aangename leefomgeving van Katwijk moet komen te liggen. De conclusie van de Omgevingsvisie is dat in de kernen en in de woongebieden de nadruk moet liggen op een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de verblijfsruimte. Binnen de 'economische as' (het gebied van ESTEC, 't Heen, Rijnsburg Noord via Flora Holland en bio- science park tot aan Valkenburg) zal de nadruk liggen op bereikbaarheid en dus op de verkeersfunctie inclusief parkeren. Dat geldt ook voor het toerisme en het economisch belang van het strand en het kernwinkelgebied.

2.1. Typering van de huidige situatie

Auto's staan verreweg het grootste gedeelte van de dag stil. Aanvankelijk kwam parkeeroverlast vooral voor rond de Boulevard en de straten daaromheen. Tegenwoordig is er ook parkeeroverlast in woonwijken en zelfs op bedrijventerreinen.

Omdat Katwijk aan Zee de zwaarste parkeerdruk heeft geldt daar gereguleerd parkeren. Ondanks de – voor een badplaats van deze omvang – relatief ruime beschikbaarheid van parkeerplaatsen in parkeergarages is de parkeerdruk niet alleen hoog tijdens stranddagen. Ook op koopavonden en zaterdag is de parkeerdruk hoog, zeker wanneer er ook nog evenementen plaats vinden.

Maar ook in (delen van) wijken als Katwijk aan den Rijn, Rijnsburg, Valkenburg, 't Heen en buurten als Hoornes en Rijnsoever / 't Heen is de parkeerdruk vaak hoog. Daar waar de parkeerdruk vooral 's avonds en 's nachts hoog is, zijn het doorgaans de eigen buurtbewoners die alle parkeerplekken bezetten.

Bestaande situatie parkeren in Katwijk	
<i>Sterk</i>	<i>Zwak</i>
Alle relevante voorzieningen hebben voldoende parkeerfaciliteiten op loopafstand	Overlast en slechte uitstraling door veel geparkeerde auto's
De parkeergarage Boulevard Zeezijde geeft een internationale uitstraling aan Katwijk	Om te kunnen parkeren moet al het strandverkeer heen en terug door de gemeente
In de meeste woongebieden is voldoende parkeerruimte beschikbaar voor bewoners en bezoekers	Vraagvolgend beleid leidt tot veel ruimtebeslag van stilstaande auto's ten kostte van groen en ruimte voor fietsers en voetgangers

Op vrijwel alle bedrijventerreinen is er voldoende plek voor auto's, busjes en vrachtauto's	Grote spreiding van parkeren langs straten en weinig bundeling in specifieke parkeerplekken
Fietsparkeren is bij de meeste winkels, voorzieningen en OV-haltes voldoende geregeld	Door krappe straatprofielen wordt er vaak (half) op het trottoir geparkeerd waardoor voor meerdere doelgroepen de toegankelijkheid verslechtert.
Toeristen zijn welkom en hebben goede parkeervoorzieningen met een relatief laag tarief	In Katwijk aan Zee leidt strandbezoek tot hoge parkeerdruk in de weekenden

2.2. Gebieden en functies

We maken bij parkeren een onderscheid tussen woon-, werk- en winkelgebieden. Elke functie heeft een eigen parkeerpiek. Voor winkels ligt dit op de koopavond en zaterdag, voor woningen in de nacht en voor bedrijven overdag op werkdagen. Op andere momenten is de bezetting lager, waardoor dubbelgebruik soms een optie is. Strandtoerisme heeft een eigen (weersafhankelijke) dynamiek. Vanuit het perspectief van verkeer en vervoer hebben in verschillende situaties ook verschillende parkeeroplossingen de voorkeur.

Gebied / functie	Voorkeur parkeeroplossingen
Winkelen in de kernen	Gedeeltelijk autovrije winkelstraten. Parkeren concentreren met betaald parkeren, bij voorkeur in gebouwde voorzieningen
Katwijk aan Zee / strand	Parkeergarages voor bezoekers, vergunningen voor bewoners
Wonen in de kernen	Liefst een gebouwde voorziening en/of op eigen terrein
Wonen in een rijtjeshuis	Gebundeld parkeren (kofferparkeren)
Wonen vrijstaande woning	Parkeren op eigen terrein
Wonen in een appartement	Parkeren in de garage onder het complex
Bedrijventerreinen	Parkeren op eigen terrein of op gezamenlijke parkeervoorzieningen
Agrarische bedrijven	Parkeren op eigen terrein
Sportterreinen	Gebundeld parkeren op daarvoor aangewezen parkeerterreinen. Waar nodig gereguleerd parkeren om overlast te beperken
Recreëren buitengebieden	Parkeren aan de randen van de bebouwing waar de natuur begint
Natuur	Geheel autovrij

Voor verschillende functies zijn ook verschillende loopafstanden van parkeerplek tot bestemming acceptabel. Als uitgangspunt voor de maximale loopafstanden nemen we de afstanden die de CROW hanteert⁶.

Functie	Acceptabele loopafstand CROW
Wonen	100 meter voor bewoners* 250 meter voor bezoekers Nieuwe woonwijken: 400 meter voor bewoners en bezoekers
Winkelen	200 - 600 meter

Werken	200 - 800 meter
Recreatie	100 - 600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter (afzetten passagier)

* zie tekst

Vanzelfsprekend zijn de acceptabele loopafstanden een indicatie, afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw van worden afgeweken. Voor bestaande gebieden geldt dat Katwijk grotere afstanden accepteert in gebieden waar de parkeerdruk groter is dan 85% en in gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Daar geldt voor bewoners een acceptabele afstand van 250 meter.

In nieuw te realiseren woonwijken is het mogelijk om geheel anders met parkeren om te gaan. Een optie is dan om alle auto's aan de randen van de wijk (al dan niet in een gebouwde voorziening) te parkeren en de woningen geheel in het groen te situeren. De groene woonomgeving en de aantrekkelijke looproutes rechtvaardigen dan aanmerkelijk grotere loopafstanden tot 400 meter. Zie ook paragraaf 7.2.

2.3. Effecten van parkeerbeleid

Het is evident dat parkeerbeleid rechtstreeks effect heeft op de bereikbaarheid per auto. Positief als parkeren een voorziening beter bereikbaar maakt. Negatief als parkeren zoveel verkeer aantrekt dat het elkaar onderling in de weg zit. Ruimte voor parkeren gaat ten koste van ander mogelijk gebruik, zoals groen of spelen of bijvoorbeeld een vrij liggend fietspad. Dat is echter niet alles. Parkeerbeleid heeft ook effect op:

- De haalbaarheid (financieel en fysiek) van bouwen in de bestaande kernen en woongebieden;
- De betaalbaarheid van woningen (huur- en koopprijzen) en de kansen voor mensen met een laag- of middeninkomen;
- De mate van bebouwingsdichtheid;
- De omgevingskwaliteit van woonmilieus;
- Gezondheid: bewegen en luchtkwaliteit;
- Visueel: veel blik op straat is lelijk;
- Het gebruik van het bestaande wegennet;
- Het gebruik van alternatieven zoals openbaar vervoer, fiets en lopen.

3

**Beleid:
opties en keuzes**

3 Beleid: opties en keuzes

3.1. Afwegingen

In de volgende paragraaf worden voor alle onderdelen van het parkeerbeleid meerdere opties met verschillende maatregelen naast elkaar gezet. De eerste optie is telkens ‘niets doen’, namelijk het laten voortbestaan van de huidige situatie. Daar worden telkens één of meer alternatieven naast gezet. Bij elke onderwerp wordt weergegeven welke optie de voorkeur heeft van het College van B&W. (De blauw gemarkeerde optie.) De Raad maakt de definitieve keuze uit de verschillende opties.

De inhoudelijke afwegingen die ten grondslag liggen aan de keuzes worden daarna uitgediept in de hoofdstukken vier tot en met negen. Bij alle onderwerpen is daarom een verwijzing opgenomen naar de paragraaf waarin het beleid inhoudelijk wordt toegelicht. Waar nodig worden de gevolgen van de keuzeopties bondig weergegeven.

Voor de opties waarvoor het College heeft gekozen wordt telkens ook aangegeven wat de financiële consequenties zijn. In sommige gevallen is dat tamelijk exact te becijferen. In andere gevallen is het gedeeltelijk een educated guess, bijvoorbeeld omdat verandering van gedrag en verdringingseffecten moeilijk exact zijn in te schatten. Een overzicht van de financiële consequenties van het nieuwe parkeerbeleid als geheel is te vinden in paragraaf 10.13.

3.2. De beleidsopties

A. Uitgangspunten parkeernormen

Achtergrond: zie hoofdstuk 4

Optie 1
Bestaand
(met actualisering
kencijfers van de
CROW)

Parkeernormen zijn vastgelegd op basis van de beleidsnota Parkeernormenbeleid Katwijk uit 2010. Er worden hoge normen gehanteerd (de bovenkant van de bandbreedte). Uitgangspunt is steeds de meest recente versie van de CROW-kencijfers.

Gevolg:

De patstelling met woningbouw blijft bestaan. Het realiseren van woningen, in het bijzonder betaalbare woningen, komt onder druk te staan. Het realiseren van de benodigde 2500 woningen binnen de bestaande kernen om aan de lokale behoefte te voldoen, wordt niet gehaald.

Optie 2

Hoge parkeernormen in niet-gereguleerd gebied. Lage normen alleen in gereguleerd gebied. Nulnorm toestaan in gereguleerd gebied: dan geen vergunning voor nieuwe

	<p>bewoners, in combinatie met een kettingbeding. Aan de hand van de parkeerdrukmeting bezien of uitbreiding van het vergunningengebied mogelijk en gewenst is. (>85% parkeerdruk en / of wensen van bewoners, waarbij de mogelijkheid om extra woningen te realiseren sterk mee weegt.)</p> <p><i>Gevolg:</i> In Katwijk aan Zee is, als er nieuwe ontwikkelingen bij komen, beperking van het aantal vergunningen voor nieuwe bewoners aan de orde. Nieuwe adressen (huishoudens) krijgen dan nog maar één bewonersvergunning.</p> <p>Ook in andere delen van de gemeente Katwijk gereguleerd parkeren invoeren, op basis van objectieve tellingen (parkeerdruk >85%), wensen van bewoners, klachten vanuit de wijk en woningbouwopgave. Het wegen van die factoren is aanleiding om te bezien of uitbreiding van het vergunningengebied gewenst is. Dus vergroten ringzone en overwegen gereguleerd parkeren in de gebieden waar zich de meeste problemen voordoen. Omdat bewoners de parkeerdruk veroorzaken voldoet op locaties buiten Katwijk aan Zee een tijdzone van 18:00 uur tot 00:00 uur. Maximaal twee bewonersvergunningen per huishouden. Deze stapsgewijze uitbreidingen van het gereguleerd gebied hebben als verwacht eindbeeld dat over circa tien jaar de gehele gemeente Katwijk gereguleerd parkeren heeft.</p> <p><i>Gevolg:</i> Als het vergunningengebied groter wordt, kan er vaker een lage norm worden gehanteerd. In gebieden met een hoge parkeernorm blijft de patstelling met woningbouw min of meer bestaan. Het realiseren van woningen, in het bijzonder betaalbare woningen, komt minder onder druk te staan. Het realiseren van de benodigde 2500 woningen binnen de bestaande kernen om aan de lokale behoefte te voldoen, wordt wellicht niet gehaald.</p>
Optie 3	<p>In de gehele gemeente Katwijk overal tegelijk gereguleerd parkeren invoeren en overal lage parkeernormen hanteren. Ieder huishouden houdt recht op twee bewonersvergunningen. Nulnorm toestaan in gereguleerd gebied: dan geen vergunning voor nieuwe bewoners en in combinatie met een kettingbeding. Buiten Katwijk aan Zee volstaat dan gereguleerd parkeren tussen 18:00 uur en 00:00</p>

	<p>uur, overdag blijft parkeren gratis.</p> <p><i>Gevolg:</i> Bouwsector en woningbouwcorporatie zeggen toe meer woningen (in het lage- en middensegment) te kunnen realiseren. Stimuleren fiets en openbaar vervoer, meer animo voor bijvoorbeeld deelauto's. Nadeel: niet overal in de gemeente Katwijk is uitbreiding van het openbaar vervoer mogelijk of haalbaar.</p>
Uitwerking	<p>Eén van de vervolgstappen van de Nota Parkeerbeleid is een nota parkeernormen. De nieuwe parkeernormen kunnen voor de bestemmingsplannen in een paraplunota worden opgenomen. Na invoering van de Omgevingswet geldt daarbij een nieuwe systematiek. Bij optie 3 kan ervoor worden gekozen om dit grondig voor te bereiden en in te voeren per 01 01 2025. De lage parkeernormen kunnen dan al veel eerder worden gehanteerd: iedereen weet welke situatie er aan gaat komen.</p>
Financiën	<p>Uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren is financieel redelijk neutraal aangezien inkomsten en kosten (administratief en handhaving) gelijk oplopen. Dat geldt zeker in de gebieden waar een regime van 18:00 uur tot 00:00 uur geldt. De parkeerinkomsten bestaan dan vrijwel geheel uit de vergunningen, betaald parkeren op straat blijft overdag immers gratis. Als de baten de kosten overstijgen gelden de regels voor de besteding van de parkeerreserve.</p>

B. Zonegrenzen

Achtergrond: zie paragraaf 5.2 en 4.5

Optie 1 Bestaand	<p>Vijf zones met soms onlogische zonegrenzen en ingewikkelde aanduiding met kleuren op lantaarnpalen. Klachten van bewoners uit Katwijk aan Zee. Onduidelijke situatie voor bezoekers.</p>
Optie 2	<p>Reductie naar twee zones in Katwijk aan Zee. De bestaande zone 1 wordt de 'centrumzone', de bestaande zones 2 tot en met 5 worden de 'ringzone'. Zonegrenzen in de lengterichting van straten verdwijnen. Vergunninghouders uit de ringzone mogen niet parkeren in de centrumzone (tenzij ze betalen). Omgekeerd mogen bewoners van de centrumzone wel parkeren in de ringzone, als 'ventiel' voor stranddagen. Met een bedrijfsvergunning mag in alle zones worden geparkeerd.</p> <p><i>Gevolg:</i></p>

	<p>Bewoners van de ringzone kunnen nu met hun vergunning in de gehele ringzone parkeren. Veel ingewikkelde bebording kan weg, handhaafbaarheid verbetert. Kan leiden tot meer autogebruik door bewoners binnen de gemeentegrenzen, maar dat is beperkt omdat bewoners ringzone nog steeds niet (gratis) kunnen parkeren in de centrumzone.</p>
<p>Optie 3</p>	<p>Als optie B2 maar ook met uitbreiding van het vergunningengebied. Daar waar bewoners overlast ondervinden en / of waar de parkeerdruk 's avonds >85%.</p> <p>Deze optie hangt samen met A2. Uitbreiding van vergunningen gebied Katwijk aan Zee. Ook in andere delen van de gemeente Katwijk gereguleerd parkeren invoeren, te beginnen daar waar de meeste overlast is. Wanneer in een bepaald gebied woningbouwontwikkelingen op stapel staan is dit ook reden om te onderzoeken of zonegrenzen verruimd kunnen worden.</p> <p>De stapsgewijze uitbreidingen van het gereguleerd gebied hebben als verwacht eindbeeld dat over circa tien jaar de gehele gemeente Katwijk gereguleerd parkeren heeft. Buiten Katwijk aan Zee kunnen andere tijden gelden voor het gereguleerd parkeren: van 18:00 uur tot 00:00 uur volstaat.</p> <p>Voorbeeld: de woonwijk tussen de Parklaan, Laan van Nieuw Zuid en Duindoornlaan kan als vergunningengebied met betaald parkeren worden toegevoegd. Ook wordt dan de grens doorgetrokken tot en met de Karel Doormanlaan. Voor het parkeerterrein bij Quick Boys wordt betaald parkeren (op kenteken) ingevoerd, waarbij de eerste drie uur gratis is.</p> <p>In het gereguleerde gebied wordt het betaald parkeren op straat gefiscaliseerd. (Zie paragraaf 6.3.) Dit is duidelijker voor bezoekers en zorgt ervoor dat inkomsten van handhaving naar de gemeentekas gaan.</p> <p><i>Gevolg:</i> Minder parkeeroverlast in de delen van de gemeente Katwijk met de grootste overlast. Soms uitwijkinggedrag waardoor gedeeltelijke verplaatsing van de parkeerdruk (waterbedeffect). Regulering maakt lage parkeernormen mogelijk waardoor minder belemmeringen voor woningbouw.</p>
<p>Optie 4</p>	<p>Zie A. optie 3. In de hele gemeente Katwijk in één keer gereguleerd parkeren invoeren. Katwijk aan Zee houdt de</p>

	<p>bestaande 'dagregeling'. Voor de overige delen van de gemeente, waar de parkeerdruk geheel van de bewoners zelf afkomstig is, volstaat een periode van 18:00 tot 23:00 uur.</p> <p><i>Gevolg:</i> De gemeente kan voor bouwprojecten (nieuwbouw, verbouw) overal lagere parkeernormen gaan hanteren. Daardoor wordt de productie van betaalbare woningen gestimuleerd.</p>
Uitwerking	<p>Optie B2 en B3 kunnen snel worden uitgevoerd. De uitwerking van optie B3 'uitbreiding vergunningengebied' kan vervolgens gefaseerd plaatsvinden. Bij optie B4 kan ervoor worden gekozen om dit grondig voor te bereiden en in te voeren per 1 januari 2025. (Zie ook A3.)</p>
Financiën	<p>Initieel zijn er kosten voor het wijzigen van de bebording en markeringen (€ 30.000,-) en het aanpassen van de communicatie (€ 10.000,- inclusief communicatie andere maatregelen).</p> <p>Uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren is financieel redelijk neutraal aangezien inkomsten en kosten (administratief en handhaving) gelijk oplopen. Als de baten de kosten overstijgen gelden de regels voor de besteding van de parkeerreserve.</p> <p>Door fiscalisering van het gereguleerde gebied zullen de inkomsten van parkeerboetes naar de gemeentekas vloeien in plaats van naar het Rijk.</p>

C. Bewonersvergunningen

Achtergrond: zie paragraaf 5.4.

Optie 1 Bestand	<p>Bewoners kunnen maximaal twee parkeervergunningen aanschaffen. De derde vergunning wordt uitgefaseerd.</p> <p><i>Gevolg:</i> Het straatbeeld in gereguleerd gebied zoals het nu is. Parkeerdruk neemt verder toe door toename autobezit.</p>
Optie 2	<p>De eerste vergunning blijft ongeveer even goedkoop, € 20,- per jaar. De tweede vergunning wordt wel duurder: € 60,- per jaar. De derde vergunning wordt per 1 januari 2022 afgeschaft, ook bestaande derde vergunningen worden niet meer verlengd. (Bedrijfsvergunningen blijven bestaan.) Bewoners hebben de mogelijkheid om een parkeerplek te huren in één van de gemeentelijke parkeergarages.</p>

	<p><i>Gevolg:</i> Minder parkeerdruk. Tweede auto wordt minder aantrekkelijk, de derde vergunningen vervallen. De opties voor het laatste zijn: een garageabonnement nemen; uitwijken naar straten buiten het vergunningengebied of afzien van een derde auto in het huishouden.</p>
Optie 3	<p>Als optie C2 met als extra maatregelen bovendien: Bij woningsplitsing komen er geen nieuwe vergunningen bij. Oplossen op eigen terrein of met nulnorm voor nieuwe initiatieven in gereguleerd gebied: geen enkele (toekomstige) bewoner krijgt dan nog een vergunning. De gemeente maakt vergunningen voor deelauto's gratis.</p> <p><i>Gevolg:</i> Stimuleren van alternatieven voor de auto, extra woningen vergemakkelijken in gereguleerd gebied zonder extra parkeerdruk.</p>
Uitwerking	<p>Kan relatief snel worden ingevoerd. Beleidsregels opstellen voor vergunningvrije deelauto's en daarvoor fysiek parkeerplekken reserveren. De enige manier waarop de parkeerdruk dan verder zou kunnen groeien is door een toename van tweede vergunningen.</p>
Financiën	<p>Omdat de eerste vergunningen (marginaal) goedkoper worden levert dat circa € 2.500,- minder inkomsten op. Omdat de tweede vergunningen duurder worden levert dat (bij gelijk blijvend aantal aanvragen) circa € 30.000,- op.</p>

D. Parkeren op eigen terrein

Achtergrond: zie paragraaf 5.5

Optie 1 Bestaand	<p>Lang niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebruikt. Vaak ligt er dan toch (nog) een inritconstructie.</p> <p><i>Gevolg:</i> Geen optimale benutting van de openbare ruimte.</p>
Optie 2	<p>Gehele gemeente Katwijk: Wanneer een parkeergelegenheid op eigen terrein niet kan worden gebruikt voor een auto, zal een eventueel aanwezige inritconstructie worden verwijderd.</p> <p>Gereguleerd gebied: Bij een parkeergelegenheid op eigen terrein wordt voor bewoners geen tweede bewonersvergunning verstrekt. Bij meerdere plekken op eigen terrein wordt aan hen helemaal geen vergunning verstrekt. Als de plekken op eigen terrein niet meer voor parkeren kunnen worden gebruikt door een in het verleden</p>

	ontstane situatie zal er coullance zijn. <i>Gevolg:</i> Betere benutting van de ruimte.
Uitwerking	Opstellen POET-lijsten in gereguleerd gebied en deze koppelen aan de uitgifte van vergunningen. Aankondigen dat niet gebruikte inritconstructies worden verwijderd (communicatie vooraf) en deze maatregel fysiek uitvoeren.
Financiën	Opstellen POET-lijsten gereguleerd gebied € 25.000,- plus koppeling aan vergunningenuitgifte p.m. Weghalen overbodige inritconstructies: circa € 1000,- per geval; goedkoper door werk te combineren.

E. Bezoekersregeling

Achtergrond: zie paragraaf 5.6

Optie 1 Bestand	Is een gepasseerd station door raadsbesluit inzake digitalisering
Optie 2	500 bezoekersuren per jaar voor € 20,- <i>Gevolg:</i> Ook meerdere bezoekers per keer te registreren. Geen maximum parkeerduur meer. Geen misbruik meer van bezoekerspassen.
Optie 3	Als optie E2 met als extra maatregelen: Per jaar maximaal 50 maximaal extra bezoekersuren voor € 10,- Met doktersverklaring een optioneel mantelzorgtegoed van 500 uren per jaar voor € 20,- (Bovenop de 500 gewone bezoekersuren.) <i>Gevolg:</i> Als optie E2 met meer flexibiliteit voor gebruikers.
Uitwerking	Kan meeliften met uitrol digitalisering
Financiën	Zijn begroot in project digitaliseren

F. Bedrijfsvergunningen

Achtergrond: zie paragraaf 5.7.

Optie 1 Bestand	Maximaal één bedrijfsvergunning per adres. Daarnaast zijn nog twee bewonersvergunningen mogelijk op datzelfde adres.
Optie 2	Maximaal één bedrijfsvergunning (op kenteken) per adres, met daarnaast (als het ook een woonadres is) maximaal één bewonersvergunning. Voor maatschappelijke organisaties (zorgverleners) is een aparte categorie mogelijk: 24/7 geldig

	<p>in zowel de centrum- als de ringzone.</p> <p><i>Gevolg:</i> Maximaal twee vergunningen op één adres in plaats van (huidige situatie) drie of zelfs meer. Faciliteren zorgverlening.</p>
Optie 3	<p>Als optie F2 maar bovendien met een speciale regeling voor onderwijsinstellingen. Onderwijzend personeel van buiten de gemeentegrenzen van Katwijk kan een parkeervergunning krijgen die uitsluitend geldig is op werkdagen van 8:00 uur tot 17:00 uur. Ook kunnen scholen voor 20 euro een bezoekersregeling van 500 uur aanschaffen.</p> <p><i>Gevolg:</i> Scholen en onderwijsinstellingen kunnen makkelijker personeel werven zonder een bedrijfsvergunning te hoeven aanschaffen. Door de koppeling aan werktijden leidt dit niet tot extra parkeerdruk op de 'zwaarste' momenten zoals 's avonds en in weekends.</p>
Uitwerking	<p>Het introduceren van de 'lerarenvergunningen' vraagt aanpassingen in het digitale loket, omdat er een uren- en dagenbeperking aan is gekoppeld. (Die dan ook is gekoppeld aan het handhavingsvoertuig.) In de uitwerking kan er sprake zijn van een maximaal aantal lerarenvergunningen per organisatie.</p>
Financiën	<p>Beperking van het aantal vergunningen per adres levert (in beperkte mate) minder inkomsten op. De tarieven voor de vergunningen van onderwijzend personeel kunnen relatief laag blijven zodat de opbrengsten en de kosten (van administratie en handhaving) min of meer tegen elkaar wegvallen.</p>

G. Ledenvergunningen

Achtergrond: zie paragraaf 5.8.

Optie 1 Bestand	340 gratis ledenvergunningen voor verenigingen en kerkgenootschappen. (Nieuwe worden niet uitgegeven.)
Optie 2	Bestaande ledenvergunningen in het kader van digitalisering alle afzonderlijk koppelen aan een kenteken. Jaarlijks vernieuwen in plaats van tweejaarlijks.
Optie 3	<p>Als optie G2 met bovendien het aantal ledenvergunningen maximeren op tien per organisatie. Beprijzen op het niveau van een eerste bewonersvergunning. Dit alles per 01-01-2022 bij wijze van gewenningsperiode.</p> <p><i>Gevolg:</i></p>

	Ongeveer 130 ledenvergunningen minder (ruim een derde).
Optie 4	<p>Bestaande ledenvergunningen in het kader van digitalisering vervangen door een bezoekersregeling, analoog aan de systematiek van de bezoekersregeling voor bewoners. Maximaal 5 quota van 500 parkeeruren te koop voor € 20,- per stuk, geldig in alle zones. (Zelfde tarief als bezoekersregeling voor bewoners.)</p> <p><i>Gevolg:</i> Maximaal 2500 bezoeken per organisatie, niet gebonden aan vaste kentekens. In overleg met kerkbesturen faciliteren kerkbezoek voor mensen die slecht ter been zijn.</p>
Optie 5	<p>Afschaffen ledenvergunningen.</p> <p><i>Gevolg:</i> Stimuleren van gebruik fiets, openbaar vervoer en lopen. Ongenoegen bij vrijwilligersorganisaties. Circa 340 vergunningen minder.</p>
Uitwerking	Door bij optie G3 of G5 de ingangsdatum op 01-01-2022 te zetten krijgen alle betreffende organisaties de kans om alternatieven te bedenken en zich voor te bereiden. Optie G4 is minder ingrijpend en heeft voor de kerkgenootschappen een relatie met het invoeren van betaald parkeren op zondag. Om te zorgen dat ook mensen die slecht ter been zijn ter kerke kunnen gaan overleggen we met de kerkbesturen over de bezoekersregeling.
Financiën	Ongeveer 200 ledenvergunningen leveren 4000 euro op waar tegenover de kosten van administratie en handhaving staan.

H. Tarieven

Achtergrond: zie paragraaf 5.10. en 6.5. Ook: bijlage 4 voor een benchmark

Optie 1	1e parkeervergunning bewoners per jaar	€ 20,50
Bestaand	2e parkeervergunning bewoners per jaar	€ 31,13
	Bedrijfsvergunning per jaar	€ 349,20
	Bezoekersvergunning per jaar	€ 20,00
	Ledenvergunning	€ 0,00
	Tarief straatparkeren per uur	€ 2,10
	Tarief parkeren in garage per uur	€ 1,80
	Dagkaart garages	€ 10,00
	Weekkaart garages	€ 25,00
	Tarief Noord- en Zuidduinen per uur	€ 1,80
	Optie 2	1e parkeervergunning bewoners per jaar
	2e parkeervergunning bewoners per jaar	€ 60,00
	Bedrijfsvergunning per jaar	€ 350,00

	<p>Bezoekersregeling per jaar (500uur)* € 20,00</p> <p>Ledenvergunning (bezoekregeling) € 20,00</p> <p>Maatschappelijke organisaties per jaar* € 20,00</p> <p>Lerarenvergunning per jaar ** € 20,00</p> <p>Tarief straatparkeren per uur € 3,00</p> <p>Tarief parkeren in garage per uur*** € 1,80</p> <p>Dagkaart garages € 10,00</p> <p>Weekkaart garages € 35,00</p> <p>Tarief Noord- en Zuidduinen per uur*** € 1,80</p> <p>* 50 uur extra per jaar voor € 10,00</p> <p>** Op kenteken, 24/7 in alle zones. Zie paragraaf 5.7.</p> <p>** Voor leraren van buiten Katwijk, beperkt geldig, zie paragraaf 5.7.</p> <p>*** In winterperiode eerste twee uur gratis</p> <p><i>Gevolg:</i></p> <p>Stimuleren gebruik garages, waardoor hogere bezettingsgraad, minder straatparkeren. Geen gratis vergunningen meer maar minimaal administratieve kostprijs van € 20,00 per jaar. Hogere tarieven voor tweede vergunningen moeten deze ontmoedigen, dan wel het principe 'de ruimtegebruiker betaalt' verstevigen.</p>														
	<p>Omdat alle tarieven in principe van nul tot een factor tien duurder vastgesteld kunnen worden, zijn er naast optie twee geen andere opties weergegeven.</p>														
Uitwerking	<p>Gaat gelijk op met 'digitalisering'. De derde vergunning (die al niet meer nieuw aangevraagd kon worden) houdt op te bestaan. De ledenvergunningen gaan hetzelfde kosten als een bewonersvergunning, staan op kenteken en worden gemaximeerd tot 10 per organisatie. Maatschappelijke organisaties en onderwijsinstellingen krijgen maatwerk.</p>														
Financiën	<p>Voor de gemeente zijn er (op basis van de huidige aantallen vergunningen en parkeertransacties op staat en in garages) de volgende financiële mutaties op jaarbasis:</p> <table border="0"> <tbody> <tr> <td>1e parkeervergunning bewoners</td> <td>-- € 2.500,00</td> </tr> <tr> <td>2e parkeervergunning bewoners per jaar</td> <td>+ € 30.000,00</td> </tr> <tr> <td>Bedrijfsvergunning per jaar</td> <td>neutraal</td> </tr> <tr> <td>Bezoekersregeling per jaar (500uur)</td> <td>neutraal</td> </tr> <tr> <td>Ledenvergunning</td> <td>+ € 4.000,00</td> </tr> <tr> <td>Maatschappelijke organisaties(schatting)</td> <td>+ € 2.500,00</td> </tr> <tr> <td>Lerarenvergunning (schatting)</td> <td>+ € 2000,00</td> </tr> </tbody> </table>	1e parkeervergunning bewoners	-- € 2.500,00	2e parkeervergunning bewoners per jaar	+ € 30.000,00	Bedrijfsvergunning per jaar	neutraal	Bezoekersregeling per jaar (500uur)	neutraal	Ledenvergunning	+ € 4.000,00	Maatschappelijke organisaties(schatting)	+ € 2.500,00	Lerarenvergunning (schatting)	+ € 2000,00
1e parkeervergunning bewoners	-- € 2.500,00														
2e parkeervergunning bewoners per jaar	+ € 30.000,00														
Bedrijfsvergunning per jaar	neutraal														
Bezoekersregeling per jaar (500uur)	neutraal														
Ledenvergunning	+ € 4.000,00														
Maatschappelijke organisaties(schatting)	+ € 2.500,00														
Lerarenvergunning (schatting)	+ € 2000,00														

Tarief straatparkeren	+ € 150.000,00
<i>Gebaseerd op 80% aantal transacties</i>	
Waardoor extra parkeren in garages	+ € 225.000,00
Waardoor extra Noord- en Zuidduinen	+ € 45.000,00
<p>Wat betreft de 2e bewonersvergunningen, ledenvergunningen en straatparkeren zijn er ook verdringingseffecten en uitwijkgedrag waardoor de inkomsten minder zullen stijgen dan hier aangegeven. De inkomstenderving door de eerste twee uur gratis parkeren in de winterperiode wordt zeer waarschijnlijk meer dan gecompenseerd door de verbeterde bezettingsgraad over het gehele jaar vanwege het verhoogde tarief op straat.</p>	

I. Winterperiode: eerste 2 uur gratis parkeren garages

Achtergrond: zie paragraaf 6.4 en 6.5.

Optie 1 Bestaand	Parkeertarief gaat in zodra een auto geparkeerd wordt in de garages en op Noord- en Zuidduinen.
Optie 2	In de winterperiode de eerste twee uur parkeren in de garages en op terreinen Noord- en Zuidduinen gratis maken. <i>Gevolg:</i> Hogere bezettingsgraad garages in de winter. Straatparkeren wordt relatief minder aantrekkelijk. Stimulans voor de retail in Katwijk aan Zee.
Optie 3	In de winterperiode naast parkeren in de garages ook parkeren op straat de eerste twee uur gratis maken. <i>Gevolg:</i> De beleidsdoelstelling 'minder blik op straat' wordt niet gehaald.
Optie 4	Parkeren in de garages het hele jaar door de eerste twee uur gratis maken. <i>Gevolg:</i> Meer zomerse dagen dat de garages volledig bezet zullen zijn. Ongewenste inkomstenderving voor de gemeente. In de zomer zouden vooral strandbezoekers ervan profiteren in plaats van winkelend publiek. Ook geldt: hoe beter het weer, hoe minder prijselasticiteit van parkeren.
Uitwerking	Door de invoering van kentekenherkenning is dit relatief eenvoudig te realiseren. Goede communicatie helpt om de maatregel te promoten.
Financiën	In de wintermaanden (1 okt t/m 31 mrt) zijn er plm. 100.000

transacties met een gemiddelde parkeerduur onder de twee uur, waarmee een omzet van circa € 130.000,- euro is gemoeid. Dit is echter niet per definitie een derving van inkomsten. Immers: door de eerste twee uur gratis worden er ook extra garageparkeerders aangezogen waarvan een deel vervolgens langer dan twee uur parkeert. Metingen na invoering geven uitsluitsel.

J. Betaald parkeren op zondag

Achtergrond: zie paragraaf 6.7.

<p>Optie 1 Bestaand</p>	<p>Parkeren in heel Katwijk is op zondag gratis. Er vindt geen handhaving plaats. De parkeergarages zijn onbeheerd.</p> <p><i>Gevolg:</i> Veel overlast van geparkeerde auto's, met name op zomerse zondagen. Mensen anticiperen op de afwezigheid van handhaving door BOA's, waardoor invalidenplekken worden misbruikt en de bereikbaarheid voor hulpdiensten niet altijd kan worden gewaarborgd. De politie zou ook kunnen handhaven maar in de praktijk is dit geen prioriteit.</p>
<p>Optie 2</p>	<p>Parkeren op zondag wordt vanaf 13:00 uur betaald parkeren. Er komt de hele dag beheer in de garages en integrale handhaving op straat.</p> <p><i>Gevolg:</i> Het beheer van de garages vergroot de klantvriendelijkheid, verkeerd parkeren op straat is te handhaven. Bereikbaarheid voor hulpdiensten is ook op zondag te garanderen. Stimulus voor gebruik van openbaar vervoer en fiets. Nadeel is dat het ingewikkeld is, ook bijvoorbeeld ten aanzien van het goedkope avond- en nachttarief dat dan niet van 19:00 uur – 09:00 uur loopt maar tot 00:00 uur. De dagkaart in de garages is op zondag niet aantrekkelijk.</p>
<p>Optie 3</p>	<p>Als optie J2, maar dan de hele zondag (vanaf 9:00 uur) betaald parkeren, conform de andere dagen van de week.</p> <p><i>Gevolg:</i> Voor alle dagen van de week geldt hetzelfde regime, vergelijkbaar met alle andere badplaatsen. De situatie op straat en in de garages op zondagen wordt vergelijkbaar met die op zaterdagen. De beleidslijn over het niet werken van ambtenaren op zondag moet worden aangepast. Vanwege de verantwoordelijkheid van de gemeente is dit een uitzondering op basis van noodzakelijkheid.</p>

Uitwerking	Technisch is het eenvoudig te realiseren. Wel is vooraf en tijdens de beginperiode duidelijke communicatie nodig. Wat betreft de kerkgenootschappen is er een relatie met de ledenvergunningen die omgezet kunnen worden in een bezoekersregeling. Daarover zal de gemeente in overleg treden met de kerkbesturen.
Financiën	Een extrapolatie van de daggemiddelden levert op dat optie J3 circa € 435.000,- bruto per jaar oplevert. (Extrapolatie van de daggemiddelden van alleen de zaterdagen levert nog meer op.) Als we de kosten voor beheer van de garages en integrale handhaving op straat (samen € 80.000,- per jaar) verrekenen blijft jaarlijks een positief netto saldo over van ruim € 355.000,-.

K. Vereenvoudiging regels

Achtergrond: zie paragraaf 5.4, 6.6, 6.8, 6.9

Optie 1 Bestaand	<p>Diverse regels omtrent parkeren zijn historisch gegroeid en nodeloos ingewikkeld of verwarrend. Bijvoorbeeld: blauwe zones zijn er in de gemeente met 30 minuten, een uur en twee uur parkeertijd.</p> <p><i>Gevolg:</i> Hoe ingewikkelder de regels, hoe lastiger te communiceren en hoe moeilijker te handhaven.</p>
Optie 2	<p>In het kader van vereenvoudiging worden de volgende stappen gezet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindtijd betaald parkeren het hele jaar door 21:00 uur in plaats van de zomer-winterregeling. (Zie paragraaf 6.6.) • De tijdvvensters van straatparkeren en terreinparkeren worden gelijkgetrokken zodat overal en altijd dezelfde tijdvvensters van toepassing zijn: van 9:00 uur tot 21:00 uur. (Zie paragraaf 6.6.) • De garageabonnementen gaan voor alle garages gelden in plaats van één afzonderlijke garage. (Zie paragraaf 5.4.) • Alle blauwe zones krijgen een parkeerduur van twee uur (voorkeursvariant van winkeliers). (Zie paragraaf 6.8.) • Er komt een onderzoek naar een eenvoudig uitvoerbare (en handhaafbare) condoleance-regeling (zie paragraaf 6.9.) • De tarieven van vergunningen gaan bestaan uit afgeronde bedragen in plaats van cijfers achter de komma. <p><i>Gevolg:</i> Regels makkelijker te communiceren en te handhaven. Ook de bebording wordt veel eenvoudiger. Eindtijd in de zomer</p>

	een uur eerder is prettig voor de horeca.
Optie 3	<p>Als optie K2 maar dan zonder het gelijktrekken van de zomer- en winterregeling. De eindtijd op straat kan dan in de zomer blijven zoals nu, 22:00 uur, en in de winter op 19:00 uur worden gezet. (In de garages geldt straks een nachttarief van € 1,80 voor de hele periode van 19:00 uur tot 09:00 uur of op zondag 00:00 uur.)</p> <p><i>Gevolg:</i> In de zomer een langere periode betaald parkeren per etmaal (vergeleken met optie K2). In de winter een kortere periode. Meer uitleg en meer (onder)bebording nodig. Verwaarloosbaar gevolg voor aantal parkeerders: in de winter is betaald parkeren tussen 19:00 uur en 21:00 uur op straat en op de terreinen marginaal.</p>
Uitwerking	<p>Alle maatregelen zijn eenvoudig uit te voeren maar vergen communicatie. Het werk van de handhavers wordt er eenvoudiger (eenduidiger) door.</p> <p>Opmerking: naast de in deze tabel genoemde maatregelen zijn er in deze Nota ook andere maatregelen die bijdragen aan vereenvoudiging, zoals fiscaliseren, digitaliseren, minder zones / betere zonegrenzen, verbetering PRIS. Die komen op andere plaatsen aan de orde.</p>
Financiën	<p>Maatregelen zijn financieel vrijwel neutraal, behalve het geldig maken van de garageabonnenten voor alle garages. Dat kost éénmalig € 20.000,- voor de aanpassing van systemen.</p>

L. Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS)

Achtergrond: zie paragraaf 6.10

Optie 1 Bestand	<p>Eén dynamisch informatiepaneel op de Zeeweg en een kleine in de Tramstraat.</p> <p><i>Gevolg:</i> Meer zoekverkeer dan gewenst en op drukke dagen een wachtrij voor een volle Boulevardgarage terwijl elders nog voldoende plek is. Daarnaast: de beschikbaarheid van Noordduinen is niet aangegeven, het lijkt of dat deel van het paneel defect is.</p>
Optie 2	<p>Toevoegen terrein Noordduinen aan het PRIS zodat informatiepaneel Zeeweg volledige informatie geeft.</p> <p><i>Gevolg:</i> Noordduinen krijgt slagboomtoegang. Auto's kunnen zich beter verdelen over het parkeeraanbod.</p>

Optie 3	<p>Als optie 2 maar inclusief extra info bij de ingangen van de Boulevardgarage om als deze vol is naar Tramstraat en Princehaven te verwijzen. Bovendien extra informatiepanelen aan het begin van de Hoorneslaan en aan het begin van de Parklaan.</p> <p><i>Gevolg:</i> Betere service voor bezoekers vanuit allerlei richtingen. Minder zoekverkeer en betere benutting van de Katwijkse parkeervoorzieningen.</p>
Uitwerking	Informatiepanelen zijn een kwestie van techniek. Om Noordduinen in het PRIS te activeren moet het terrein worden omgebouwd naar slagboomparkeren.
Financiën	Voor optie 3 moet gerekend worden op € 100.000,- aan éénmalige kosten.

M. Fietsparkeren algemeen

Achtergrond: zie paragraaf 9.2, 9.3, 9.4, 9.7.

Optie 1 Bestaand	De voorzieningen voor fietsparkeren groeien min of meer vraagvolgend mee. Er is voor fietsparkeren geen expliciet beleidskader.
Optie 2	<p>De gemeente Katwijk gaat voor nieuwe bouwprojecten (niet-woonfuncties) fietsparkeernormen hanteren gebaseerd op de CROW kentallen. Voor woonfuncties wordt een fietsparkeernorm vastgesteld zodra het huidige Bouwbesluit 2012 vervalt in het kader van de Omgevingswet.</p> <p>Naast het fietsparkeren bij R-net haltes dat de Provincie Zuid-Holland coördineert inventariseert de gemeente de situatie bij de overige bushaltes. Waar nodig komen extra voorzieningen.</p> <p>Verder wordt geïnventariseerd waar zich tekorten (kwantitatief / kwalitatief) voordoen bij onder meer onderwijslocaties, sportvoorzieningen, kerken en winkels. Deze inventarisatie kan richting geven aan verbeteringen en herinrichtingen.</p> <p><i>Gevolg:</i> De kwantiteit en kwaliteit van fietsparkeren gaat omhoog. Dit is onderdeel van het stimuleren van alternatieven voor de auto, ook ketenmobiliteit fiets – openbaar vervoer.</p>
Uitwerking	Loopt mee in beleid verkeer en vervoer.
Financiën	Lift vaak mee met herinrichtingen.

N. Fietsparkeren Katwijk aan Zee

Achtergrond: zie paragraaf 9.5, 9.6.

Optie 1 Bestaand	Zowel in het winkelcentrum als op de Boulevard is er overlast van fietsparkeren. <i>Gevolg:</i> Slechte toegankelijkheid, rommelig straatbeeld en soms wordt de toegankelijkheid voor hulpdiensten belemmerd.
Optie 2	Gemarkeerde fietsparkeervakken op straat in het winkelgebied. Plein voor de Hema vrij maken. Boulevard: inzet fietscoaches (en handhaving) ook op zomerse zondagen.
Optie 3	Als optie 2 inclusief de inzet van fietscoaches in het winkelgebied en handhaving foutparkeerders aldaar (afvoeren fout geparkeerde fietsen). <i>Gevolg:</i> Minder rommelig straatbeeld, fietsparkeren toch redelijk dicht bij de winkels. Toegankelijkheid gewaarborgd. Aanpak werkt in andere gemeenten.
Optie 4	Eén of meerdere inbandige bewaakte fietsenstallingen aan de randen van het winkelgebied. Fietsparkeerverbod (met handhaving) in het gehele gebied 'tussen de pollers'. <i>Gevolg:</i> Minder fietsen op straat. Luxe voorziening, te combineren met andere diensten. Grotere loopafstanden dan bij optie 2 en 3. Relatief hoge kosten voor huur en bewaking. Werkt alleen tussen plm 8:00 en 19:00 uur plus koopavonden.
Uitwerking	Een inrichtingsplan moet aangeven hoe de indeling van de fietsparkeervakken in het winkelgebied uitgevoerd kan worden. Door ze op de kopse kanten te markeren met bloembakken is er goede afbakening.
Financiën	Voor de (her)inrichting met vakken en bebording geldt een éénmalige post van € 60.000,- Extra handhaving en fietscoaches voor het winkelgebied kosten circa € 30.000,- per jaar. Fietscoaches Boulevard op zomerse zondagen circa € 10.000,- per jaar.

O. Monitoren en meten

Achtergrond: zie paragraaf 10.10

Optie 1 Bestaand	Er zijn geen actuele cijfers over aantallen parkeerplaatsen en parkeerdruk.
-----------------------------	---

Optie 2	Maken parkeerdrukmeting in de delen van Katwijk waar parkeeroverlast wordt ervaren.
Optie 3	Maken parkeerdrukmeting voor heel Katwijk. Voor gereguleerd gebied aanleggen POET-lijsten om deze daarna te koppelen aan de vergunningenuitgifte.
Optie 4	Als optie drie maar opstellen parkeerdrukmeting om de twee jaar voor de gehele gemeente herhalen om effecten van maatregelen te kunnen bepalen en bijsturing op te baseren. Voor kwalitatieve gegevens aansluiten op de tweejaarlijkse Veiligheidsmonitor. Herhalen enquête Parkeren Groen en Bewegen in 2023.
Uitwerking	Inschakelen gespecialiseerd(e) extern(e) bureau(s). Voor kwalitatieve gegevens kan worden meegelift met de Veiligheidsmonitor (VM) waaraan de gemeente Katwijk tweejaarlijks deelneemt. Besluit om de enquête Parkeren, Groen en Bewegen te herhalen in overleg met betreffende beleidsterreinen.
Financiën	Opstellen parkeerdrukmeting € 50.000,- voor de eerste keer, € 40.000,- voor tweejaarlijkse update. Opstellen POET-lijsten gereguleerd gebied € 25.000,- Koppeling ervan aan vergunningensysteem p.m.

4

Parkeernormen

4 Parkeernormen

4.1. Inleiding

Parkeernormen dienen als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dat kan nieuwbouw betreffen, maar ook uit- en inbreidingsprojecten en functieveranderingen. De parkeernormen geven het benodigde parkeeraanbod aan: ze schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen een ontwikkelaar bij een bepaald project moet realiseren om een omgevingsvergunning te bemachtigen.

De crux van parkeernormen is dat ze rekening moeten houden met de parkeerbehoefte bij verschillende te onderscheiden functies, zoals wonen, werken en winkelen. Door voldoende parkeerruimte aan te bieden kan de parkeerdruk beter worden beheerst en de kwaliteit van de openbare ruimte worden gewaarborgd. Passende parkeernormen zorgen voor een evenwicht tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen.

4.2. Het principe

De openbare ruimte is schaars en de gemeente Katwijk heeft zich tot doel gesteld die schaarse ruimte vooral te benutten voor een verbetering van de leefomgeving. Mobiliteit en parkeren bezetten inmiddels grote delen van de openbare ruimte. Om dat ruimtebeslag in de hand te houden is het noodzakelijk goed inzicht te hebben welke ruimte mobiliteit en parkeren daadwerkelijk nodig hebben.

Op basis van parkeerkencijfers kan de theoretische parkeerbehoefte van verschillende activiteiten (zoals wonen, winkels, kantoren, horeca) worden vastgesteld. De parkeerkencijfers geven een orde van grootte aan voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde nieuwe voorziening. Verschillende activiteiten hebben allemaal hun eigen specifieke parkeerkencijfer. Een theater heeft een andere parkeerbehoefte dan een bakkerij of een kinderboerderij of een woning. De kencijfers voor allerlei soorten activiteiten zijn verzameld door de CROW en gebaseerd op veel (praktijk)onderzoek. Ze zijn weergegeven in de CROW publicatie 381 van december 2018.⁴

Bovendien differentieert de CROW de parkeerkencijfers naar verschillende situaties zoals hoog stedelijk, dorps, iets daartussenin, al of niet in de nabijheid van openbaar vervoer. Het maakt de parkeerkencijfers zeer gedifferentieerd en flexibel inzetbaar. Tegelijk zorgt toepassing van de kencijfers ervoor dat gelijke plannen met dezelfde inhoud in één gebied exact gelijk beoordeeld worden. De parkeernormen die de gemeente hanteert worden gebaseerd op de parkeerkencijfers.

De (gemeentelijk vastgestelde) parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling moet aanleggen, zoals voor woningen, winkels, bedrijven, instellingen, enzovoort. Door het hanteren van parkeernormen kan een optimale verdeling van de beschikbare ruimte worden bereikt. Bijvoorbeeld: het bouwen van nieuwe woningen in een bestaand woongebied leidt tot een extra vraag naar parkeerruimte. Als de bestaande parkeerruimte al geheel in gebruik is door de bestaande huishoudens zullen er extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Maar hoeveel en waar? En ten koste van wat?

Zeker als de beschikbare openbare ruimte schaars is, of al in gebruik voor zaken zoals spelen of groen, kan de gemeente als eis stellen dat het parkeren op een andere wijze opgelost moet worden dan op de openbare straat. Vanwege het kostenaspect van de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein is het dan voor de ontwikkelaar noodzakelijk te weten hoeveel nieuwe parkeerplaatsen er nodig zullen zijn.

Aan de hand van de parkeernorm wordt het minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen vastgesteld dat de ontwikkelaar moet realiseren. Doel daarvan is om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen of andere functies en te voorkomen dat de openbare ruimte onevenredig wordt belast met geparkeerde auto's. Op die manier wordt de leefbaarheid gewaarborgd voor zowel de nieuwe gebruikers als de bestaande omwonenden.

In sommige gevallen kan bij een bepaalde bouwlocatie niet worden voorzien in voldoende ruimte voor parkeren. Als in zo'n geval een oplossing gevonden kan worden binnen een aanvaardbare straal (tot 400 meter), is dat ook bespreekbaar.

Een bijzondere situatie is de nul-norm. Soms wil een ontwikkelaar bouwen zonder parkeerplaatsen op eigen terrein maar wil de gemeente geen extra parkeerdruk in een gebied. Zoiets is denkbaar bij bijvoorbeeld jongeren- of studentenhuisvesting. Als ontwikkelaars verwachten dat er voor woningen zonder parkeervoorziening voldoende vraag is, kan de gemeente daaraan meewerken als de locatie zich bevindt in een vergunningengebied. (Niet aan de rand want dan is uitwijkgedrag te gemakkelijk.) We bieden dan de ruimte voor een nul-norm, maar daarbij leggen we wel zorgvuldig vast dat er nu en in de toekomst door geen van de bewoners aanspraak gemaakt kan worden op een parkeervergunning (koopcontract, kettingbeding). Iedereen, die ervoor kiest om daar te gaan wonen, weet dan van tevoren dat er geen parkeerruimte beschikbaar is.

De nulnorm kan ook een oplossing zijn bij woningsplitsing in gereguleerd parkeergebied. In de huidige situatie krijgt woningsplitsing in gereguleerd gebied (met hoge parkeerdruk) vanuit verkeer vrijwel altijd een negatief advies. (Soms leidt een integrale afweging er desalniettemin toe dat splitsing toch wordt toegestaan.) Met een nulnorm kan ook vanuit het perspectief van verkeer splitsing worden toegestaan: zowel de ontwikkelaar als toekomstige bewoner weten waar ze aan toe zijn.

Een relevante ontwikkeling in dit licht is de opkomst van alternatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's. De gemeente Katwijk staat positief tegenover nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het is dan denkbaar dat een ontwikkelaar in gereguleerd gebied wil bouwen met een nul-norm maar tegelijk een of meerdere deelauto's wil aanbieden. In dat geval stelt de gemeente wèl ruimte op de openbare weg beschikbaar. Immers: de deelauto kan ook aantrekkelijk zijn, of worden, voor andere omwonenden.

Een nulnorm kan alleen werken in gereguleerd gebied. Maar naast deelauto's zijn ook andere experimentele mobiliteitsconcepten denkbaar die ook buiten gereguleerd gebied meer maatwerk mogelijk maken in het hanteren van parkeernormen.

4.3. Uitgangspunten

Parkeerkencijfers geven dus aan wat de theoretische parkeerbehoefte van een nog te realiseren bouwinstituut zal zijn, mede afhankelijk van de functie, zoals woning, instelling, winkel, bedrijf of kantoor. Dat geldt niet alleen voor de huidige situatie, maar ook voor de toekomst.

Bij het stellen van parkeereisen hanteert de gemeente een aantal uitgangspunten:

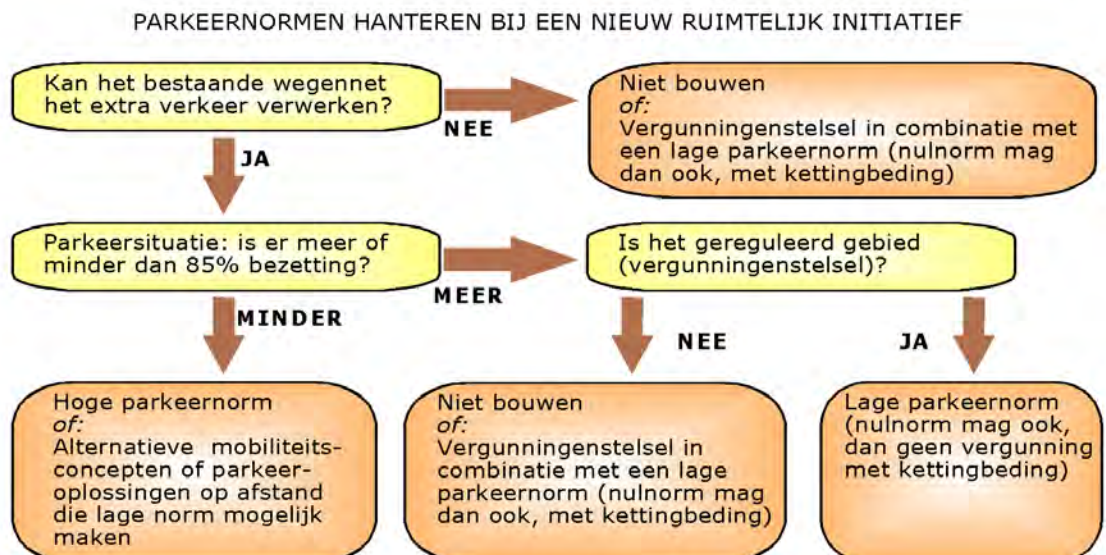
- Duidelijkheid en transparantie: voor alle betrokken partijen moet op voorhand duidelijk zijn welke parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied gelden;
- Gangbaarheid: aansluiten op de genoemde CROW-parkeerkencijfers om te werken conform wat (ook in andere gemeenten) gangbaar is;
- Balans: ons doel is het creëren van leefbare wijken en tegelijk willen we woningbouw zo min mogelijk belemmeren (zie ook paragraaf 1.3, de samenhang met woonbeleid);
- Maatwerk: het moet mogelijk blijven om afhankelijk van de omstandigheden en bij alternatieve mobiliteitsoplossingen een afwijkende norm te hanteren;
- Meten is weten: de cijfers uit parkeerdrukmetingen zijn daarvoor het fundament.

Wat betreft dat laatste. Bij het maken van bouwplannen dan wel ontwikkelingsplannen is inzicht nodig in de situatie met betrekking tot parkeren, bereikbaarheid en openbare ruimte. Een parkeerdrukmeting geeft dan inzicht in de verhouding parkeerplaatsen en geparkeerde voertuigen. Uitgangspunt is dat bij een parkeerdruk van 85% en hoger geen nieuwbouw of verbouw kan plaats vinden zonder een adequate parkeeroplossing. Dat wil zeggen dat in de bestaande situatie 85% of meer van de aanwezige parkeerplaatsen in het woongebied 's avonds en 's nachts bezet is.

Als oplossing zal in dergelijke situaties het invoeren van gereguleerd parkeren met een vergunningensysteem overwogen moeten worden. Het doel daarvan is het bewerkstelligen van een eerlijke verdeling van het aantal parkeerplaatsen over de verschillende woningen. (Zie ook paragraaf 5.3. 'Uitbreiding gereguleerd gebied'.) Omdat de parkeerdruk buiten Katwijk aan Zee wordt veroorzaakt door bewoners, volstaat een gereguleerd regime van 18:00 uur tot 00:00 uur. Overdag en tijdens kantooruren blijft parkeren dan dus gratis.

Wanneer de parkeerdrukmeting wordt opgesteld is het van belang om ook het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein goed in beeld te brengen. Woningen en voorzieningen met parkeerruimte op eigen terrein komen niet in aanmerking voor een (tweede) vergunning om op straat te parkeren (verrekening vindt plaats op basis van de geldende parkeernormen).

Overigens heeft de invoering van een vergunningensysteem als bijkomend voordeel dat bijvoorbeeld parkeerplekken op eigen terrein bij of onder appartementencomplexen beter zullen worden benut. In de huidige situatie is immers straatparkeren gratis, waardoor bijvoorbeeld parkeerplekken onder appartementen leeg blijven.



4.4. Maatwerk per gebied

Verschillende gebieden in de gemeente Katwijk hebben verschillende kenmerken, zoals bevolkings- en bebouwingsdichtheid, autobezit per huishouden en wegenstructuur. Het toepassen van parkeernormen willen we daarop toesnijden.

De parkeerkecijfers van de CROW hebben telkens een bepaalde bandbreedte. In de situaties waarin we kiezen voor hoge parkeernormen zijn die gebaseerd op de hoogste kecijfers van de bandbreedte. Voor situaties waarin we kiezen voor lage parkeernormen zijn die gebaseerd op de laagste kecijfers van de bandbreedte.

Voor de gemeente Katwijk onderscheiden we de volgende hoofdgebieden:

- Katwijk Noord;
- Katwijk aan den Rijn;
- Katwijk aan Zee;
- Rijnsburg;
- Valkenburg;
- Projectlocatie Valkenburg (PLV).

Voor **Katwijk Noord** geldt dat het gebied goed bereikbaar is. Het wegennet ter plaatse biedt nog voldoende capaciteit en ruimte om extra verkeer te verwerken. De openbare ruimte is wel al in grote delen van het gebied volledig belast. In het recente verleden zijn al diverse overleggen met de buurt gevoerd om de parkeerdruk te verminderen, vaak ten koste van het plaatselijke groen.

De bereikbaarheid met openbaar vervoer is voor het gehele gebied niet optimaal te noemen, maar wel gaat door een deel van het gebied het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) rijden (de R-net bus). Dit zal een snelle en comfortabele verbinding vormen met onder andere het NS station Leiden, zodat een groot deel van de regio (en verder) goed met het openbaar vervoer kan worden bereikt. Voorgesteld wordt in Katwijk Noord, buiten de HOV-locaties, parkeereisen bij nieuwbouw en verbouw te stellen op basis van hoge parkeernormen. Door zo bij nieuw- en verbouw het parkeren op eigen terrein af te dwingen wordt voorkomen dat door de nieuwe ontwikkelingen de openbare ruimte nog verder wordt belast met geparkeerde voertuigen.

In de nabijheid van de HOV haltes (binnen 400 meter) zullen lage parkeernormen worden toegepast. Bij het toepassen van de lage parkeernormen zullen, zoals eerder aangegeven, maatregelen genomen moeten worden om uitwijkgedrag van parkeerders te voorkomen. Dat kan

door middel van gereguleerd parkeren met vergunningen in een gebied dat groot genoeg is om het uitwijkgedrag op te vangen.

Op bedrijventerrein 't Heen zijn verschillende oplossingen denkbaar voor de plekken waar parkeren een probleem is. Omdat het een bestaande situatie is gaat het dan om andere maatregelen dan parkeernormen. Te denken valt aan:

- Het toestaan van gebouwde voorzieningen op eigen terrein;
- Het stimuleren van dubbelgebruik;
- Parkeertarieven instellen voor geparkeerde trailers en vrachtwagens;
- Slim herinrichten en loze stukken ruimte beter benutten.

Dit soort oplossingen moet in samenwerking met het parkmanagement worden bekeken.

In **Katwijk aan den Rijn** treffen we een diffuse situatie aan. Het gebied is goed bereikbaar, maar in een aantal delen zijn er veel signalen over hoge parkeerdruk. De verschillen van straat tot straat zijn soms groot. Een op te stellen parkeerdrukmeting zal antwoord moeten geven of en waar binnen Katwijk aan den Rijn lage dan wel hoge parkeernormen toegepast moeten worden. De situatie rond de dorpskern en bij de Turfmarkt is totaal anders



dan bijvoorbeeld in Zanderij. Door het parkeergedrag in de wijk Schutterswei heeft de brandweer moeite met de toegang.

Voorwaarde voor de toepassing van lage parkeernormen zal een vergunningensysteem zijn, in een voldoende ruim gebied om uitwijkgedrag van parkeerders te voorkomen. Bij het instellen van een vergunningensysteem zullen de gebruikers van nieuwbouw ook met een lage parkeernorm te maken krijgen.

Katwijk aan Zee kent een geheel eigen problematiek. Hier wordt de grootste parkeerdruk ervaren in de zomermaanden, en dan vooral tijdens mooie stranddagen. De parkeerdruk gaat dan gepaard aan problemen voor de bereikbaarheid en druk op de openbare ruimte door geparkeerde auto's en fietsen. Een aantrekkelijk badplaats trekt nu eenmaal veel bezoekers aan. Om die reden is in de badplaats een vergunningensysteem ingevoerd, met als doel de bezoekers zoveel mogelijk naar de beschikbare parkeergarages te dirigeren. Door het aantal betaalde parkeerplaatsen in de openbare ruimte verder terug te dringen kan de leefbaarheid in de straten van de badplaats verbeterd worden. (Zie ook paragraaf 6.4. Parkeergarages en 6.5. Tarieven bezoekersparkeren.)

In een groot deel van de badplaats (het grootste deel van de huidige zone 1) zal nog uitsluitend door vergunninghouders op straat kunnen worden geparkeerd. Ook in Katwijk aan Zee is het opstellen van een parkeerdrukmeting noodzakelijk om te kunnen bepalen hoeveel vergunningen er daadwerkelijk kunnen worden uitgeven voor het gebied. Dit kan ertoe leiden dat nieuwe bewoners in de toekomst nog maar recht hebben op één bewonersvergunning.

De situatie in Katwijk aan Zee komt uitgebreid aan de orde in de hoofdstukken vijf en zes. In deze paragraaf beperken we ons tot de parkeernormen. Omdat de bereikbaarheid van de badplaats ook steeds verder onder druk komt te staan zullen in de badplaats bij nieuwbouw en verbouw de lage parkeernormen worden toegepast. Indien een ontwikkelaar in het vergunningengebied wil bouwen met een nul-norm is dat toegestaan. De gebruikers krijgen dan geen vergunning voor straatparkeren, met een kettingbeding voor latere bewoners. Het staat bewoners in zo'n geval wel vrij om een abonnement te nemen in de parkeergarages. Ook de deelauto kan in Katwijk aan Zee een rol gaan spelen. De gemeente zal (op aanvraag) daartoe de benodigde fysieke ruimte aan bieden.

In een verdere toekomst kan overwogen worden de beschikbare parkeerplaatsen in de verschillende parkeergarages beschikbaar te stellen aan de bewoners en het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte in verhouding te verminderen. Bezoekers aan de badplaats zullen dan op meer

afstand moeten parkeren en door middel van pendeldiensten (en vanzelfsprekend met de R-net buslijn die tot over de Boulevard rijdt) de badplaats kunnen bereiken. Op deze wijze kunnen parkeerproblemen en bereikbaarheidsproblemen voorkomen worden en zal de leefbaarheid in de badplaats aanzienlijk kunnen verbeteren.

Voor **Rijnsburg** zijn de problemen er het hele jaar rond. De bereikbaarheid van het gebied is, als gevolg van de te krappe infrastructuur, slecht. Bovendien is er slechts weinig (snel) openbaar vervoer en is de parkeerdruk hoog. De parkeerdruk is hoofdzakelijk afkomstig van de bewoners zelf. Dit in tegenstelling tot de badplaats, waar het juist de bezoekers zijn die voor veel parkeerdruk zorgen.

Enerzijds vraagt de hoge parkeerdruk (en de slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer) om toepassing van hoge parkeernormen. Maar het beschikbare wegennet is nu al zodanig belast dat er feitelijk geen extra verkeer meer verwerkt kan worden. In dat licht dienen er juist lage minimale parkeernorm gehanteerd te worden.

Gereguleerd parkeren met een vergunningensysteem kan in het centrum van Rijnsburg een oplossing bieden, maar nog niet duidelijk is in hoeverre. Ook in Rijnsburg zal daarom eerst goed inzichtelijk moeten worden hoeveel



parkeerplaatsen er beschikbaar zijn. Vervolgens zal op basis van de parkeerdrukmeting een parkeernorm opgesteld moeten worden. Bij initiatieven voor nieuwbouw of verbouw moet het parkeren dan op eigen terrein worden opgelost.

Vergunningen voor de openbare straat worden aan de nieuwe bewoners niet meer verstrekt, inclusief een kettingbeding. Ook hier geldt dat een mobiliteitsconcept als de deelauto een deel van de oplossing kan bieden.

Voor Rijnsburg is de conclusie vooralsnog dat er –vanuit mobiliteitsoogpunt- eigenlijk geen ruimte bestaat voor nieuwe bouwinitiatieven. Dat betekent dat er geen noodzaak is om een parkeernorm vast te stellen. Dat wordt anders zodra er een vergunningensysteem wordt ingevoerd. Dan komt er waarschijnlijk nog significante restruimte vrij.

In **Valkenburg** gelden min of meer dezelfde problemen als in Rijnsburg. Door de jaren heen is de bereikbaarheid met de auto steeds verder verslechterd doordat de wegenstructuur niet meegroeide met de nieuwe eisen van de tijd. Niet overal in Valkenburg wordt de parkeerdruk als een probleem ervaren, maar bijvoorbeeld in het oude centrum wel.

Wederom zal een parkeerdrukmeting inzicht moeten geven hoe en waar de druk optreedt. De bereikbaarheid met openbaar vervoer is niet optimaal, waardoor het lastig wordt lage parkeernormen toe te passen. Daar vraagt de beperkte ruimte voor het autoverkeer overigens wel om. Een vergunningensysteem kan helpen om een betere verdeling van de beschikbare parkeerruimte te bewerkstelligen. Het uitwijkgedrag (bewoners gaan verderop gratis parkeren) moet goed gemonitord worden.

Project Valkenburg heeft een eigen dynamiek. Omdat het een zeer grote ruimtelijke invulling met woningen is, waarbij ook de openbare ruimte nog volledig van de grond af aan vormgegeven moet gaan worden, zijn daar geheel nieuwe mogelijkheden.

Algemeen geldt dat ook hier als gevolg van de mobiliteitsproblemen een lage parkeernorm wenselijk zal zijn. De HOV-haltes bevinden zich echter, zoals momenteel voorzien, maar aan één zijde van de bouwontwikkeling. Daarom is een lage parkeernorm voor PLV als geheel vooralsnog waarschijnlijk niet reëel.

Omdat de ontwikkeling van de PLV een exercitie is die verder redelijk los staat van de ruimtelijke vraagstukken in de bestaande gemeente Katwijk, doet deze Nota Parkeerbeleid geen richtinggevende uitspraken over parkeren in de PLV.

4.5. Woningbouw faciliteren: gehele gemeente gereguleerd parkeren

In het voorgaande is betoogd dat het hanteren van lage parkeernormen alleen mogelijk is in combinatie met gereguleerd parkeren volgens een vergunningensysteem. In de gebieden waar geen vergunningensysteem is maar tegelijk de parkeerdruk wel meer is dan 85%, leidt het hanteren van een lage parkeernorm per definitie tot overmatige parkeerdruk in de openbare ruimte.

Zoals al eerder opgemerkt, stellen woningcorporatie en vastgoedontwikkelaars dat met name in het goedkope woningsegment hoge parkeereisen ertoe leiden dat projecten niet rendabel gebouwd kunnen worden. De achterstand die de gemeente Katwijk heeft in het realiseren van nieuwe woningen wordt dan vooral geweten aan de (te) hoge parkeernormen. Deze discussie is niet uniek voor Katwijk en speelt in veel gemeenten.

Als we stellen dat verkeer dienstbaar moet zijn aan andere maatschappelijke doelstellingen, en dus ook zo min mogelijk nieuwe woningbouw in de weg mag staan, is er uiteindelijk slechts één afdoende maatregel. En dat is dat de gehele gemeente gereguleerd parkeren krijgt met een vergunningensysteem. Voorwaarde voor maatschappelijke acceptatie daarvan is met name de prijs van de eerste vergunning. In onze gemeente is die laag, en kan ook laag blijven.

Anders gezegd: als een belangrijke prioriteit is het realiseren van betaalbare (huur of koop) woningen, dan is de combinatie van lage parkeernormen en gereguleerd parkeren voor de gehele gemeente onontkoombaar. Ook de woningbouwcorporatie en de projectontwikkelaars zien in die oplossing de beste uitweg voor de patstelling waarin we nu verkeren. Overigens zal er dan nog steeds een verschil zijn tussen Katwijk aan Zee en de overige kernen en woongebieden. Namelijk: in de overige kernen en woongebieden wordt de parkeerdruk niet bepaald door (strand)bezoekers, maar door de bewoners zelf. Het gereguleerd parkeren hoeft dan alleen te gelden in de periode waar het probleem zich voordoet: avond en nacht.

Een periode van 18:00 uur tot 00:00 uur volstaat dan in principe. Gedurende dat deel van het etmaal geldt dan dat er een vergunning nodig is, een bezoeker wordt aangemeld via de bezoekersregeling, of kan betaald parkeren bij de automaat of via een app. Tijdens koopavonden zou ervoor gekozen kunnen worden om de eerste twee uur parkeren in het genoemde tijdvenster gratis te laten zijn.

Voordeel van gereguleerd parkeren in de gehele gemeente is ook dat er nergens meer sprake zal zijn van verdringing, uitwijkgedrag of een

waterbedeffect. Verder zal de benutting van parkeervoorzieningen op eigen terrein sterk worden gestimuleerd. Immers: in de huidige situatie wordt er soms aan ontwikkelaars gevraagd om parkeerplekken te realiseren op eigen terrein. Plekken die voor de bewoners vervolgens (koop of huur) geld kosten. Zolang het parkeren in de openbare ruimte op straat vergunningvrij en gratis is, parkeren die bewoners dan liever buiten op straat.

Het voornaamste nadeel zal zijn dat er ook straten zijn waar de bewoners zeggen 'maar wij hebben helemaal geen parkeerprobleem'. In de bewonersenquête geeft 48% van de respondenten aan dat er in de directe woonomgeving onvoldoende ruimte is om te parkeren. 15% is neutraal en 36% geeft aan wel voldoende parkeerruimte te ervaren. Zonder extra maatregelen ligt het voor de hand dat deze cijfers verder verslechteren.

Vanzelfsprekend vergt een dergelijke aanpak ook meer handhaving. Die kan echter worden gedekt uit de inkomsten van het gereguleerd parkeren. Bovendien kan een scanvoertuig dat overdag wordt ingezet in Katwijk aan Zee, 's avonds worden benut voor handhaving in overig Katwijk: efficiënte combinaties zijn mogelijk.

Als wordt gekozen voor invoering van gereguleerd parkeren voor de gehele gemeente Katwijk, kan er een 'aanpassingsperiode' worden gehanteerd. Bijvoorbeeld door aan te kondigen dat invoering geschiedt per 1 januari 2025. Daardoor krijgen bewoners tijd om zich voor te bereiden op het maximum van twee bewonersvergunningen per adres. Aan de randen van de gemeente kunnen dan eventueel parkeervoorzieningen komen voor mensen die echt een derde auto willen: derde auto's of meer staan dan buiten het gereguleerde gebied. Tegelijk kunnen dan met onmiddellijke ingang de lage parkeernormen worden gehanteerd. Waardoor de woningcorporatie en de bouwers kunnen waarmaken dat ze door deze lagere normen wél woningen in het onderste en middensegment kunnen realiseren.

Conclusie. De vraag is waarschijnlijk niet zozeer of de gemeente ooit als geheel gereguleerd parkeren zal hebben, maar vanaf wanneer. De ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen maken invoering in de toekomst onvermijdbaar. Als de realisatie van voldoende betaalbare huisvesting voor volgende generaties bewoners echt prioriteit nummer één is, dan is door deze aanpak het parkeerbeleid dienstbaar aan bredere maatschappelijke doelen.

5

**Gereguleerd parkeren:
bewoners en ondernemers**

5 Gereguleerd parkeren: bewoners en ondernemers

5.1. Inleiding

Het gereguleerd parkeren voor bewoners en ondernemers beperkt zich momenteel tot (het grootste deel van) Katwijk aan Zee. Er wordt gewerkt met vergunningen voor bewoners en ondernemers in combinatie met betaald parkeren op straat en in garages voor bewoners en ondernemers (abbonementen) en voor bezoekers en toeristen. De parkeerbehoefte van beide groepen moet tegen elkaar worden afgewogen, en tegelijk moet parkeeroverlast worden beperkt. Het belangrijkste doel van gereguleerd parkeren is dan ook het faciliteren van de parkeerbehoefte van zowel bewoners als die van bezoekers en toeristen, met als strikte randvoorwaarde een leefbare openbare ruimte.

Uit de enquête parkeerbeleid van juni 2019 blijkt dat de bewoners en ondernemers in Katwijk aan Zee meer parkeerproblemen ervaren dan de hele gemeente Katwijk gemiddeld. 57% van de respondenten uit Katwijk aan Zee is van mening dat het aantal parkeerplaatsen in de buurt onvoldoende of ruim onvoldoende is.⁷ Voor overig Katwijk heeft 37% van de respondenten deze mening.

Voor de goede orde maken we een onderscheid tussen twee categorieën bezoekers. Ten eerste zijn er de bezoekers van bewoners zoals familie, vrienden of bijvoorbeeld mantelzorgers. Dit privébezoek komt aan de orde in paragraaf 5.6. 'Bezoekersregeling'.

Ten tweede zijn er bezoekers, waaronder toeristen, van winkels, voorzieningen, kerken, strand, sportvelden, et cetera. Deze komen aan de orde in hoofdstuk zes, 'Gereguleerd parkeren: bezoekers en toeristen'. Het betreft dan het betaald parkeren op straat en in parkeergarages.

5.2. Zone indeling

De parkeerbehoefte van bewoners botst soms (vooral op zomerse dagen) met de parkeerbehoefte van strandbezoekers en toeristen. Dat speelt vooral in vergunningenzone 1, die aan het strand grenst. Als uitgangspunt voor maatregelen in het gereguleerde parkeergebied geldt dat er geen extra auto's in de straten mogen komen, wel minder. In deze paragraaf presenteren we de oplossingsrichting.

Het huidige systeem van vijf verschillende zones werkt niet meer adequaat en is nodeloos ingewikkeld. Vergunninghouders mogen in de huidige situatie uitsluitend parkeren in de zone waarvoor hun vergunning geldig is.

Met uitzondering van bewoners van zone 1, die ook mogen parkeren in de aangrenzende zones 2, 3, 4 en 5. Op de lantaarnpalen aan het begin en einde van de straat bevinden zich gekleurde stickers die aangeven welke zone het betreft.

Een probleem bij de huidige zone-indeling is ook dat er in diverse straten scheidingslijnen in de lengterichting lopen. Dat brengt veel onduidelijkheid met zich mee. We zullen de grenzen zodanig aanpassen dat het voor iedereen duidelijk is, en ook makkelijker handhaafbaar.

Kortom: het zonesysteem kan veel simpeler. Waarbij wel extra aandacht nodig is voor de bewoners van zone 1, omdat zij de meeste overlast ondervinden van winkelend publiek, evenementen en strandbezoek tijdens zomerse dagen.

Het voorstel is als volgt. Het aantal zones voor vergunningparkeren wordt voor bewoners terug gebracht naar twee (met grenscorrecties). De huidige zone 1 noemen we voortaan 'centrumzone'. De huidige zones twee tot en met vijf noemen we 'ringzone'. Vergunninghouders uit de ringzone mogen niet parkeren in de centrumzone (tenzij ze betalen). Omgekeerd mogen bewoners van de centrumzone wel parkeren in de ringzone. (Dit als 'ventiel' voor als op een zomerse dag geen ruimte meer is in de centrumzone.)



Om de bewoners rondom het strand tegemoet te komen wordt de centrumzone grotendeels alleen parkeren voor vergunninghouders in de centrumzone (en hun bezoek). Dat betekent dat strandbezoekers en winkelend publiek vrijwel uitsluitend nog kunnen parkeren in de openbare parkeergarages, op de Zuid- en Noordduinse parkeerterreinen, of betaald op straat buiten de centrumzone. Op die manier verplaatsen we blik van de straat naar de garages. Deze aanpak heeft nog een ander voordeel, en dat is het mogelijk maken van fiscalisering (betaald parkeren) van het vergunningengebied in de ringzone. (Zie verder over dit onderwerp paragraaf 6.3. 'Fiscaliseren') Tenslotte is een voordeel dat met deze

aanpak ook het woud van verkeersborden (waar bijvoorbeeld vergunningzone en betaalde zone elkaar herhaaldelijk afwisselen) kan worden gereduceerd.

Enkele aanvullende opmerkingen over deze aanpak zijn hier van belang. De gehele centrumzone in één keer ontdoen van betaald bezoekersparkeren op straat is ongewenst. Het is nodig om die aanpak te faseren: zo kunnen de effecten (en wellicht onbedoelde neveneffecten) beter worden bekeken. Ook kunnen zo de financiële gevolgen beter worden gemonitord.

Op reguliere dagen zal er snel gewenning optreden zodat er minder auto's in de openbare ruimte zijn en de bezettingsgraad van de garages omhoog gaat. Het is vooral interessant om te zien wat er gebeurt op de dagen dat de Boulevardgarage vol is: hoe het verkeer dan voor de andere opties kiest. (Waarbij we ons moeten bedenken dat in de huidige situatie ook al geen betaalde parkeerruimte op straat over is wanneer de Boulevardgarage vol staat: alle plekken zijn al snel bezet.)

5.3. Uitbreiding gereguleerd gebied

Regulering is nodig wanneer er parkeeroverlast is. Regulering betekent soms ook dat die overlast wordt verschoven over de randen van het vergunningengebied. Waarna de bewoners van de 'eerstvolgende schil' ook verzoeken om een vergunningensysteem. In het algemeen geldt dat gereguleerd parkeren door de toenemende parkeerdruk een olievlekwerking heeft.

Voor eventuele verdere regulering wordt er dus gekeken naar wijken waar op dit moment al veel parkeeroverlast door bewoners wordt ondervonden. Als voorbeeld: de woonwijk tussen de Parklaan, Laan van Nieuw Zuid en Duindoornlaan (inclusief parkeerterrein Quick Boys) kan als vergunningengebied met betaald parkeren worden toegevoegd. Ook wordt dan de grens doorgetrokken tot en met de Karel Doormanlaan.

Wat betreft het parkeren bij Quick Boys: omdat het parkeerterrein nu gratis is, wordt er vaak langdurig geparkeerd met auto's (of busjes) die niet beschikken over een parkeervergunning. De voorgestelde oplossing is om het parkeerterrein van Quick Boys betaald te maken, maar dan met de eerste drie uur gratis. Omdat de parkeerinkomsten voor de gemeente dan slechts zeer gering zijn, moet daar dan één betaalautomaat voldoende zijn.

Wanneer in een bepaalde buurt de maximale parkeercapaciteit op straat is bereikt, heeft de gemeente binnen het mobiliteitsbeleid eigenlijk slechts één instant oplossing: regulering. Soms zijn het bewoners en ondernemers die daarvoor het initiatief nemen. Toch kan de gemeente ook éénzijdig (in overleg met bewoners) besluiten tot uitbreiding van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld omdat de bereikbaarheid voor hulpdiensten niet gegarandeerd kan worden zodat er een dwingend maatschappelijk belang is.

Een recent voorbeeld is de bewonerscommissie van de Karel Doormanlaan die zelf het initiatief neemt om de invoering van vergunningparkeren te verzoeken. De gemeente ondersteunt dergelijke initiatieven vanzelfsprekend, maar zal dan ook tellingen uitvoeren om de parkeerdruk objectief vast te stellen.

In de nabije toekomst is het zeker niet ondenkbaar dat ook in Rijnsburg gereguleerd parkeren met een vergunningensysteem wordt ingevoerd. Ook hier geldt dat de combinatie van objectieve, gemeten parkeerdruk en de wensen van de bewoners leidend zijn. Vanwege het waterbed-effect moet zo'n gebied wel enige omvang hebben. Het invoeren van vergunningen voor slechts enkele straten zou het parkeerprobleem verschuiven naar de aangrenzende straten. Zoals gezegd volstaat in Rijnsburg regulering van 18:00 uur tot 00:00 uur.

Op de wat langere termijn zal, met name vanuit het oogpunt van leefbaarheid en woningbouw, overwogen worden om het gereguleerd parkeren stapsgewijs verder uit te breiden. Het eindbeeld is dan dat over circa tien jaar de hele gemeente Katwijk is voorzien van een vergunningensysteem. (Zie ook paragraaf 4.4 en 4.5.)

5.4. Bewonersvergunningen

Het vergunningparkeren is buiten proporties gegroeid. In sommige parkeerzones is er veel meer dan 100% van de beschikbare plekken vergund. Historisch gegroeid zijn er her en der adressen met drie, vier of zelfs vijf vergunningen. Het is duidelijk dat dit op straat leidt tot problemen. Een huis met een gevel van zes meter breed heeft op de straat ervoor geen ruimte voor meer dan één auto. Kortom: het totaal aantal uitgegeven parkeervergunningen is te hoog.

Om dit op te lossen zijn er meerdere opties waarbij op uiteenlopende manier de 'pijn' wordt verdeeld. Die opties zijn zelfs in combinatie toepasbaar.

- Nieuwe bewoners hebben geen recht op een parkeervergunning maar kunnen een abonnement aanschaffen voor de parkeergarages;
- Nieuwe bewoners kunnen standaard nog maar één vergunning per adres kopen;
- Bij woningsplitsing komen er geen nieuwe vergunningen bij;
- Alle vergunningen gaan substantieel in prijs omhoog;
- De prijs van de tweede vergunning wordt aanzienlijk hoger dan die van de eerste vergunning. Daardoor vooral alternatieven voor de tweede auto zoals openbaar vervoer, fiets en deelauto's, aantrekkelijker worden. Ook parkeren in één van de garages is dan relatief aantrekkelijker.

De eerste drie opties hebben als voordeel dat er niet wordt getornd aan 'bestaande rechten' maar dat iedere nieuwkomer weet dat er restricties zijn. (Parkeren op eigen terrein is overigens nog steeds een mogelijkheid.)

De vierde en vijfde optie hebben als voordeel 'gelijke monniken, gelijke kappen'. De laatste optie heeft het meest het karakter van 'de vervuiler betaalt'. Omdat voor een tweede auto meestal eerder alternatieven als fiets, openbaar vervoer of deelauto's in aanmerking komen dan voor een eerste auto kan een dergelijke differentiatie in tarieven goed bijdragen aan minder parkeerdruk. Meer over tarieven van vergunningen volgt in paragraaf 5.10.

We kiezen ervoor om de eerste bewonersvergunning niet in prijs te verhogen, en de tweede bewonersvergunning drie keer zo duur te laten zijn als de eerste. Daarmee heeft Katwijk nog steeds relatief lage tarieven: zie de benchmark in bijlage 3.

In het verleden zijn naast eerste en tweede vergunningen ook derde vergunningen toegestaan. Derde vergunningen kunnen nu nog worden verlengd, nieuwe derde vergunningen zijn niet meer mogelijk.

Het is, met voortschrijdend inzicht, niet meer te verdedigen dat één huishouden beschikt over drie bewonersvergunningen. Per 1 januari 2022 zal ook verlenging niet meer mogelijk zijn en houden derde vergunningen op te bestaan.

Er bestaan voor bewoners verschillende mogelijkheden om een abonnement te nemen in één van de parkeergarages. Voor abbonementhouders worden de abonnementen geldig in alle garages in plaats van één. Zo kan men bij een volle garage uitwijken naar een andere.

5.5. Parkeren op eigen terrein

Vanzelfsprekend heeft parkeren op eigen terrein de voorkeur, omdat daardoor de overlast op straat vermindert. Er is een relatie met vergunningen: wie beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, heeft nog maar recht op één bewonersvergunning (tarief van de eerste vergunning). Wanneer er twee of meer plekken op eigen terrein beschikbaar zijn, vervalt het recht op een bewonersvergunning.

We gaan hier beter en dwingender op toezien. De basis daarvoor is een zorgvuldige inventarisatie van de mogelijkheden om in het vergunningengebied te parkeren op eigen terrein (POET-lijsten). Het is daarbij belangrijk dat het nieuwe POET-beleid door bewoners als redelijk en billijk wordt ervaren. Het is bijvoorbeeld de vraag wat precies een bruikbare parkeerplaats is. Als iemand (met vergunning) een keuken heeft gebouwd op zijn parkeerplaats kan hij daar niet parkeren, maar wat als er een

tafeltennistafel op zijn parkeerplek staat? Wat als iemand zonder vergunning een garage heeft omgebouwd tot werkkamer? Dergelijke kwesties vragen om zorgvuldige afwegingen. Ook moeten de digitale systemen zodanig worden ingericht aangepast dat altijd duidelijk is welke bewoners wel/niet voor een straatparkeervergunning in aanmerking komen.

De volgende zaken gelden als parkeervoorziening op eigen terrein:

- Een oprit;
- Een garage met of zonder oprit;
- Een gereserveerde parkeerplek (inpandig of op straat) horend bij het wooncomplex;
- Een garagebox die bij een woning hoort.

We nemen op basis van de POET-lijsten geen vergunningen weg bij bewoners. Iedereen die nu een vergunning heeft om op straat te mogen parkeren, kan die behouden. Maar bij verhuizing gaat de straatparkeervergunning niet meer automatisch over op de nieuwe bewoner en zal eerst op eigen terrein geparkeerd moeten worden. Een en ander zullen we uitwerken in Beleidsregels Parkeren op Eigen Terrein (POET).

Ook in dit licht speelt de discussie over inritconstructies voor een parkeerplek op eigen terrein. Het is verboden te parkeren voor een inrit. Wanneer een parkeerplek op eigen terrein niet wordt gebruikt of is omgebouwd naar iets anders, wordt een aanwezige inritconstructie weg gehaald. Anders gezegd: de bewoner heeft de keuze tussen de plek daadwerkelijk gebruiken of het laten weghalen van de inritconstructie. Op die manier kunnen we op straat extra parkeervakken realiseren.

5.6. Bezoekersregeling

Het is straks mogelijk om één digitale bezoekersregeling aan te vragen per huishouden (adres). Dit staat los van de vraag of dat huishouden zelf een auto bezit en/of een bewonersvergunning heeft. Bedrijven kunnen geen bezoekersregeling aanvragen.

De bezoekersregeling werkt als volgt: voor € 20,- schaft men een digitaal krediet aan van 500 uur per jaar. Via een app of telefonisch kan het kenteken van bezoekers worden aan- en weer afgemeld, de bezoeker betaalt dan verder geen parkeerkosten. Een voordeel van dit systeem is dat, bijvoorbeeld bij een verjaardagsfeest, ook meerdere kentekens tegelijk aangemeld kunnen worden.

Wanneer het maximum van 500 bezoekersuren in een jaar niet wordt opgesoupeerd, gaan er maximaal 50 uren over naar het volgende jaar, de rest vervalt. Extra optie: mocht het maximum van 500 uur ontoereikend zijn, dan kan eenmaal per jaar voor € 10,- 50 uur extra worden aangeschaft.

Voor mantelzorgers geldt een afzonderlijke regel. Onder mantelzorg verstaan we hulp die iemand biedt aan een persoon waarmee hij of zij een sociale relatie heeft, zoals een familielid, vriend of buren. Vrijwilligerswerk bij een instantie of gebruikelijke hulp zoals huisgenoten die elkaar helpen bij het huishouden, valt hier niet onder.⁸

Vaak zal het aantal uren van de bezoekersregeling volstaan om de mantelzorg mogelijk te maken. Mocht dat echter niet voldoende zijn dan kan na aanvraag van een zorg- of mantelvergunning 500 uur per jaar in de parkeerapplicatie worden bijgeschreven. Degene die de zorgindicatie heeft is de aanvrager en legt een doktersverklaring over. De mantelzorgvergunning kost (net als de bezoekersregeling) 20 euro per jaar.

5.7. Bedrijfsvergunningen en maatschappelijke organisaties

Bedrijfsvergunningen zijn duurder dan de bewonersvergunningen en hebben een looptijd vanaf 1 maand tot een jaar. Verlenging vindt niet automatisch plaats. De houder van de bedrijfsvergunning dient na het verstrijken van de geldigheid deze zelf te verlengen ongeacht de looptijd. Wanneer op een adres een bedrijfsvergunning wordt aangevraagd vervalt –als die er was– de eerste bewonersvergunning. Ook bedrijven ‘aan huis’ kunnen niet meer dan twee vergunningen krijgen. Overigens krijgen alleen voertuigen een vergunning die vallen binnen de maximale afmetingen: maximaal 2,40 hoog en/of 6 meter lang. Daar zal op worden gehandhaafd.

Ook hier maakt de digitalisering het aanvragen makkelijker. In plaats van een geldige KvK-inschrijving te overleggen bij de balie, kan het aanvragen online. Bij het digitaal aanvragen van een bedrijfsvergunning wordt het KvK-nummer dan automatisch geverifieerd. De bestaande systematiek rond bedrijfsvergunningen blijft gehandhaafd. Per bedrijf (gevestigd in een vergunninggebied) is er recht op één bedrijfsparkeervergunning. De vergunning mag niet worden gebruikt in Princestraat, de Voorstraat (tussen de Boulevard en de Dwarsstraat) en het Andreasplein. In de Princestraat, deel Voorstraat en het Andreasplein kan sowieso niet meer geparkeerd worden door de afsluiting van het centrum.

Er bestaat ook een categorie ‘maatschappelijke organisaties’. Dat zijn instanties die een goede reden hebben om een vergunning te hebben waarmee ze 24/7 in alle zones mogen parkeren omdat ze hier diensten aanbieden. Hieronder vallen artsen, fysiotherapeuten, zorgverleners, verloskundigen en dergelijke. Ook deze vergunningen zijn

minimaal één maand geldig en verlenging vindt op dezelfde wijze plaats als de reguliere bedrijfsvergunningen. Bij een eerste aanvraag zal deze getoetst worden door de gemeente.

Binnen de categorie ‘maatschappelijke organisaties’ is er vervolgens nog een subcategorie onderwijsinstellingen. In verband met het lerarentekort werven scholen steeds vaker ook personeel buiten de gemeentegrenzen. En kopen dan soms een bedrijfsvergunning. Om hiervoor een oplossing te bieden introduceren we ook de ‘docentenvergunning’. Aan deze vergunning zijn restricties verbonden:

- Het is alleen voor onderwijzend personeel van buiten de gemeentegrens van Katwijk;
- De parkeervergunning is uitsluitend geldig op werkdagen van 8:00 uur tot 17:00 uur.

Omdat de docentenvergunningen beperkt zijn tot werkdagen en geldig zijn op de momenten van de dag waarop de parkeerdruk het minst hoog is kunnen deze goedkoper zijn dan de categorie ‘maatschappelijke organisaties’. Als extra mogelijkheid kunnen scholen ook een bezoekersregeling kopen, waarmee 500 uur vrij op kenteken geparkeerd kan worden (zoals de bezoekersregeling voor bewoners in de voorgaande paragraaf).

Aannemersbedrijven die kortstondig werkzaamheden moeten uitvoeren in een vergunningengebied moeten ofwel betaald parkeren, ofwel gebruik maken van de bezoekersregeling van degene die staat ingeschreven op het adres van het werk. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan voor het afnemen van een Werkzaamheden-Bedrijfsvergunning (minimaal 1 maand). De dagkraskaarten (die voorheen verkrijgbaar waren bij de gemeentebalie) worden vervangen door een digitale variant op kenteken. Deze is geldig op werkdagen tussen 8:00 en 17:00 uur.

5.8. Ledenvergunningen

In het verleden zijn er (gratis) parkeervergunningen uitgedeeld aan verenigingen en kerkgenootschappen. Deze staan niet op kenteken en zijn de hele week, 24/7 geldig. Dit is een historisch gegroeide situatie die op termijn heroverweging verdient. Nieuwe ledenvergunningen werden de laatste jaren niet meer verstrekt, dat zal ook in de toekomst zo blijven. Bestaande ledenvergunningen worden echter nog wel steeds verlengd. Momenteel circuleren er in Katwijk circa 340 ledenvergunningen.

Door de digitalisering van het gereguleerd parkeren veranderen er ook dingen voor de ledenvergunningen. Ten eerste worden ze gekoppeld aan een kenteken. Daarnaast moeten ze jaarlijks in plaats van tweejaarlijks worden verlengd.

Zoals gezegd worden er geen nieuwe ledenvergunningen uitgegeven. Om deze constructie verder uit te faseren kan ervoor worden gekozen om het aantal ledenvergunningen te maximaliseren op tien vergunningen per organisatie. (Is momenteel maximaal 20.) Door die maatregel zullen er ongeveer 130 verdwijnen.

Het is vanzelfsprekend moeilijk om ‘verworven rechten’ terug te draaien. In het overleg met kerkgenootschappen en verenigingen blijkt dat men erg gehecht is aan de vergunningen. Velen zijn ook bereid om ervoor te betalen conform de prijs van de eerste bewonersvergunning. Door het feit dat ze worden gekoppeld aan een kenteken wordt de kans op misbruik overigens aanzienlijk kleiner.

Een andere optie is om de bestaande ledenvergunningen om te zetten in een bezoekersregeling, analoog aan die voor bewoners, maar dan geldig in beide zones. Iedere organisatie die in de huidige situatie beschikt over ledenvergunningen kan dan maximaal 2500 parkeeruren per jaar besteden. Dit kan door tussen de één en vijf bezoekersquota van 500 uur te kopen. De systematiek is hetzelfde als bij de bezoekersregeling voor bewoners, de prijs ook: € 20,- per 500 uur. Voordeel is de loskoppeling van kentekens waardoor er geen limiet is aan het aantal voertuigen in één dag of dagdeel.

In het licht van dit laatste geldt voor kerkgenootschappen dat we over de concrete invulling van de bezoekersregeling graag in overleg gaan met de kerkbesturen. Zodat we voor iedereen die slecht ter been is samen een oplossing kunnen bieden binnen de bezoekersregeling.

5.9. Looptijd parkeervergunningen

De huidige looptijd van een parkeervergunning is twee jaar met de optie om deze steeds met twee jaar te verlengen. De nieuwe looptijd van een parkeervergunning wordt teruggebracht naar één jaar. De verantwoordelijkheid voor verlenging komt bij de vergunninghouder te liggen: deze ontvangt tijdig via e-mail of via een ‘pushmelding’ dat de vergunning gaat verlopen.

5.10. Tarieven parkeervergunningen

Tot nu toe was de prijs van parkeervergunningen in Katwijk (aan Zee) relatief laag. Voor de gemeente is het netto geen grote bron van inkomsten als deze worden afgezet tegen de kosten van de fysieke inrichting en bebording op straat, de administratieve afhandeling door het gemeenteloket en de

handhaving door BOA's. Relatief laag betekent ook: goedkoop ten opzichte van vergelijkbare gemeenten. Een benchmark van tarieven in diverse gemeenten is opgenomen als bijlage 3.

De gemeente Katwijk wil de tarieven van parkeervergunningen over de hele linie opnieuw vaststellen. Deze Nota Parkeerbeleid krijgt dan ook een uitwerking in de vorm van een nieuwe Tarievennota. Daarin komen niet alleen de kosten van parkeervergunningen aan de orde, maar ook die van straatparkeren en parkeren in garages. Na overeenstemming over alle tarieven kan een nieuwe 'Verordening op de heffing en de invordering van Parkeerbelastingen' worden opgesteld.

De beleidslijn ten aanzien van de prijs van parkeervergunningen is:

- Dat de prijs van de eerste vergunning in verhouding moet staan tot de administratieve kosten, beheerkosten en handhaving;
- Dat de prijs van de tweede vergunning substantieel hoger moet zijn dan de eerste, om het aantal auto's in de openbare ruimte terug te dringen.

De exacte bedragen worden bepaald in het kader van de tarievennota. We doen hier echter al wel een voorzet: zie de bedragen in bijlage 4, 'Benchmark tarieven'. De prijs van de eerste bewonersvergunning gaat dan niet omhoog, die van de tweede vergunning wel.

5.11. Digitaliseren vergunningen

Het aanvragen van vergunningen en het verlengen ervan wordt eenvoudiger gemaakt door de administratie en betaling digitaal af te handelen. De bezoekersvergunning krijgt een digitaal urenquotum en kan met een app worden gebruikt. (Zie paragraaf 5.6.) Ook de handhaving wordt digitaal. Een ander onderdeel van digitalisering is kentekensparkeren, dit komt aan de orde in paragraaf 6.2.

De snelle ontwikkeling van digitale technieken biedt allerlei nieuwe mogelijkheden voor gebiedsgericht, flexibel en klantvriendelijk parkeerbeleid, zowel voor bewoners als bezoekers.

In deze Nota Parkeerbeleid gaan we niet expliciet in op alle uitvoeringsdetails van de digitalisering. De reden daarvoor is dat digitalisering met name gaat over efficiënte en gebruikersvriendelijke bedrijfsvoering, en eigenlijk grotendeels los staat van het inhoudelijke parkeerbeleid. Voor digitalisering is in 2019 apart een project opgezet, vastgesteld door de Gemeenteraad op 30 januari 2020.⁹

5.12. Stimuleren verhuur parkeergarage Rooie Buurt.

De garage Rooie Buurt wordt momenteel verhuurd aan bewoners van het omliggende complex. De garage (145 parkeerplekken) is op dit moment voor circa 65% verhuurd. Het voorstel is om de overige beschikbare 35% te promoten in de rest van de Rooie Buurt teneinde een (bijna) volledige bezettingsgraad te verkrijgen. Die promotieactie kan bestaan uit een aanbod om drie maanden op proef te parkeren voor de helft van het tarief.

Ook in de Rooie buurt zijn klachten over bedrijfsbusjes vanwege de parkeerdruk en soms omdat ze uitzicht wegnemen. Voor de kleinere bedrijfsbusjes (tot 2.10 meter hoogte) is de parkeergarage een goed alternatief dat het stimuleren waard is. Bovendien is een jaarabonnement voor de garage voor bedrijven niet zo heel veel duurder dan een bedrijfsvergunning op straat. Voordeel voor ondernemers is ook dat bedrijfsbusjes op straat nogal eens worden opengeboken, terwijl de kans op diefstal in de garage nihil is.

5.13. Strandontheffingen

Strandtenthouders moeten gezien de aard van hun bedrijvigheid met de auto op het strand kunnen komen. Volgens afspraken met de BOA's mogen er maximaal twee auto's bij de strandtent worden geparkeerd, en bij uitzondering een derde in geval van bijvoorbeeld bouwwerkzaamheden.

Strandtenthouders kunnen daarom beschikken over twee vaste ontheffingen en een derde voor uitzonderingssituaties zoals werkzaamheden. (Overigens zijn er twee momenten per jaar waarop er wel meerdere voertuigen rond een strandtent mogen staan: tijdens het opbouwen in het voorjaar en het ontmantelen in de herfst.) De ontheffingen, die een jaar geldig zijn, blijven gratis. Wat wel verandert is dat de ontheffingen niet meer worden afgeleverd bij de strandtenten, maar dat ze moeten worden opgehaald bij de gemeentebalie. Daar worden ze gedateerd verstrekt.

6

Gereguleerd parkeren: bezoekers en toeristen



6 Gereguleerd parkeren: bezoekers en toeristen

6.1. Inleiding

In het vorige hoofdstuk verstonden we onder bezoekers het privébezoek van de inwoners in het gereguleerde parkeergebied. Dat bezoek kan gebruikmaken van de bezoekersregeling. In dit hoofdstuk kijken we naar bezoekers in de zin van bezoekers van winkels en voorzieningen, strandbezoekers en toeristen.

Bij gereguleerd (betaald) bezoekersparkeren per auto is er een aantal factoren dat gedrag kan beïnvloeden:

- De noodzaak om bij de bestemming te moeten parkeren;
- De aanwezigheid van alternatieven per openbaar vervoer of fiets;
- De attractiewaarde van de bestemming;
- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de bezettingsgraad;
- De parkeertarieven;
- Betalingsgemak;
- Een beperking van de parkeerduur;
- De kwaliteit van het parkeergebied (op straat, parkeerterrein of parkeergarage);
- De pakkans en (financiële) consequentie bij illegaal parkeren.

Uitgangspunt voor het beleid ten aanzien van bezoekersparkeren is wederom dat de belangen van bewoners, ondernemers en bezoekers tegen elkaar moeten worden afgewogen, zodanig dat we in het gereguleerde parkeergebied een optimum vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

6.2. Kentekenparkeren op straat

Op dit moment zijn er voor bezoekers twee manieren om op straat betaald te parkeren. De eerste is door middel van parkeerautomaten. Parkeerdere moeten, na betaling met cash of PIN, een parkeerticket achter de voorruit leggen. Op de ticket staan uitsluitend relevante gegevens zoals datum en parkeerduur. Het is voor bezoekers omslachtig en maakt adequate handhaving een bewerkelijk proces.

De tweede manier om te betalen is door middel van een parkeerapp op een smartphone, waarbij het kenteken na inloggen in het Nationaal Parkeerrechten Register (NPR) wordt opgenomen. Handhaving vindt dan plaats door controle op aanmelding van het kenteken in de database.

De huidige inrichting van de parkeerautomaten op straat is enigszins achterhaald. Daarom worden de bestaande automaten aangepast met een nieuw touchscreen waarop kortparkeerders bij betaling hun kenteken kunnen invoeren. Het ingevoerde kenteken komt net zoals de vergunningkentekens in het Nationaal Parkeerrechten Register (NPR). Ook buitenlandse kentekens kunnen dan (in de eigen taal) worden ingevoerd in de automaat.

Kentekenparkeren op straat is veel klantvriendelijker en efficiënter. De parkeerder hoeft na invoeren van het kenteken niet meer terug naar zijn auto, er komt immers geen kaartje meer uit de automaat. Dit is ook een besparing in apparatuur aangezien er minder automaten op straat nodig zijn. Daardoor gaat de omgeving erop vooruit. Bovendien zal de handhaving veel efficiënter zijn, doordat de kentekens tijdens het parkeren worden opgenomen in het NPR. De handhavers bevragen het NPR dan met behulp van scanapparatuur om vast te stellen of de parkeeractie geldig is.

6.3. Fiscaliseren

Tot 2015 kreeg de gemeente een vaste vergoeding per geïncasseerde parkeerboete: bij een geconstateerde overtreding in een zone voor vergunninghouders. Sindsdien is die regeling afgeschaft en ontvangt de gemeente niets meer. Het Rijk incasseert parkeerboetes via het Centraal Justitieel Incassobureau. De enige mogelijkheid om opbrengsten van handhaving weer in de gemeentekas te laten vloeien, is de invoering van fiscaal parkeren. Dat is te realiseren door in vergunningengebieden betaald parkeren mogelijk te maken. Anders gezegd: in vergunningengebieden zorgen de parkeerautomaten ervoor dat ook bezoekers die niet gerelateerd zijn aan bewoners tegen betaling mogen parkeren.

In het op die manier ‘gefiscaliseerde’ gebied wordt bij fout parkeren een belastingheffing opgelegd die in zijn geheel toevloeit aan de gemeente. Voor bewoners, ondernemers, privébezoek en overige vergunninghouders verandert er qua parkeerrechten niets. De huidige vergunningen worden omgezet in een vorm van parkeerbelasting, terwijl privébezoek van de bezoekersregeling (paragraaf 5.6) gebruik gaat maken.

Nieuw is dus dat ook winkelend publiek en strandbezoekers in het vergunningengebied betaald kunnen parkeren, met uitzondering van de centrumzone. Het voordeel is niet alleen dat de inkomsten van handhaving naar de gemeente vloeien in plaats van naar het Rijk. De verwachting is namelijk dat het ook leidt tot minder zoekverkeer.

6.4. Parkeergarages

De gemeente Katwijk beschikt over drie openbare parkeergarages en één bewonersgarage:

- Boulevard;
- Tramstraat;
- Princehaven;
- Rooie Buurt (bewoners).

Het pronkstuk van de parkeergarages is de garage Boulevard Zeezijde die uniek is in zijn soort. In het architectonisch ontwerp zijn in- en uitritten op een natuurlijke wijze geïntegreerd in het duinlandschap. De garage is onderdeel van de kustversterking. Hoewel de garage zorgt voor allure is er ook een nadeel: om er te komen moet het verkeer dwars door de gemeente heen rijden.

In navolging van het kentekenparkeren op straat is de introductie van kentekenparkeren in de parkeergarages een duidelijke verbetering. In- en uitrijden en betaling door parkeerders wordt veel efficiënter door vastlegging van het kenteken. Dit scheelt veel tijd en voorkomt wachtrijen. Voordeel voor de gemeente is dat er veel meer data gegenereerd wordt waarop gestuurd kan worden.

Wat betreft de bedrijfsvoering is er een ‘Verbeterplan Parkeergarages Katwijk opgesteld.’ Belangrijkste kernpunten hierin zijn:

- Parkeergarage Boulevard krijgt een centrale functie, van hieruit worden de Parkeergarages Tramstraat en Princehaven aangestuurd en bediend;
- Alle (administratieve) parkeerderelateerde werkzaamheden worden vanuit de Parkeergarage Boulevard uitgevoerd;
- De loge in parkeergarage Princehaven wordt op termijn gesloten;
- Vaste medewerkers Gemeente Katwijk gaan een herkenbaar uniform dragen;
- In de openbare parkeergarages wordt kentekenherkenning ingevoerd.

De parkeergarages in Katwijk aan Zee kennen een grote variatie in hun bezettingsgraad. Op een mooie zomerdag in het weekend staan ze ’s ochtends al helemaal vol, in de winterperiode is de bezetting minimaal. De gemiddelde bezetting over 24 uur bedraagt in de zomer circa 60% en in de winter 13%. Om de bezetting te verbeteren is er momenteel een winterabonnement (november tot en met maart Princehaven en Boulevard-Zeezijde) tegen een gereduceerd tarief van €160 euro. Hier wordt slechts beperkt gebruik van gemaakt.

Naast het winterabonnement zijn er geen andere vormen van tariefdifferentiatie. Verdere tariefdifferentiatie kan de bezetting verbeteren, de voorstellen daarvoor komen aan de orde in de volgende paragraaf.

6.5. Tarieven bezoekersparkeren

Net als de tarieven voor vergunningen geeft deze Nota Parkeren ten aanzien van de tarieven voor bezoekersparkeren de beleidskeuzes aan. Een raadsvoorstel met de exacte hoogte van de nieuwe tarieven komt na het vaststellen van deze Nota Parkeren in een separate Tarievennota. Na overeenstemming over alle tarieven kan een nieuwe ‘Verordening op de heffing en de invordering van Parkeerbelastingen’ worden opgesteld.

Hoe meer auto’s in de garages staan, hoe minder ‘blik’ er op straat is. Het voorstel is daarom om het uurtarief in de garages vooralsnog te bevrozen op € 1,80 per uur (met een maximum van 10 euro per etmaal). Bovendien willen we een goedkoop avond- en nachttarief introduceren: tussen 19:00 uur en 09:00 uur de volgende ochtend is het tarief eveneens € 1,80 voor de hele periode. (Zowel in de winter als in de zomer.) Als het parkeren op zondag tot 13:00 uur gratis wordt geldt het nachttarief op zaterdag van 19:00 uur tot 00:00 uur.

Naar aanleiding van de participatie-bijeenkomsten is er nog een aanvullend voorstel. En dat is om in de winterperiode de eerste twee uur parkeren in alle garages en op de parkeerterreinen Noord- en Zuidduinen gratis te maken. Zo wordt het aantrekkelijker om te winkelen. (De winterperiode duurt van 1 oktober tot en met 31 maart.)

Om een indicatie te geven van hoever de uurtarieven op straat verhoogd kunnen worden is een benchmark gemaakt. In bijlage 3 zijn de tarieven van omliggende gemeenten en van enkele badplaatsen vergeleken met die van Katwijk. De benchmark maakt duidelijk dat Katwijk een relatief laag tarief hanteert. Bovendien hebben niet alle gemeenten in de benchmark een goedkoper alternatief in de vorm van parkeergarages. Om het gebruik van de garages te stimuleren is het uurtarief op straat hoger dan in de garages en de terreinen Noord- en Zuidduinen: € 3,00.

De ‘dagkaart’ in de garages blijft gewoon bestaan tegen hetzelfde tarief: deze kost € 10,00 per dag. (We noemen het ‘dagkaart’ maar het is feitelijk een maximumbedrag. Wanneer de parkeertijd binnen een etmaal de kosten van € 10,00 overschrijdt wordt automatisch niet meer dan € 10,00 in rekening gebracht.) Het dagtarief is vooral interessant voor strandtoeristen. De mogelijkheid om een dagkaart aan te schaffen op straat vervalft.

Naast de dagtarieven zijn er ook weekkaarten te koop bij de automaten in de garages. Weekkaarten worden door B&B's, hotels en VVV geadviseerd aan

hun bezoekers en gasten. Het huidige tarief van een weekkaart is slechts € 25,00. Daardoor ontstaat de rare situatie dat een weekkaart momenteel goedkoper is dan een verloren parkeerkaart. Dat laatste kost € 30,00 zodat iemand bij verlies beter alsnog een weekkaart kan kopen. Vandaar is er het voorstel om de weekkaart € 35,00 te laten kosten. Overigens zal na invoering van kentekenparkeren een verloren parkeerkaart tot het verleden behoren.

Overigens kan met een weekkaart ook tussentijds de parkeergarage uit- en weer ingereeden worden. Weekkaarten zijn nu exclusief voor de garage waar deze is aangeschaft: Princehaven of Boulevard. Het is de bedoeling om alle weekkaarten in beide garages geldig te maken. Dan kan iemand die bij terugkomst bijvoorbeeld een volle Boulevardgarage aantreft, uitwijken naar garage Princehaven.

6.6. Vereenvoudiging zomer- winterregeling en tijdvensters

Momenteel hanteert Katwijk een zomer-winterregeling waarbij de eindtijd van betaald parkeren wisselt van 22:00 uur naar 20:30 uur. Om meer eenvoud en duidelijkheid te scheppen is het voorstel deze regeling te laten vervallen. De eindtijd kan gedurende het gehele jaar vast worden, namelijk 21:00 uur. Ook de tijdvensters van straatparkeren en terreinparkeren worden gelijk getrokken. Dit betekent dat er overal en altijd dezelfde eindtijden van toepassing zijn: 21:00 uur. Als er (volgens paragraaf) betaald parkeren op zondag wordt ingevoerd geldt deze eindtijd ook op zondag.

In de zomer is de eindtijd dus een uur eerder, hetgeen gunstig is voor de horeca. In de winter wordt de eindtijd een half uur later, maar dat heeft een verwaarloosbaar effect gezien de geringe aantallen betaald parkeerders op dat tijdstip in de winter. Een bijkomend voordeel is dat de bebording veel eenvoudiger wordt, evenals de communicatie op bijvoorbeeld de website.

6.7. Invoeren van betaald parkeren op zondag

Wat betreft de bezetting van de Boulevardgarage is er nauwelijks verschil tussen gratis parkeren op zondag en betaald parkeren op zaterdag. Op een zomerse weekenddag is de garage vol vanaf 10:00 uur, zowel op zaterdag als zondag. Het illustreert dat parkeren een tamelijk prijsinelastisch goed is: het tarief heeft op een zomerse dag relatief weinig invloed op het gebruik van de garages.

Het gratis parkeren op zondag in Katwijk aan Zee heeft een lange voorgeschiedenis en is gebaseerd op principiële standpunten ten aanzien van de zondagsrust en het niet werken van gemeenteambtenaren op zondag. Inmiddels is de toename van de parkeerdruk zodanig dat de wal het schip keert. Immers: het niet laten betalen voor parkeren op zondagen in

parkeergarages en op straat heeft sterk negatieve verkeerseffecten, heeft repercussies voor het gehandicapten parkeren en kan de veiligheid in het geding brengen.

Ook maakt de zondagsregeling dat het gebruik van het openbaar vervoer wordt ontmoedigd. Immers: voor openbaar vervoer moet, ook op zondag, wèl betaald worden.

Wat betreft de negatieve verkeerseffecten: de politie handhaaft uitsluitend in situaties dat de veiligheid (bijvoorbeeld bereikbaarheid voor hulpdiensten) serieus in het geding komt. Omdat op zondag alle overige vormen van toezicht en controle ontbreken is de overlast van (verkeerd) geparkeerde auto's zodanig dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten niet meer gegarandeerd kan worden.

De situatie wordt verergerd doordat het algemeen bekend is dat er op zondag geen handhaving plaats vindt door BOA's. Het maakt het parkeergedrag op zondagse stranddagen tamelijk anarchistisch. De Participatieraad geeft bijvoorbeeld aan dat parkeerplekken voor gehandicapten op strandzondagen 's ochtends vroeg al worden bezet door bestuurders die niet in het bezit zijn van een gehandicapten parkeer kaart (GPK).

Overigens werken de beheermedewerkers in de parkeergarages eveneens niet op zondagen. Ook dat is bij calamiteiten in potentie gevaarlijk. En omdat de openbare toiletten wel open zijn op zondag treffen de medewerkers op maandag vaak zeer bevuild of kapot sanitair aan.

Uit de recent gehouden bewonersenquête (bijlage twee) is naar voren gekomen dat 69% van de bewoners van Katwijk aan Zee graag betaald parkeren op zondag zou willen. (21% vindt dat een slecht of zeer slecht idee.) Om ook op zondag het parkeren te reguleren is toezicht, controle en handhaving een absolute vereiste. Tijdens de inloopavond voor de bewoners van Katwijk aan Zee (3 maart 2020) waren alle aanwezigen die de thematafel 'parkeren op zondag' aandeden unaniem van mening dat zo snel mogelijk betaald parkeren ingevoerd moet worden.

Het voorstel is dat Katwijk ervoor kiest om zo snel mogelijk ook op zondag betaald parkeren en vooral ook integrale handhaving (BOA's) en beheer en toezicht in te voeren. Dat laatste gaat niet alleen om beheer van de parkeergarages maar ook om de inzet van fietscoaches op zondagen met veel strandbezoek. (Zie hoofdstuk negen.)

Het inzetten van gemeenteambtenaren op zondag voor veiligheid en handhaving gebeurt vanwege noodzakelijkheid: de gemeente moet

verantwoordelijkheid nemen voor een situatie die anders onbeheersbaar gaat worden. Het beleidskader blijft dat er niet op zondag wordt gewerkt. Dit is een uitzondering hierop.

Voor het betaald parkeren op zondag zijn twee opties denkbaar: betaald parkeren van 9:00 uur zodat de situatie identiek wordt aan die op zaterdagen. Een andere optie is om op zondag het betaald parkeren pas te laten ingaan om 13:00 uur. Praktisch nadeel daarvan is dat de avond- en nachtregering met het goedkope tarief dan op zaterdag slechts tot 00:00 uur kan lopen (daarna tot 13:00 uur gratis). Ook heeft de 'dagkaart' in de garages dan op zondag nauwelijks een functie.

Naast inkomsten zijn er aan de invoering van betaald parkeren op zondag vanzelfsprekend ook kosten aan verbonden van handhaving, beheer en toezicht. Wat betreft handhaving op zondag geldt dat het niet alleen parkeerhandhaving betreft, maar integraal alle handhavingstaken die ook op andere dagen worden uitgevoerd. Zowel het beheer van de garages als de handhaving zullen bij beide opties wel al in de ochtend beginnen, ook bij de optie betaald parkeren na 13:00 uur.

6.8. Blauwe zones

Blauwe zones zijn een middel om in winkelgebieden het parkeren van klanten te reguleren. Voordeel voor de bezoekers is dat parkeren gratis blijft, terwijl er toch meer plaatsen beschikbaar zijn. Nadeel is vooral dat een blauwe zone lastig is te handhaven wanneer bezoekers hun blauwe kaart steeds verder draaien. Bovendien vloeien de opbrengsten van handhaving naar het Rijks.

Om die reden is Katwijk zeer terughoudend bij het realiseren van nieuwe blauwe zones. Wat betreft de bestaande blauwe zones geldt dat er momenteel nogal een ratjetoe aan parkeertijden geldt. De maximum parkeertijden variëren van 30 minuten tot twee uur. Om voor iedereen duidelijkheid te scheppen worden de parkeertijden gelijk getrokken: in iedere blauw zone zal een maximale parkeerduur van twee uur worden ingesteld. Dit is afgestemd met Katwijkse winkeliers.

6.9. Condoleance- avonden

Vanuit de kerkgenootschappen komt het signaal dat de handhaving van het parkeerbeleid tijdens condoleance-avonden er soms toe leidt dat mensen een pittige parkeerboete aantreffen. Er is dan inderdaad fout geparkeerd, maar door de omstandigheden zet de parkeerboete extra kwaad bloed.

De gemeente Katwijk bekijkt momenteel of er een mogelijkheid bestaat om uitvaartondernemingen in staat te stellen om met een overlijdensbericht ook een parkeervrijstelling mee te sturen die maximaal één uur geldig is tijdens

een condoleance-avond. In het kader van de digitalisering moet zo iets kunnen met een code of een kentekenkoppeling.

6.10. Verkeersmanagement

Onder verkeersmanagement verstaan we alle middelen waarmee verkeersstromen (dynamisch) realtime kunnen worden beïnvloed. Momenteel worden bijvoorbeeld Katwijkse verkeersregelininstallaties 'slim' gemaakt en aan de verkeerscentrale van de Provincie Zuid-Holland gekoppeld.

Wat betreft parkeren doen we nu op lokaal niveau nog maar weinig met verkeersmanagement. Katwijk beschikt over een tamelijk rudimentair Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Dat PRIS bestaat slechts uit één dynamisch informatiepaneel, op de Zeeweg, en een kleinere in de Tramstraat. De bezoeker die richting strand rijdt ziet op de Zeeweg hoeveel plaatsen er beschikbaar zijn in de parkeergarages Tramstraat, Princehaven en Boulevard. Op het bord staat ook het parkeerterrein Noordduinen, maar dit display is niet aangesloten op het PRIS.

Voor uitbreiding van het PRIS komt dan ook als eerste verbetering het dynamisch aangeven van het aantal beschikbare plaatsen op Noordduinen in aanmerking. Dat terrein is met 350 parkeerplaatsen immers een significant onderdeel van het parkeeraanbod. Bovendien lijkt het nu alsof het bord kapot is, en leidt het tot verwarring.

Verder is een prioriteit voor de korte termijn dat er bij de twee ingangen van de Boulevardgarage ook twee informatiepanelen komen over de bezetting van de garages Tramstraat en Princehaven. Immers: de Boulevardgarage is altijd als eerste vol. Daar aangekomen weet de bezoeker niet dat er dan bijvoorbeeld in Princehaven nog bijna 100 plaatsen beschikbaar zijn. Kortom: de twee extra panelen bij de ingangen dragen bij aan kortere wachtrijen voor een volle Boulevardgarage en aan minder zoekverkeer.

Om het PRIS echt optimaal te laten functioneren kunnen twee extra dynamische informatiepanelen worden ingezet. Dat kan dan aan het begin van de Hoorneslaan en aan het begin van de Parklaan zodat zowel de noord- als de zuidkant wordt bediend. Voor de bezoekers is het een vorm van serviceverlening, voor de gemeente een manier om de parkeerruimte optimaal te benutten en om het zoekverkeer in te perken.

7

Uitvoering en vormgeving

7 Uitvoering en vormgeving

7.1. Inleiding

Wanneer ergens nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd of wanneer bestaande straten worden heringericht, is de vraag op welke manier we deze willen vormgeven. In dit hoofdstuk komen de meest relevante aspecten voor de uitvoering en de vormgeving aan de orde.

Naast de hoeveelheid parkeerplaatsen is immers ook de situering en dimensionering ervan van belang voor het goed functioneren van een buurt of gebied. Parkeerplaatsen concurreren in de openbare ruimte met speelmogelijkheden voor kinderen, met groenvoorzieningen en verslechteren het straatbeeld. De gemeente Katwijk wil in woongebieden de buitenruimte zoveel mogelijk terug geven aan de bewoners: 'een straat voor mensen in plaats van voor auto's'.

7.2. Parkeren in nieuwe woongebieden

Vanzelfsprekend is er de meeste vrijheid om de openbare ruimte in te richten in de situatie van nieuwe gebiedsontwikkeling, zoals de Project Locatie Valkenburg. Als de kwaliteit van de leefomgeving het leidend principe is, betekent dat een minder dominante rol voor stilstaande auto's. Moderne stedenbouwkundige inzichten leiden tot heel andere gebiedsinrichting dan de traditionele inrichting met parkeren in de lengterichting langs straten. Ook uit het oogpunt van veiligheid (met name voor spelende kinderen) is langsparkeren (of gestoken parkeren) in straten de minst wenselijke uitvoering van parkeervakken. Steekwoorden voor moderne parkeeroplossingen zijn: bundeling ('kofferparkeren') en parkeren op afstand.

Dat betekent dus dat het idee van 'parkeren pal voor de deur' is losgelaten. Bij nieuwbouw accepteren we loopafstanden tot 400 meter. Het situeren van parkeerplaatsen aan de rand van een woonwijk geeft ruimte voor een andere invulling, meer gericht op verblijfsfuncties:

- Ruimte voor groen (en water);
- Sociale ontmoetingsruimte voor bewoners;
- Speelruimte voor kinderen.

Bovendien ligt het voor de hand dat een dergelijke oplossing leidt tot meer gebruik van de fiets. Ten eerste wordt de fiets op korte afstanden relatief sneller dan de auto. Ten tweede is de fiets dan handiger om boodschappen tot aan de voordeur te vervoeren.

Wel is er een aantal randvoorwaarden om gebundelde voorzieningen aan de randen van een woonwijk succesvol te laten zijn. In het algemeen geldt dat bewoners ook echt de meerwaarde ervan moeten ervaren. Verdere randvoorwaarden zijn:

- De gebundelde parkeervoorziening of het parkeren op afstand moet kwaliteit bieden, zoals omzoming met groen, garantie op een parkeerplek, sociale veiligheid;
- De wandelroutes tot aan de voordeur moeten aantrekkelijk zijn;
- Hulpdiensten moeten wel tot aan de voordeur kunnen komen;
- Bewoners en bezoekers hebben in uitzonderingssituaties wel toegang, zoals bij verhuizen of laden en lossen;
- Voor kwetsbare groepen zoals ouderen en gehandicapten moeten er oplossingen op maat zijn.

Wat betreft de bereikbaarheid voor hulpdiensten kan gebruik worden gemaakt van halfverhardingen (zie ook paragraaf 7.4.) om het groene karakter van de woongebieden te onderstrepen.

7.3. Parkeren in bestaande woongebieden

In bestaande woongebieden is de parkeersituatie historisch gegroeid, en daardoor moeilijker ingrijpend te veranderen. Op verschillende locaties is de parkeerdruk meer dan 85%. Dat is vooral het geval gedurende de avond en nacht, waaruit blijkt dat het voor het overgrote deel gaat om auto's van bewoners zelf.

Wat betreft de vormgeving en uitvoering geldt dat in de drukke gebieden soms nog winst is te behalen door markering aan te brengen. Zonder markering van de vakken staan auto's soms zodanig geparkeerd dat de aanwezige capaciteit niet volledig wordt benut. Bovendien zorgen duidelijk vormgegeven vakken (en bebording) voor een betere handhaafbaarheid. Want als het niet duidelijk is waar wel en niet geparkeerd mag worden ontstaat een mate van willekeur.

Een aandachtspunt is verder de praktijk dat in zeer veel straten half op het trottoir wordt geparkeerd. Dit belemmert in veel gevallen de toegankelijkheid voor rollators, scootmobielen en rolstoelen. Deze situatie is historisch gegroeid: omdat we het in het verleden oogluikend toelieten en niet handhaafden, is het nu niet zomaar terug te draaien. Maar soms is zelfs de toegankelijkheid voor hulpdiensten in het geding. In zo'n situatie kan de gemeente niet anders dan handhaven, bijvoorbeeld in combinatie met gemarkeerde vakken aan één zijde van de straat. Vanzelfsprekend moet daarover van tevoren goed gecommuniceerd worden met bewoners en handhavers.

Wel is af te spreken dat bij herinrichtingen van straten de parkeervakken zodanig worden gemarkeerd en afgebakend dat parkeren (half) op het trottoir niet meer mogelijk is en goed valt te handhaven. Waar in bestaande woongebieden herinrichtingen plaats vinden geldt de VORKS als uitgangspunt voor de vormgeving van de parkeervakken, samen met de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Afmetingen volgen uit de Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV) van de CROW en NEN2443.

7.4. Parkeren op het groen

Uit de Omgevingsvisie en uit het nieuwe groenbeleid komt naar voren dat de kernen van Katwijk relatief sterk ‘versteend’ zijn, en dat vergroening nodig is. Op plaatsen waar veel verharding is, zoals steen en asfalt, ontstaan in warme periodes hitteplekken. De temperatuur is daar dan al snel enkele graden hoger dan in het groen. In natte periodes verslechtert verharding de waterberging. De waterdoorlatendheid is belangrijker geworden doordat zware regenval vaker voorkomt. Naast meer groen in de gemeente kan ook een bijdrage worden geleverd door het materiaal dat we gebruiken voor de inrichting van parkeerplaatsen. Waar mogelijk gaan we gebruik maken zogenaamde halfverhardingen zoals grasbetontegels. Grasbetontegels of grasklinkers zijn naast waterdoorlatend en onderhoudsarm ook groen (als ze met gras worden ingezaaid).

De eerste voorbeelden van parkeren op halfverhardingen in de gemeente Katwijk zijn de Industrieweg en de Willem de Zwijgerlaan. Overigens hebben de parkeervakken op de Industrieweg een afscheiding met een smalle verharding. Die oplossing zorgt ervoor dat het met allerlei soorten schoeisel gemakkelijker beloopbaar is naar het autoportier.

8



Speciale categorieën

8 Speciale categorieën

8.1. Parkeren elektrische en plug in hybride auto's

De komende jaren zal elektrisch en hybride rijden fors groeien. (En wellicht ook waterstofauto's.) Tot nu kwamen laadpalen in de openbare ruimte te staan naar aanleiding van verzoeken van bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren. Ten tijde van het schrijven van deze Nota Parkeren zijn er ruim 60 laadpunten in de gemeente Katwijk. Als uitgangspunt voor ons beleid stellen we vast dat oplaadpunten bedoeld zijn om te laden, niet om te parkeren. Een nieuwe nota over de laadinfrastructuur in de gemeente wordt momenteel voorbereid.

Gezien de te verwachten toename in de vraag naar oplaadpunten is het bestaande beleid niet toekomst-vast. Laadplekken hebben namelijk ook nadelen:

- Het maakt het gebruik van parkeerruimte minder flexibel;
- Als volgeladen auto's op de laadplek blijven staan is het gebruik inefficiënt;
- Sommige laadplekken in de openbare ruimte worden in de praktijk als het ware geclaimd door één vaste gebruiker;
- Laadpalen vormen extra obstakels op het trottoir;
- Door verhuizing wordt een laadplek soms weer min of meer overbodig.

Het is aannemelijk dat er in de toekomst nieuwe methoden van opladen beschikbaar komen, zoals verwerkt in lichtmasten, in trottoirbanden of met inductie. Maar vooralsnog bestaat de laadinfrastructuur uit laadpalen. Willen we tegelijk elektrisch rijden stimuleren en toch een wildgroei aan laadpalen in de publieke ruimte tegen gaan, dan zullen we ervoor moeten zorgen dat ieder laadpunt zo effectief mogelijk (door zoveel mogelijk auto's) wordt benut. Kernpunten van aanvullend beleid zijn:

- Zoveel mogelijk laadpalen op eigen terrein, ook bij voorzieningen en bedrijven;
- Reductie van onnodig ruimtegebruik door snelladers (hoog vermogen) aan te bieden;
- Daaraan gekoppeld een maximum parkeertijd van bijvoorbeeld vier uur;
- Het stimuleren van de mogelijkheden tot het autodelen van elektrische auto's.

Het is niet wenselijk om door laadpalen de parkeerruimte te laten versnipperen en de openbare ruimte vol obstakels te zetten. Daarom worden

laadpalen zoveel mogelijk centraal gesitueerd, liever meerdere bij elkaar dan om de 150 meter een afzonderlijke laadpaal. We vinden loopafstanden tot 400 meter van laadpunt naar de voordeur acceptabel.

Het maximeren van de laadduur kan de efficiëntie van de laadapparatuur enorm verbeteren. Maar een star tijdvenster is ook niet efficiënt. Immers: er zijn hybride-auto's met een relatief klein accupakket die relatief snel bijgeladen zijn. Bovendien kunnen hybride-auto's ook nog op benzine rijden, terwijl volledig elektrische auto's geheel afhankelijk zijn van de laadpalen. Een hybride auto kan dus relatief snel weer vol zijn. Maar een volledig elektrische longrange auto die helemaal leeg is, heeft bij een standaard 11 kW laadpaal toch nog bijna zeven uur nodig om geheel vol te 'tanken'. Voordeel is dan weer dat de longrange auto niet dagelijks opgeladen hoeft te worden.

Flexibeler is het als de laadduur wordt gesteld op 'vol accupakket' plus twee uur. Maar hoewel de status van de laadpalen kan worden uitgelezen met een app, blijft zo'n regel lastig te handhaven. In bijvoorbeeld Zanderij zijn er bezitters van e-auto's die een whats-app groep willen beginnen om de beschikbare palen efficiënt te gebruiken. De gemeente zal de ontwikkelingen rond deze materie nauw blijven volgen, en de mogelijkheid voor het instellen van een connectietarief open houden.

Het connectietarief is een tarief dat betaald moet worden voor het parkeren zonder laden. Dus wanneer iemand parkeert bij een laadpaal, de stekker aansluit maar niet laadt, wordt er een bepaald uurtarief betaald. (Voorbeeld in Arnhem: €1,20 per uur.) Het connectietarief wordt bijvoorbeeld tussen 9.00u en 21.00u geheven. 120 minuten nadat een E-auto is opgeladen, gaat het connectietarief lopen om zo ongewenst parkeergedrag te voorkomen.

Het laden van elektrische auto's kan steeds sneller door de inzet van Fastchargers. Dat betekent dat laden steeds meer gaat lijken op tanken waardoor auto's niet meer uren achtereen aan een laadpaal hoeven te hangen. Aanvankelijk ging het opladen bij elektrisch rijden aan het begin of het einde van een rit en niet halverwege zoals bij fossiele voertuigen. Daardoor was opladen en parkeren een gecombineerde opgave. Door de nieuwe methoden van snelladen kunnen clusters van laadvoorzieningen worden gerealiseerd. Dat hoeft dan niet 'voor de deur' maar kan bijvoorbeeld ook op bestaande bedrijventerreinen. Clustering van laadplekken betekent ook dat we bij de locatiebepaling niet kijken naar een straat, maar naar een heel gebied.

Overigens moeten elektrische auto's bij een laadpaal in het gereguleerde gebied gewoon parkeergeld betalen volgens het geldende straattarief. Ook deze maatregel moet laadpaalklevers, mensen die langer dan strikt

noodzakelijk blijven staan, tegen gaan. Als wordt overgegaan tot de invoering van een connectietarief (zie hierboven) zal dat in gereguleerd gebied bovenop het parkeertarief komen.

Voor de gemeentelijke parkeergarages geldt een andere aanpak. Daar volstaan gewone laadpunten en is de (betaalde) parkeerduur ongelimiteerd. Omdat gewone laadpunten goedkoper zijn te realiseren dan snelladers kunnen er meer worden geïnstalleerd. Op termijn is het denkbaar dat iedere parkeerplek in een garage is voorzien van een laadvoorziening, maar wel gebruikt kan worden door zowel fossiele als e-auto's.

Op de lange termijn, als e-auto's de norm zijn, wordt in het kader van de energietransitie aan e-auto's gedacht als energiebuffer voor huishoudens en bedrijven. Gedurende de avonduren fungeert de auto-accu dan als energiebron voor verlichting en apparaten in huis, waarna 's nachts – als er nauwelijks energievraag is – de accu kan worden opgeladen. Aansluitingen voor e-auto's worden zo onderdeel van 'smart-grids'. In de toekomst zullen we samen met de markt op dergelijke ontwikkelingen moeten inspelen.

Een nieuwe nota laadpalenbeleid wordt momenteel voorbereid. Dit vloeit voort uit het klimaatakkoord, waarin wordt gesteld dat personenauto's zonder uitstoot al voor 2030 normaal zijn en dat daarna uitsluitend nog emissieloze voertuigen nieuw te koop zijn. Na het akkoord is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Onderdeel van deze agenda is dat gemeenten uiterlijk in 2020 een visie en beleid rondom laadinfrastructuur moeten opstellen. Ook Katwijk doet dit, zie daarvoor paragraaf 10.9, 'Visie op laadinfrastructuur'.

Tenslotte is de combinatie e-auto en deelauto veelbelovend.

8.2. Deelauto's

Uit de gehouden enquête bleek dat de meeste inwoners van Katwijk (66%) weinig behoefte hebben aan zogenaamde deelauto's. Aan de andere kant zijn er niet zo heel veel gebruikers nodig om een deelauto voor de aanbieder te laten renderen. Omdat een deelauto helpt om het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen, is het aantal gebruikers belangrijker dan het aantal ritten. Eén deelauto leidt gemiddeld tot ongeveer vijftien auto's minder op straat.¹⁰

Dat deelauto's een toekomst hebben blijkt ook in andere gemeenten. Momenteel zijn er nog geen aanbieders van deelauto's die verzocht hebben om parkeerplaatsen in de gemeente Katwijk. Dat hangt samen met hun verdienmodel: vooral op locaties met hoge woondichtheden en een hoge parkeerdruk zijn deelautosystemen rendabel. Wanneer een aanbieder van deelauto's zich meldt met een verzoek, zal de gemeente graag actief

medewerking verlenen. In het kader van lagere parkeernormen (zie hoofdstuk vier) bij alternatieve mobiliteitsoplossingen kunnen ook vastgoedontwikkelaars met initiatieven komen. De gemeente zal onderzoeken of zij zelf een actieve rol kan spelen bij het bevorderen van de toepassing van deelauto's.

Het succes van autodelen is afhankelijk van een aantal factoren:

- Hoe schaarser parkeerruimte is en hoe duurder, hoe meer animo;
- Hoe duurder een tweede bewonersvergunning (of het niet beschikbaar zijn daarvan), hoe meer animo;
- Een herkenbare, gereserveerde parkeerplaats is randvoorwaarde.

Kortom: de gemeente Katwijk stelt graag gereserveerde parkeerplaatsen ter beschikking voor autodeelsystemen en denkt graag mee met nieuwe initiatieven. Wat betreft de locatie en inrichting geldt:

- Centraal gelegen in het vergunningengebied of een prominente plek in een woonwijk;
- Goed in te passen, goed te zien, sociaal veilig, herkenbaar;
- Bij voorkeur niet voor een woning of onder een boom;
- Uitvoering met verkeersbord en met een wit kruis op het wegdek;
- Maatwerk is mogelijk per situatie en per locatie.

Overigens gaat het niet alleen om bedrijfsmatig aangeboden deelauto's, maar ook particuliere initiatieven zoals deelauto's van meerdere burens (peer-to-peer). Nieuwe technieken en app's maken het mogelijk dat deze auto's niet meer op vaste locaties in een wijk hoeven te staan. Maar een gereserveerde plek op een strategische locatie kan wel de zichtbaarheid vergroten. De gemeente wil waar mogelijk initiatieven van bewoners op dit vlak ondersteunen en faciliteren. Daarvoor zijn verschillende opties bespreekbaar, zoals:

- Een vergunning per auto (in plaats van per adres);
- Het aanbieden van een gereserveerde parkeerplaats (dat kan in gereguleerd gebied, maar ook elders in niet-gereguleerd gebied);
- Gratis vergunning als meer dan vijf delers per auto;
- Het hanteren van andere parkeernormen (in het gereguleerde gebied).



8.3. Distributie, laden en lossen en pollers

Om winkeldistributie te faciliteren zijn de pollers in het winkelgebied neergelaten 12:00 uur in het winkelgebied. In het participatietraject waren er veel klachten over het functioneren van de pollers. Met name bij slecht weer weigeren ze geregeld te zakken, en iemand bereiken die dat kan bewerkstelligen is vaak lastig. Ook is er een voorbeeld genoemd van een ambulance die er niet door kon.

De gemeente wil onderzoeken of andere systemen, zoals camera-toegang, efficiënter zijn. De camera wordt hierbij de 'poortwachter'.

8.4. Gehandicapten

Houders van een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) hoeven in Katwijk niet voor hun parkeerplaats op straat te betalen. Wel moeten zij een geldige gehandicaptenparkeerkaart gebruiken. In principe kunnen gehandicapten, naast de daarvoor bestemde parkeerplaatsen dan ook overal parkeren op straat.

Aan de bestaande parkeerregeling voor gehandicapten verandert in principe niets. Het feit dat gehandicapten gratis parkeren in gereguleerd gebied valt te verdedigen omdat aan het verkrijgen van een GPK via de keuringsprocedure van de GGD meerdere kosten zijn verbonden.

In de gemeentelijke parkeergarages zijn speciaal voor gehandicapten aangewezen parkeerplaatsen aanwezig, met een ruime vormgeving. Op dit moment geldt voor die parkeerplaatsen hetzelfde tarief als de overige plekken. Gezien de doelstelling om auto's zo min mogelijk op straat en zoveel mogelijk in de garages te laten parkeren, is dit niet logisch. Zodra het technisch mogelijk is door kentekenherkenning, zal daarom ook het garageparkeren voor gehandicapten gratis worden.

Vanwege het ontbreken van handhaving op zondag worden op stranddagen de parkeerplekken voor gehandicapten vaak misbruikt door bestuurders die niet in het bezit zijn van een Gehandicapten Parkeer Kaart. De Participatieraad dringt aan op handhaving door BOA's op zondag. (Zie ook paragraaf 6.7.)

Door het afsluiten van het winkelcentrum in Katwijk aan Zee kunnen bezoekers die slecht ter been zijn sommige winkels moeilijk bereiken. De wijkraad wijst erop dat dit betekent dat deze mensen sociale contacten missen en dat er sprake is van inkomstenderving voor de ondernemers. Vanuit de wijkraad werd gesuggereerd om 'kiss and ride' plekken te realiseren aan de randen van het winkelgebied. Deze suggestie wordt niet overgenomen. Nadeel van 'kiss and ride' is dat het geen juridische status heeft. Maar vooral ook dat zo'n plek in feite zeer sporadisch en dus inefficiënt wordt gebruikt.

Ook in de bestaande situatie is er voldoende gelegenheid om mensen af te zetten aan de rand van het winkelgebied. Soms worden daarvoor ook de laad- en losplekken gebruikt, hetgeen is toegestaan zolang er onmiddellijk wordt in- of uitgestapt.

Een optie is om mensen die slecht ter been zijn in het winkelgebied te vervoeren met een elektrisch voertuig zoals een golfkarretje. (Denk aan dergelijk vervoer op Schiphol.) Deze zou dan op oproep via een telefoonnummer ingeschakeld kunnen worden. Een dergelijk initiatief zal moeten beginnen bij de winkeliers zelf. De gemeente kan ondersteuning bieden en bijvoorbeeld stallingsruimte voor het voertuig in een parkeergarage.

Wat betreft gereserveerde parkeerplaatsen op kenteken bij de eigen woning is de richtlijn in Katwijk maximaal 50 meter van de voordeur. Landelijk is die norm 100 meter. Katwijk streeft naar 50 meter maar in uitzonderingsgevallen is dat soms niet fysiek realiseerbaar.

Wanneer de handhaving van het gereguleerd parkeren wordt gedigitaliseerd, moeten de zogenoemde 'G-kentekens' apart worden gekoppeld in het Nationaal Parkeer Register (NPR). Op die manier worden onterechte boetes voorkómen.

8.5. Vrachtwagens

Volgens de APV mogen voertuigen van meer dan zes meter lengte en/of een hoogte van 2,40 meter alleen parkeren op daartoe aangewezen locaties. De reden hiervoor is dat grote voertuigen in woonwijken ongewenst zijn. Ze benemen de bewoners het zicht vanuit hun woning en geven een slechte uitstraling. Vanzelfsprekend is de beste oplossing voor vrachtwagen parkeren dat dit op eigen terrein gebeurt.

8.6. Bedrijfsbusjes

De APV staat toe dat bestelbusjes met een lengte van minder dan 6 meter en/of een hoogte van 2,40 meter in woonwijken geparkeerd mogen worden. Sommige bewoners ervaren overlast van geparkeerde bestelbusjes van bijvoorbeeld aannemers en zzp'ers. Dat betreft dan met name smalle straten waar busjes het uitzicht of het daglicht wegnemen. Ook in het participatietraject waren er veel klachten over geparkeerde busjes. Er gaan stemmen op om elders een grote bewaakte parkeervoorziening te realiseren, buiten de kernen. Die bewaking is dan nodig omdat er in busjes vaak duur gereedschap is opgeslagen.

Hoewel de gemeente zeker graag zou bijdragen aan de oplossing van het probleem, zijn de mogelijkheden beperkt:

- Busjes zijn gezien hun afmetingen moeilijk als aparte juridische categorie voertuigen aan te wijzen;
- Verplichte parkeerplekken zijn juridisch nauwelijks af te dwingen, het gebruik is vrijblijvend;
- Weinig animo onder de eigenaren door angst voor diefstal en inbraak en aversie tegen de loopafstanden naar de eigen woning;
- Een proef met een dergelijke voorziening in Vlaardingen is enkele jaren geleden mislukt;
- Grondverwerving, beheer (onder meer cameratoezicht) en onderhoud kosten veel geld.

Wat betreft die afmetingen en het aanwijzen als apart juridische categorie. De criteria voor het mogen parkeren van een bedrijfsauto in de kernen en

woongebieden zijn: 2,40 m hoog en/of 6,00 m lang. Onder die maten is een bedrijfsauto in de APV niet apart te definiëren als voertuigcategorie. Een Tesla model X en een Volvo XC90 zijn bijvoorbeeld langer (en breder) dan een Mercedes Vito.

Kortom: de juridische middelen om bedrijfsbusjes als aparte categorie voertuigen te behandelen zijn nauwelijks aanwezig. Voor dit onderwerp geldt dat bewoners kunnen beginnen met zelf initiatief te nemen door onderling afspraken te maken over het parkeren van bedrijfsbusjes. De eigenaren van de busjes hebben een verantwoordelijkheid om telkens een parkeerplek te zoeken die zo min mogelijk hinderlijk is voor anderen. Busjes met beperkte afmetingen kunnen overigens wel bijvoorbeeld worden gestald in de afgesloten parkeergarage Rooie Buurt. (Zie paragraaf 5.12.)

Wat de gemeente wel kan doen is streng handhaven op busjes die groter zijn dan de genoemde toegestane afmetingen.

8.7. Touringcars

Voor touringcars is er een mogelijkheid om passagiers in en uit te laten stappen op de Boulevard (bij de bestaande openbaar vervoerhaltes). Voor het parkeren van de touringcars wordt een speciaal daarvoor aangewezen parkeerplaats ingericht op het parkeerterrein bij de Noordduinen. Hier kunnen touringcars, tegen tarief, voor langere tijd parkeren.

8.8. Campers en caravans

Caravans en campers (met camperkenteken) mogen maximaal drie dagen op straat geparkeerd worden. Die periode is meer dan genoeg voor schoonmaken en in- of uitpakken. Wel is het zo dat in vergunningengebied er dan eveneens betaald parkeren geldt. Dus moet er ofwel worden betaald, ofwel gebruik worden gemaakt van de nieuwe bezoekersregeling. Vanzelfsprekend is het niet toegestaan in een geparkeerde caravan of camper te overnachten.

8.9. Wegsleepregeling en wielklemmen

Auto's die verkeerd geparkeerd staan kunnen worden beboet. Als ze bovendien gevaarlijk of hinderlijk geparkeerd staan kunnen ze volgens de wegsleepverordening van de gemeente worden verwijderd. Een belangrijk criterium daarbij is de belemmering van de doorgang voor hulpdiensten.

In de huidige situatie blijven bekeuringen van buitenlandse auto's uit landen waarmee Nederland geen regeling heeft, onbetaald. Dit komt relatief vaak voor omdat de betreffende autobestuurders op de hoogte zijn van deze lacune. De vrijbrief voor bestuurders met een buitenlands kenteken betekent een aanzienlijke derving van inkomsten. Het is daarom zinvol om te onderzoeken of het haalbaar is om wielklemmen te gaan hanteren.

9

Fietsparkeren

9 Fietsparkeren

9.1. Inleiding

In de Katwijkse Agenda Mobiliteit zijn de uitgangspunten weergegeven voor het stimuleren van het gebruik van de fiets. Geconstateerd werd dat Katwijk, door de hoge bevolkingsdichtheid en de korte onderlinge afstanden tussen de kernen, zich bij uitstek leent voor fietsverplaatsingen. Katwijk staat van alle Nederlandse steden boven de 50.000 inwoners op de derde plaats wat betreft het aantal afgelegde fietskilometers per inwoner.

Ook relevant voor de potentie van de fiets is het feit dat inwoners van Katwijk gemiddeld slechts 15,2 kilometer van hun werk wonen. Dat is aanmerkelijk dichterbij dan het landelijk gemiddelde van 22,6 kilometer. Ruwweg 40% van de inwoners werkt binnen de gemeentegrenzen.

De meeste verkochte fietsen zijn inmiddels elektrische fietsen. De populariteit van de elektrische fiets is duidelijk waarneembaar in het Katwijkse straatbeeld.

Katwijk wil mensen nog meer verleiden om vaker en verder te fietsen. Immers: de maatschappelijke baten en de rendementen van investeringen in fietsverkeer zijn relatief hoog. Iedere autorit die wordt vervangen door een fietsverplaatsing komt de leefbaarheid ten goede. Het is dan ook niet meer dan logisch om in deze Nota Parkeerbeleid expliciet aandacht te schenken aan fietsparkeren.

Overigens geldt er één kanttekening: voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is fietsparkeerbeleid een middel dat slechts in beperkte mate kan bijdragen. Stimuleringsmaatregelen met het meeste effect richten zich eerder op de bewegende dan op de stilstaande fiets. Denk aan veilige fietspaden, snelfietsroutes, bewegwijzering, comfortabel asfalt, et cetera. Maar dat neemt niet weg dat ook de kwaliteit en de kwantiteit van het fietsparkeren kunnen bijdragen aan een fietsvriendelijk klimaat in een gemeente.

9.2. Fietsparkeren in woonwijken

Fietsparkeren in woonwijken gebeurt vanzelfsprekend bij voorkeur op eigen terrein. Daar hebben bewoners zelf ook belang bij met het oog op diefstalpreventie. In de woonwijken zorgen geparkeerde fietsen dan ook nauwelijks voor overlast. Anders is dat bijvoorbeeld in winkelgebieden waar mensen boven winkels wonen en zelf niet over een (in pandige) stallingsmogelijkheid beschikken. Dat speelt bijvoorbeeld in het centrum van Katwijk aan Zee, zie paragraaf 9.5.

Van oudsher hebben de meeste Nederlandse huizen een schuur of berging om de fiets in op te bergen. Nieuwe huizen worden standaard voorzien van zo'n berging, omdat die verplicht is gesteld in het Bouwbesluit 2012. Maar bij de invoering van de Omgevingswet wordt het Bouwbesluit 2012 waarschijnlijk vervangen door het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL), waarin de (fietsen-)berging niet meer is opgenomen. Dit kan worden ondervangen door (zoals ook bij niet-woonfuncties) voor de woonfunctie fietsparkeernormen te hanteren die via een parapluplan in de bestemmingsplannen geborgd zijn. Zie ook paragraaf 9.7 'Fietsparkeernormen'.

Appartementen- en flatgebouwen hebben eigen (in pandige) stalingsruimte voor bewoners. Bezoekers echter parkeren hun fiets bij de ingang. Daar moet bij het inrichten van de openbare ruimte rekening mee worden gehouden. Afhankelijk van het aantal woningen achter de gemeenschappelijke toegang wordt een aantal fietsnietjes geplaatst. Fietsnietjes zijn de voorkeursoplossing, omdat:

- Fietsen niet omwaaien (Katwijk heeft veel zeewind);
- Fietsen kunnen worden vastgezet (tweevoudig op slot);
- Nietjes ruimte bieden voor uiteenlopende soorten en maten fietsen.

Ook in woonwijken liggen veel scholen. De scholen laten hun leerlingen in principe op eigen terrein de fietsen stallen. Het is aan scholen zelf om te bepalen hoe de uitvoering van de stallingen is, vanzelfsprekend is overdekt stallen de mooiste optie. Zeker bij basisscholen is ordentelijk stallen soms nog een opgave. Immers, op basisscholen is er een grote diversiteit aan fietsen, van dunne tot dikke banden en van de allerkleinste fietsjes tot volwassen exemplaren met brede fietskratten aan het stuur. Voor die situatie zijn passende moderne stallingssystemen beschikbaar.

Waar op grote schaal nieuwe woonwijken worden gebouwd (zoals Project Locatie Valkenburg) zal de gemeente fietsparkeernormen gaan hanteren. (Zie paragraaf 9.7.)

9.3. Fietsparkeren bij openbaar vervoer

De ketenmobiliteit in Katwijk bestaat vrijwel volledig uit gebruik van de fiets als voortransport voor het openbaar vervoer. Daar zit nog steeds groei in, te zien aan het toenemend aantal geparkeerde fietsen bij bushaltes. De grootste aantallen fietsen staan bij de haltes Duinvallei/N206 en bij halte Raadhuis.

Bij het vervangen van de haltes in het kader van R-net zorgt de Provincie voor voldoende, comfortabele en aantrekkelijke stallingen voor fietsen. Alle R-net haltes worden voorzien vanabri's, dynamische reisinformatie en

(meestal overdekte) fietsenstallingen. De ervaring met de introductie van R-net elders in het land leert dat niet alleen de aantallen passagiers stijgen, maar ook dat de combinatie fietsen en openbaar vervoer flink populairder wordt.

De gemeente Katwijk gaat daarnaast de behoefte inventariseren aan extra stallingen bij de overige (niet-R-net) bushaltes. De plaatsing van extra fietsenrekken is dus grotendeels vraagvolgend. Maar er moet ook aandacht zijn voor de kwaliteit, onder meer door de mogelijkheden voor overdekt stallen mee te nemen. Een voorbeeld waar overdekt stallen een grote verbetering kan opleveren is de bushalte Raadhuis.

9.4. Fietsparkeren bij winkels en voorzieningen

Uit onderzoek blijkt dat de winkelende fietser niet onderdoet voor een automobilist als wordt gekeken naar de omvang van de bestedingen. Fietsers kopen per keer minder, maar ze komen vaker.¹¹ Om 'even snel een boodschap te doen' is de fiets het aangewezen vervoermiddel. Daarom zorgt Katwijk voor voldoende stallingsmogelijkheden bij winkels.

Op locaties waar winkeliers ontevreden zijn over het fietsparkeren, kan de winkeliersvereniging contact zoeken met de gemeente. Daarbij speelt niet alleen de aangeboden parkeer capaciteit een rol, maar ook of die wordt gebruikt zoals beoogd. Bovendien mag de populariteit van de fiets er niet toe leiden dat geparkeerde fietsen voor winkels de doorgang belemmeren voor gehandicapten of voor hulpdiensten. Voor winkelgebieden geldt dat de oplossingen maatwerk zijn.

Omdat de kwaliteit van veel fietsenrekken te wensen over laat, is al in 1998 Fietsparkeur ingesteld, een keurmerk voor voorzieningen op het gebied van fietsparkeren. Fietsparkeur bestaat uit een set normen die de kwaliteit van een fietsenrek garandeert. In de situaties waar Katwijk fietsenrekken toepast, wordt dit als standaardnorm gehanteerd. Dat neemt niet weg dat de meest toegepaste vorm voor fietsparkeren bestaat uit het plaatsen van fietsbeugels ('nietjes'), die niet voorzien zijn van een fietsparkeurlabel.

Fietsbeugels (of fietsnietjes) hebben enkele eigenschappen waardoor ze meestal de voorkeursoplossing zijn, in plaats van rekken. Fietsnietjes passen doorgaans makkelijk in het straatbeeld, ze maken het vastzetten met een tweede slot eenvoudig en ze functioneren voor alle maten fiets (en bandenmaten). Daarbij speelt een rol dat het in een kustgemeente vaak hard waait: met een fietsnietje is de kans op omvallende fietsen gering.

9.5. Fietsparkeren Katwijk aan Zee: winkelgebied

Het centrum van Katwijk Zee is langgerekt. Het verder stimuleren van fietsen naar en in het centrum is wenselijk. Veel klandizie voor de winkels komt inderdaad met de fiets. Toch is dat niet altijd een onverdeeld genoegen. Fietsers willen zo dicht mogelijk bij de ingang van de winkel parkeren. Daardoor heeft het fietsparkeren in het winkelgebied als nadelen dat het (met name op zaterdagen) vaak rommelig is en dat de toegankelijkheid voor gehandicapten en voor hulpdiensten wordt belemmerd.

Het probleem van het fietsparkeren in het winkelgebied wordt steeds groter, hetgeen bijvoorbeeld is te zien voor de Hema. Winkeliers en gemeente zijn het erover eens dat er iets moet gebeuren. Over de mogelijke oplossingen vindt veelvuldig overleg plaats met de winkeliersvereniging, de wijkraad en vastgoedbeheerders. Naast niets doen zijn er op hoofdlijnen twee soorten oplossingen: overdekte (inbandige, bewaakte) stallingsvoorzieningen of gemarkeerde vakken voor fietsparkeren op straat. Beide varianten werken alleen als ze gratis zijn en als er buiten de voorzieningen een fietsparkeerverbod geldt.

Ten tijde van het opstellen van deze Nota Parkeerbeleid was de verkenning van de mogelijkheden nog gaande. Ter vergelijking kunnen enkele voor- en nadelen worden benoemd.

Fietsparkeren winkelgebied Katwijk aan Zee: twee opties	Eén of meer inbandige bewaakte fietsstallingen	Gemarkeerde fietsparkeervakken buiten op straat
Capaciteit (max aantal fietsen)	Ligt vast, als geheel bezet lastig uit te breiden	Flexibel: makkelijk groter te maken of uit te breiden naar extra locaties
Efficiëntie van het gebruik per m ²	Bij tweelaags stallen kunnen er veel fietsen op eenzelfde oppervlakte. Dat vergt echter ook brede toegangen	Er geen aparte toegangstrook nodig, de vakken liggen gewoon op straat
Bij lage bezetting	Is het zeer onrendabel	Ziet de straat er ruimer uit
Beschikbaarheid	Openingstijden bijvoorbeeld van 8:00 uur tot 19:00 uur en op koopavonden. Zondag?	Permanent beschikbaar
Kosten van inrichting	Relatief hoog	Relatief laag
Mogelijke extra's	Serviceverlening zoals fietsverhuur en -reparatie. Een openbaar toilet	Inrichting met fietsnietjes en op de 'koppen' plantenbakken geeft meer groen op straat
Afstand tot winkels	Weinig stallingen (of slechts één) betekent gemiddeld grotere loopafstand	Gespreide ligging van vakken leidt tot gemiddeld lagere loopafstanden

Exploitatie	Per etmaal zijn twee medewerkers nodig per stalling	Geen bewaking
Handhaving fiets parkeerverbod rondom	Intensief en permanent	Minder intensief en vooral in het begin. Aandacht voor weesfietsen.

De laatste twee rijen in de tabel laten zien dat een business case voor een inbandige bewaakte fietsenstalling lastig is rond te krijgen. Omdat een bewaakte stalling leidt tot gemiddeld grotere loopafstanden, is het te verwachten dat het bijbehorende fietsparkeerverbod zeer moeilijk te handhaven is. Fout geparkeerde fietsen zouden dan afgevoerd moeten worden naar het depot. Naast de personele kosten speelt een rol dat in het centrumgebied de huurprijzen van vastgoed relatief hoog zijn.

Bij de afweging is ook meegenomen dat de proef met inbandig fietsparkeren op het Emmaplein niet is geslaagd. De capaciteit van 300 fietsen aldaar werd doorgaans niet eens per week gehaald. Bovendien zagen de medewerkers veeleer toeristen die er gebruik van maakten dan winkelende inwoners van Katwijk.

Verder geldt dat de overlast van het fietsparkeren zich concentreert op zaterdagen, bij evenementen en op stranddagen. Dat zijn piekmomenten, de rest van de tijd zijn de problemen aanmerkelijk minder. Dus ook omdat het fietsaanbod zo enorm varieert is een inbandige bewaakte fietsenstalling een weinig flexibele oplossing: bij lage bezetting zeer onrendabel, tijdens piekmomenten te weinig capaciteit.

Toch zou een overdekte bewaakte fietsenstalling wellicht een kans van slagen kunnen hebben als deze wordt gecombineerd met andere functies. Denk daarbij aan fietsenverhuur, een reparatieservice, laadpunten, een openbaar toilet. Als initiatiefnemers daarvoor een reële businesscase kunnen maken is dit een optie. De optie van bewaakt stallen is dan vooral een opwaardering van de kwaliteit van het fietsparkeren.

Verder is denkbaar een bewaakte stalling in de openlucht, al of niet afgezet met hekken. Deze zou aangeboden kunnen worden naast de genoemde fietsvakken en in dat geval vooral aantrekkelijk zijn voor fietsers die bang zijn voor diefstal, bijvoorbeeld omdat ze gebruik maken van een relatieve dure fiets.

Vooralsnog worden gemarkeerde vakken voor fietsparkeren op straat in het winkelcentrum van Katwijk aan Zee als beste oplossing gezien. Deze zogenaamde fietsvakken worden gecombineerd met een fietsparkeerverbod buiten die vakken. Het fietsparkeerverbod gaat dan gelden in het gebied tussen de pollers. In de nabijheid van pollers (de toegangen tot het

winkelgebied) komen dan gemarkeerde vakken. Om het begin en eind van de fietsvakken goed te markeren worden ze aan de uiteinden begrensd door bloembakken. Er is rondom en in het winkelgebied voldoende ruimte voor dergelijke vakken, het aanbrengen ervan gaat niet ten koste van autoparkeerplaatsen.

Voor een verdere kwaliteitsslag wil de gemeente onderzoeken welke vormen van bewaakt stallen een nuttige aanvulling kunnen zijn op de fietsparkeervakken. Zoals gezegd kan dat een inpandig variant betreffen of een voorziening in de openlucht.

Zeker bij de introductie van het fietsparkeerverbod is het verstandig om fietscoaches in te zetten. In een later stadium kan dat op drukke dagen en één keer per week ad random. Ook zijn afspraken nodig met de BOA's en wijkteams: het kost extra capaciteit om fietsen te verwijderen, stallen in een depot en (tegen betaling) weer te laten ophalen.

De ervaringen in andere gemeenten (bijvoorbeeld Zaandam, Noordwijk, Groningen, Tilburg, Den Haag, zijn positief. Mocht het in Katwijk aan Zee een succes blijken, dan is het naar behoefte van winkeliers ook in andere winkelgebieden toepasbaar. Ook culturele voorzieningen komen dan in aanmerking.

9.6. Fietsparkeren Katwijk aan Zee: Boulevard

Ook bij strandbezoek is de fiets een heel goed alternatief voor de auto: de strandbezoeker kan met de fiets toch nog flink wat badspullen meenemen en parkeert gratis bij de Boulevard. Voor het fietsparkeren op en bij de Boulevard geldt hetzelfde als in het winkelgebied: er is overlast, de doorgang wordt belemmerd en de toegankelijkheid voor hulpdiensten bij de strandafgangen is soms in het geding.

Om esthetische redenen is het niet gewenst om de Boulevard helemaal vol te zetten met fietsnietjes. Bovendien zijn dat op niet-stranddagen alleen maar obstakels. Een nadeel is dat fietsen zonder de fietsnietjes bij harde zeewind sneller omwaaien.

Het belangrijkste aspect van het fietsparkeren op de Boulevard is de belemmering van de toegang voor hulpdiensten en de bevoorrading van strandtenten. Dat probleem doet zich feitelijk alleen voor op stranddagen. De oplossing die tot nu toe het beste werkt, is de inzet van fietscoaches. Zij worden op drukke dagen gestationeerd bij de drie Ambulance Opstel Plaatsen (AOP) op locaties Noord, Midden en Zuid. De fietscoaches waarborgen de veiligheid en zorgen voor enige ordening. Een neveneffect is dat het aantal fietsendiefstallen door hun aanwezigheid sterk daalt.

Voor de fietscoaches geldt hetzelfde als voor de BOA's: zij werken niet op zondagen. Zonder handhaving en toezicht is het bijzonder lastig om gedrag van strandbezoekers te veranderen, zodat vooralsnog de overlast op zondagen niet wordt beperkt. Hier geldt dus eenzelfde overweging als bij het autoparkeren op zondag: alleen al vanwege de veiligheid is integrale handhaving door de BOA's gewenst, met als aanvulling ook op zomerse zondagen de inzet van fietscoaches. (Overigens zal de invoering van betaald parkeren op zondag voor auto's ook op die dag het fietsgebruik stimuleren.)

Een toekomstige oplossing zou kunnen zijn om te werken met mobiele fietsenstallingen of 'pop-up-parkeren'. Op warme dagen wordt er dan een extra stalling gecreëerd met een flexibele afzetting. Gezien de lengte van de Boulevard zijn dan eigenlijk meerdere locaties nodig.

9.7. Fietsparkeernormen

Net als voor auto's kent de CROW fietsparkeernormen, die Katwijk zal gaan toepassen bij nieuwbouw en transformatieprojecten. Zo kan het groeiende gebruik (en bezit) van (elektrische) fietsen worden gefaciliteerd. Tegelijk kunnen we met fietsparkeernormen eraan bijdragen dat er niet teveel fietsen worden geparkeerd op plekken waar dat de buitenruimte belast.

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn, zoals gezegd, op dit moment de eisen uit het Bouwbesluit 2012 nog leidend. Daarin wordt geborgd dat iedere nieuwe woning is voorzien van een berging die het stallen van fietsen mogelijk maakt. In het kader van de Omgevingswet zal deze bepaling waarschijnlijk vervallen waardoor we de borging van de fietsparkeernormen anders moeten regelen. Als indicatie voor een werkbare norm bij een woonfunctie is dan te denken aan een norm van één fietsparkeerplek per 30 m² gebruiksvloeroppervlak, met een minimum van twee fietsparkeerplekken.

Het toepassingskader voor de fietsparkeernormen is strenger dan voor autoparkeren. Namelijk: de parkeereis voor fietsen moet per definitie op eigen terrein worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling meerwaarde zou bieden boven een oplossing per afzonderlijke woning.

Overigens hangen fietsparkeernormen samen met autoparkeernormen. Hoe lager de autoparkeernorm is, hoe groter het belang van het stimuleren van openbaar vervoer en fiets.

In de Fietsberaad / CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2019'¹² wordt het te verwachten aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij verschillende functies weergegeven. Het ligt voor de hand om in het op te stellen

parapluplan parkeernormen voor niet-woonfuncties uit te gaan van deze CROW-kencijfers, dan wel een vervolgvorsie van deze publicatie. (Voor de functie wonen kunnen we, zoals hierboven aangegeven, als vervanging voor het Bouwbesluit eenvoudig een norm baseren op het aantal vierkante meters vloeroppervlak.)

Net als bij de CROW-kencijfers voor autoparkeren is er sprake van een bandbreedte tussen een minimum en een maximum kencijfer. Bij niet-woonfuncties kan de gemeente in het parapluplan ervoor kiezen om bijvoorbeeld alleen de bovenste helft van de bandbreedte van de CROW-fietsparkeerkencijfers te hanteren. Overigens: soms kan een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit de te verwachten stallingsvraag specifieker en beter onderbouwen. In dat geval zal de gemeente deze onderbouwing bij voorkeur hanteren in plaats van de CROW-kencijfers.

Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan dan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte.

Tenslotte: nog afgezien van de te hanteren normen is een inventarisatie nodig om te bepalen waar zich tekorten bevinden bij:

- Onderwijslocaties;
- Sportvoorzieningen;
- Kerken;
- Winkels;
- Strand en horeca;
- Woongebieden.

10

Vervolg: uitvoering

10 Vervolg: uitvoering

10.1. Inleiding

De Nota Parkeerbeleid biedt de doelstellingen, kaders en uitgangspunten en beleidskeuzes voor het toekomstige parkeerbeleid van Katwijk. Het effectueren van het parkeerbeleid is een volgende stap. Dit vindt in de regel plaats in een doorvertaling naar de volgende documenten:

- Nota Parkeernormen met daarin parkeernormen, toepassingskader en beleidsregels. Momenteel is de nota “Parkeernormenbeleid Katwijk” uit 2010 van kracht;
- Parapluplan Parkeren, borging van de vastlegging in de bestemmingsplannen van het parkeernormenbeleid en de afwijkingsmogelijkheden;
- Parkeerverordening; dit is de door de gemeenteraad vast te stellen verordening waarin de regels voor het gebruik van parkeerplaatsen en de verlening van parkeervergunningen is vastgesteld. (De huidige Parkeerverordening van gemeente Katwijk heeft de officiële naam “Parkeerverordening 2009” en heeft een inwerkingtreding per 1-1-2011);
- Tarievennota / Verordening Parkeerbelasting; de verordening die betrekking heeft op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen. De actuele Verordening Parkeerbelasting van Katwijk is van 2019 en heeft een inwerkingtreding van 29-12-2018;
- Aanwijzingsbesluit betaald parkeren, waarin staat aangegeven welke wegen en terreinen, zoals bedoeld in de parkeerverordening, zijn aangewezen waarop tegen betaling van parkeerbelasting geparkeerd mag worden;
- Beleidsregels parkeervergunningen. Dit document is een (door het college vastgesteld) beleidsdocument waarin de spelregels voor het verlenen van parkeervergunningen is vastgelegd. Dit wordt juridisch uitgewerkt en vastgesteld in de parkeerverordening. Gezien het detailniveau van de vigerende parkeerverordening is het noodzakelijk aanstaande beleidswijzigingen te formaliseren;
- Verkeersbesluiten voor onder andere blauwe zones en parkeerverboden;
- APV, waarin bijvoorbeeld parkeren voor grote voertuigen of parkeren op strand is opgenomen.

Deze vervolgstappen (op te leveren producten) behandelen we beknopt in nu volgende paragrafen.

Overigens is ook de digitalisering van het gereguleerd parkeren een stap in de uitvoering, maar daartoe heeft de gemeenteraad al een afzonderlijk

besluit genomen op 30 januari 2020, dit traject loopt. Verder is in het kader van beheer het Verbeterplan Parkeergarages opgesteld, ook dit traject loopt.

10.2. Parkeernormen uitwerken

Het vaststellen van deze Nota Parkeerbeleid betekent voor het hanteren van parkeernormen dat we hebben gedefinieerd hoe daarmee om te gaan in welke situaties. Dit moet worden doorgezet in een Nota Parkeernormen, waarbij ook het fietsparkeren wordt meegenomen. Om dit juridisch kracht bij te zetten is het van belang dat het zogenoemde Parapluplan wordt aangepast, inclusief de afwijkingsmogelijkheden.

De parkeernormen moeten in bestemmingsplannen worden opgenomen. De procedure om dat te doen via het opstellen van een Parapluplan geldt tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. (Onder meer vanwege Corona is de invoeringsdatum van die wet uitgesteld, dus niet meer 1 januari 2021.) Daarna vervalt de mogelijkheid om een Parapluplan op te stellen en is de systematiek onderhevig aan de Omgevingswet. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er bij een nieuwe ontwikkeling toegevoegd moeten worden, is een dynamische verwijzing opgenomen naar het geldende parkeerbeleid, in dit geval de Nota Parkeerbeleid. Het Parapluplan moet vooral ten aanzien van de afwijkingsmogelijkheden opnieuw tegen het licht gehouden worden.

De Nota Parkeerbeleid refereert op zijn beurt weer aan de meest recente kencijfers van de CROW. Momenteel is dat het document 'Toekomstbestendig parkeren', CROW publicatie 381, december 2018. Zodra deze CROW publicatie een vervolg, actualisatie of uitbreiding krijgt, sluit Katwijk aan op de daarin weergegeven kencijfers.

De Nota Parkeernormen is een integrale notitie waarin nut en noodzaak van parkeernormen helder is onderbouwd en waarin het toepassingskader integraal wordt toegelicht. Dit is van groot belang voor alle partijen (ook binnen de gemeente) die ermee moeten werken. Een dergelijke notitie is een uitwerking van het beleid en dient dan ook door de Raad (of door het gemandateerde College) te worden vastgesteld. Over de uitwerking en toepassing van de Nota Parkeernormen is een bijdrage van Bureau Spark opgenomen als bijlage vijf.

10.3. Parkeerverordening

De huidige Parkeerverordening van gemeente Katwijk heeft de officiële naam "Parkeerverordening 2009" en heeft een inwerkingtreding per 1-1-2011. De Nota Parkeerbeleid levert veel elementen op waarop de Parkeerverordening aangepast moet worden, zoals:

- Uitbreiding vergunningengebied;
- Aanscherping van derde bewonersvergunning;
- Uitwerking POET-regeling;
- Uitwerking mantelzorgregeling (voorwaarden);
- Parkeervrijstelling voor condoleance avonden;
- Beleidsregels voor ledenvergunningen;
- Aanpassen looptijd van vergunningen;
- Parkeervergunningen voor deelauto's.

10.4. Aanwijzingsbesluit betaald parkeren

Wanneer woongebieden worden gefiscaliseerd moeten ze worden opgenomen in het Aanwijzingsbesluit betaald parkeren. Hierin wordt aangegeven welke wegen en terreinen, zoals bedoeld in de parkeerverordening, zijn aangewezen waarop tegen betaling van parkeerbelasting geparkeerd mag worden. Ook de wijze waarop en de tijdstippen wanneer worden vastgelegd.

10.5. Tarievennota / Verordening Parkeerbelasting

In deze Nota Parkeerbeleid zijn keuzes weergegeven ten aanzien van de tarieven voor de eerste en tweede bewonersvergunningen, de bezoekersregeling, betaald parkeren op straat, in de openbare parkeergarages, enzovoorts. Om deze tarieven concreet en exact vast te leggen moet de Tarievennota worden geactualiseerd. Om de Tarievennota juridisch vast te leggen moet deze worden vastgesteld door de Raad in een aangepaste Verordening Parkeerbelasting.

10.6. Beleidsregels parkeervergunningen

Om de Parkeerverordening compact te houden, kan worden verwezen naar de nog op te stellen Beleidsregels parkeervergunningen. Hierin wordt het volgende opgenomen:

- Welke doelgroep parkeert in welke zone tegen welke voorwaarden;
- Doorvoeren versimpeling zonering;
- Hoe omgaan met nieuwe bewoners die niet in aanmerking komen voor bijvoorbeeld een tweede of derde vergunning;
- In beleidsregels omschrijven hoe de gemeente omgaat met woningsplitsing en het uitgeven van parkeervergunningen;
- In beleidsregels moeten de POET-criteria in gereguleerd gebied worden vastgelegd evenals een lijst met daarin adressen waarin POET geldt of gaat gelden;
- Daadwerkelijk digitaliseren van POET-lijst door koppeling aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan database vergunningensysteem;
- Bewonersabonnement parkeergarages; winterabonnement;

- Niet uitgeven van vergunningen voor voertuigen groter dan volgens APV. In beleidsregels wordt aangegeven of en op welke wijze de gemeente hieraan opvolging gaat geven. Wellicht mogelijkheden voor RDW-check.

In november 2018 werden de 'Beleidsregels toegang voetgangerszone centrum winkelgebied Katwijk aan Zee' vastgesteld. Deze kunnen ongewijzigd blijven, tenzij in de toekomst de gebiedsgrenzen wijzigen of de pollers worden vervangen door een ander toegangssysteem.

10.7. Verkeersbesluiten

Nieuw parkeerbeleid leidt tot enkele nieuwe verkeersbesluiten, zoals:

- Aanpassen venstertijden blauwe zones;
- Connectietarief bij laden van elektrische voertuigen;
- Parkeerplaatsen voor deelauto's.

10.8. Fietsmaatregelen

Voor de fiets onderscheiden we meerdere vervolgstappen na deze Nota Parkeerbeleid. Dit zijn:

- Onderzoek hoe fietsparkeernormen in te zetten en hoe deze juridisch te verankeren in bijvoorbeeld het Parapluplan;
- Inrichtingsplan fietsparkeervakken winkelgebied Katwijk aan Zee en uitvoering daarvan op straat;
- Afspraken over de handhaving en het verwijderen van foutgeparkeerde fietsen aldaar en in heel Katwijk weesfietsen;
- Realisatie van de fietsenstallingen bij de R-net haltes (Provincie ZH);
- Inventarisatie tekorten fietsparkeren (kwantitatief en kwalitatief) bij: OV-haltes (niet R-net), onderwijslocaties, sportvoorzieningen, kerken, winkels, strand en horeca, et cetera.

10.9. Visie op laadinfrastructuur

In het Regeerakkoord is de ambitie uitgesproken om in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos te laten zijn. De verwachting is dat er dan 1,9 miljoen elektrische personenauto's zijn, waarvoor 1,7 miljoen laadpunten nodig zijn. Dit gaat om een flinke opgave met een landelijke laadbehoefte van 7.100 gigawatt uur (GWh). In het Klimaatakkoord is daarom als bijlage opgenomen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op regionaal en gemeentelijk niveau worden gerealiseerd. De afspraken hierover voor onze regio zijn vastgelegd in het bestuurlijk overleg MIRT. In Holland Rijnland wordt in 2020 gewerkt aan een integrale visie op laadinfrastructuur. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om snelladen, (semi-) publiek laden, privaat laden,

laden voor personenvoertuigen, maar ook voor openbaar- en doelgroepenvervoer, en de wijze waarop vanuit de gemeenten wordt samengewerkt met aanbieders van laadinfrastructuur. Het streven is om deze visie eind 2020 gereed te hebben. De regionale visie wordt vervolgens uitgewerkt in een (laad)beleid met concrete acties voor Katwijk

10.10. Monitoren: tellen en meten

Gedurende de afgelopen jaren is er relatief weinig gedaan aan het meten van verkeer gerelateerde gegevens. Een recente parkeerdrukmeting is niet beschikbaar. De inzet op monitoren en meten moet omhoog. Immers: de beslissingen die in deze Nota Parkeerbeleid worden genomen zullen effecten hebben op straat. We willen weten welke die effecten zijn. Bovendien is het niet uit te sluiten dat dat zich straks ook neveneffecten (positief of negatief) voordoen die we nu niet kunnen voorzien.

Het opstellen van een parkeerdrukmeting voor geheel Katwijk moet inzicht verschaffen in de situatie op straat in de verschillende delen van de gemeente Katwijk. Door dit om de twee of drie jaar te herhalen verkrijgen we inzicht in de effecten van verschillende maatregelen. Bij verzoeken van bewoners om het vergunningengebied uit te breiden dan wel een nieuwe vergunningzone in het leven te roepen (bijvoorbeeld Rijnsburg) zijn tellingen ondersteunend als objectieve meting van de parkeerdruk. (Zie ook paragraaf 5.3 'Uitbreiding gereguleerd gebied'.)

Als hoofdindicator voor het bereiken van de doelen van ons parkeerbeleid (zie paragraaf 1.2.) geldt het aantal auto's in de openbare ruimte. Door de tellingen in het kader van de parkeerdrukmeting om de twee of drie jaar te herhalen maken we dit meetbaar.

Waar we wel over beschikken zijn uitgebreide data over parkeren in het gereguleerde gebied. Dat betreft onder meer de bezettingsgraad van parkeergarages, het aantal vergunningen, het aantal parkeertransacties op straat, de parkeerduur, et cetera. Daardoor kunnen we bijvoorbeeld gemakkelijk meten of de gewenste verschuiving van (betaald) straatparkeren naar de garages en de terreinen Noord- en Zuidduinen inderdaad wordt waargemaakt. Dit soort gegevens is op ieder moment beschikbaar, waardoor verschuivingen door nieuw beleid nauwkeurig herleidbaar zijn.

Naast kwantitatieve indicatoren zijn er ook kwalitatieve. De voornaamste daarvan is de leefbaarheid zoals de inwoners die ervaren. Als de in 2019 gehouden enquête Spelen, Groen en Parkeren (zie bijlage 2) wordt opgevat als nulmeting, kan een herhaling van die enquête nuttige gegevens opleveren over hoe de inwoners de openbare ruimte en de overlast van parkeren ervaren. Bovendien kan worden gebruik gemaakt van de Veiligheidsmonitor (VM). Dit is een tweejaarlijks terugkerend

bevolkingsonderzoek naar onder meer veiligheid, leefbaarheid en bijvoorbeeld overlast door verkeer. De Veiligheidsmonitor wordt uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Justitie en Veiligheid, gemeenten en politie. Katwijk doet hier iedere twee jaar aan mee.

10.11. Communicatie

Door de digitalisering van de vergunningaanvragen (en van de bezoekersregeling) schuiven communicatie en dienstverlening meer in elkaar. Communicatie over bijvoorbeeld parkeervergunningen gaat nu vooral online, via de gemeentelijke website.

Als de Nota Parkeerbeleid is vastgesteld zal over alle nieuwe keuzes worden gecommuniceerd. Te denken valt aan nieuwe tarieven, nieuwe zonegrenzen, enzovoorts. Dat geldt niet alleen voor de gemeentelijke website maar ook voor de website van het VVV. Deze laatste is zeker belangrijk voor toeristen en dagjesmensen. Op de website van het VVV is de informatie ook te vinden in het Duits en Engels.

10.12. Fysiek op straat

Vanzelfsprekend zien we de beleidskeuzes straks fysiek terug op straat. Dat betreft bijvoorbeeld zonegrensmarkeringen, bebording, een beter parkeerverwijssysteem, automaten met kentekensparkeren, vakken voor fietsparkeren. Het sluitstuk van de uitvoering van het nieuwe parkeerbeleid is tenslotte het aanpassen en afstemmen van de handhavingsregimes.

10.13. Financiën

De belangrijkste financiële consequentie van het nieuwe parkeerbeleid volgt uit het invoeren van betaald parkeren op zondag. Als we daarvoor een conservatieve raming doen op basis van het bestaande daggemiddelde, zijn de bruto inkomsten van straat- en garageparkeren ruim € 435.000,- per jaar. (Bij vergelijken met de daggemiddelden van alleen zaterdag wordt het bedrag vanzelfsprekend aanmerkelijk hoger.) Als de kosten van beheer en integrale handhaving daarvan worden afgetrokken blijft jaarlijks een positief netto saldo over van ruim € 355.000,-

Andere extra jaarlijkse baten (geschat op basis van huidige cijfers van aantal vergunningen, aantal parkeertransacties op straat, in garages, opbrengsten per transactie, et cetera) die voortvloeien uit de Nota Parkeren zijn:

- Verhogen tarief 2e bewonersvergunning: + circa € 30.000,-
- Verhogen tarief straatparkeren: + circa € 400.000,-

Wat betreft dit laatste. Door het hogere tarief op straat zal vanwege het uitwijkgedrag naar garages het aantal transacties op straat afnemen. Gebaseerd op 80% van het aantal transacties, gemeten in 2019, is de extra

jaarlijkse opbrengst door de tariefsverhoging dan circa € 150.000,- . Daar komt echter het effect van de hogere bezettingsgraad van de garages bij. Als een groot deel van de 20% minder straatparkeerders overstapt naar de garages (of Noord- en Zuidduinen) gaan de opbrengsten daarvan omhoog met € 250.000,- (conservatieve schatting). Vandaar het totaal van € 400.000,-.

De structurele inkomsten volgen uit de som van de genoemde drie posten en worden geraamd op € 785.000,- per jaar.

Voor de uitvoering van de maatregelen in de Nota Parkeerbeleid is een aantal vervolgstappen nodig. De daarmee gemoeide kosten vallen uiteen in éénmalige incidentele kosten en structurele kosten, die zijn opgesomd in onderstaande twee tabellen.

Incidentele kosten uitvoering parkeerbeleid, in euro's, indicatief op hoofdlijnen*					
		2 ^e helft 2020	2021	2022	2023
Onderdelen van de uitvoering van de Nota Parkeerbeleid	Tarievennota	loopt		p.m.	p.m.
	Opstellen parkeerdrukmeting	50.000,-		40.000,-	
	POET-lijsten gereguleerd gebied		25.000,-		
	Parapluplan dan wel parkeernormen in Omgevingsplan	20.000,-			
	Ontwerp fietsparkeren Katwijk aan Zee	20.000,-	5000,-		
	Visie op laadinfrastructuur	10.000,-			
	Fysieke maatregelen	Op straat: zonegrenzen, uitbreiding gereguleerd gebied, bebording, markering, et cetera	30.000,-	30.000,-	
Fietsparkeervakken, bebording, fietsbeugels Katwijk aan Zee			60.000,-		
Garageabbonementen locatieafhankelijk		20.000,-			

	maken				
	Verbeteren PRIS parkeerverwijssysteem		100.000 ,-		
Totaal		150.000 ,-	220.000 ,-	40.000,-	

* Dit zijn posten die losstaan van 'digitalisering' parkeren

Structurele kosten uitvoering parkeerbeleid, in euro's, indicatief op hoofdlijnen (de extra kosten bovenop huidige, bestaande posten)

		2 ^e helft 2020	2021	2022	2023
Personele inzet	Integrale handhaving op zondag	30.000,-	62.000,-	64.000,-	66.000,-
	Beheer garages op zondag	10.000,-	21.000,-	22.000,-	23.000,-
	Extra handhaving en fietscoaches voor fietsparkeren winkel- gebied Katwijk aan Zee		30.000,-	31.000,-	32.000,-
	Fietscoaches Boulevard zomerse zondagen	10.000,-	10.000,-	10.000,-	10.000,-
	Communicatie rond parkeermaatregelen	10.000,-	5000,-	5000,-	5000,-
	1 fte Begeleiding parkeerbeleid schaal 11	40.000,-	90.000,-	90.000,-	90.000,-
Totaal		100.000 ,-	218.000 ,-	222.000 ,-	226.000 ,-

De structurele inkomsten van de maatregelen dekken dus ruimschoots zowel de incidentele als de structurele kosten. Het voorstel is dan ook om de financiering van al deze kosten te dekken uit de opbrengsten. Het oormerken van opbrengsten en uitgaven kan geschieden volgens de systematiek van de parkeerreserve.

Bijlagen

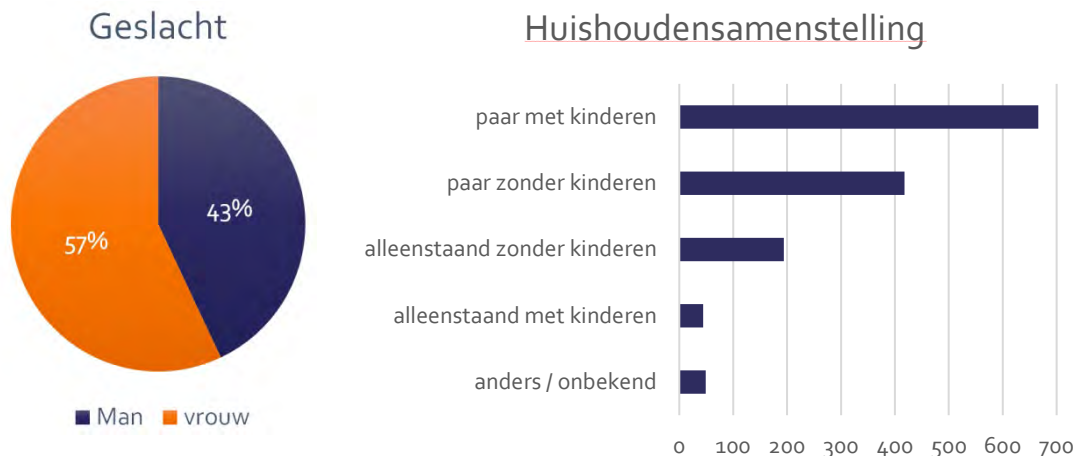
Bijlage 1. Lijst van afkortingen

AOP	Ambulance Opstel Plaats
ASVV	Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen
BBL	Bouwwerken Leefomgeving
BOA	Buitengewoon Opsporings Ambtenaar (voorheen GOA)
CROW	Kennisinstituut verkeer
GPK	Gehandicapten Parkeer Kaart
KAM	Katwijkse Agenda Mobiliteit
KOV	Katwijkse Ondernemers Vereniging
LIOR	Leidraad Inrichting Openbare Ruimte
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
NPR	Nationaal Parkeerrechten Register
PMS	Parkeer Management Systeem
PRIS	Parkeer Route Informatie Systeem
VM	Veiligheidsmonitor
VORKS	Visie Openbare Ruimte Katwijkse Stijl
VVN	Veilig Verkeer Nederland
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning

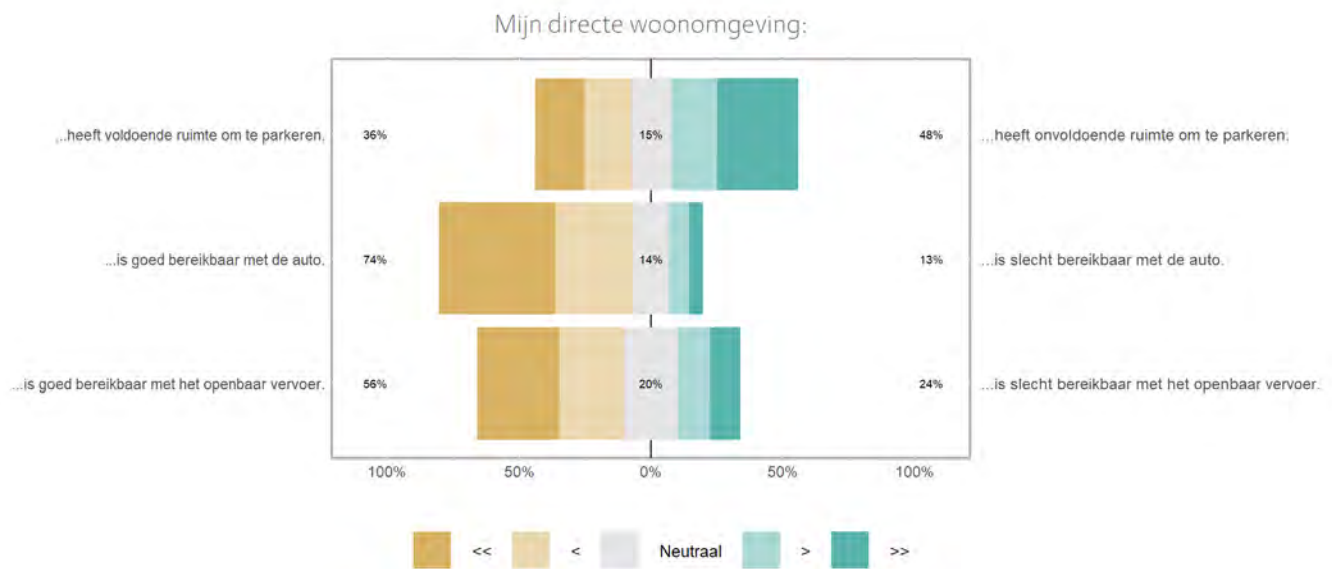
Bijlage 2. Resultaten enquête Spelen, Groen, Parkeren

Weergegeven zijn de vragen die rechtstreeks over parkeren gaan.

Respons

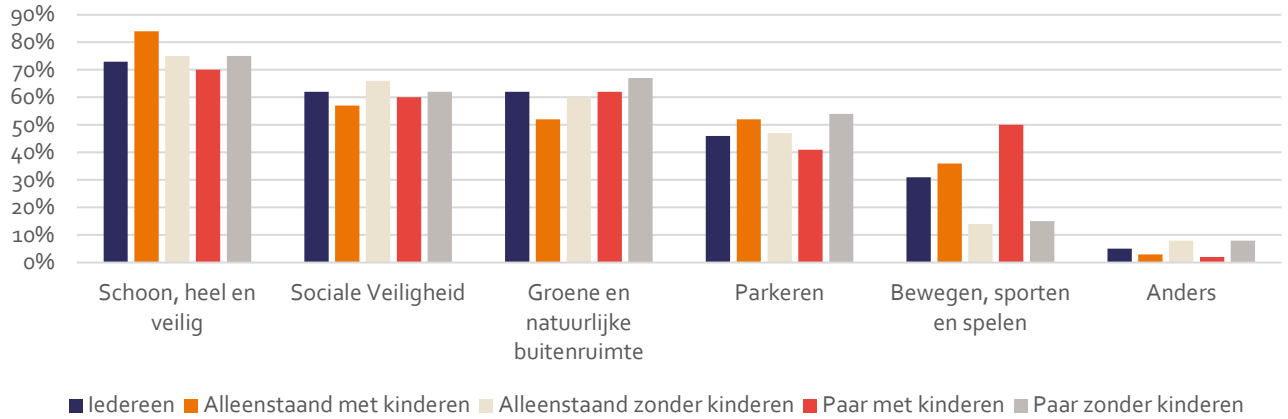


Bereikbaarheid en parkeren



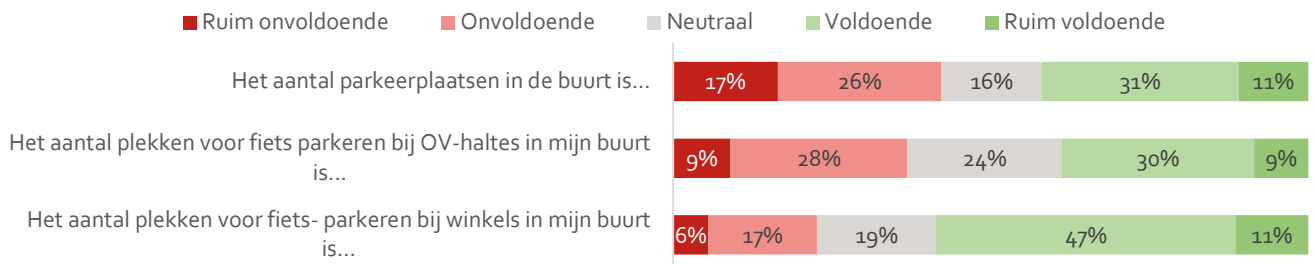
Hoe belangrijk?

Welke drie thema's vindt u het meest belangrijk voor de openbare ruimte in uw directe woonomgeving



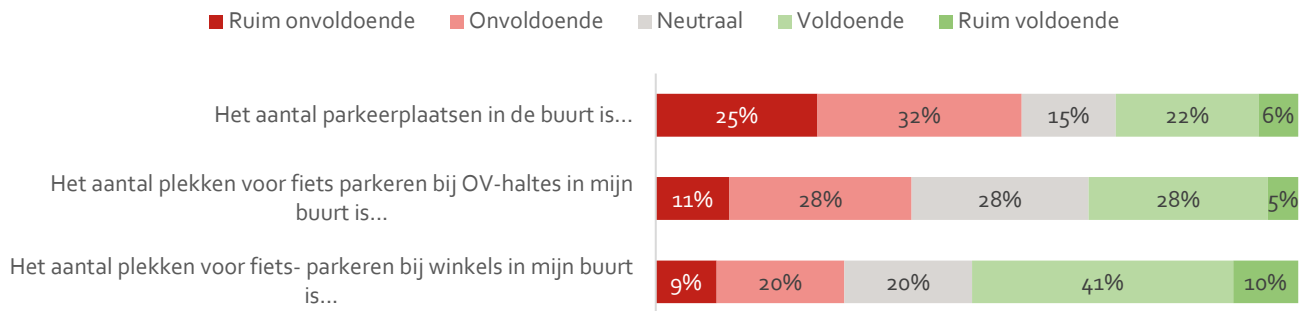
Parkeren auto / fiets

Hieronder staat een aantal uitspraken over het (fiets)parkeren in uw directe woonomgeving.



Parkeren auto / fiets alleen Katwijk aan Zee

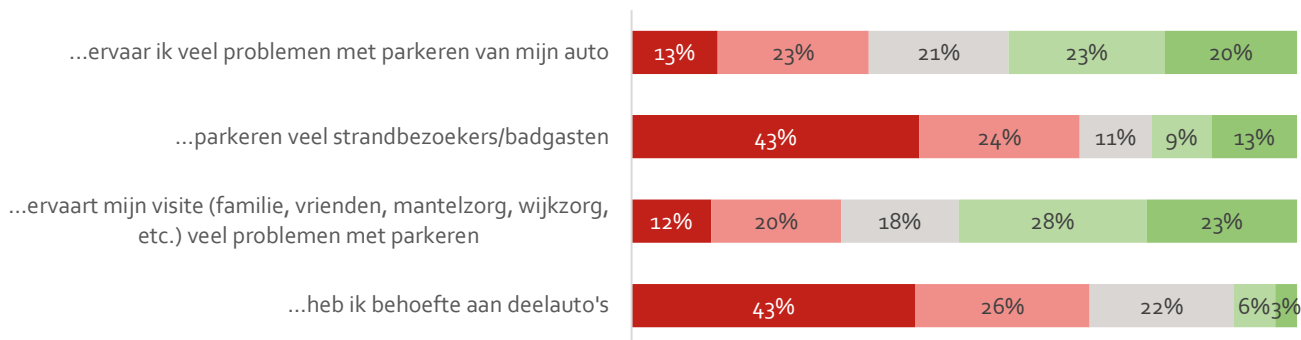
Hieronder staat een aantal uitspraken over het (fiets)parkeren in uw directe woonomgeving.



Stellingen

Geef aan in hoeverre u het eens bent met onderstaande stellingen:

■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens



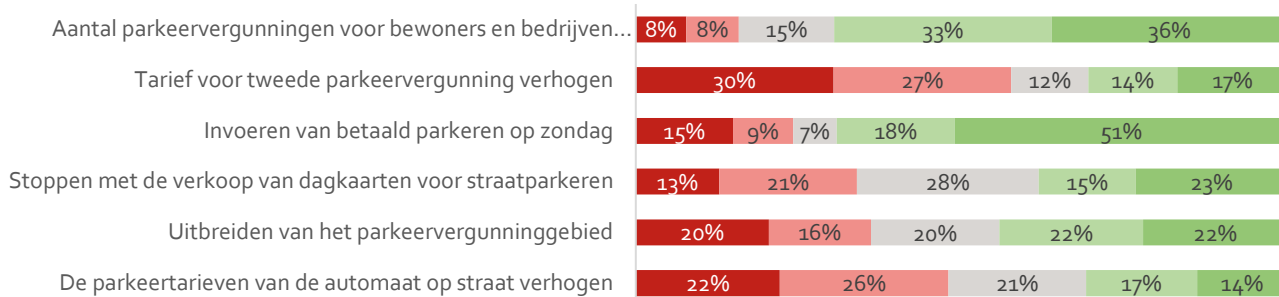
Hoeveel auto's parkeert uw huishouden in de openbare ruimte?

	Alleenstaand	Paren	Gezinnen
Mijn huishouden heeft geen auto	20%	3%	2%
Mijn huishouden parkeert alleen op eigen terrein of in een parkeergarage	13%	14%	5%
Eén auto	61%	54%	65%
Twee auto's	5%	29%	28%
Drie auto's	0%	0%	1%
Meer dan drie auto's	0%	0%	0%

Mogelijke maatregelen voor Katwijk aan Zee (alleen gevraagd aan bewoners Katwijk aan Zee)

Wat vindt u van de volgende maatregelen?

■ Heel slecht idee ■ Slecht idee ■ Geen goed / geen slecht idee ■ Goed idee ■ Heel goed idee



Bijlage 3. Participatiebijeenkomsten en inloopavond

Voor de totstandkoming van deze Nota Parkeerbeleid zijn diverse participatiebijeenkomsten georganiseerd met belanghebbenden. Zij konden tijdens deze bijeenkomsten aangeven welke knelpunten men ervaart en suggereren welke oplossingen daarvoor mogelijk zouden zijn. Van al deze bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt die geanonimiseerd in Version zijn opgenomen en die voorts op aanvraag beschikbaar zijn.

Wanneer	Wie
4 dec 2019	Wijkraad Katwijk aan Zee inzake fietsparkeren
10 dec 2019	Ondernemers, KOV en parkmanagement 't Heen
15 jan 2020	Participatieraad
20 jan 2020	Winkeliers, horeca en VVV
22 jan 2020	Scholen en onderwijsinstellingen
30 jan 2020	Verenigingen en kerkgenootschappen
4 feb 2020	Wijkraden: Noord; Katwijk aan den Rijn; Katwijk aan Zee; Rijnsburg en Valkenburg
11 feb 2020	Bouwers, projectontwikkelaars en woningcorporatie

Voor de inwoners die te maken hebben met gereguleerd parkeren (Katwijk aan Zee) is een extra bijeenkomst georganiseerd. Tijdens een inloopavond op 3 maart 2020 konden deze bewoners van Katwijk aan Zee aan de hand van zes thematafels aangeven tegen welke problemen zij aanlopen in relatie tot parkeren en konden zij ideeën aandragen voor het nieuwe parkeerbeleid. Katwijk aan Zee is een gereguleerd parkeergebied. In onderstaand overzicht staat het aantal reacties dat door bewoners op de thematafels is achtergelaten. Bij de onderwerpen met de meeste reacties geven bewoners vooral aan behoefte te hebben aan (op volgorde van meeste genoemd):

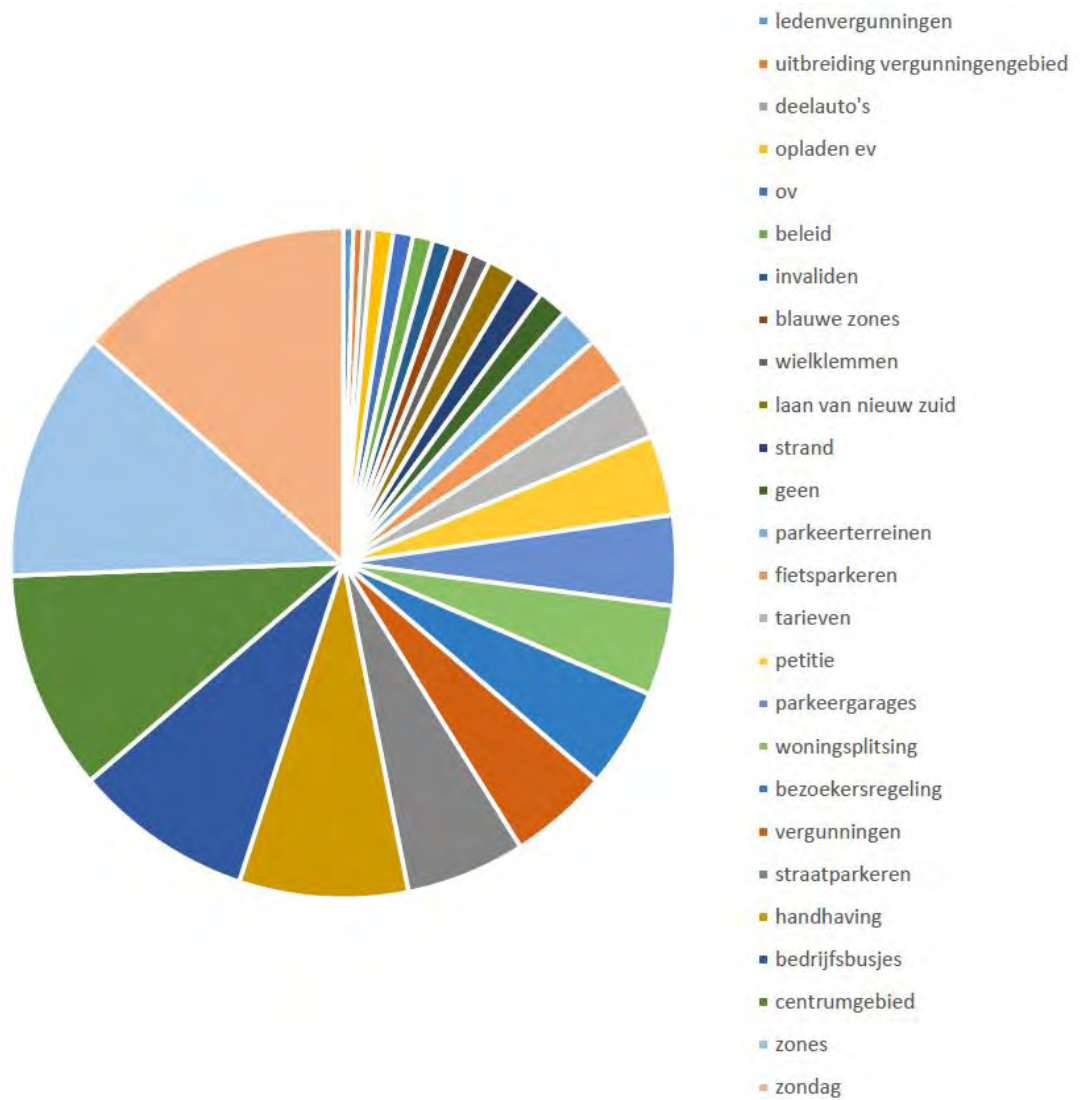
- Invoeren betaald parkeren op zondag (met integrale handhaving);
- Minder parkeerzones met logische zonegrenzen;
- Meer duidelijkheid over nieuwe inrichting en regels centrum gebied;
- Bedrijfsbusjes weren uit de woonkernen;
- Eenduidige regels voor uitgifte maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden.

(Het onderwerp handhaving scoorde ook hoog maar daar waren de meningen vaak tegengesteld, de ene helft wil meer en strengere handhaving, de andere helft wil minder handhaving en meer 'door de vingers zien'.)

Inloopavond: zes thematafels	
1. Fietsparkeren Boulevard Winkelcentrum Fietscoaches? Handhaving	2. Zone- indeling Aantal zones Vereenvoudigen zonegrenzen? Uitbreiden vergunningengebied? Fiscaliseren
3. Vergunningen en bezoekersregeling Bewonersvergunningen Bezoekersregeling Bedrijven Tarieven	4. Betaald parkeren op zondag Minder validen Bereikbaarheid hulpdiensten Handhaving
5. Parkeernormen voor nieuwbouw Appartementen Woningplitsing? Nulnorm? De toekomst	6. Betaald parkeren op straat / in garages Winkelpubliek / Strandbezoekers Parkeergarages / op Boulevard Abonnementen Straatparkeren Tarieven

Onderwerp	Aantal
ledenvergunningen	1
uitbreiding vergunninggebied	1
deelauto's	1
opladen e-auto's	2
ov	2
beleid	2
invaliden	2
blauwe zones	2
wielklemmen	2
laan van nieuw zuid	3
strand	3
geen label	3
parkeerterreinen	4
fietsparkeren	5
tarieven	6
petitie	8
parkeergarages	9
woningplitsing	9
bezoekersregeling	10
vergunningen	10
straatparkeren	12
handhaving	17
bedrijfsbusjes	18
centrumgebied	22

zones en grenzen	25
zondag betaald parkeren	28
Totaal	207



Bijlage 4. Benchmark tarieven

PLAATS	1E P- VERGUNNING per jaar	2E P- VERGUNNING per jaar	BEDRIJFS- VERGUNNING per jaar	BEZOEKERS- VERGUNNING per jaar	TARIEF STRAAT per uur	TARIEF GARAGE per uur
KATWIJK	€ 20,50	€ 31,13	€ 349,20	€ 20,00	€ 2,10	€ 1,80
NOORDWIJK	€ 20,00 *	€ 20,00	€ 300,00	€ 20,00	€ 3,00	€ 1,00
ZANDVOORT	€ 80,00	€ 80,00	€ 171,00	€ 80,00	€ 2,50	€ 2,20
SCHEVENINGEN	€ 64,20	€ 288,00	€ 375,60	€ 20,20	€ 3,85	€ 3,40
MIDDELBURG	€ 90,00	€ 296,00	€ 252,00	€ 90,00	€ 2,40	€ 2,30
LEIDEN	€ 184,80	€ 369,80	€ 460,00	€ 144,00	€ 2,90	€ 2,00
HAARLEM	€ 197,00	€ 404,00	€ 219,00	€ 125,00	€ 4,95	€ 3,21
GEMIDDELD	€ 93,79	€ 224,42	€ 342,54	€ 71,31	€ 3,10	€ 2,27
LAAGSTE	€ 20,00	€ 20,00	€ 171,00	€ 20,00	€ 2,10	€ 1,80
HOOGSTE	€ 197,00	€ 404,00	€ 460,00	€ 144,00	€ 4,95	€ 3,40
KATWIJK 2020	€ 20,00	€ 60,00**	€ 350,00	€ 20,00***	€ 3,00	€ 1,80

* In Noordwijk is het tarief voor de eerste bewonersvergunning recent verhoogd naar € 50,- per jaar. Andere tariefwijzigingen nog niet bekend.

** Dit tarief geldt ook voor de derde bewonersvergunning, die op 1 januari 2022 zal ophouden te bestaan.

*** Bezoekersregeling 500 uur per jaar

Bijlage 5. Uitwerking en toepassing Parkeernormen

Aanvullende notitie inzake juridische aspecten

Bureau Spark, 5 maart 2020

Realisatiefase

Van belang is bij alle afwijkingen op de parkeernormen naar beneden dat er een heldere onderbouwing ligt waarom er afgeweken moet worden en waarom parkeren niet op/onder locatie mogelijk is.

Indien het slechts gedeeltelijk mogelijk is zaak dat er vooraf zicht is op de *hoe, waar, wanneer* en onder welke *condities* de overige parkeercapaciteit gerealiseerd gaat worden. Dit kan alleen wanneer er goed zicht is op het te realiseren programma (definitieve aantallen, omvang, segment) en er zicht is op een ruimtelijke inpassing.

Idealiter is er een 1 op 1 koppeling tussen functie (bijvoorbeeld woning) en parkeerplaats. Of deze nu is vormgegeven binnen het plangebied of dat deze bijvoorbeeld extern wordt bijgehuurd. Een initiatiefnemer moet dit beschrijven in een mobiliteitsplan/concept dat ter toetsing aan de gemeente wordt aangeboden. Wanneer deze afspraken zijn gemaakt worden deze vastgelegd in de *omgevingsvergunning*. Expliciteren is daarbij van belang: voor welke doelgroepen worden de parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld bezoekers van de bewoners) en hoe is de toegankelijkheid van deze voorzieningen geregeld.

Gebruiksfase

Met name voor de gebruiksfase is het van belang dat alle afspraken over toegang tot, vervreemding en instandhouding van parkeerplaatsen strak, anterior worden vastgelegd tussen initiatiefnemer en gemeente en vervolgens in een vroegtijdig stadium worden gecommuniceerd richting aspirant- kopers en huurders.

Grootste risico's zitten immers uiteindelijk bij het beheer van een parkeeroplossing. Zeker wanneer er 'verkleuring' plaatsvindt (kantoor wordt woning, of studentenwoning wordt bejaardenwoning) moeten er goede afspraken zijn over het behoud van de parkeercapaciteit en of nieuwe toewijzing van de bestaande parkeerplaatsen. Maar ook als een woning simpelweg wordt doorverkocht aan een nieuwe eigenaar moet helder zijn wat de parkeermogelijkheden zijn.

Afhankelijk van de positie van de gemeente (grondeigenaar of niet) is het zaak om alle benodigde informatie tijdig in de *ontwikkel- en realisatieovereenkomst* te krijgen. Met de ontwikkelaar wordt dan doorgesproken hoe de parkeerafspraken terechtkomen bij de eindgebruiker. In de keten tussen planvorming en sleuteloverdracht zitten daarbij vaak meerdere partijen die allen van deze afspraken op de hoogte moeten zijn. Dus ontwikkelaars, beleggers, verhuurders et cetera moeten allemaal de afspraken kennen. Een *kettingbeding* is daarbij een cruciaal instrumentarium. Daarin staat weergegeven hoe onderhoud, beheer en vervreemding van de parkeeroplossing moet worden geregeld door koper (al dan niet via VVE). Idealiter wordt dit gecompliceerd met een boete beding wanneer de afspraken worden geschonden.

Beheersmaatregelen: uitsluiten van vergunningsrechten

Van belang is dat in alle gevallen de omgeving niet wordt belast bij innovatieve parkeerafspraken. Daartoe is het zaak dat de afspraken zijn opgenomen in de registratie van de parkeervergunningen. Op de objecten van de nieuwe ontwikkelingen is dus sprake van POET en dat moet direct gekoppeld zijn aan het adres. Nieuwe bewoners die een vergunning aanvragen krijgen dan direct nul op het rekest. Aandachtspunt is de interne borging van dit proces.

Monitoring als instrument voor inzicht in overlast

In niet gereguleerde gebieden zijn beheersmaatregelen minder goed mogelijk. Daarom is het zaak om anterieur met een initiatiefnemer afspraken te maken over hoe zij borgen dat er geen overlast ontstaat voor de omgeving als afspraken niet zo uitwerken als gedacht. In het mobiliteitsplan moeten daartoe afspraken worden gemaakt

Bijlage 6. Bronnen / noten

-
- ¹ Visie Openbare Ruimte Katwijkse Stijl (VORKS), gemeente Katwijk, november 2019
- ² Woonagenda 2020-2024, gemeente Katwijk, april 2020
- ³ Resultaten van de enquête Parkeren, Groen, Bewegen en Spelen, gemeente Katwijk, Sprinco, december 2019. (De resultaten specifiek voor parkeren zijn in deze Nota Parkeerbeleid opgenomen als Bijlage 2.)
- ⁴ Groenbeleidsplan 2020-2029, gemeente Katwijk, in 2020 vast te stellen.
- ⁵ Beweeg- en speelruimtebeleidsplan 2020-2030, gemeente Katwijk, december 2019
- ⁶ Toekomstbestendig parkeren, CROW publicatie 381, december 2018
- ⁷ Voor Katwijk als geheel is het percentage onvoldoende plus ruim onvoldoende in totaal 43% van de respons.
- ⁸ We hanteren voor mantelzorg de officiële definitie uit de Wmo: "Mantelzorg is zorg en ondersteuning die mensen vrijwillig en onbetaald verlenen aan mensen met fysieke, verstandelijke of (sociaal)psychische beperkingen in hun familie, huishouden of anderszins sociale netwerk. Het gaat om hulp die de gebruikelijke hulp die in redelijkheid mag worden verwacht van partners, ouders, kinderen of andere huisgenoten overstijgt."
- ⁹ Digitaliseren parkeerketen Gemeente Katwijk, Arrivé, november 2019
- ¹⁰ Parkeerbeleid en autodelen, CROW factsheet 9, februari 2016
- ¹¹ Benchmark Vervoerwijzekeuze supermarktbezoekers, SOAB, 2010
- ¹² Fietsparkeerkencijfers 2019, Fietsberaad CROW, Utrecht, februari 2019, versie 3