

INLICHTINGEN BIJ Ester Negenman
AFDELING afdeling Ingenieursbureau
DOORKIESNUMMER 072 535 67 63

Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010

10 maart 2010

Inhoudsopgave

Samenvatting

1.	Waarom dit parkeerbeleidsplan?	9
2.	Input voor het parkeerbeleidsplan	11
3.	Huidige parkeersituatie	15
4.	Parkeerbeleid	18
4.1	Beleidskader	18
4.2	Parkeernormen	18
4.3	Parkeerfonds	20
4.4	Parkeren bij scholen	22
4.5	Grenzen gebied blauwe zone	22
4.6	Uitgifte parkeerontheffingen	23
4.7	Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten	23
4.8	Parkeren van grote voertuigen	24
4.9	Fietsparkeren	25
4.10	Gehandicaptenparkeren	26
4.11	Fietswrakken	27
4.12	Heilooërprofiel	27
4.13	Parkeer + Reis versus Stal + Reis	27
4.14	Handhaving	28
5.	Uitvoeringsmaatregelen.....	29

Samenvatting

Voor het opstellen van dit parkeerbeleidsplan zijn drie werkgroepen opgezet voor de inventarisatie van problemen en mogelijke oplossingsrichtingen. De drie werkgroepen bestonden uit, een interne, externe en bestuurlijke werkgroep.

In de werkgroepen is de volgende kapstok gekozen voor het parkeerbeleid: 'een groen, sociaal, veilig en duurzaam Heiloo waarbij de fiets op de eerste en de auto op de tweede plaats komt.' Aan de hand van deze kapstok is het beleid op de verschillende onderwerpen als volgt geformuleerd:

Parkeernormen

De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW richtlijnen (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechnieknormen) zoals aangegeven in het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) 2004. Dit is voortzetting van het sturend parkeerbeleid.

Parkeerfonds

De uitgangspunten rondom de afkoopregeling worden in dit parkeerbeleidsplan omschreven. De afkoopregeling komt om de hoek kijken wanneer men niet op eigen terrein aan de parkeernorm kan voldoen.

Parkeren bij scholen

Gemeente Heiloo biedt de scholen communicatieacties aan, waarin wordt gestimuleerd om zonder auto naar school te gaan. Gemeente Heiloo stimuleert de scholen om de schooltijden per school te differentiëren. Zodat de drukte meer wordt verspreid. Aan het begin van het schooljaar vindt er meer handhaving op fout parkeren rond de scholen plaats. Naast deze drie maatregelen is het mogelijk om een kiss&ride strook te realiseren mits er goede afspraken worden gemaakt over de samenwerking.

Grenzen gebied blauwe zone

De blauwe zone is een effectieve maatregel om ruimte te behouden in het gebied voor functies waarvoor kort parkeren noodzakelijk is. Op dit moment is er geen noodzaak tot uitbreiding van de blauwe zone.

Uitgifte parkeerontheffingen

Per huishouden geeft de gemeente Heiloo maximaal twee ontheffingen uit. Voor beide ontheffingen worden legeskosten gevraagd. Er worden tijdelijke ontheffingen uitgegeven voor werkzaamheden in het gebied waarbij het voertuig nodig is voor de uitoefening van het werk. Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor parkeerontheffingen afwijken.

Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten

Voor het centrumgebied wordt de parkeerbalans ingevuld. Aangezien de parkeerbalans alleen een berekening is van de theoretische situatie, gaat de gemeente Heiloo voor het vaststellen van parkeerknelpunten ook af op klachten van bewoners. Aan de hand van de klachten van bewoners laat de gemeente parkeertellingen uitvoeren. Af-

hankelijk van de resultaten van de parkeertellingen, breidt de gemeente de parkeerplaatsen verder uit, of wijst de aanvraag af.

Parkeren van grote voertuigen

Gemeente Heiloo wijst aparte parkeerplaatsen op bedrijventerreinen en aan de randen van Heiloo aan voor de grote voertuigen. Als tweede stap communiceert de gemeente deze parkeerplaatsen naar de transportbedrijven en het personeel. De derde stap is een volledig verbod voor het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,40 meter met uitzondering van de aangewezen terreinen.

Fietsparkeren

De stallingvoorzieningen voor de fiets breidt de gemeente uit naar vraag. De gemeente plaatst alleen stallingen met het FietsParKeurmerk. Vier keer per jaar houdt de gemeente een stickeractie voor het tegengaan van zwerffietsen en wrakken in het stationsgebied. Als deze acties niet helpen kan de gemeente overgaan tot het weghalen van de fietsenstallingen bij de winkels in het stationsgebied.

Gehandicaptenparkeren

Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden naar vraag aangelegd, uitgaande van een afstand van maximaal 50 meter tot het huis. Als de aanvrager een parkeerplaats op het eigen terrein heeft, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. Indien de aanvrager in een verpleeg-/ verzorgingstehuis woont, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. De aanvrager dient een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen. Per gebied kunnen een maximaal aantal gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd. Dit maximaal aantal stelt gemeente Heiloo per situatie vast. Indien er meer aanvragen zijn, dan gaat de gemeente over op het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. In principe wordt aan de gestelde vormgeving en inrichtingseisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen voldaan, tenzij de extra ruimte voor de betreffende persoon niet noodzakelijk is. In dat geval kan gemeente Heiloo kiezen voor maatwerk per persoon. Voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert gemeente Heiloo de richtlijn van 2% van de openbare plaatsen bij sociale voorzieningen. Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor het gehandicaptenparkeren afwijken.

Fietswrakken

Vier keer per jaar houdt gemeente Heiloo een stickeractie tegen fietswrakken in het stationsgebied. Dit vindt in combinatie plaats met de acties tegen zwerffietsen. Mocht de stickeractie niet voldoende zijn, dan kan de gemeente extra aandachtsacties opzetten voor het goed stallen van de fiets.

Heilooërprofiel

Gemeente Heiloo communiceert het unieke karakter van het Heilooërprofiel met de bewoners. Daarbij maakt de gemeente ook duidelijk dat de berm bedoeld is voor kortparkeren. De gemeente moet extra geld inruimen voor het onderhouden en herstellen van de berm, daar waar hij beschadigd is door te lang geparkeerde auto's.

Parkeer + Reis versus Stal + Reis

Er vindt een beperkte uitbreiding van het P+R-terrein plaats. Als er vraag is naar meer fietsenstallingen bij het station kan de gemeente een parkeerplaats opheffen voor de extra stallingen.

Handhaving

Op dit moment zijn er voldoende handhavingsuren beschikbaar om het parkeerbeleidsplan te handhaven.

1. Waarom dit parkeerbeleidsplan?

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Heiloo is in 2001 opgesteld en geeft niet meer voldoende handvatten voor de parkeervragen en -situaties die zich voordoen in deze gemeente. Om deze reden heeft de gemeente Heiloo besloten om een nieuw parkeerbeleidsplan op te laten stellen: het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010.

Het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010 komt voort uit het Verkeersplan Heiloo 2008. In dit verkeersplan staat dat het parkeerprobleem in Heiloo niet groot is. Wel heeft het fiets-parkeren rondom het station en het winkelcentrum 't Loo aandacht nodig. In het verkeersplan wordt geadviseerd om een update van het parkeerbeleid te maken met nieuwe parkeernormen.

In het verkeersplan zijn samengevat de volgende uitgangspunten voor het parkeerbeleid meegegeven:

- Bij het station van Heiloo moeten ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn, desnoods ten koste van het autoparkeren.
- Het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor auto's, zonder dat daarbij een overmaat ontstaat.
- Er dienen nieuwe parkeernormen te worden vastgesteld.
- In het centrum moeten meer openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd, eventueel in samenwerking met marktpartijen.
- Voor de meest aantrekkelijke parkeerplaatsen voor bezoekers geldt een vorm van parkeerregulering (blauwe zone).
- Voor de gebieden in Heiloo met een gemengd gebruik geldt dat de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk moet worden verdeeld, tussen wonen en andere functies in het gebied.
- Op bedrijventerreinen wordt, bij nieuwe ontwikkelingen, de parkeergelegenheid altijd op eigen terrein gerealiseerd.
- Op bedrijventerreinen komen enkele plaatsen voor het stallen van vrachtauto's. In de rest van de gemeente Heiloo komt een verbod.
- Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de overige delen van de gemeente die hierboven nog niet genoemd zijn geldt dat de keuze voor een parkeeroplossing per geval wordt gemaakt.

Naar een nieuw parkeerbeleidsplan

Aan de hand van deze uitgangspunten uit het verkeersplan is gestart met de inventarisatie voor het nieuwe parkeerbeleidsplan. Er zijn drie werkgroepen opgezet voor de inventarisatie van problemen en mogelijke oplossingsrichtingen. De uitkomsten van deze werkgroepen staan beschreven in hoofdstuk twee. In hoofdstuk drie is de huidige parkeersituatie beschreven. Ook staat hier een opsomming van klachten en opmerkingen over parkeren. Op basis van de verzamelde gegevens is in hoofdstuk vier het nieuwe parkeerbeleid beschreven. In dit hoofdstuk komen alle parkeerthema's die van belang zijn voor de gemeente Heiloo aan bod. Ten slotte staan de uitvoeringsmaatregelen voor het parkeerbeleid in hoofdstuk vijf beschreven.

2. Input voor het parkeerbeleidsplan

Een uitgangspunt bij het opstellen van het parkeerbeleidsplan is dat er draagvlak moet zijn voor het uiteindelijke beleidsplan. Het draagvlak geldt zowel voor de interne organisatie van de gemeente Heiloo als voor de externe betrokkenen, zoals bewoners, winkeliersverenigingen, et cetera.

Voor het creëren van draagvlak zijn er vanaf het begin van dit project twee werkgroepen opgezet en betrokken bij het hele proces:

- Interne werkgroep: hierin zijn de verschillende disciplines van de gemeente Heiloo vertegenwoordigd (stedenbouw, volkshuisvesting, bouw en woningtoezicht, handhaving, communicatie, verkeer en vervoer, beleidsmedewerkers groen en civiel, kwaliteitsbeheerder en een verkeerscoördinator van de politie).
- Externe werkgroep: hierin hebben verschillende winkeliersverenigingen, de ondernemersvereniging, het WMO-platform en bewoners plaatsgenomen.

Naast deze twee werkgroepen is ook een bestuurlijke werkgroep betrokken. Hiervoor zijn de commissieleden openbare ruimte uitgenodigd. De bestuurlijke werkgroep heeft één uitgebreide werkgroep bijgewoond, daarnaast hebben zij één korte consultatieronde bijgewoond.

Tijdens de interne werkgroep is ingegaan op de relatie van de beleidsvelden met het parkeerbeleid en de vraagstukken die zich daarop voordoen. Tijdens de externe werkgroep hebben de deelnemers de kennis, ervaringen, probleembeleving en relevante ontwikkelingen ingebracht. Bij de bestuurlijke werkgroep heeft de nadruk gelegen op de bestuurlijke accenten, wensen en gevoeligheden.

Twee bijeenkomsten per werkgroep

Met alle werkgroepen apart zijn twee bijeenkomsten geweest, een op 20 mei 2009 en een op 17 juni 2009. Tijdens de eerste bijeenkomsten is door middel van een brainstorm met de werkgroepleden inzicht verkregen in de volgende punten:

1. parkeernormen voor diverse deelgebieden (woonwijken, centra en bedrijven-terreinen);
2. parkeernormen voor inbreiding- en nieuwbouwlocaties;
3. parkeren bij scholen;
4. grenzen gebied blauwe zone;
5. uitgifte parkeerontheffingen;
6. systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten;
7. parkeren van grote voertuigen;
8. fietsparkeren bij winkelcentra en bij openbare voorzieningen (scholen, sport-complexen);
9. gehandicaptenparkeren;
10. fiets- en/of autowrakken;
11. Heilooërprofiel.

Tijdens de tweede bijeenkomst is ingegaan op de problemen die uit de eerste bijeenkomsten zijn overgebleven en de mogelijke oplossingsrichtingen. Voor iedere oplossingsrichting zijn de consequenties besproken. Uiteindelijk is per probleem één of meerdere kansrijke oplossingsrichtingen gekozen voor het Heilooër parkeerbeleid.

Samenvatting van de uitkomsten per thema

Hieronder gaan wij kort in op de gesignaleerde problemen en oplossingsrichtingen per thema. Een uitgebreide samenvatting hiervan staat in bijlage 1 en 2.

1. *Parkeernormen voor diverse deelgebieden (woonwijken, winkelcentra en bedrijventerreinen)*

Er is geconstateerd dat er op een aantal plaatsen een tekort aan parkeerplaatsen is. Soms houdt het personeel van de bedrijven de parkeerplaatsen lang bezet. Echter, de werkgroepleden willen niet zonder meer nieuwe parkeerplaatsen aanleggen want het groene karakter staat ook hoog in het vaandel. Ook wordt geopperd om garages/carports niet om te laten bouwen in woonfuncties. Voor het vaststellen van de precieze normen, dient gekeken te worden naar het gemiddelde autobezit in Heiloo ten opzichte van de rest van Nederland.

2. *Parkeernormen voor inbreiding- en nieuwbouwlocaties*

Het beleid moet zich richten op parkeren op eigen terrein en ondergronds parkeren bij flats. De parkeernorm moet worden aangepast aan de huidige situatie. Voor de precieze normen dient, net als bij punt één, gekeken te worden naar het gemiddelde autobezit in Heiloo ten opzichte van de rest van Nederland.

3. *Parkeren bij scholen*

Het parkeerprobleem bij scholen wordt gezien als gezamenlijke verantwoordelijkheid van de school en de gemeente. Het heeft voor een deel te maken met 'opvoeding'; eventuele maatregelen moeten inspelen op gedragsverandering. Er zijn meerdere oplossingsmogelijkheden genoemd, zoals stopverboden en Kiss & Ride-plaatsen. Tijdens de tweede bijeenkomst is een differentiatie van de begin- en eindtijden van de verschillende scholen besproken als mogelijke oplossingsrichting. Hierdoor worden niet alle kinderen op dezelfde tijd gebracht en gehaald.

4. *Grenzen gebied blauwe zone*

Bij de eerste bijeenkomst geven de werkgroepleden aan dat er aan de randen van de blauwe zone vaak veel auto's geparkeerd staan. Er wordt gewezen op het belang van handhaving van de blauwe zone.

In de tweede bijeenkomst komt naar voren dat de blauwe zone ingezet moet worden als regulerende maatregel om bij specifieke probleemgebieden de parkeerruimte beschikbaar te houden voor kortparkeerders. Voor de duidelijkheid moeten de parkeertijden in de blauwe zones overal gelijk blijven. Er is tussen de werkgroepen geen duidelijke overeenstemming over het inzetten van de blauwe zones bij alle winkelcentra of niet.

5. *Uitgifte parkeerontheffingen*

Tijdens de eerste bijeenkomst zijn verschillende mogelijkheden voor de parkeerontheffingen genoemd: gratis ontheffingen verstrekken, betalen voor de ontheffingen, de tweede ontheffing duurder maken dan de eerste en geen ontheffingen aan personeel van winkels en bedrijven verstrekken.

In de tweede bijeenkomst pleiten de werkgroepleden voor maximaal twee ontheffingen per huishouden, beide tegen betaling (van administratiekosten), met een geldigheid van maximaal twee jaar. Over het verstrekken van vergunningen aan werknemers/-gevers is geen eenduidig antwoord uit de werkgroepen naar voren gekomen.

6. *Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten*

In de eerste bijeenkomst komt naar voren dat de parkeerdruk vooral gemeenten moet worden met tellingen. Daarbij moet niet direct worden overgegaan op extra parkeerplaatsen, maar moet de gemeente het tekort op wijkniveau oplossen.

Tijdens de tweede bijeenkomst is ook gesteld dat voor het vaststellen van parkeerknelpunten de gemeente af dient te gaan op klachten van bewoners. Daarnaast kan de gemeente inzetten op handhaving en het uitvoeren van parkeertellingen.

7. *Parkeren van grote voertuigen*

De werkgroepleden geven bij de eerste bijeenkomst aan dat grote vrachtwagens niet in het centrum van Heiloo horen. Wel komt de vraag naar voren om hoeveel vrachtwagens het eigenlijk gaat.

De werkgroepleden geven tijdens de tweede bijeenkomst aan dat er voor voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,40 meter aan de randen van Heiloo parkeerruimte moet zijn. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar een parkeerverbod voor voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,40 meter binnen de bebouwde kom met uitzondering van de aangewezen gebieden.

8. *Fietsparkeren bij winkelcentra en bij openbare voorzieningen (scholen, sportcomplexen)*

Bij de eerste bijeenkomst blijkt dat er vooral bij het station, het winkelgebied 't Loo en het Hoekstuk problemen zijn met fietsparkeren. Er zijn te weinig stallingen en de kwaliteit van de stallingen laat te wensen over. Als mogelijke oplossing is geopperd het scheiden van lang- en kortparkeren van fietsen.

Bij de tweede bijeenkomst is besloten dat er meer algemene fietsparkeerplaatsen en specifieke parkeerplaatsen voor personeel (bijvoorbeeld fiets-trommels) moeten komen. Daarnaast kan vier keer per jaar een stickeractie worden gehouden voor het verwijderen van wrakken en zwerffietsen.

9. *gehandicaptenparkeren*

Op de eerste bijeenkomst wordt geconstateerd dat de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen toeneemt. Bij het verkrijgen van een Europese invalidenparkeerkaart plaatst de gemeente op dit moment ook direct een ge-

handicaptenparkeerplaats op kenteken.

De werkgroepleden geven tijdens de tweede bijeenkomst aan dat gehandicaptenparkeerplaatsen in principe naar vraag aangelegd moeten worden, eventueel tegen een vergoeding. Per gebied moet er wel een maximum aantal individuele gehandicaptenplaatsen worden vastgesteld. Mocht de vraag toch groter worden, dan moet de gemeente overstappen op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Ook komt naar voren dat indien de aanvrager op eigen terrein kan parkeren, deze geen individuele gehandicaptenparkeerplaats krijgt.

10. *Fiets- en/of autowrakken*

Op de eerste bijeenkomst constateren de werkgroepleden dat vooral rond het station fietswrakken aanwezig zijn. Echter dit probleem lijkt niet groot te zijn. De werkgroepleden opereren dat meer wrakkenacties kunnen helpen. Tijdens de tweede bijeenkomst concluderen de werkgroepleden dat de wrakken niet echt een probleem zijn. Eventueel kunnen er aandachtssacties voor het goed stallen van fietsen worden gehouden om gedragverandering bij de mensen te bereiken. In beide bijeenkomsten komt naar voren dat er in Heiloo geen noemenswaardige problemen zijn met autowrakken.

11. *Heilooërprofiel*

Tijdens de eerste bijeenkomst stellen de werkgroepleden dat het profiel behouden moet blijven en dat de gemeente het unieke karakter en de functie van afwatering moeten communiceren naar de bewoners. Daarbij moet de gemeente vertellen dat de berm voor kortparkeren is bedoeld.

Ook tijdens de tweede bijeenkomst zijn de werkgroepleden het eens dat het Heilooërprofiel behouden moet blijven. Bij schade aan de berm moet de gemeente de bewoners erop wijzen dat de berm niet bedoeld is voor intensief gebruik als parkeerplaats. Er dient wel meer geld beschikbaar te komen voor onderhoud.

De werkgroepleden hebben de gelegenheid gehad om extra problemen aan te dragen. Hiervan zijn tijdens de tweede bijeenkomst de volgende onderwerpen overgebleven:

- Er is aangedragen dat de Parkeer + Reis-gelegenheid voor langparkeerders rondom het station uitgebreid moet worden.
- Daarnaast zijn de werkgroepleden het erover eens dat bij het invoeren van parkeermaatregelen de handhavingscomponent belangrijk is.

Met dank aan de werkgroepdeelnemers

Bij deze willen wij de werkgroepdeelnemers van harte danken voor de inzet en inbreng tijdens de werkgroepen!

3. Huidige parkeersituatie

Op dit moment zijn er in gemeente Heiloo geen grote autoparkeerproblemen. In het centrum en rond winkelcentrum 't Loo heeft de gemeente een blauwe zone als vorm van parkeerregulering. De huidige blauwe zone lijkt een goed evenwicht te bieden tussen de vraag en het aanbod naar parkeerplaatsen. Echter, op een aantal momenten is het drukker in de blauwe zone.

- Rond 't Loo is er vooral op zaterdag een hoge parkeerdruk. Toch leidt dit niet tot grote problemen.
- Rond het station is er op maaiveldniveau ook een hogere parkeerdruk. Bij het station is een parkeergarage aanwezig die weinig wordt gebruikt. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk op maaiveldniveau voor mensen nog niet voldoende hoog is om de auto in de garage te parkeren.

Het aantal personenauto's en bedrijfsvoertuigen in 2009 in Heiloo is 12.007. In gemeenten van vergelijkbare grootte is dit 13.023 (Nieuwerkerk a/d IJssel) en 10.627 (Oegstgeest)¹. Op basis van deze gegevens lijkt het aantal voertuigen in Heiloo gemiddeld.

Het gemiddeld autobezit in Heiloo is 1,28 auto's per huishouden. In Nieuwerkerk a/d IJssel is dit 1,52 auto's per huishouden en in Oegstgeest is dit 1,11 auto's per huishouden¹. Op basis van deze gegevens lijkt het autobezit in Heiloo gemiddeld per huishouden.

Voor het stallen van de fiets zijn er in gemeente Heiloo te weinig plaatsen. Vooral rond het station, 't Loo en het Hoekstuk, komt dit duidelijk naar voren. Fietsen worden als gevolg van weinig beschikbare stallingen buiten de stallingen geparkeerd. De fietsen vallen sneller om en raken beschadigd. Bij het station zijn er speciale plaatsen gerealiseerd voor bakfietsen, scooters en brommers.

De gemeente Heiloo heeft op dit moment twee BOA's in dienst. Zij controleren Wet Mulder feiten (foutparkeren en 'niet betalen' in niet-gefiscaliseerde gebieden (vergunninggebieden)). Tevens worden BOA's ingezet op andere overtredingen op grond van de APV.

Klachten/opmerkingen van bewoners op het gebied van parkeerbeleid

Door de jaren heen heeft de gemeente verschillende brieven op het gebied van parkeerbeleid van de bewoners ontvangen. Deze brieven gaan in op vier onderwerpen;

- het negeren van parkeerverboden;
- parkeren in de berm;
- parkeren op de stoep;
- verzoek tot extra parkeerplaatsen.

¹ Bron: CBS Statline

Van augustus 2007 tot en met oktober 2007 is er in de gemeente Heiloo een E-spraakforum geweest voor het opstellen van het nieuwe verkeersplan. Bewoners en belanghebbenden konden op dit forum reageren op onderwerpen over het verkeer en vervoer in Heiloo. Tijdens dit forum zijn niet of nauwelijks klachten en opmerkingen binnengekomen over het parkeren.

Klachten/opmerkingen van medewerkers van gemeente Heiloo op het gebied van parkeerbeleid

Vanuit beleidsmedewerkers van de gemeente Heiloo zijn verschillende klachten binnengekomen:

- Door het parkeren langs bermranden kunnen hulpdiensten er lastig langs.
- Vrachtwagens parkeren op plekken waar dit niet wenselijk is.
- Parkeerplaatsen in stallinggarages onder appartementen moeten niet apart verkocht worden, mensen weigeren deze bij het appartement te kopen en staan op openbare parkeerplaatsen. Op deze manier klopt de parkeerbalans niet meer.
- Per woningcategorie moet een parkeernorm worden benoemd. Daarnaast moet de gemeente ook aangeven welk deel van deze parkeernorm de bewoner op eigen terrein moet realiseren.
- Per woning moet een norm komen voor bezoekersparkeren.
- Gebouwd parkeren realiseren voor eigen rekening van ontwikkelaar moet het uitgangspunt zijn.
- Instandhoudingclausules voor de parkeerplaats op eigen terrein zijn noodzakelijk in de gronduitgifte contracten tussen gemeente en ontwikkelaar maar ook de koopovereenkomsten tussen ontwikkelaar en koper middels erfdiensbaarheid.
- Voor bedrijventerreinen, kantoren en commerciële ruimten geldt dat het parkeren op eigen terrein geregeld moet worden. Bezoekersparkeren en medewerkersparkeren kan ook aan een norm verbonden worden.
- Een blauwe zone is een oplossing voor gebieden met een parkeerprobleem.
- Parkeren bij scholen is een probleem. Variabele schooltijden is een mogelijke oplossing, of de regel dat ouders de kinderen niet in de klas mogen brengen.

Klachten/opmerkingen van de afdeling handhaving

Voor de inventarisatie van de klachten is ook een gesprek gevoerd met de BOA's van Heiloo. Zij gaven de volgende klachten met betrekking op het parkeerbeleid aan:

- De grenzen van de blauwe zone zijn niet overal duidelijk.
- Op dit moment zijn er weinig regels over de uitgifte van ontheffingen. De ontheffingen moeten eigenlijk alleen op basis van sociale en medische gronden worden uitgegeven.
- Er wordt vaak onterecht geparkeerd op een plaats bedoeld voor laden en lossen.
- Er wordt soms geparkeerd op parkeerverboden.
- Op een aantal specifieke plaatsen is er een verhoogde parkeerdruk.
- Op het stationsplein zijn er veel fietsparkeerklachten, deze klachten komen met name van de winkeliers.
- Bij de scholen is een parkeerprobleem, er is weinig parkeergelegenheid. Er wordt ook fout geparkeerd. De scholen hebben de mogelijkheid tot het aanvragen van extra parkeergelegenheid, de gemeente kan deze aanvraag dan beoordelen. Echter, de school doet geen aanvraag, omdat zij geen extra parkeergelegenheid wil.

De BOA's geven aan dat de handhaving niet te streng moet zijn, het moet in Heiloo wel leefbaar blijven. Oplossingsrichtingen zitten vooral in het waarschuwen van de inwoners van Heiloo en informeren over de regels.

4. Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt op de verschillende parkeerthema's ingegaan. Per thema zijn de voorstellen voor het parkeerbeleid uiteengezet.

4.1 Beleidskader

Om duidelijke keuzes te kunnen maken voor het parkeerbeleid is het van belang om een kapstok te hebben. Deze kapstok dient als basis waaraan de verschillende oplossingsrichtingen voor de parkeerthema's worden opgehangen. Met de kapstok wordt de visie ten aanzien van parkeren helder.

De kapstok voor het parkeerbeleid van de gemeente Heiloo is een groen, sociaal, veilig en duurzaam Heiloo waarbij de fiets op de eerste en de auto op de tweede plaats komt. Tijdens de interne en externe werkgroepen kwam deze kapstok duidelijk naar voren. Bovendien sluit de kapstok goed aan op het algemene beleid dat de gemeente Heiloo voert.

Hiermee wordt bedoeld dat het groen, het sociale, de veiligheid en de duurzaamheid in Heiloo centraal staan. Dit houdt in dat deze onderwerpen niet zonder meer moeten wijken voor bijvoorbeeld parkeren. De fiets staat centraal in dit thema. Dit houdt in dat er in Heiloo wordt uitgegaan van het maken van zoveel mogelijk verplaatsingen per fiets. Omdat de auto in deze kapstok op de tweede plaats komt, is het de bedoeling dat de parkeerruimte zo min mogelijk toeneemt en de groenstroken behouden blijven.

Omdat ruimte schaars is, moet beschikbare (parkeer)ruimte zo efficiënt mogelijk worden benut, voordat er eventueel nieuwe ruimte wordt vrijgemaakt. Bij nieuwbouw kan parkeerruimte dubbel gebruikt worden. Overdag kan de ruimte bijvoorbeeld voor een kantoorfunctie geschikt zijn, 's avonds en in het weekend voor de woonfunctie van het gebied. Voor het toepassen van het dubbelgebruik van de parkeerruimte moet de gemeente Heiloo per specifiek geval de meest gewenste en passende oplossing vinden.

In de volgende paragrafen zijn de verschillende parkeerthema's uitgewerkt aan de hand van de beschreven kapstok.

4.2 Parkeernormen

Aan de hand van parkeernormen wordt het aantal parkeerplaatsen dat in een gebied nodig is bepaald. Een parkeernorm geeft het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie. Deze normen zijn van belang bij nieuw te ontwikkelen gebieden; de gemeente kan dan berekenen hoeveel ruimte zij moet reserveren voor het parkeren. De normen zijn ook van belang bij bestaande voorzieningen. Bij de hantering van parkeernormen hanteren wij een sturend parkeerbeleid en niet een vraagvolgend .

Voor de parkeernormering is er een aantal kaders van belang:

- Parkeernormen worden in nieuwe situaties toegepast, evenals bij verbouwingen en functiewijzigingen, maar er moet maatwerk mogelijk zijn.
- Bij verbouw en/of functiewijziging geldt het principe 'oud voor nieuw'. In dat geval wordt de parkeereis alleen bepaald op basis van de toename van de brutovloeroppervlakte van de nieuwe functie. Dit betekent dat voor de bestaande functie(s) ervan uit gegaan wordt dat bestaande capaciteit is afgestemd op huidige/oude voorziening. Daarom leidt alleen de toename in brutovloeroppervlakte of in aantallen tot een nieuwe parkeereis. Het aantal bestaande parkeerplaatsen blijft gehandhaafd en wordt uitgebreid met de nieuwe parkeereis. Indien de herberekening leidt tot een negatief saldo, mag het negatief aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht. Bij sloop/nieuwbouw geldt het parkeerbeleidsplan onverkort.
- De parkeercapaciteit moet voldoen aan de gestelde normen. Daarbij moeten parkeerplaatsen op eigen terrein of binnen het plangebied worden aangelegd, die meetellen in de parkeernorm.
- Bij appartementencomplexen moet de gemeente Heiloo ondergronds parkeren stimuleren.
- Met een bestemmingsplan wordt geregeld dat garages/carports behouden blijven als parkeerplaats.
- Als men niet kan voldoen aan de parkeernorm wordt een afkoopregeling ingesteld, waarbij een bedrag in het parkeerfonds moet worden gestort. De regels hierover staan in paragraaf 4.3.

Het gemiddeld autobezit in Heiloo is 1,28 auto's per huishouden. Naast het aantal auto's per huishouden moet er ook ruimte zijn voor bezoekersparkeren. Daarom moet de parkeernorm per woning wel hoger zijn dan 1,28 per huishouden. Omdat Heiloo vooral inzet op een groen, sociaal, veilig en duurzaam Heiloo waarbij de auto pas op de tweede plaats komt, dient de parkeernorm echter niet te groot te zijn. Op het moment dat er namelijk meer ruimte dan nodig wordt gegeven voor het parkeren, gaat dit ten koste van het groen. De landelijke geldende parkeernormen zoals door het CROW als richtlijn is aangegeven in het ASVV 2004, kunnen daarom uitstekend worden toegepast binnen de gemeente.

De berm van het Heilooërprofiel telt mee in de parkeernorm als bezoekersparkeren. Dit houdt in dat er voldoende verharding moet zijn om als bewoner op de verharding te parkeren. Voor bezoekers hoeft geen verharde parkeerplaats aanwezig te zijn, de bezoeker kan in de berm parkeren.

De gemeente Heiloo valt met ongeveer 22.000 inwoners in de klasse 'weinig stedelijk gebied'. In bijlage 3 is voor elk van de volgende functies de parkeernormen voor deze klasse weergegeven:

- | | |
|---------------------------|------------------------------------|
| • woningen; | • horecagelegenheden; |
| • winkels; | • sociaal culturele voorzieningen; |
| • werkgelegenheid; | • sportvoorzieningen; |
| • onderwijsvoorzieningen; | • overige voorzieningen. |
| • zorgvoorzieningen; | |

4.3 Parkeerfonds

De gemeente Heiloo kent een afkoopregeling als men niet kan voldoen aan de parkeernorm die wordt gesteld. Tot op heden hebben wij het kunnen afdwingen in de onderhandelingen bij nieuwe ontwikkelingen. Dit willen wij middels dit parkeerbeleidsplan juridisch verankeren. De mogelijkheid wordt dan gecreëerd dat ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden ondanks dat het parkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost.

De afkoopregeling is aan de orde bij:

- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op bestaande openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (500 meter) van het plan. Deze storting dient als compensatie voor de extra belasting van de openbare parkeergelegenheden. Onder bestaande openbare parkeerplaatsen wordt niet het gebruik van de bermen als parkeerplaatsen gerekend.
- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft waarbij de extra parkeerplaatsen op termijn door de gemeente worden aangelegd binnen acceptabele afstand van het plan (500 meter). De storting dient overeen te komen met de werkelijke investeringskosten van een parkeerplaats.

De afkoopregeling is niet aan de orde bij:

- Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft, waarbij de extra parkeervraag kan worden opgevangen op bestaande niet-openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving (500 meter) van het plan. De niet-openbare parkeerplaatsen kunnen dan worden gekocht van de eigenaar die het overcapaciteit van deze parkeerplaatsen beheert. Deze parkeerplaatsen dienen bij een openbare voorziening openbaar te worden. De kosten van de parkeerplaats dienen afgestemd te worden met de eigenaar van de parkeerplaats.

Tarieven voor de stortingen

In tabel 4.1 staan de tarieven voor de stortingen in het gemeentelijke parkeerfonds. De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. De hoogte van de storting is onafhankelijk van de soort ontwikkeling.

Tarieven parkeerfonds	kosten
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit langs de openbare weg is mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeer ruimte). Bij deze regeling is het gebruik van de bermen als parkeerplaatsen uitgezonderd.	€ 5.000,- per parkeerplaats
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving is onvoldoende parkeerruimte)	€ 10.000,- per parkeerplaats

Tabel 4.1: Tarieven voor stortingen in het parkeerfonds (prijsspeil 2009)

De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk.

Indien in de openbare ruimte geen gelegenheid is om parkeervraag op te lossen kan de ruimtelijke ontwikkeling geen doorgang vinden. Wanneer het college de ruimtelijk ontwikkeling van zodanig belang vindt kan het college gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.

Parkeerovereenkomst

Voor de afkoopregeling wordt een parkeerovereenkomst opgesteld. De parkeerplaatsverplichting, het aantal aan te leggen parkeerplaatsen en de vrijstelling worden vastgelegd in een parkeerovereenkomst, evenals de hoogte van de storting en de verplichting voor de gemeente Heiloo. Hierbij geldt de verplichting om binnen een periode van 10 jaar en binnen een afstand van 500 meter van het initiatief te voorzien in het aantal parkeerplaatsen dat niet op eigen terrein gerealiseerd kon worden. Indien de gemeente Heiloo niet binnen de gestelde periode aan haar verplichting heeft voldaan, volgt restitutie (inclusief interest) van de storting in het gemeentelijk parkeerfonds aan de oorspronkelijke betaler.

De regie bij het opstellen van de parkeerovereenkomst ligt bij de afdeling Ingenieursbureau van de gemeente Heiloo. De afkoopregeling en het bijbehorende parkeerfonds vallen onder de verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder die is belast met verkeer. In bijlage 4 is de parkeerfondsverordening opgenomen en in bijlage 5 is een voorbeeld opgenomen van de parkeerovereenkomst.

4.4 Parkeren bij scholen

Tijdens de spijstijden bij scholen (brengen en halen) kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Ouders brengen en halen hun kinderen steeds vaker met de auto. Dit levert gevaarlijke situaties op. Kinderen lopen rond de auto's die soms fout (en daardoor onverzichtelijk) geparkeerd staan en zien ander verkeer daardoor moeilijk aankomen. Een duidelijk beleid over deze specifieke locaties is daarom van belang.

Het parkeerprobleem bij scholen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Zowel de gemeente, de school en de ouders hebben hier een aandeel in. Het foutparkeren kan voor een deel opgelost worden door de ouders bewust te maken van het gevaar dat ze creëren rondom de schoolomgeving. Het beleid van parkeren bij scholen is als volgt:

- Scholen kunnen door middel van communicatieacties ouders wijzen op het probleem. Daarnaast stimuleert de school de ouders om kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen. Ook de kinderen kunnen een rol spelen in deze stimulans. De school kan bijvoorbeeld een puntensysteem instellen. Iedere keer dat een kind lopend of op de fiets naar school komt, krijgt hij of zij een punt.
- Gemeente Heiloo stimuleert de scholen om de schooltijden te differentiëren. Door de schooltijden van scholen die dicht bij elkaar staan te differentiëren, wordt de drukte verspreid. Slechts 10 minuten verschil in schooltijd per school resulteert in een minder drukke spits. School A start bijvoorbeeld om 8.25 uur en de naastliggende school B om 8.35. Met het verschuiven van de schooltijden dienen de ouders (de ouderraad) van de scholen wel akkoord te gaan.
- Bij de begin en eindtijden van de scholen dient bij de school extra gehandhaafd te worden op foutparkeren. Vooral aan het begin van het schooljaar besteedt de gemeente hier aandacht aan.
- Kiss&Ride stroken toepassen mits er een goede afstemming en duidelijke afspraken met de betreffende school hierover worden gemaakt. De afspraken gaan met name over het gebruik van de Kiss&Ride strook en de rol van de school bij de Kiss&Ride strook.

4.5 Grenzen gebied blauwe zone

In Heiloo is er een blauwe zone rond het stationsgebied en het winkelgebied 't Loo. Dit zijn de gebieden waar een hoge parkeerdruk wordt ervaren. De vraag is of deze gebieden voldoende groot zijn en of de gemeente extra gebieden aan de blauwe zone kan toevoegen.

Uit de inventarisatie van de werkgroepen, interviews, bewonersbrieven en parkeertellingen komt niet naar voren dat er een grote behoefte is aan het uitbreiden van de blauwe zone. Ook is er geen duidelijke behoefte aan het toevoegen van een extra blauwe zonegebied. Een gebied waar de blauwe zone in de toekomst kan worden toegepast is bij het Hoekstuk. Op dit moment is daar echter nog geen aanleiding toe.

Gemeente Heiloo kan op dit moment de huidige blauwe zones behouden. De blauwe zone dient als parkeerregulerende maatregel ingezet te worden om bij specifieke probleemgebieden de parkeerruimte beschikbaar te houden voor kortparkeerders.

4.6 Uitgifte parkeerontheffingen

In de blauwe zone komen verschillende doelgroepen in aanmerking voor een ontheffing. Welke doelgroepen dit precies zijn, ligt niet duidelijk vast. Het gevaar hiervan is dat door de onduidelijke omschrijving van de persoon die in aanmerking komt voor een ontheffing, steeds meer mensen hier aanspraak op maken.

Om onduidelijkheid en een massa aan ontheffingen te voorkomen, is het van belang duidelijke richtlijnen op te stellen.

Er gelden de volgende regels voor een ontheffing:

- De aanvrager moet ingeschreven zijn bij de gemeente op een adres in de blauwe zone.
- De auto dient geregistreerd te zijn op de naam van de aanvrager.
- Bij een lease-auto dient een verklaring van de werkgever van de aanvrager of een lease-contract afgegeven te worden.
- Men dient geen parkeervoorziening op eigen terrein te hebben.
- Maximaal twee ontheffingen per huishouden.
- Voor beide ontheffingen worden legeskosten gevraagd. (De gemeente moet de kosten voor de ontheffingen vastleggen in de legesverordening.)
- Er worden tijdelijke ontheffingen uitgegeven voor werkzaamheden in het gebied waarbij het voertuig nodig is voor uitoefening van het werk.
- Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor de parkeerontheffingen afwijken.
- Er wordt geen maximale geldigheid aan de ontheffingen gehangen i.v.m. de onnodige administratieve last die dan wordt opgelegd.

4.7 Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten

De gemeente Heiloo heeft een systematiek nodig om parkeerknelpunten vast te kunnen stellen. Zonder een vastgesteld knelpunt, is namelijk ook niet duidelijk of er wat aan de situatie moet worden gedaan.

Voor een objectieve berekening van een parkeerknelpunt kan de gemeente Heiloo gebruikmaken van de parkeerbalans. In deze balans wordt inzicht geboden in de benodigde parkeercapaciteit. De parkeerbalans berekent de parkeerbehoefte aan de hand van functies, kengetallen voor de parkeerbehoefte per functie en mogelijk dubbelgebruik.

Aangezien de parkeerbalans alleen een berekening is van de theoretische situatie, moet de gemeente Heiloo voor het vaststellen van een parkeerknelpunt ook afgaan op klachten van bewoners. De gemeente kan op basis van deze klachten overgaan op

parkeertellingen om werkelijk te constateren of er een probleem is. Aan de hand van dit geconstateerde probleem kan de gemeente eventueel overgaan op extra handhaving of aanpassing van de situatie.

Een onacceptabele parkeersituatie ontstaat als:

- Op drie momenten overdag meer dan 85% van de parkeerplaatsen bezet is.
- Tussen 19.00 en 7.00 uur meer dan 90% van de parkeerplaatsen bezet is.

Er wordt gekeken naar een passende oplossing van het parkeerknelpunt. Het uitbreiden van parkeerruimte wordt met terughoudendheid bekeken en beoordeeld en wordt toegepast wanneer niet aan de parkeernorm wordt voldaan.

4.8 Parkeren van grote voertuigen

Op dit moment kunnen grote voertuigen onder bepaalde voorwaarden parkeren in Heiloo. Er blijkt uit de inventarisatie dat dit tot overlast leidt en dat bestrating en straatmeubilair beschadigt.

In de huidige Algemene Plaatselijke Verordening APV van de gemeente Heiloo staan de volgende regels wat betreft het parkeren van grote voertuigen:

Artikel 5.1.9 Parkeren van grote voertuigen

- 1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.*
- 2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.*
- 3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.*
- 4. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.*

Artikel 5.1.10 Parkeren van uitzichtbelemmerende voertuigen

- 1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.*
- 2. Het in het eerste lid gestelde verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter laatste noodzakelijk is.*

Dit betekent dat op werkdagen tussen 8.00 tot 18.00 uur de grote voertuigen in het dorp mogen parkeren. Omdat tijdens de inventarisatie naar voren kwam dat er op dit moment overlast is van de geparkeerde grote voertuigen, passen wij de regel aan.

- Om het parkeren van grote voertuigen mogelijk te maken wijst de gemeente Heiloo aparte parkeerplaatsen aan de randen van Heiloo aan. Daarnaast is het mogelijk om de parkeergelegenheid op industrieterreinen aan te wijzen om te parkeren. Deze terreinen dienen uitgerust te worden met voorzieningen als bijvoorbeeld extra verlichting, fietsenstallingen of camerabewaking. Voor laden en lossen kunnen de grote voertuigen het dorp Heiloo wel gewoon in.
- De gemeente moet de parkeerplaatsen die beschikbaar zijn communiceren naar de transportbedrijven en hun personeel.
- Als derde stap stelt de gemeente een volledig verbod voor het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,4 meter invoeren met uitzondering van de aangewezen terreinen.

4.9 Fietsparkeren

Bij het station en bij 't Loo staan veel fietsen geparkeerd. Dit leidt soms tot een tekort aan stallingen. Bovendien blijkt uit de inventarisatie dat de stallingen op een aantal plaatsen niet van goede kwaliteit zijn.

Bij het station is een tekort aan fietsenstallingen. De winkeliers vlak bij het station hebben aangegeven dat veel fietsers met bestemming station hun fiets nu voor de winkels neerzetten. Hierdoor staan de fietsenrekken voor de winkels vol en kunnen de bezoekers van de winkels hun fiets niet meer stallen. ProRail heeft dit probleem erkend en toegezegd extra stallingen te plaatsen bij het station.

Voor een goede bereikbaarheid van de winkels en de openbare voorzieningen is het van belang om meer algemene fietsparkeerplaatsen te maken. De extra stallingen zorgen ervoor dat mensen hun fiets sneller in de stallingen plaatsen en de fietsen niet gaan zwerven en beschadigd raken. De gemeente Heiloo plaats alleen fietsenstallingen met het FietsParKeurmerk². Om voldoende vrije fietsenstallingen te garanderen, dient de gemeente vier keer per jaar bij het stationsgebied een stickeractie te houden om fietswrakken en zwerffietsen op te ruimen.

Als na deze maatregelen nog steeds bij winkels in het stationsgebied fietsparkeeroverlast is, kan de gemeente er ook voor kiezen om de fietsenstallingen voor de winkels juist weg te halen en dan elders terug te plaatsen. Op deze manier worden de mensen gedwongen om hun fiets buiten het gebied te plaatsen. Extra handhaving op naleving van deze maatregel is dan wel nodig.

² De stichting FietsParKeur heeft kwaliteitseisen opgesteld om de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen te verbeteren. Fabrikanten die voldoen aan de eisen kunnen een FietsParKeurmerk aanvragen. Een overzicht van fabrikanten met een FietsParKeurmerk is te vinden op www.fietsparkeur.nl.

Bij nieuwe voorzieningen wordt het aantal fietsparkeerplaatsen bepaald aan de hand van het ASVV 2004 een uitgave van het CROW. Hierin zijn richtlijnen gesteld voor het aantal fietsparkeerplaatsen bij verschillende voorzieningen. Uit de praktijk blijkt dat bijvoorbeeld bij winkelcentra 6 fietsparkeerplaatsen per 100m² toereikend is. Na plaatsing wordt gekeken of dit feitelijk aantal voldoende is. Indien de bezettingsgraad hoger is dan 85% zal in overleg met de ontwikkelaar de mogelijkheid worden nagegaan tot het aanvullen van de stallingsvoorziening, zowel financieel als ruimtelijk. De gemeente Heiloo voert bij fietsvoorzieningen een vraagvolgend beleid in tegenstelling tot het sturende beleid bij autoparkeren.

4.10 Gehandicaptenparkeren

De behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen neemt vanwege de vergrijzing in Heiloo toe. Wanneer veel ouderen in Heiloo in een bepaald gebied wonen, kan dit problemen opleveren. Hier zijn dan extra veel aanvragen voor individuele gehandicaptenparkeerplaatsen, terwijl het niet altijd wenselijk is dat de openbare parkeerplaatsen verdwijnen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen hebben officieel een grotere oppervlakte nodig dan een gewone parkeerplaats. In het geval van het ombouwen van een gewone parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats moet voor deze extra oppervlakte wel ruimte zijn. Bovendien als er in een bepaald gebied veel aanvragen komen voor een gehandicaptenparkeerplaats, kan dat in de knel komen met de benodigde algemene parkeervoorzieningen in het gebied.

Voor het toedelen van gehandicaptenparkeerplaatsen stelt de gemeente de volgende regels op:

- Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden in principe naar vraag aangelegd, uitgaande van een afstand van maximaal 50 meter tot het huis.
- Indien de aanvrager beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld.
- Indien de aanvrager in een verpleeg-/ verzorgingstehuis woont, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. De aanvrager dient een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen.
- Per gebied kunnen een aantal individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd. Hoe groot dit aantal individuele gehandicaptenparkeerplaatsen is bekijkt de gemeente Heiloo per situatie. Als er meer aanvragen zijn, dan gaat de gemeente over op het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.
- In principe wordt aan de gestelde vormgeving en inrichtingseisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen voldaan, tenzij de extra ruimte voor de betreffende persoon niet noodzakelijk is. In dat geval kan gekozen worden voor maatwerk per persoon.
- Voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert gemeente Heiloo de richtlijn van 2% van de openbare plaatsen bij sociale voorzieningen.
- Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor het gehandicaptenparkeren afwijken.

4.11 Fietswrakken

In Heiloo zijn er niet veel fietswrakken. Uit de inventarisatie kwam naar voren dat fietswrakken af en toe voorkomen. Een aantal opruimacties per jaar zijn op dit moment voldoende om de fietswrakken op te ruimen.

Omdat er weinig echte problemen zijn met de fiets- en autowrakken, ruimt de gemeente (in combinatie met de stickeracties voor de zwerffietsen) vier keer per jaar de fietsen in het stationsgebied op. Dit is waarschijnlijk voldoende om het aantal fietswrakken in Heiloo te beperken en het aantal voorzieningen beschikbaar te houden.

Mocht blijken dat deze acties niet voldoende zijn, dan kunnen er nog extra aandachtsacties worden opgezet. In deze aandachtsacties kan de nadruk gelegd worden op het belang van het goed en veilig stallen van de fiets.

4.12 Heilooërprofiel

De gemeente Heiloo heeft een wegprofiel met grasbermen. In deze grasbermen mag in principe geparkeerd worden. Het gevaar van het parkeren in de bermen is dat de bermen ernstig beschadigen en haar functie van het water afvoeren niet meer kan vervullen. Op plaatsen waar dit gebeurt, zijn soms paaltjes ter voorkoming van parkeren in de bermen neergezet.

Het unieke Heilooërprofiel moet behouden blijven. Op dit moment is het voor niet alle bewoners duidelijk dat dit een bijzonder (groen) profiel is. Het beleid van deze bermen is daarom:

- Communiceer het unieke karakter van het profiel met de bewoners. Maak daarbij ook duidelijk dat de berm bedoeld is voor kortparkeren.
- Er worden in principe geen fysieke maatregelen getroffen tegen het parkeren van voertuigen in de bermen, omdat de berm meetelt in de parkeernorm voor bezoekersparkeerplaatsen.
- De gemeente Heiloo moet extra geld reserveren voor het goed onderhouden en herstellen van de berm bij herinrichting van wijken. Het onderhoud richt zich op het voorkomen en herstellen van beschadiging door geparkeerde auto's.
- Mocht blijken dat een berm structureel beschadigd wordt, wordt gekeken naar de wenselijkheid van parkeren. Afhankelijk van de uitkomst wordt dit gefaciliteerd of tegen gegaan.

4.13 Parkeer + Reis versus Stal + Reis

Op dit moment wordt het P+R-terrein bij het station goed gebruikt. De geplande uitbreiding van het terrein past goed binnen de kaders van het verkeers- en vervoerplan en de regionale kaders. Een uitbreiding van het P+R-terrein kan vanwege deze kaders worden uitgevoerd.

De gemeente moet bij het uitbreiden van het P+R-terrein wel rekening houden met de kapstok van het parkeerbeleidsplan. De fiets heeft prioriteit boven de auto. Dit houdt in dat het stallen van de fiets bij het station voorrang heeft op het parkeren van de auto. De gemeente kan bij vraag naar meer fietsenstallingen bij het station hiervoor parkeerplaatsen opheffen.

Door het aanbieden van meer 'Stal + Reis'-voorzieningen voor fietsers, stimuleert de gemeente de bewoners om met de fiets naar het station te komen in plaats van met de auto.

4.14 Handhaving

Voor het invoeren van parkeerbeleid is het van groot belang om de handhaving daarop aan te passen. Zeker bij de blauwe zone is het logisch om hier te handhaven. Zonder reële pakkans (en als deze lage pakkans bekend is) heeft een blauwe zone weinig nut. Er kunnen ongelijkheden ontstaan met mensen die zich wel aan de regels houden. Deze ongelijkheid leidt tot frustraties van bewoners en bezoekers van de gemeente.

Op dit moment heeft de gemeente Heiloo twee BOA's in dienst. Voor de handhaving van de blauwe zone en het aanpakken van andere parkeerproblemen hebben deze BOA's 1.300 uur per jaar. Dit lijkt voldoende voor de gemeente Heiloo om het bovenstaande parkeerbeleid te handhaven.

5. Uitvoeringsmaatregelen

Om het in hoofdstuk vier beschreven parkeerbeleid uit te voeren zijn bij een aantal onderwerpen maatregelen nodig. Echter, in andere gevallen levert het geen maatregelen op, maar een soort gemeentelijk standpunt hoe om te gaan met vragen. In onderstaande tabel wordt per onderwerp aangegeven wat de maatregel is die uit het parkeerbeleid voortvloeit. Daarnaast geven wij, indien van toepassing, een kostenindicatie van de maatregel. Dit is alleen ter indicatie van de orde van grootte, de precieze kosten hangt af van meerdere factoren. Deze factoren kunnen op dit moment niet worden ingeschat.

Onderwerp	Maatregel	Kostenindicatie
Parkeernormen	• Hanteren van de CROW-richtlijnen.	
Parkeerbonds	• Hanteren van het reglement van het parkeerbonds	
Parkeren bij scholen	• Communicatieacties via de school. • Gemeente Heiloo stimuleert de scholen om de schooltijden van de verschillende scholen te differentiëren. • Extra handhaving aan het begin van het schooljaar. • Het realiseren van een Kiss&Ride strook mits afspraken met betreffende school.	€ 5.000,- per jaar wordt gedekt vanuit het verkeersplan Heiloo
Grenzen gebied blauwe zone	• Op dit moment geen maatregelen.	
Uitgifte parkeeronthefingen	• Aanvragen worden getoetst aan de criteria die worden gesteld in hoofdstuk 4.6. • Voor beide ontheffingen worden legeskosten gevraagd. (De gemeente moet de kosten voor een ontheffing in de legesverordening vastleggen.)	

	• Er worden wel tijdelijke ontheffingen uitgegeven voor werkzaamheden in het gebied waarbij het voertuig nodig voor uitoefening van het werk. • Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor parkeeronthefingen afwijken.	
Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten	• Invullen parkeerbalans voor centrumgebieden. • Klachten van bewoners monitoren. • Aan de hand van de klachten van bewoners parkeertellingen laten uitvoeren. • Afhankelijk van de resultaten van de parkeertellingen, de parkeerplaatsen uitbreiden/aanvraag afwijzen.	
Parkeren van grote voertuigen	• Gemeente Heiloo wijst aparte parkeerplaatsen aan op bedrijventerreinen of de randen van Heiloo aan voor de grote voertuigen en richt deze daarop in. • In stap twee communiceert de gemeente deze parkeerplaatsen naar de transportbedrijven en hun personeel. • Stap drie is een volledig verbod voor het parkeren van voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,4 meter invoeren met uitzondering van de aangewezen terreinen.	Wordt meegenomen bij herinrichting van bijvoorbeeld bedrijventerreinen
Fietsparkeren	• Vraagvolgend beleid aan de hand van een bezettingsgraad van 85%.	€ 20.000 - € 50.000 wordt meegenomen in het verkeersplan en bij herinrichtingsplannen

	• Uitbreiden van de stallingvoorzieningen van de fiets. • Alleen fietsenstallingen toepassen met het FietsParKeurmerk. • Vier keer per jaar een stickeractie houden voor het tegengaan van zwerffietsen en wrakken in het stationsgebied. • Mochten deze acties niet helpen, dan kan de gemeente overgaan tot het verplaatsen van de fietsenstallingen bij de winkels in het stationsgebied.	
Gehandicaptenparkeren	• Individuele gehandicaptenparkeerplaatsen worden in principe naar vraag aangelegd, uitgaande van een afstand van maximaal 50 meter tot het huis. • Indien de aanvrager een parkeerplaats op eigen terrein heeft, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. • Indien de aanvrager in een verpleeg-/ verzorgingstehuis woont, wordt geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. De aanvrager dient een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen. • Per gebied kunnen een aantal gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd. Dit aantal wordt per situatie vastgesteld door gemeente Heiloo. Als er meer aanvragen zijn dan gaat de gemeente over op het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.	

	• In principe wordt aan de gestelde vormgeving en inrichtingseisen voor gehandicaptenparkeerplaatsen voldaan, tenzij de extra ruimte voor de betreffende persoon niet noodzakelijk is. In dat geval kan gekozen worden voor maatwerk per persoon. • Voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen hanteert gemeente Heiloo de richtlijn van 2% van de openbare plaatsen bij sociale voorzieningen. • Het college van B&W kan gemotiveerd van het beleid voor het gehandicaptenparkeren afwijken.	
Fietswrakken	• Vier keer per jaar een stickeractie tegen fietswrakken in het stationsgebied (in combinatie met zwerffietsen). • Mocht de stickeractie niet voldoende zijn, dan kan de gemeente extra aandachtsacties opzetten voor het goed stallen van de fiets.	
Heilooërprofiel	• Communiceer het unieke karakter van het profiel met de bewoners. Maak daarbij ook duidelijk dat de berm bedoeld is voor kortparkeeren. • De gemeente Heiloo moet extra geld inruimen voor het onderhouden en herstellen van de berm, daar waar hij beschadigd is door te lang geparkeerde auto's.	€ 10.000 - € 15.000 wordt meegenomen bij herinrichtingsplannen
Parkeer + Reis versus Stal + Reis	• Beperkte uitbreiding van het P+R-terrein. • Bij vraag naar meer fietsenstallingen bij het station kan de gemeente een parkeerplaats	

	daarvoor opheffen.	
Handhaving	• Op dit moment geen extra maatregelen.	

Bijlage 1

Samenvatting uitkomsten werkgroepen 20 mei 2009. (De oranje teksten zijn individuele aanvullende opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de werkgroepbijeenkomst.)

	Interne werkgroep	Bestuurlijke werkgroep	Externe werkgroep
1 Parkeernormen voor diverse deelgebieden (woonwijken, centra en bedrijventerreinen)	Het is een probleem. Mag je bermplaatsen meetellen voor de parkeernorm? Garages niet ombouwen in woonfunctie. Jammer dat het steeds grijszer wordt.	Parkeerplaats opheffen voor fondsvorming afkoop regeling. Tijdelijke omvorming naar grijs of naar groen?	Oude werv is een probleem. Blokkeren van hulpdiensten. Zijn de normen te laag? Groen is ook belangrijk. Personeel met auto bezet parkeerplaatsen.
2 Parkeernormen voor inbreidings- en nieuwbouwlocaties	Is de huidige normering voldoende? Beleid: parkeren op eigen terrein. Parkeren ondergronds bij flats, B+W mag hier alleen vanaf wijken als het financieel niet kan. Greenwheels.	Gelijkheidsbeginsel. Norm aanpassen aan huidige situatie.	Het is een probleem. Verhogen parkeernormen op eigen terrein. Parkeergarage. Handhaven APV. Termijn waarvoor deze normen gelden.
3 Parkeren bij scholen	Opvoeding. Kiss&Ride plekken. Gedifferentieerde begin/eind tijden. Politie aanwezig. Gemeente heeft genoeg gedaan.	Gezamenlijke verantwoordelijkheid. OR, schoolbestuur. Kiss&Ride. Gedragsprobleem.	Het is een probleem. Controle, stopverbod, ouders ontmoedigen, aanpassen schooltijden, schoolbus, fietsen aanmoedigen, groepfietsen. Betaald parkeren (ene groep ja, andere nee). Te weinig parkeerplaatsen voor personeel. Kiss&Ride.
4 Uitgifte parkeeronthefingen	2e duurder. Bewoners: ja, personeel: nee.	Beleidsregels? Beroepsmatig? Voor langparkeerders zakelijke afspraken. Geen termijn. Gratis ook de tweede.	Laden en vrij voor ondernemers laten aansluiten bij mensen. Geen probleem. Aanscherpen uitgifteregels? Kosten aan verbinden? Niet aan gemeentepersoneel.
5 Grenzen gebied blauwe zone	Geen onderwerp voor het parkeerbeleidsplan, intern moet het personeel opgevoed/bekeurd worden.	Randproblemen rond 't Loo. Verschuiving van Langparkeerders. Uitbreiding P+R voor langparkeerders rondom station.	Uitbreiden naar Stationsweg richting rotonde. Handhaving. 't Loo heeft zaterdag en vrijdag een parkeerprobleem. Ondernemersparkeren uitbreiden bij 't Loo. 2 uur is soms te kort/te lang. Niet betaald parkeren!
6 Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten	Gemeente belasting heffen op 2e auto, 3e etc. Parkeerbalans, bestemmingsplan, parkeervergunning 2e auto. In oude wijken: mensen hadden zich moeten realiseren dat er weinig ruimte is. Parkeerprobleem Hoefcamplaan en Zeekamplaan. Bij ontwerp al rekening houden met parkeren.	In de omgeving kijken. Parkeerdruk. Niet direct overgaan naar grijs. 'wijk' aanpak.	Handhaven, ook na 17.00 uur. Meten is weten. Nulmeting.
7 Parkeren van grote voertuigen	Bestrating beschadigd. Om hoeveel voertuigen gaat het? Beveiligd parkeerterrein. Parkeerverbod binnen bebouwde kom. Ruimte in Oude Werf, Sportpark Vennewater.	Laden en lossen meer een probleem (handhaving). Groter dan? Geen probleem.	Groot probleem! Vrachtwagen opvang op industrieterreinen. Inventariseren hoeveel vrachtwagens. Onvoldoende langparkeerplaatsen.
8 Fietsparkeren bij winkelcentra en bij openbare voorzieningen (scholen, sportcomplexen)	Probleem bij station, 't Loo en Hoekstuk. Bij station: fietsen geparkeerd bij de winkels i.p.v. station. 't Loo en Hoekstuk: weinig plaatsen, maar wordt al opgelost. Blauwe schijf voor fietsen. Bewaakte stalling op de verste plek van het station. Rekken bij winkeliers verplaatsen.	Bij het station is het een probleem. Uitbreiden. Past bij Heiloo. Belangrijk.	Station: te weinig plek voor (lang) parkeren, stalling NS te kort, overloop naar winkelgebied West+Oost. Onderscheid maken tussen kort en lang parkeren. 't Loo: te kort aan fietsplekken, kwaliteit van de fietsplekken slecht, ongeorganiseerd. Hoekstuk: voldoende plek, maar slechte kwaliteit beugels. Algemeen: meer overkappingen, veel zwerf- en kwakfietsen. Blauwe zone fietsparkeren. Fietsparkeergarage. Meer BOA's

	Interne werkgroep	Bestuurlijke werkgroep	Externe werkgroep
9 Gehandicapten parkeren	De behoefte neemt toe. Individuele parkeerplaatsen in beleid regelen. Normen voor plaatsen bij voorzieningen. Zo min mogelijk groen opofferen. Geld vragen i.v.m. te maken kosten.	Betalen? Parkeerdruk? Particulier vs. algemeen.	Nu geen probleem. Uitbreiding op termijn nodig. Nu beperkte ruimte voor algemene gpp. Kenteken afplakken en gebruiken voor algemeen. Geen gpp als men op eigen terrein kan parkeren.
10 Fiets- en/of autowrakken	Fietswrakken bij station is een probleem. Bewaakte fietsenstalling, reparatieservice, promoten vouwfiets/ov-fiets. Meer handhaven (er moeten dan wel voldoende plaatsen zijn.)	Het is een probleem. Met name bij het station. Opruimactie.	Vooraf fietswrakken rond het station. Handhaving. Vaker wrakkenacties. Meldingsnummer gemeente.
11 Heilooërprofiel	Draagkracht verbeteren. Aanspreken op parkeergedrag. Lokaal paaltjes? Meer budget voor onderhoud bermen. Parkeerprobleem Groot Barlaken.	Unieke karakter communiceren. Meer onderhoud.	Geen paaltjes/obstakels door bewoners geplaatst. Profiel hoort bij Heiloo. Geen probleem. Misschien berm alleen voor kort parkeren/ lang parkeren. Parkeerverbod aan 1 zijde van de weg. Centraal parkeren.
12 Extra probleem	Bermen leeghouden met 'varkensruggen'.	Transferium: relatie strand - evenementen, grote voertuigen, regionaal verband, Alkmaar.	Onnuttige parkeerverboden. Handhavingscomponent is onderdeel van beleid. 'Stoppen' bij informatiepanelen. Wegsleepegeling?

Bijlage 2

Samenvatting uitkomsten werkgroepen 17 juni 2009.

Onderwerp	Oplossingsrichting	Interne werkgroep	Bestuurlijke werkgroep	Externe werkgroep
Kapstok	Uitgangspunten parkeerbeleid: groen, sociaal, veilig en duurzaam Heiloo	Ja		50%
	Uitgangspunten parkeerbeleid: de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk benutten voor parkeren en bereikbaarheid waarbij de fiets centraal staat			30%
	Uitgangspunten parkeerbeleid: de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk benutten voor parkeren en bereikbaarheid waarbij de auto centraal staat			20%
Parkeernormen voor diverse deelgebieden (woonwijken, centra en bedrijventerreinen)	Basis: landelijke CROW normen en maatwerk waar noodzakelijk	Uitwerken: beoordelen op basis van gemiddelde autobezit Heiloo		Ja (parkeren op eigen erf)
	Krappere normen dan in het CROW (bijvoorbeeld norm*0,8)			Nee
	Ruimere normen dan in het CROW (bijvoorbeeld norm*1,2)			Nee
	Bij appartementcomplex ondergronds parkeren stimuleren	Ja		Ja
	Invoeren van een afkoopregeling bij opheffing van een openbare parkeerplaats	Ja (aan het einde)		Nee
	Via het bestemmingsplan regelen dat garages/carport behouden blijven als parkeerplaats	Ja		Uitwerken (parkeerplaats op eigen terrein)
	Stimuleren van deelauto's zoals Greenwheels	Uitwerken		Nee
Parkeren bij scholen	Flexibele aanleg van grijs en groen	Nee		Nee
	Gerichte communicatieactiviteiten opzetten met de scholen	Ja		Nee
	Gedifferentieerde begin/eind tijden	Ja (per school, continuïteit)		Ja (per school)
	Verantwoordelijkheid ouders en school	Ja (Let op ruimtelijke planning)		Ja
	Bundelen van vervoerbewegingen door het inzetten van schoolbusje/groepsfietsen/begeleid fietsen	Nee		Nee
	Fysieke maatregelen zoals parkeer/stopverbod, paaltjes, Kiss&Ride, handhaving	Nee		Uitwerken (specifieke oplossingen, zoals strook eenrichtingsverkeer)
Uitgifte parkeeronthefingen	Gratis en onbeperkt ontheffingen voor blauwe zone uitgeven aan bewoners en bedrijven	Nee		Nee
	Maximaal 2 ontheffingen per huishouden of bedrijf (eerste gratis, tweede tegen betaling)	Nee		Nee
	Maximaal 2 ontheffingen per huishouden, beide tegen betaling met geldigheid van max 2 jaar	Ja	Aan verleende vergunningen moet een maximum geldigheidsduur verbonden worden	Ja (administratiekosten)
	Alleen ontheffingen voor bedrijven die auto's voor uitvoering van het werk nodig hebben	Ja (tijdelijk, dienstfietsen gemeente)		Nee
	Aan werknemers/gevers geen vergunning verstrekken	Nee		Ja
Grenzen gebied blauwe zone	Inzetten als parkeerregulerende maatregel om bij specifieke probleemgebieden de parkeerruimte beschikbaar te houden voor kortparkeerders	Ja		Ja
	Blauwe zone inzetten bij alle winkelcentra	Nee		Ja
	Blauwe zone niet verder uitbreiden	Nee		Nee
	Blauwe zone verder uitbreiden zodat drempel om buiten de blauwe zone te parkeren groter wordt	Nee		Nee
	Geen nieuwe gebieden voor blauwe zone	Nee		Nee
	In alle gebieden de parkeertijd gelijk houden, om onduidelijkheid te voorkomen	Ja		Ja
	Invoeren meer flexibiliteit in maximale parkeerdur binnen de blauwe zone(s), bijvoorbeeld 1 uurs zone, 2 uurs zone, 4 uurs zone	Nee		Nee

Onderwerp	Oplossingsrichting	Interne werkgroep	Bestuurlijke werkgroep	Externe werkgroep
Systematiek voor het vaststellen van parkeerknelpunten	Afgaan op klachten/verzoeken van bewoners en uitgaan van wijkaanpak	Nee		Nee
	Afgaan op klachten/verzoeken van bewoners (wijkaanpak) + inzetten handhaving	Nee		Nee
	Afgaan op klachten van bewoners (wijkaanpak) + inzetten op handhaving en uitvoeren parkeertellingen	Ja		Ja
Parkeren van grote voertuigen	Parkeren grote voertuigen in heel Heiloo toestaan	Nee		Nee
	Maatregelen volgens APV, instellen van maximale parkeerduur voor grote voertuigen in woonwijk	Nee		Nee
	Aanleggen parkeerplaatsen voor voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,40 meter aan de randen van Heiloo	Ja		Ja (op 1 plek)
	Parkeerverbod voor voertuigen langer dan 6 meter of met een hoogte van 2,40 meter binnen de bebouwde kom	Ja		Ja
Fietsparkeren bij winkelcentra en bij openbare voorzieningen (scholen, sportcomplexen)	Een (soort) blauwe schijf voor fietsparkeren invoeren	Nee		Nee
	Uitbreiden openbare fietsparkeerplaatsen in fietskelder in het centrum of bij het station	Uitwerken	Nee	Ja (niet in fietskelder)
	Meer fietsparkeerplaatsen en specifieke fietsparkeerplaatsen voor personeel + intensieve opruimacties	Nee	Er dienen bij de winkelcentra en het station voldoende parkeerplekken voor fietsen te zijn	Nee
	Meer algemene fietsparkeerplaatsen en specifieke parkeerplaatsen voor personeel (bijvoorbeeld fietstrommels) + vier keer per jaar een stickeractie	Ja		Ja (let op type beugels)
	Geen fietsenstallingsplaatsen voor winkels zodat fietsers gedwongen worden aan de randen van het centrum te parkeren	Ja		Uitwerken
Gehandicapten parkeren	Aanleggen individuele plaatsen naar vraag, kosteloos aanleggen	Nee		Uitwerken (drempel)
	Aanleggen individuele plaatsen naar vraag en hiervoor een vergoeding vragen	Ja (parkeerdruk meten, uitgaande max 50m)		Uitwerken
	Per gebied maximum aantal individuele invalidenplaatsen vaststellen, wordt de vraag groter dan over naar algemene plaatsen	Ja		Ja
	Indien men op eigen terrein kan parkeren, geen individuele invaliden parkeerplaats aanleggen	Ja		Ja
Fiets- en/of autowrakken	Aandachtsacties voor het goed stallen van fietsen om het gedrag bij de mensen aan te passen	Nee		Ja
	Meer handhaving en een fietsopruimteam, zodat een fiets snel opgeruimd kan worden als er een melding binnenkomt	Nee		Nee
Heilooërprofiel	Bermen verhard en als parkeerplaatsen en profiel niet toepassen in woonstraten	Nee		Nee
	Profiel handhaven en als parkeerterrein beschikbaar laten. Bij schade paaltjes plaatsen	Nee		Nee
	Profiel handhaven en als parkeerterrein beschikbaar laten. Bij schade aan de berm de bewoners erop wijzen dat het niet bedoeld is voor intensief gebruik als parkeerplaats. Meer geld beschikbaar stellen voor het onderhoud.	Ja	Ja	Ja
Extra problemen	Uitbreiding van Parkeer+Reis voor langparkeerders rondom het station	Uitwerken	Wij blijven een tegenstander van betaald parkeren in de gemeente	Ja
	Transferium inzetten tijdens drukke stranddagen/evenementen of voor parkeren (grote) voertuigen.	Nee		Nee
	Handhaving bij informatieborden waar door (grote) voertuigen soms langdurig geparkeerd wordt	Nee		Ja
	Wegsleepregeling voor verkeerd geparkeerde auto's	Nee		Nee
	Overbodige parkeerverboden weghalen	Ja (staat al in verkeersplan)		Ja
	Handavingscomponent is een belangrijk onderdeel van het beleid	Ja		Ja

Bijlage 3

Parkeernormen op basis van ASVV 2004 (weinig stedelijk gebied)

Functie	Centrum	Schil/verloopgebied centrum	Rest bebouwde kom	Opmerkingen
Woningen				
Woning duur (cat. 4) (per woning)	1.75	1.75	2.1	Aandeel bezoekers 0.3 pp per woning
Woning midden (cat. 3) (per woning)	1.4	1.7	1.85	Aandeel bezoekers 0.3 pp per woning
Woning goedkoop (cat. 1-2) (per woning)	1.25	1.4	1.55	Aandeel bezoekers 0.3 pp per woning
Serviceflat/ aanleunwoning (per woning)	0.9	0.9	0.9	Aandeel bezoekers 0.3 pp per woning
Kamer verhuur (per kamer)	0.4	0.4	0.4	Aandeel bezoekers 0.2 pp per woning
Winkels				
Wijk-, buurt- en dorpscentra (per 100 m ² bvo)	3.75	3.75	3.75	Aandeel bezoekers 85%
Grootschalige detailhandel (per 100 m ² bvo)	-	7.5	7.5	Aandeel bezoekers 85%
Showroom (per 100 m ² bvo)	1.1	1.3	1.7	Aandeel bezoekers 35%
Weekmarkt (per 1 m ² marktkraam)	0.23	0.23	0.23	Aandeel bezoekers 85%

Werkgelegenheid				
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (per 100 m ² bvo)	2.4	6.1	3.25	Aandeel bezoekers 20%
Kantoren zonder baliefunctie (per 100 m ² bvo)	1.6	1.8	2.1	Aandeel bezoekers 5%
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (per 100 m ² bvo)	0.55	0.65	0.85	Aandeel bezoekers 5%
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven (per 100 m ² bvo)	1.45	1.95	2.65	Aandeel bezoekers 5%
Bedrijfsverzamelgebouw (per 100 m ² bvo)	1.25	1.25	1.25	Aandeel bezoekers 10%
Onderwijsvoorzieningen				
Beroepsonderwijs dag (per collegezaal)	20.0	20.0	20.0	
Beroepsonderwijs dag (per leslokaal)	6.0	6.0	6.0	
Vorbereidend dagonderwijs (per leslokaal)	0.75	0.75	0.75	
Avondonderwijs (per student)	0.75	0.75	0.75	
Basisonderwijs (per leslokaal)	0.75	0.75	0.75	
Crèche/ peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf (per arbeidsplaats)	0.7	0.7	0.7	

Zorgvoorzieningen				
Ziekenhuis (per bed)	1.6	1.6	1.6	
Verpleeg- verzorgings- tehuis (per wooneen- heid)	0.6	0.6	0.6	Aandeel bezoek- ers 60%
Arts/ maatschap/ thera- peut/ kruisgebouw (per behandelkamer)	1.75	1.75	1.75	Aandeel bezoek- ers 65%
Horecagelegenheden				
Café/ bar/ discotheek/ cafeteria	6.0	6.0	7.0	Aandeel bezoek- ers 90%
Restaurant (per 100 m ² bvo)	11.0	11.0	15.0	Aandeel bezoek- ers 80%
Hotel (per kamer)	1.0	1.0	1.0	
Sociaal culturele voorzieningen				
Museum (per 100 m ² bvo)	0.6	0.8	1.1	Aandeel bezoek- ers 95%
Bibliotheek (per 100 m ² bvo)	0.6	0.8	1.1	Aandeel bezoek- ers 95%
Bioscoop/ theater/ schouwburg (per zit- plaats)	0.25	0.25	0.35	
Sociaal cultureel cen- trum/ wijk- verenigings- gebouw (per 100 m ² bvo)	3.0	3.0	3.0	Aandeel bezoek- ers 90%
Sportvoorzieningen				
Gymlokaal (per 100 m ² bvo)	1.95	2.25	2.75	Aandeel bezoek- ers 95%
Sporthal (binnen) (per 100 m ² bvo)	1.95	2.25	2.75	Aandeel bezoek- ers 95%
Sportveld (buiten) (per ha. netto terrein)	20.0	20.0	20.0	Aandeel bezoek- ers 95%

Dansstudio/ sportschool (per 100 m ² bvo)	3.5	3.5	4.5	Aandeel bezoekers 95%
Squashhal (per baan)	1.5	1.5	1.5	Aandeel bezoekers 90%
Tennisbanen (per baan)	2.5	2.5	2.5	Aandeel bezoekers 90%
Golfbaan (per hole)	-	-	7.0	Aandeel bezoekers 95%
Bowlingcentrum/ biljart-zaal (per baan/tafel)	2.0	2.0	2.0	Aandeel bezoekers 95%
Stadion (per zitplaats)	0.102	0.102	0.102	Aandeel bezoekers 99%
Zwembad (per 100 m ² oppervlak bassin)	9.0	10.0	11.0	Aandeel bezoekers 90%
Manege (per box)	-	-	0.4	Aandeel bezoekers 90%
Overige voorzieningen				
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw (per 100 m ² bvo)	5.5	6.5	8.5	Aandeel bezoekers 99%
Themapark/ pretpark (per ha. netto terrein)	8.0	8.0	8.0	Aandeel bezoekers 99%
Overdekte speeltuin/hal (per 100 m ² bvo)	7.5	7.5	7.5	Aandeel bezoekers 90%
Volkstuin (per perceel)	0.3	0.3	0.3	
Religiegebouw (kerk, moskee, et cetera) (per zitplaats)	0.15	0.15	0.15	
Begraafplaats/ crematorium (per gelijktijdige begrafenis/ crematie)	22.5	22.5	22.5	

Nb. Bij verbouw en/of functiewijziging geldt het principe 'oud voor nieuw'. In dat geval wordt de parkeereis alleen bepaald op basis van de toename van de brutovloeroppervlakte van de nieuwe functie. Zie voor meer informatie: paragraaf 4.2 en artikel 5, derde lid van de Parkeerfondsverordening.

Bijlage 4:

Parkeerbondsverordening gemeente Heiloo

Artikel 1. Algemeen

1. Door de gemeente Heiloo wordt een reserve geadministreerd onder de naam parkeerbonds.
2. Het parkeerbonds heeft tot doel om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen, ook als dit binnen een bouwplan niet past. Bij bouwplannen of wijzigingen van de bestemming worden initiatiefnemers geacht om op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Als hieraan niet kan worden voldaan, kan onder voorwaarden vrijstelling worden verleend. Aan deze vrijstelling is een financiële verplichting gekoppeld, de zogenaamde afkooppreging. Met deze financiële verplichting wordt de gemeente Heiloo in staat gesteld alsnog het benodigde aantal parkeerplaatsen op een alternatieve locatie te realiseren of onderhoud aan te plegen.

Artikel 2. Toepassingsbereik parkeerbonds

Het parkeerbonds geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Heiloo.

Artikel 3. Beheer van het parkeerbonds

1. De gelden van het parkeerbonds worden door het college beheerd.
2. Het is uitsluitend aan het college om besluiten te nemen over het doen van uitgaven uit het parkeerbonds in het kader van:
 - a. Het nakomen van op de gemeente Heiloo rustende verplichtingen die voortvloeien uit de met de gemeente Heiloo gesloten overeenkomsten over het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Heiloo;
 - b. Uitgaven als gevolg van artikel 9 lid 3 van deze verordening.
3. Het college neemt bij de te nemen beslissingen de in de volgende artikelen geformuleerde regels in acht.

Artikel 4. Inkomsten van het parkeerbonds

Het parkeerbonds bevat de volgende gelden en inkomsten:

1. Gelden die zijn betaald op grond van een met de gemeente Heiloo gesloten overeenkomst over het voorzien in parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 2.5.30 (lid) van de Bouwverordening gemeente Heiloo.
2. Overige gelden die bij besluit van het college uitdrukkelijk zijn of worden bestemd voor storting in het parkeerbonds.
3. Rente-inkomsten over de onder sub a en b van dit artikel genoemde gelden.

Artikel 5. Hoogte bijdrage aan het parkeerbonds

1. Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een storting in het parkeerbonds verschuldigd is zal worden vastgesteld door het aantal op eigen terrein gerealiseerde of nog te realiseren parkeerplaatsen in mindering te brengen op de totale hoeveelheid voor het bouwplan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeerplaatsverplichting).

2. Voor het bepalen van de te realiseren parkeercapaciteit worden de parkeernormen van de gemeente Heiloo gehanteerd. De gemeente Heiloo maakt hiervoor gebruik van de gemiddelde parkeerkencijfers voor weinig stedelijke gebieden van de CROW-uitgave 'Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2004' (ASVV 2004).
3. Het bepaalde in lid 2 geldt voor nieuwe situaties en voor sloop/nieuwbouw onverkort. Bij verbouw en/of functiewijziging geldt het principe 'oud voor nieuw'. In dat geval wordt de parkeereis alleen bepaald op basis van de toename van de bruto vloeroppervlakte van de nieuwe functie. Dit betekent dat voor de bestaande functie(s) ervan uit gegaan wordt dat bestaande capaciteit is afgestemd op huidige/oude voorziening. Daarom leidt alleen de toename in bruto vloeroppervlakte of in aantallen tot een nieuwe parkeereis. Het aantal bestaande parkeerplaatsen blijft gehandhaafd en wordt uitgebreid met de nieuwe parkeereis. Indien de herberekening leidt tot een negatief saldo, mag het negatief aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in mindering worden gebracht.
4. Voor de storting in het parkeerfonds kan vrijstelling worden verleend indien naar oordeel van het college het belang van de realisatie zwaarder weegt dan het voldoen van de storting in het parkeerfonds.
5. In de onderstaande tabel zijn de tarieven voor de stortingen in het parkeerfonds opgenomen (prijspeil 2009).

Tarieven parkeerfonds	kosten
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting, maar gebruik van restcapaciteit langs de openbare weg is mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeer ruimte). Bij deze regeling is het gebruik van de bermen als parkeerplaatsen uitgezonderd.	€ 5.000,- per parkeerplaats
realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving is onvoldoende parkeerruimte)	€ 10.000,- per parkeerplaats

Artikel 6. Uitgaven ten laste van het parkeerfonds

1. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan voor de nakoming van de op de gemeente Heiloo rustende verplichtingen welke voortvloeien uit de onder artikel 4, sub a bedoelde overeenkomsten.
2. Ten laste van het parkeerfonds kunnen uitgaven worden gedaan die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de openbare parkeercapaciteit en aan de uitbreiding van de openbare parkeercapaciteit. Hiervoor geldt de beperking dat hiervoor alleen gelden mogen worden ingezet die zijn ingebracht in het parkeerfonds op basis van artikel 4, sub b en c.

Artikel 7. Verplichtingen

1. De particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, verplicht zich door ondertekening van een privaatrechtelijke overeenkomst op basis van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Heiloo om een bedrag, te berekenen op grond van het bepaalde in artikel 5 van dit reglement, te storten in het parkeerfonds.
2. De gemeente Heiloo zal na ontvangst van het te storten bedrag, berekend op grond van artikel 5 overgaan tot de besluitvorming inzake de verlening van de bouwvergunning
3. De gemeente Heiloo aanvaardt de onder artikel 7, lid 1 genoemde gelden en verplicht zich om binnen een periode van 10 jaar na dagtekening van de overeenkomst of datum van vrijstellingverlening:
4. Het uit artikel 5, lid 1 voortvloeiende aantal parkeerplaatsen aan te leggen binnen een straal van 500 meter, met het betreffende bouwinitiatief als middelpunt.
5. Indien de gemeente Heiloo binnen 10 jaar niet aan de verplichting conform artikel 7, lid 3 heeft voldaan, heeft de particulier, natuurlijk persoon of rechtspersoon zijnde, het recht tot restitutie van het gestorte bedrag inclusief rente of indexering.

Artikel 8. Administratieve bepalingen

De afdeling Ingenieursbureau van de gemeente Heiloo draagt zorg voor een zorgvuldig beheer van de in het parkeerfonds gestorte gelden. Deze afdeling houdt een overzicht bij van alle ontvangsten en uitgaven van het parkeerfonds. Het college krijgt hiervan jaarlijks een overzicht.

Artikel 9. Wijzigen of opheffen van het parkeerfonds

1. Alleen de gemeenteraad kan besluiten tot het wijzigen of opheffen van het parkeerfonds en de daarvan integraal deel uitmakende onderdelen.
2. De gemeenteraad kan slechts tot opheffing overgaan indien alle verplichtingen uit de met particulieren gesloten overeenkomsten zijn nagekomen.
3. Indien artikel 9, lid 2 niet het geval is, vindt afwikkeling van de gelden plaats op voorstel van het college.
4. Als na afwikkeling van de met particulieren gesloten overeenkomsten nog enig batig saldo overblijft wordt dit overgeboekt naar de algemene middelen van de gemeente Heiloo

Bijlage 5:

Concept parkeervereenkomst

1. gericht op het scheppen van voorwaarden, waaronder de gemeente Heiloo kan voorzien in parkeer - en/of stallingsruimte, zulks in verband met de verbouwing/uitbreiding van het _____;

- hierna te noemen: ____ -

2. de gemeente Heiloo, ten deze in gevolge van artikel 171 van de Gemeentewet vertegenwoordigd door de burgemeester, T.J. Romeyn

- hierna te noemen: de gemeente

overwegende,

1. dat ____aanvraag voor het verlenen van een vergunning voor het verbouwen en uitbreiden van ____, plaatselijk bekend ____, kadastraal bekend kern ____, sectie ____I, nr. ____heeft ingediend;
2. dat op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30, *** van de Bouwverordening *** -hierna te noemen Bouwverordening in voldoende mate aan de te verwachten behoefte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen op meer dan twee wielen - indien de omvang of de bestemming van een gebouw daar toe aanleiding geeft - moet zijn voorzien in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein;
3. dat toepassing van de gehanteerde parkeernorm op het door ____ ingediende bouwplan leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van _ () parkeerplaatsen;
4. dat door het ontbreken aan mogelijkheden ____niet aan die eis kan voldoen;
5. dat de gemeente op grond van het bepaalde in artikel 2.5.30, ***, van de Bouwverordening echter van die eis vrijstelling kan verlenen;
6. dat de gemeente bereid is die vrijstelling te verlenen mits er omstandigheden worden geschapen waaronder die vrijstelling zonder schade aan de door de gemeente te behartigen belangen kan worden verleend;
7. dat immers het verlenen van vrijstelling zonder voorwaarden - waarvan het gevolg zal zijn dat door ____ geen of ontoereikende voorzieningen getroffen zullen worden, op of onder het eigen gebouw dan wel op of onder het daarbij behorende onbebouwd blijvende terrein en ____niet bijdraagt in voorzieningen van andere aard - niet in aanmerking komt, omdat een toeneming van de behoefte aan parkeergelegenheid niet aanvaardbaar is voor de gemeente, tenzij de mogelijkheid wordt geopend de parkeerproblemen te ondervangen die het te verwachten gevolg zijn van de uitbreiding van de bebouwing

volgens het ingediende bouwplan, dat niet voldoet aan de parkeereis in de Bouwverordening;

komen overeen als volgt:

Artikel 1

Lid a: ____ verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door *de verbouwing/uitbreiding van* ____, *plaatselijk bekend* ____, *kadastraal bekend kern* ____, *sectie* ____ *I*, *nr.* ____ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte van € ..., zijnde het verschuldigde bedrag voor het aanleggen vanopenbare parkeerplaatsen.

Lid b: ____ verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de door *de verbouwing/uitbreiding van* ____, *plaatselijk bekend* ____, *kadastraal bekend kern* ____, *sectie* ____ *I*, *nr.* ____ te verwachten parkeerbehoefte te voorzien door betaling van een bedrag ter grootte van € ..., zijnde het verschuldigde bedrag voor het gebruik van openbare parkeerplaatsen.

Artikel 2

De gemeente aanvaardt de in artikel 1 lid a genoemde geldsom en verplicht zich om binnen tien (10 jaar) na dagtekening van deze overeenkomst binnen een straal van vijfhonderd (500) meter, met genoemd perceel als middelpunt, het in artikel 1 genoemde aantal openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Indien de gemeente deze openbare parkeerplaatsen, of een gedeelte daarvan, niet binnen tien (10) jaar na dagtekening van deze overeenkomst heeft gemaakt, is ____ gerechtigd een evenredig deel van de betaalde geldsom terug te vorderen met verrekening van de wettelijke rente per jaar over het teruggevorderde bedrag.

Artikel 3

Door de betaling van de in artikel 1 vermelde geldsom door ____ en aanvaarding van dat bedrag door de gemeente met het oogmerk deze geldsom te besteden op de wijze als in artikel 2 omschreven, zijn de omstandigheden geschapen waaronder het daar toe bevoegde orgaan van de gemeente vergunning kan verlenen voor het verbouwen en uitbreiden van ____, *plaatselijk bekend* ____, *kadastraal bekend kern* ____, *sectie* ____ *I*, *nr.* ____.

Artikel 4

____ doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

Artikel 5

De in artikel 1 lid a en lid b genoemde geldsom moet door ____ binnen 30 dagen na de datum van ondertekening van deze overeenkomst worden gestort op bankrekeningnummer *** ten name van de gemeente Heiloo.

Artikel 6

Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd indien de in artikel 3 bedoelde vergunning om wat voor reden dan ook door de gemeente niet wordt verleend. In dat geval zal het reeds ontvangen bedrag, als bedoeld in artikel 1 van deze overeenkomst, aan ____ worden gerestitueerd.

Artikel 7

Partijen doen over en weer afstand van het recht om zich op de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen gronden ontbinding van de koop en levering te beroepen.

Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2010

Titel	Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010
Samengesteld door	John Swaans Marije Peerdeman Ester Negenman
Projectnaam	Gem Heiloo parkeerbeleidsplan
Projectnummer	333A
Datum	19 januari 2010
Bestandsnaam	P:\2009\333A Gem Heiloo Parkeerbeleidsplan\Rapportage
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.