GEMEENTE VELSEN

# Parkeerbeleidsplan

## Kadernota 2008

# Parkeerbeleidsplan

# Kadernota 2008

## Hoofdlijnen van het beleid

Gemeente Velsen

Parkeerbeleidsplan, Kadernota
Gemeente Velsen/De Heren van Parkeren B.V.
Juni 2008

INHOUD

SAMENVATTING 3
1 INLEIDING 5
2 PARKEREN IN VELSEN, DE STAND VAN ZAKEN 7
2.1 Huidige situatie en probleempunten 7
2.2 Vigerend beleid gemeente Velsen 8
2.3 Trends en ontwikkelingen 10
2.4 Toekomstbeeld bij ongewijzigd beleid 11
3 ANALYSE WOON-/ WINKEL GEBIEDEN 13
3.1 Probleembeschrijving woongebieden 13
3.2 Normen en toekomst 14
3.3 Oplossingsrichtingen woongebieden 14
3.4 Probleembeschrijving winkelgebieden 16
3.5 Winkelcentra IJmuiden 16
3.5 Overige wijk- en dorpscentra 18
3.6 Oplossingsrichtingen winkelgebieden 19
4 ANALYSE SPECIFIEKE FUNCTIES EN GEBRUIKERS 21
4.1 Bedrijven 21
4.2 Recreatie 21
4.3 Gehandicapten 23
4.4 Carpoolers 24
4.5 Bijzondere doelgroepen 24
4.6 Fietsers 24
5 GEMEENTELIJKE ROL PARKEERVOORZIENINGEN 27
5.1 Basisvormen 27
5.2 Keuze basisvorm 29
6 HOOFDLIJNEN BELEID 31
6.1 Visie 31
6.2 Hoofdlijnen beleid 31
6.3 Toelichting hoofdlijnen 32
6.3.1 Algemeen 32
6.3.2 Woongebieden 34
6.3.3. Winkelgebieden 35
6.3.4 Specifieke gebruikers 35
BIJLAGE 1 TOTSTANDKOMING PARKEERBELEIDSPLAN 39
BIJLAGE 2 PARKEERMAATREGELEN 41
BIJLAGE 3 PROBLEEMGEBIEDEN WOONBUURTEN 43

## SAMENVATTING

De gemeente Velsen kent een aantal problemen op het gebied van parkeren. Enerzijds zijn dit bestaande problemen met betrekking tot bijvoorbeeld de parkeerdruk in oudere woonwijken. Anderzijds speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen dat mogelijk tot parkeerproblemen gaat leiden.
De huidige stand van zaken is in beeld gebracht aan de hand van de inbreng van klankbordgroepen en ervaringen van de gemeente, ondersteund door de resultaten van een in 2006 uitgevoerd parkeeronderzoek. Om antwoord te kunnen geven op bestaande problemen en tijdig te kunnen inspelen op de ontwikkelingen wordt een parkeerbeleidsplan opgesteld. Het parkeerbeleidsplan bestaat uit een kadernota met daarin de hoofdlijnen van het beleid en een aantal uitwerkingsnota's met daarin een uitwerking op detailniveau. De kadernota ligt nu voor u.
De kadernota geeft aan de hand van de analyse van de situatie in Velsen de visie op het parkeren binnen Velsen: wat willen we en kunnen we bereiken binnen Velsen op de diverse beleidsterreinen van parkeren. Deze visie luidt:
“De gemeente Velsen streeft naar een situatie waarin zowel de kwaliteit als de kwantiteit van het parkeren zodanig is, dat de kernen in Velsen voor zowel bewoners als bezoekers aantrekkelijk zijn, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid als uit het oogpunt van leefbaarheid”.
Deze visie is vertaald in de hoofdlijnen van het beleid. De volgende hoofdlijnen zijn opgenomen.

Algemeen
- Gestreefd wordt naar een optimale benutting van de bestaande (openbare en particuliere) parkeercapaciteit.
- Uitbreiding/wijziging van parkeerruimte in bestaande situaties wordt niet alleen gebaseerd op aantallen, maar wordt afgewogen tegen de verkeersveiligheid en overige leefbaarheid-aspecten.
- Daar waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden is het uitgangspunt om realisatie van de bijbehorende parkeercapaciteit te realiseren conform het geldende parkeernormenbeleid.
- De gemeente heeft een bepalende rol bij de realisatie van openbare, gebouwde parkeervoorzieningen (tarieven, openingstijden, etc.).
- Flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om overlast voor de directe omgeving te beperken, komen in principe voor rekening van de verantwoordelijke organisatie/eigenaar/ ontwikkelaar. In die situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen kan hiervan worden afgeweken.
- De exploitatie van het gehele parkeerproduct is kostendekkend.
- De gemeente bevordert dat wordt voorzien in voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of zijn te verwachten.
- In overleg met betrokken instanties wordt gestreefd naar optimalisatie van de handhaving.

Woongebieden

- Indien in een straat de bezettingsgraad hoger is dan 90%, waarbij tevens binnen 100 m geen straat te vinden is met een bezetting lager dan 90%, wordt gezocht naar mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren.
- Er worden geen vergunninghouderszones ingesteld in woongebieden m.u.v. de gebieden rond betaalde zones.
- Vrachtwagenparkeerplaatsen in woongebieden worden opgeheven.

Winkelgebieden

- De parkeercapaciteit dicht bij de winkelvoorzieningen wordt in principe bestemd voor kortparkerende winkelbezoekers en de parkeerplaatsen op een grotere afstand van deze voorzieningen voor langparkeerders, waaronder mensen die in het gebied werken.
- De parkeertarieven die gelden in de gebieden waar betaald parkeren is/wordt ingevoerd zijn concurrerend met de tarieven in de omliggende (vergelijkbare) gemeenten.

Specifieke gebruikers

Voor specifieke gebruikers worden er in principe geen parkeerplaatsen gereserveerd. Uitzonderingen worden op basis van vast te stellen (vastgestelde) regels gemaakt voor:

- gehandicapten,
- gebruikers die aannemelijk kunnen maken dat zij een bijzonder belang hebben cq dienen dat een gereserveerde parkeerruimte noodzakelijk maakt.
- doelgroepen die middels efficiënter autogebruik bijdragen aan het verminderen van autobezit/ autogebruik.

# 1 INLEIDING

In 2004 heeft de gemeenteraad van Velsen het Lokale Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) vastgesteld. Hierin is het verkeers- en vervoersbeleid voor Velsen voor de komende 10 tot 15 jaar vastgelegd. In dit beleid is aangegeven dat de gemeente Velsen een parkeerbeleidsplan zal maken. De gemeente is actief bezig met parkeren en wil vooruitlopend op grote problemen beleid gaan formuleren. Een belangrijk beleidsvoornemen uit het LVVP is dat het mobiliteitsbeleid faciliterend moet zijn. Voor het parkeerbeleid wordt dientengevolge, binnen de mogelijkheden, een faciliterend en geen sturend beleid gevoerd.

De gemeente Velsen kent een aantal problemen op het gebied van parkeren. Enerzijds zijn dit bestaande problemen met betrekking tot bijvoorbeeld de parkeerdruk in oudere woonwijken. Anderzijds speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, in onder andere het centrumgebied van IJmuiden, dat mogelijk tot parkeerproblemen gaat leiden. Om antwoord te kunnen geven op bestaande problemen en tijdig in te kunnen spelen op de geplande ontwikkelingen heeft de gemeente Velsen een proces in gang gezet dat moet leiden tot een actueel, integraal gemeentelijk parkeerbeleid. Het resultaat van het proces is een parkeerbeleidsplan dat bestaat uit een kadernota met daarin de hoofdlijnen van het beleid en een aantal uitwerkingsnota's met daarin een uitwerking op detailniveau.

De kadernota geeft de visie op het parkeren binnen Velsen: wat willen we en kunnen we bereiken binnen Velsen op de diverse beleidsterreinen van parkeren. Ook worden, op hoofdlijnen, beleidskeuzes gemaakt en randvoorwaarden gesteld. In bijlage 1 is aangegeven hoe het parkeerbeleidsplan tot stand komt.

De uitwerkingsnota's vormen ieder een afgerond geheel. Deze nota's vormen samen een uitwerking op detailniveau van de kadernota met o.a. randvoorwaarden, toetsingskaders en/of te volgen werkwijze en waar nodig een uitwerking op buurtniveau. De uitwerkingsnota's kennen ieder hun eigen besluitvormingstraject. In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de uitwerkingsnota's, met daarbij per nota aangegeven of besluitvorming plaatsvindt door de raad of door het college van B&W. Het streven is deze uitwerkingsnota's in 2008 vast te stellen. Het parkeerbeleidsplan is een dynamisch plan; al naar gelang aanvullend beleid noodzakelijk blijkt, kan zij uitgebreid worden met één of meer uitwerkingsnota's.

Voor u ligt nu de kadernota waarin aan de hand van de analyse van de situatie in Velsen de beleidskeuzes op hoofdlijnen worden beschreven. In hoofdstuk 2 wordt het parkeren in Velsen in vogelvlucht beschreven. In hoofdstuk 3 en 4 wordt een analyse gemaakt van de parkeersituatie in Velsen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de rol van de gemeente bij parkeervoorzieningen. In hoofdstuk 6 worden vervolgens de hoofdlijnen van het beleid beschreven.

# 2 PARKEREN IN VELSEN, DE STAND VAN ZAKEN

De huidige stand van zaken met betrekking tot het parkeren in de gemeente Velsen is in beeld gebracht aan de hand van de inbreng van de klankbordgroepen en ervaringen van de gemeente, ondersteund door de resultaten van een in 2006 uitgevoerd parkeeronderzoek. Aan de inbreng van de klankbordgroepen wordt veel waarde gehecht. De klankbordgroepleden maken de dagelijkse problematiek inzichtelijk die niet altijd volledig uit objectieve data is te filteren. De verslagen van de, ten behoeve van deze nota, georganiseerde klankbordgroepbijeenkomsten zijn gebundeld in een aparte nota: “verslagen klankbordgroepbijeenkomsten Kadernota Parkeerbeleidsplan”.

De ontwikkelingen die de komende jaren gaan plaatsvinden en hun weerslag zullen hebben op de bestaande problemen en parkeersituatie zijn ingegeven door de landelijke trends (CBS) en de concrete planvorming en voorgenomen ontwikkelingen van de gemeente Velsen.

## 2.1 Huidige situatie en probleempunten

De afgelopen decennia heeft een toename van welvaart geleid tot onder andere een toename van het autobezit en –gebruik. Ondanks alle positieve aspecten die de toename van welvaart en mobiliteit met zich mee hebben gebracht, is er ook een keerzijde. Het groeiende autobezit vraagt om telkens meer parkeerruimte in zowel de woongebieden als rondom de voorzieningen. Op plekken waar nog ruimte is, in de vorm van groenvoorzieningen of speelterreinen, gaat deze langzamerhand verloren aan parkeerruimte en daar waar geen ruimte meer is, ontstaan steeds meer parkeerproblemen. Met het ontstaan van de parkeerproblemen kwam de behoefte aan regulering. In bijlage 2 is een overzicht van mogelijke parkeermaatregelen opgenomen. Op steeds meer locaties in Nederland zijn vergunninghouderzones en maatregelen ter beperking van de parkeertijd (blauwe zone of betaald parkeren) ingevoerd.

Ook in de gemeente Velsen hebben de ontwikkelingen van de afgelopen jaren geleid tot uitbreiding van de parkeercapaciteit en de aanpassing van het parkeerregime. Op een aantal locaties is betaald parkeren ingevoerd, her en der zijn parkeerverboden ingesteld en onlangs zijn de parkeernormen, zoals deze worden gehanteerd voor nieuwe ontwikkelingen, aangescherpt.

Ondanks de actieve rol die de gemeente Velsen speelt in de beperking van de parkeerproblemen en het voorkomen ervan in de toekomst, kenmerkt de huidige situatie in Velsen zich door een aantal algemene problemen op het gebied van parkeren.

Hoge parkeerdruk in woongebieden

Het grootste deel van de woongebieden in de gemeente Velsen, uitgezonderd Velserbroek, is gebouwd voor 1980. In met name deze “oudere” wijken is in de loop der jaren een tekort aan parkeerplaatsen (of een teveel aan auto’s) ontstaan. De bewoners ervaren dit als problematisch

aangezien zij soms moeilijk een plek voor hun auto kunnen vinden vlak bij de woning. Daarnaast moet vaak een moeilijke parkeermanoeuvre worden gemaakt als één van de spaarzame lege plekken wordt gevonden. De beperkte parkeerruimte leidt er toe dat mensen hun auto op plekken parkeren waar dit in het geheel niet is toegestaan of hinderlijk is. Voorbeelden van de laatste categorie zijn het veelvuldig geconstateerde Canadees parkeren (half op het trottoir) en het parkeren buiten de vakken in de straten met een erfachtige inrichting (geen niveauverschil).

De hoge parkeerdruk in een groot deel van de woonstraten is niet alleen problematisch als het gaat om het vinden van een parkeerplaats maar wordt ook als hinderlijk ervaren door het verkeer in de straat, dat elkaar moeilijk kan passeren of onmogelijk de eigen oprit op- of afkomt. Ook de nood- en hulpdiensten worden hierdoor soms in de doorgang belemmerd. Daarnaast wordt het straatbeeld der mate gedomineerd door geparkeerde auto's dat het uitzicht voor bewoners wordt beperkt en het leefgenot als minder groot wordt ervaren. Met name de geparkeerde bestelbusjes van bedrijven worden vanwege hun omvang hierbij veelvuldig als hinderlijk gezien.

Hoge parkeerdruk in winkelgebieden

Daar waar in de meeste plaatsen de parkeerdruk in de winkelgebieden veelal problematisch is, is dit in gemeente Velsen nog niet in alle winkelgebieden het geval. De winkelgebieden waar wel een hoge parkeerdruk heerst, kennen in de huidige situatie ook niet allemaal de gebruikelijke problemen met betrekking tot overloop naar omliggende woonstraten. Dit laatste is opvallend omdat in de meeste gemeenten de kern van de parkeerproblematiek zich toespitst op de winkelcentra en de gebieden hier omheen.

Organisatorische en exploitatieve aspecten

De parkeerexploitatie en organisatie rondom het parkeerproduct is in de huidige situatie niet problematisch. Het betaald parkeren in het centrum (circa 160 parkeerplaatsen) en aan de kust levert structureel meer geld op dan dat het onderhoud en beheer van het parkeren kost.

## 2.2 Vigerend beleid gemeente Velsen

LVVP

In het LVVP (2004) is het verkeers- en vervoersbeleid voor Velsen voor de komende 10 tot 15 jaar vastgelegd. In het verlengde van het rijks- en provinciale beleid is er in het LVVP voor gekozen uit te gaan van een faciliterend mobiliteitsbeleid, waarbij alternatieve vervoerswijzen worden gestimuleerd. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat de mogelijkheden om de vraag naar mobiliteit te verminderen of mensen een andere vervoerswijze te laten kiezen op gemeenteniveau erg klein zijn. Op het gebied van parkeren is in het verlengde hiervan gekozen voor een, binnen de mogelijkheden, faciliterend in plaats van een sturend parkeerbeleid. In het LVVP is vooralsnog niet gekozen voor een verdere parkeerregulering (bijvoorbeeld verder invoeren van betaald parkeren of vergunningen parkeren). Ten aanzien van nieuwbouw is in het LVVP als beleidsmaatregel

opgenomen dat initiatiefnemers een realisatieplicht hebben voor het realiseren van parkeerplaatsen volgens de parkeernormen. Tevens is opgenomen dat aanwezige parkeerterreinen voor recreatievoertuigen en de vrachtwagenparkeerplaatsen in woonwijken worden opgeheven. Op een enkele vrachtwagenparkeerplaats na is dit inmiddels gerealiseerd.

LIOR en Parkeernormen

Het LIOR is de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte van de gemeente Velsen. De LIOR heeft als doel om voor de inrichting van de openbare ruimte een basiskwaliteit te garanderen. Daarom zijn in de LIOR basisvoorwaarden opgenomen waaraan de inrichting van de openbare ruimte moet voldoen. Voor parkeren zijn onder andere de afmetingen van parkeerplaatsen opgenomen. Tot 2006 werd het LIOR als beleidskader gebruikt voor de parkeernormen.

In 2006 heeft de gemeente Velsen, vooruitlopend op het parkeerbeleidsplan, nieuwe parkeernormen vastgesteld (notitie “Parkeernormen Gemeente Velsen”, juni 2006 ). De parkeernormen worden gehanteerd voor nieuwbouwplannen. In de parkeernormen wordt geen onderscheidt gemaakt per woonkern. In de notitie is uitgebreid de procedure beschreven waarmee het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor nieuwbouw wordt bepaald. Rekening is gehouden met dubbelgebruik, aantal openbaar toegankelijke plaatsen en de al aanwezige capaciteit. Wat betreft dit laatste wordt een norm van 80% bezetting gehanteerd. Dit wil zeggen dat een nieuwbouwplan de bezettingsgraad van de bestaande capaciteit tot maximaal 80% mag doen stijgen. In de praktijk wordt een bezettingsgraad van 80% als “zeer druk” ervaren. In de uitwerkingsfase wordt bezien of aanpassingen noodzakelijk zijn op de de eerder vastgestelde parkeernormen.

Gehandicapten parkeerplaatsen

In september 2007 heeft de gemeente Velsen voor het aanwijzen van gehandicapten-parkeerplaatsen op kenteken bij individuele woonadressen specifieke regels vastgesteld (“Beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaatsen Velsen 2007”). Deze regels geven de randvoorwaarden waaraan de situatie van een aanvrager van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet voldoen om voor een dergelijke parkeerplaats in aanmerking te komen.

Quick scan

In 1999 is door de gemeente een Quick scan van het parkeerbeleid uitgevoerd (“Quick scan op het parkeerbeleid in Velsen”). Ten aanzien van betaald parkeren wordt aangegeven dat de exploitatie kostendekkend is uit voeren, uitgaande van de huidige situatie en een aantal bekende ontwikkelingen (kust). Voor wat betreft het centrumgebied in IJmuiden is aangegeven dat het wenselijk is zoveel mogelijk “vrije” parkeerruimte aan te bieden. Het beleid is er niet op gericht om, door het instellen van betaald parkeren, het autogebruik terug te dringen. Daarnaast is overloop naar omliggende woongebieden als ongewenst aangemerkt. Uitbreiding van het betaald parkeren in het centrum van IJmuiden zou dit laatste in de hand werken en wordt derhalve als niet wenselijk

beschouwd. Het bestaande betaald parkeren in het centrum, waarvoor een bescheiden tarief geldt, is ter regulering van de kortparkeerplaatsen.

APV

In de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Velsen zijn een aantal regels opgenomen om parkeerexcessen te voorkomen. Dit betreft o.a. regels voor het parkeren van recreatievoertuigen, aanhangwagens, grote voertuigen et cetera.

Groenbeleidsplan

Als vervanging van het Groenstructuurplan 1985 is het Groenbeleidsplan “Ruimte voor groen” in voorbereiding. De verwachting is dat het plan begin 2008 door de raad zal worden vastgesteld. Een belangrijk aandachtspunt in het concept groenbeleidsplan is de bescherming van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen.

## 2.3 Trends en ontwikkelingen

Landelijke trends

Een aantal landelijke trends (verwachtingen) is van invloed op de parkeerproblematiek. De economische groei, de bevolkingsgroei, samenstelling van huishoudens en het autobezit per huishouden zijn hier voorbeelden van. In het algemeen kan verwacht worden, dat de enorme groei van het autobezit c.q. autogebruik van de afgelopen decennia zich de komende decennia, hetzij op een wat minder grote schaal, door zal zetten. Verwachting is dat het autobezit per huishouden, dat nu gemiddeld rond de 0,9 ligt, na 2010 boven de 1,0 uit zal komen. Dat deze ontwikkeling om meer parkeerruimte in bestaande en nog te bouwen woongebieden vraagt, is duidelijk.

Naast de ontwikkeling van het autobezit en het autogebruik vraagt de groei van de bevolking om een uitbreiding van (omvang van) functies en daarmee om meer parkeerruimte in onder andere de winkelcentra. Verwachting is dat de groei van het aantal inwoners en daarmee de omvang en het aantal voorzieningen in centra landelijk zeker tot circa 2030 nog doorzet. Daarna zal de bevolkingsomvang geleidelijk afnemen.

Ontwikkelingen Velsen

De gemeente Velsen zal zich de komende jaren in ruimtelijke zin verder ontwikkelen. Bedrijventerreinen, industriegebieden, woongebieden en winkelcentra zullen de komende jaren worden uitgebreid. Belangrijke ontwikkelingen zijn o.a.:

- Winkelcentrum IJmuiden;
- Oud IJmuiden;
- Project Stadspark, IJmuiden;
- Zeeweglocatie (KG-terrein), IJmuiden;
- KPN-gebouw, IJmuiden;

- Kustvisie, IJmuiden.
- Nova-terrein, Santpoort-Zuid;
- Herstructurering diverse locaties Velsen-Noord;
- Ontwikkeling Strand Noordpier, Velsen-Noord;
- Uitbreiding winkelcentrum Velserbroek;
- Ontwikkeling Bedrijventerrein Grote Hout
- Ontwikkeling IJmond Haven
- Inrichting Bedrijventerrein IJmuider Delta

## 2.4 Toekomstbeeld bij ongewijzigd beleid

Het huidige beleid van de gemeente Velsen zal, rekening houdende met de in gang gezette ontwikkelingen en plannen, leiden tot een situatie waarin de eerder geschetste problemen naar verwachting op diverse fronten zullen toenemen.

Woongebieden

De hoge parkeerdruk in een groot deel van de bestaande woonstraten en de hieraan gekoppelde problemen zullen, uitgaande van landelijke trends, verder toenemen. In de nieuwe en gerevitaliseerde woongebieden zullen, door het toepassen van de nieuwe parkeernormen, minder problemen optreden dan in de oudere wijken. De nieuwe parkeernorm voor woningen, met uitzondering van het Stadshart in IJmuiden, bedraagt 1,5 parkeerplaats per woning. In de richtlijnen van het CROW[1] wordt voor woningen buiten het centrum een range van 1,2 tot 2,0 aangegeven ("publicatie 182, Parkeerkencijfers- Basis voor parkeernormering"). Met de nog te verwachten groei van het autobezit is het niet ondenkbaar dat de norm van 1,5 in de toekomst, voor bepaalde woongebieden, aan de krappe kant zal zijn, indien niet optimaal wordt omgegaan met de parkeerlocaties en verdeling tussen parkeren op openbaar en particulier terrein.

Winkelgebieden

In de huidige situatie zijn de problemen in en rond de winkelcentra in de meeste gevallen nog acceptabel, zo blijkt uit tellingen en reacties van belanghebbenden. Verwachting is dat in de toekomst door de uitbreiding van functies in de centra en de toename van het autogebruik de druk in de centra en de directe omgeving in veel gevallen zal toenemen. Dit geldt specifiek voor het centrumgebied van IJmuiden. De vastgestelde parkeernormen voor uitbreiding van functies in het centrum ondervangen naar verwachting de toename van de parkeervraag. Daar waar de ruimte voor benodigde uitbreiding van de parkeercapaciteit echter beperkt is, zullen concessies moeten worden gedaan. Gevaar bestaat dat deze concessies zullen gaan leiden tot problemen in de directe omgeving.

[1] kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

# 3 ANALYSE WOON-/ WINKEL GEBIEDEN

## 3.1 Probleembeschrijving woongebieden

De huidige parkeerdruk in een groot deel van de woongebieden in de gemeente Velsen is hoog. Dit geldt met name voor de smallere "oudere" woonstraten in IJmuiden, waar weinig parkeercapaciteit aanwezig is, maar ook voor de gebieden met hoogbouw. Ook de andere dorpen in Velsen hebben te maken met hoge parkeerdruk in de woonbuurten. In de oudere delen van de gemeente Velsen is geen rekening gehouden met parkeren omdat in die tijd de auto ofwel niet bestond of er in die tijd niet kon worden ingeschat welke vlucht het autobezit en gebruik zou nemen. In Velserbroek is tijdens de bouw wel rekening gehouden met de impact van de auto op de openbare ruimte. De normen voor parkeren die in de eerste plandelen zijn toegepast zijn echter niet toekomstvast gebleken en zijn te laag.

Parkeerbezetting

De hoge parkeerbezetting blijkt zowel uit ervaringen van de bewoners als uit de resultaten van het in 2006 uitgevoerde parkeeronderzoek. In veel van de wijken bevinden zich straten waar de bezettingsgraad 's nachts, als alle bewoners thuis zijn, hoger ligt dan 90%. Straten met een bezettingsgraad van 90% of hoger, leiden vaak tot de eerder genoemde problemen met betrekking tot het vinden van een vrije plek, foutparkeren, toegankelijkheid uitritten, belemmeringen doorrijden straat, etc.. Voor de analyse van bestaande situaties wordt een hogere bezettingsgraad van de parkeerplaatsen gehanteerd dan bij de parkeerberekening van nieuwe ontwikkelingen. Hierbij wordt een grens gehanteerd van maximaal 80% in de direct omgeving van het plan. De reden hiervoor is dat een nieuwe ontwikkeling niet direct mag leiden tot een parkeerprobleem. Door een lagere maximale bezettingsgraad te hanteren is nog enige autonome groei van de parkeervraag in de toekomst mogelijk, zonder dat dit direct tot problemen leidt.

Scholen

Een landelijk, en ook in de gemeente Velsen spelend parkeerprobleem betreft het halen en brengen bij scholen en voorzieningen voor dagopvang. Hoewel het merendeel van de kinderen met de fiets of lopend naar school wordt gebracht, gebeurt dat tegenwoordig steeds vaker met de auto. De problemen die dit met zich meebrengt zijn evident. Naast overlast voor omwonenden, die door de her en der geparkeerde auto's hun eigen oprit niet meer afkomen, belemmeren de geparkeerde auto's het zicht op overstekende kinderen. Dit leidt weer tot een gevoel van onveiligheid. De gemeente Velsen is inmiddels een project gestart om de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes te verbeteren ("Plan van aanpak duurzaam verkeersveilige schoolomgeving, 2007").

Bedrijfsbusjes

Een veel genoemd probleem in de woongebieden is het parkeren van bedrijfsbusjes. Het weren van deze voertuigen is, vanwege de vele uitzonderingsituaties, praktisch niet te regelen. In een

aantal gevallen worden bedrijfsbusjes ook gebruikt voor woon-werkverkeer en/of zijn ze het enige voertuig. Dit is slechts een voorbeeld van de vele haken en ogen aan de regels en handhaving van een verbod op bedrijfsbusjes.

## 3.2 Normen en toekomst

De recent vastgestelde parkeernormen van de gemeente Velsen moeten er voor zorgen dat de problemen die in de woongebieden zijn ontstaan in de toekomst, in nieuw te ontwikkelen woongebieden, niet weer gaan optreden. De nieuwe parkeernorm voor woningen, met uitzondering van het centrum in IJmuiden, bedraagt 1,5 parkeerplaats per woning. In de richtlijnen van het CROW wordt voor woningen buiten het centrum een range van 1,2 tot 2,0 aangegeven (afhankelijk van het type woning).

Aandachtspunt hierbij is dat de norm met name wat zegt over de aantallen parkeerplaatsen en weinig over de locaties en de kwaliteit er van. De te realiseren plaatsen moeten zodanig worden vormgegeven en geplaatst dat het gebruik er van optimaal kan zijn. Daarnaast zegt de norm weinig over de verhouding tussen parkeren op eigen en openbaar terrein (alleen voor parkeergarages en –terreinen). Voor parkeren op eigen terrein bij woningen in woonstraten moeten reductiefactoren worden vastgesteld en toegepast. Dit laatste is essentieel voor het bewaken van een goede balans in nieuw te ontwikkelen gebieden.

Naast nieuwe ontwikkelingen, waarbij het aantal voorzieningen in een gebied wordt uitgebreid, zijn er ook veel herstructureringsplannen. In de Notitie Parkeernormen is een beschrijving opgenomen van de manier waarop bouwplannen beoordeeld worden. De procedure zal worden uitgebreid met een gedeelte waarbij ingegaan wordt op de specifieke situaties rondom herstructureringsplannen.

Ook herinrichting van straten, in het kader van bijvoorbeeld onderhoud, wordt aangegrepen om de parkeersituatie te verbeteren. Vaak vormt de beperkte ruimte in de straat echter een slot op de mogelijkheden. Uitgaande van de bestaande problemen en de geplande ontwikkelingen, zal de huidige beleidslijn niet leiden tot een verlaging van de parkeerdruk in alle aangemerkte probleemgebieden in de toekomst. In een aantal woongebieden zal, na herstructurering, de parkeerdruk kunnen worden verlegd. In andere gebieden zal de druk naar verwachting verder toenemen door de algemene toename van het autobezit

## 3.3 Oplossingsrichtingen woongebieden

Probleemgebieden

Vanwege de beperkte openbare ruimte en het belang van de andere functies van die openbare ruimte, zoals verkeer, spelen, groen etc., is het niet mogelijk om in alle straten een bezettingsgraad

te realiseren beneden de 90%. Naast de parkeerdruk is ook de loopafstand een belangrijk aspect. Hiervoor wordt de al eerder in de parkeernormen vastgestelde loopafstand van 100 meter gehanteerd. Met deze uitgangspunten zijn de woonbuurten van de gemeente geanalyseerd naar de mogelijkheid een parkeerplaats te vinden. Per buurt is gekeken wat de bezettingsgraad is. Vervolgens is binnen die buurt gekeken of er ook straten zijn waar de bezetting hoger is dan 90% en er binnen een afstand van 100 meter geen straat te vinden is met een bezetting lager dan 90%. Hiermee wordt dus geaccepteerd dat een bezetting in een straat hoger mag zijn 90% maar dan moet wel binnen een afstand van 100 meter een kans bestaan op het vinden van een parkeerplaats. Voor de verschillende kernen van Velsen is aangegeven wat de bezetting is per woonbuurt en of er binnen de buurten probleemgebieden zijn. Het overzicht is te vinden in bijlage 3.

De probleemgebieden zullen in de uitwerkingsfase nader worden geanalyseerd. Hierbij wordt de vraag en aanbod naar parkeerruimte geanalyseerd en mogelijke maatregelen onderzocht. Dit betekent niet dat in al deze gebieden per definitie maatregelen worden genomen. Dit is mede afhankelijk van de mogelijkheden en de consequenties voor andere voorzieningen in de openbare ruimte zoals groen, speelplekken etc.. Per probleemgebied zal deze afweging dienen te worden gemaakt. Ook de financiële kant speelt hierin een rol.

Scholen

Voor wat betreft de schoolomgevingen is het niet de insteek van de gemeente Velsen om de verkeersstromen tijdens het halen en brengen volledig te stroomlijnen. Specifieke haal- en brengstroken en éénrichtingscircuits hebben in eerste instantie dan ook niet de voorkeur. De insteek is wel om parkeren op veilige plekken en op veilige wijzen te laten plaatsvinden en in ieder geval te voorkomen dat geparkeerd wordt op plekken waar omwonenden er daadwerkelijk hinder van ondervinden, zoals voor een uitrit. Ook zal parkeren worden beperkt op plaatsen waar veel kinderen oversteken, zoals bij straathoeken en bij schooltoegangen.

Er zal gestreefd worden naar zoveel mogelijk gemengd gebruik van parkeerplaatsen in de buurt van de school en plaatsen waar alleen buiten schooltijd geparkeerd mag worden. Tevens zal aandacht geschonken moeten worden aan goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen voor zowel kinderen als ouders. Het actief zoeken naar mogelijkheden om de (auto)parkeercapaciteit te vergroten bij de ingang van de school, bijvoorbeeld ten koste van het groen, is niet de insteek van de gemeente Velsen. Het gaat echter om pas- en maatwerk per schoollocatie, waarbij sprake zal moeten zijn van samenwerking met scholen, ouders en omwonenden.

In de notitie “Plan van aanpak duurzaam verkeersveilige schoolomgeving 2007” is vastgelegd welke aanpak gehanteerd wordt om de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes te verbeteren. De ervaringen die hiermee worden opgedaan, kunnen als basis dienen voor de inrichting van nieuwe schoollokaties.

Bedrijfsbusjes
Met betrekking tot de bedrijfsbusjes leert de ervaring dat binnen de bestaande wet- en regelgeving geen goede oplossing bestaat. Om toch een oplossing te zoeken voor dit probleem zal in de uitwerkingsfase een buurt worden gezocht waar de bedrijfsbusjes een probleem vormen. In deze buurt wordt een Pilotproject gestart door de gemeente, in samenwerking met de bewoners. In deze Pilot wordt gekeken naar mogelijkheden om afspraken te maken met de gebruikers van de busjes om tot aanvaardbare oplossingen te komen.

## 3.4 Probleembeschrijving winkelgebieden

In de huidige situatie zijn de problemen in en rond de winkelcentra in de meeste gevallen nog acceptabel, zo blijkt uit tellingen en reacties van belanghebbenden. Verwachting is dat in de toekomst door de uitbreiding van functies in de centra en de toename van het autogebruik de druk in de centra en de directe omgeving in veel gevallen zal toenemen. Net als voor de woongebieden zijn ook voor de winkelgebieden onlangs nieuwe parkeernormen vastgesteld, op basis van landelijke kencijfers. De eventuele uitbreiding van de functies in de winkelgebieden zal, met in acht name van de normen, gepaard moeten gaan met uitbreiding van de parkeercapaciteit.

In de kleinere winkelcentra is vaak een tweetal typen problemen te verwachten. In de eerste plaats kan een hoge parkeerdruk leiden tot overlast voor de bewoners van de omliggende woonstraten. Daarnaast kan het gebruik van de aanwezige capaciteit niet optimaal zijn. Hiermee wordt bedoeld dat de gunstig gelegen plaatsen vlak bij de winkels de gehele dag worden bezet door langparkerende werknemers en dat de kortparkerende winkelbezoekers zijn aangewezen op de verderaf gelegen plaatsen. Beide typen problemen doen zich in meer of mindere mate voor, of gaan zich voordoen, in de verschillende winkelcentra in de kernen van Velsen. Echte capaciteitsproblemen kunnen alleen worden aangepakt door nieuwe capaciteit te creëren. Per situatie moet worden gekeken naar de mogelijkheden hiervoor. Uiteraard dient bij ontwikkelingen (uitbreiding functies) de vastgestelde parkeernorm te worden gehanteerd om de verhouding tussen vraag en aanbod in balans te houden. In de praktijk komt het in Velsen nu echter nog niet voor dat de totale capaciteit toereikend is.

## 3.5 Winkelcentra IJmuiden

IJmuiden, Lange Nieuwstraat e.o.
De parkeerdruk in het centrum van IJmuiden ligt op met name de zaterdagmiddag erg hoog. Ook op dondermiddag tijdens de markt is de parkeerdruk hoog. Op de grotere terreinen, de Lange Nieuwstraat, het Velserduinplein en het Dudokplein ligt de bezettingsgraad op zaterdag rond de 100%. Een aantal, ten opzichte van de winkels, iets minder gunstig gelegen parkeerlocaties, zoals de Zoutmanstraat en Willemsbeekweg, kennen op zaterdag een wat lagere parkeerdruk. Deze

terreinen worden met name door de week 's middags druk bezet (door werknemers). De woonstraten in het centrumgebied worden net als de aangelegen winkelstraten druk belast. Hiervoor geldt echter dat niet alleen op zaterdag, maar ook door de week en 's nachts de parkeerdruk relatief hoog ligt (zie figuur 1). De woonstraten worden niet alleen gebruikt door bewoners, maar ook door werknemers en winkelbezoekers, zo wordt aangenomen. Op marktdagen is er behoefte aan extra fietsparkeervoorzieningen in de directe nabijheid van de markt.

donderdag 14.00 – 16.00 uur donderdagnacht 23.00 – 3.00 uur

Figuur 1; Straten met een bezettingsgraad van 90% of hoger, Centrum IJmuiden

De hoge bezettingsgraden vormen in theorie zowel voor bewoners als voor centrumbezoekers een probleem. In de praktijk wordt dit nog niet duidelijk geuit door de genoemde doelgroepen. Misschien wordt de hoge parkeerdruk als acceptabel ervaren of wellicht vinden deze groepen de mogelijke oplossingen (vergunningen, betaald parkeren) erger dan de kwaal.

Voor de gemeente Velsen is het winkelbestand van groot belang. De meeste winkels hebben met name een lokaal invloedsgebied, het aandeel regionale bezoekers is beperkt. Om die reden is het noodzakelijk het winkelbestand op peil te houden en waar mogelijk uit te breiden. De parkeerdruk in het centrum is hoog, met name op de piekmomenten. Vanwege de economische levensvatbaarheid is het noodzakelijk het parkeeraanbod op de wekelijkse parkeerpiek af te stemmen. Dit houdt in dat nieuwe ontwikkelingen de extra parkeervraag zullen moeten faciliteren en bovendien de verdwenen parkeerplaatsen moeten compenseren.
De ervaring leert dat bezoekers van een winkelcentrum geen problemen hebben met incidentele problemen rond parkeren. Tijdens de laatste koopavond voor kerst accepteert vrijwel iedereen dat het druk is en dat het lastig is een parkeerplaats te vinden. Echter wanneer het iedere week lastig is een parkeerplaats te vinden, zullen de klanten op een gegeven moment gaan uitwijken naar omliggende centra waar wel parkeerruimte te vinden is, zelfs al bestaat het verschil tussen gratis

en betaald parkeren. Voor het economisch functioneren van winkelgebieden is het dan ook van essentieel belang het parkeeraanbod af te stemmen op de wekelijkse piek.

IJmuiden, Kennemerlaan

De parkeersituatie op bepaalde delen van de Kennemerlaan wordt als problematisch bestempeld. De hoge parkeerdruk langs de weg leidt tot “illegaal” parkeren op de rijbaan en fietspad, in plaats van in de vakken. Dit leidt tot problemen wat betreft de doorstroming en veiligheid. Daarnaast is de mix van wonen en winkelen in het gebied debet aan het feit dat bewoners op drukke momenten moeilijk een plek kunnen vinden langs de Kennemerlaan, maar ook in de zijstraten. Op het Kennemerplein is de parkeerdruk met name op zaterdag, direct bij de ingang van de Vomar erg hoog. Zolang het parkeren aan de andere kant van het plein wordt gedoogd is de totale parkeerdruk op het plein echter niet problematisch. Achter de Vomar is ook op de drukkere zaterdagen nog voldoende capaciteit beschikbaar.

Concrete uitbreidingsplannen zijn nog niet aan de orde. Wel zijn er plannen voor de herinrichting van het Kennemerplein. Dit laatste heeft mogelijk gevolgen voor de bestaande capaciteit.

IJmuiden, Zeewijkplein

De huidige parkeerdruk rondom het winkelcentrum Zeewijk ligt, zo blijkt uit ervaringen van omwonenden en bezoekers, op bepaalde momenten in het weekend hoog maar de parkeersituatie wordt niet als problematisch ervaren. Uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt ook dat op zaterdagen weliswaar de parkeerdruk bij het centrum hoog is, maar dat in de omliggende woonstraten (waarschijnlijk) nog geen overloop plaatsvindt. In de toekomst zal de groei van het autobezit en -gebruik de parkeerdruk rondom het winkelcentrum Zeewijk verder doen toenemen. Zeker zolang er gratis geparkeerd kan worden, zal ook de goede concurrentiepositie in de regio bijdragen aan de groei van de parkeerdruk. De reservecapaciteit op drukke momenten is niet zodanig groot dat deze groei binnen de bestaande capaciteit opgevangen kan worden, zo is de verwachting. Een mogelijk gevolg zal zijn dat er overloop gaat plaatsvinden naar de omliggende woonbuurten. Ook kan het vollopen van de capaciteit een rem zetten op de toename van het aantal bezoeken.

## 3.5 Overige wijk- en dorpscentra

Velsen-Noord, Wijkerstraatweg

Het centrum van Velsen-Noord, de Wijkerstraatweg, is onlangs heringericht. Het beeld bestaat dat de herinrichting ten koste is gegaan van de parkeercapaciteit. Dit is echter niet het geval. De parkeerplaatsen die verloren zijn gegaan door de herinrichting, zijn door het opheffen van een parkeerverbod elders gecompenseerd. De capaciteit in het gebied is gelijk gebleven. Op zaterdagmiddag is de bezettingsgraad in het centrumgebied hoger dan 90%. Ondanks dat dit erg hoog is, blijkt nog niet uit het parkeeronderzoek dat er veel overloop is naar de omliggende

woonstraten. Naast de hoge parkeerdruk is de capaciteit voor laden en lossen beperkt in de Wijkerstraatweg, zo is opgemerkt in de klankbordgroep.

Velserbroek, winkelcentrum

In het winkelcentrum van Velserbroek is op zaterdag de parkeerdruk hoog. Dit heeft ook consequenties voor de parkeerdruk in de omliggende woonstraten (overloop), zo blijkt uit geluiden van bewoners. De afgelopen jaren zijn er initiatieven geweest om het winkelcentrum uit te breiden. Mede door de parkeerproblematiek in het gebied zijn deze initiatieven nooit verder uitgewerkt in concrete plannen. De verwachting is dat de parkeerdruk in zowel de woongebieden als in en rondom het centrum zullen toenemen.

Santpoort Noord, Hoofdstraat

In de klankbordgroepbijeenkomst werd de parkeerdruk in de woonstraten rondom het centrum van Santpoort-Noord, de Hoofdstraat, niet direct als probleempunt aangegeven. De hoge parkeerdruk in het centrumgebied op zaterdag en op de vrijdag, tijdens de markt zijn daarentegen wel als probleempunt aangemerkt. Met name de hoge parkeerdruk in de Hoofdstraat wordt op deze momenten als problematisch ervaren. Mogelijk staan hier veel langparkeerders. Kortparkerende winkelbezoekers kunnen hierdoor moeilijk een plekje vinden dicht bij de winkel.

Driehuis, Driehuizerkerkweg

De parkeerdruk is vrij hoog in Driehuis. De parkeerdruk wordt naar verwachting met name door bewoners van Driehuis veroorzaakt. Om die reden zijn er ook weinig klachten. Rond het IJspaleis bij de rotonde Driehuizerkerkweg – Waterloolaan is wel enige overlast door kortparkeerders.

Santpoort-Zuid, Bloemendaalsestraatweg

De parkeerdruk in de Bloemendaalsestraatweg te Santpoort-Zuid is op zaterdag middag hoog: zo'n 95%. Op de overige momenten is het rustiger in deze straat. Toch zijn ook uit deze omgeving geen klachten gekomen.

## 3.6 Oplossingsrichtingen winkelgebieden

Voor gebieden waar de totale capaciteit nog (ruim) voldoende is en het capaciteitsprobleem slechts zeer lokaal is, dient gekeken te worden naar de mogelijkheden van betere benutting. Dit kan bijvoorbeeld door het invoeren van een blauwe zone en/of vergunninghouderzones. De blauwe zone kan ook een oplossing zijn voor het gebruik van de plaatsen dicht bij de winkels door langparkeerders. Belangrijke aandachtspunten bij de concrete aanpak van de problemen zijn dat de maatregelen getroffen worden in overleg met de ondernemers en de bewoners. In eerste instantie dienen de problemen ook door de belanghebbenden te worden aangekaart en worden onderkend. Het invoeren van een blauwe zone is een maatregel die, naast een eenmalige investering, door de benodigde handhaving een structurele kostenpost vormt. Om de totale

parkeerexploitatie kostendekkend te houden, dienen aan de inkomstenkant extra middelen te worden gegenereerd.

Naast parkeergelegenheid voor personenauto's is het ook van belang dat er voldoende fietsparkeergelegenheden aanwezig zijn, zowel kwalitatief als kwantitatief.

# 4 ANALYSE SPECIFIEKE FUNCTIES EN GEBRUIKERS

## 4.1 Bedrijven

Zeehaven

In het gebied Zeehaven zijn weinig problemen met betrekking tot parkeren. Het gebied is aangewezen als zone waar grote vrachtauto's geparkeerd mogen worden. Dit leidt hier en daar wel eens tot ongewenste situaties, maar niet tot structurele onoverkomelijke problemen. Een bedrijventerrein is in principe geschikt voor het herbergen van grotere voertuigen. Op drukke dagen komt het voor dat mensen, om onder het betalen op de parkeerplaats bij IJmuiden aan Zee uit te komen, hun voertuig op de Zeehavenweg parkeren, ondanks het daar geldende parkeerverbod. Dit leidt naar verwachting tot overlast in de toekomst voor de zich daar vestigende bedrijven.

Naast de problematiek aan de Zeehavenweg zijn verder alleen problemen geconstateerd op de Halkade bij de visveiling en de veerbootterminal. Bij de visveiling staan op de Halkade regelmatig her en der auto's geparkeerd. De doorstroming op de Halkade, richting de veerbootterminal, wordt hierdoor belemmerd. Daarnaast leveren de 's nachts geparkeerde koelwagens bij de vishaven overlast op voor omwonenden (geluidsoverlast). Zeehaven heeft plannen om de parkeerruimte bij de rederij te vergroten. Door het heffen van parkeergeld, kan dit consequenties hebben voor de omliggende buurt. In overleg met Zeehaven moet hier een oplossing voor gevonden worden, zodanig dat de gemeente niet met parkeeroverlast cq. kosten wordt geconfronteerd als gevolg van acties van het bedrijf.

Overige terreinen

Voor de overige bedrijventerreinen (zoals Velserbroek en Velsen-Noord) geldt dat bij nieuwbouwontwikkelingen de parkeernormen gehanteerd zullen worden. In het algemeen geldt dat eventuele problemen op de bedrijventerreinen zich niet verspreiden naar de omliggende wijken.

## 4.2 Recreatie

IJmuiden aan Zee (IJmuiden)

In de huidige situatie is de parkeerruimte bij IJmuiden aan Zee (betaalde parkeerplaatsen) voldoende, zelfs op drukke stranddagen. De verdeling van lang- en kortparkeerders ten opzichte van de loopafstand tot het strand is niet gereguleerd. Dit betekent dat bijvoorbeeld de eigenaren van de strandhuisjes de gehele dag (of langer) dicht bij het strand staan en de mensen die een kort bezoek brengen verder weg moeten parkeren. Een ander probleem is dat langs de toegangsweg naar IJmuiden aan Zee, de Kromhoutstraat, regelmatig grote vrachtauto's staan geparkeerd. Deze vrachtauto's belemmeren de doorstroming van het autoverkeer op de toegangsweg, zo is aangegeven door de klankbordgroep.

In het gebied IJmuiden aan Zee zal de komende jaren een aantal ontwikkelingen plaatsvinden. Het beleid is er op gericht om door het realiseren van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding de vraag naar parkeerplaatsen te laten afnemen. Als dit niet de gewenste resultaten oplevert blijft de mogelijkheid bestaan om de parkeercapaciteit alsnog uit te breiden. Gewaakt moet worden voor uitbreiding van de problemen op de Zeehavenweg. In de Kustvisie wordt IJmuiden aan Zee verder uitgewerkt.

IJmuiderslag (IJmuiden)

Aan de IJmuiderslag zijn de parkeerbelastingtarieven in 2006 fors verhoogd. Deze verhoging heeft geleid tot een hogere parkeeropbrengst. Tevens verplaatste de parkeerdruk voor een deel naar het parkeerterrein aan de Heerenduinweg. De verhoging van het parkeertarief aan het IJmuiderslag heeft geleid tot klachten van o.a. bewoners, bezoekers en ondernemers. Als gevolg van deze bezwaren is besloten het tarief op de IJmuiderslag te verlagen en het tarief op de Heerenduinweg te verhogen. Ten slotte ontbreken bij IJmuiderslag goede stallingsvoorzieningen voor fietsers, zoals deze bijvoorbeeld bij IJmuiden aan Zee zijn gerealiseerd.

Strand Noordpier (Velsen-Noord)

Het Strand Noordpier heeft te kampen met problemen op de piekdagen. Doordat het strand via één toegangsweg bereikbaar is, is de doorstroming erg kwetsbaar. Op piekdagen loopt de toegangsweg vol en is er een parkeertekort.. Tevens belemmeren foutparkeerders de doorstroming van het verkeer. Ook zijn er op piekdagen problemen met de bereikbaarheid voor de nood- en hulpdiensten. Op korte termijn wordt in overleg met de exploitanten oplossingen gezocht in de vorm van pendeldiensten en verkeersregelaars. Voor de lange termijn wordt gezocht naar scenario's die zowel organisatorisch als financieel haalbaar zijn. Bijvoorbeeld onderzoek naar het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. In het project Reijndersweg zal hier verder aandacht aan worden besteed.

Westbroekplas (Velserbroek)

Concrete ontwikkelingen gaan plaatsvinden bij het recreatiegebied Westbroekplas. De hieraan gekoppelde parkeervraag wordt conform de vastgestelde normen gefaciliteerd. Het parkeren bij het recreatiegebied staat op zich en heeft weinig raakvlakken met het parkeren in de woongebieden van Velserbroek. Wel speelt de toekomstige ontsluiting van het recreatiegebied, voor auto en fiets, mogelijk een rol in de parkeerproblematiek in de woongebieden van Velserbroek. De doorstroming en veiligheid op de belangrijkste ontsluitingsroutes (auto en fiets) kunnen in gevaar komen door een hoge parkeerdruk langs deze routes.

Evenementen

Grote evenementen, zoals Dance Valley, Jaarmarkt Velsen-Zuid, Home&Garden leveren problemen op voor bewoners van naast gelegen woonwijken. Een deel van de bezoekers parkeert

hun voertuig in de woongebieden van o.a. Velsen-Zuid. Zowel het in- en uitrijden van de wijk als het parkeren bij de woning is voor bewoners hierdoor problematisch tijdens de evenementen.

Tijdens de regelmatig terugkerende evenementen in de regio verdient het beschermen van de woongebieden tegen parkeeroverlast prioriteit. Het aanbieden van een goed alternatief is cruciaal, wanneer het parkeren voor evenementbezoekers in de woongebieden onmogelijk of onaantrekkelijk wordt gemaakt. Hierbij dient niet alleen gedacht te worden aan vervangende parkeerruimte, maar ook aan het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoerswijzen. Om de woonbuurten te beschermen, is ervaring op gedaan met een systeem waarbij tijdens de evenementen de woonbuurt wordt gesloten voor iedereen behalve de bewoners. De kosten die deze maatregelen met zich meebrengen, worden gedragen door de organisator van het evenement.

Schouwburg

Het parkeerterrein van de schouwburg is onlangs opgeknapt om het gebruik door theaterbezoekers te stimuleren. Desondanks lijkt dit niet voldoende effect gehad te hebben. Dit volgt met name uit de klankbordgroepen. Er is nog geen evaluatie geweest van de maatregelen. Deze evaluatie zal onderdeel uitmaken van de uitwerkingsfase.

## 4.3 Gehandicapten

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten is aandacht gevraagd voor de parkeerplaatsen voor gehandicapten. Voor de parkeerplaatsen voor gehandicapten gelden richtlijnen waaraan in Velsen niet overal wordt voldaan. Niet zozeer de aantallen, maar de locaties en de vormgeving en toegankelijkheid worden hier en daar als problematisch ervaren. Door het gehandicaptenberaad Velsen wordt wat betreft het voorgaande verwezen naar de notitie “Onderzoek Parkeerplaatsen voor gehandicapten, gemeente Velsen” (1 december 2003). Gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen worden onderverdeeld in algemene en op kenteken toegewezen parkeerplaatsen.

Algemeen

De gemeente Velsen faciliteert de vraag naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen die landelijk gelden, namelijk 1 op de 20 parkeerplaatsen bij voorzieningen en in centra, is specifiek voor gehandicapten (openbaar). Gezien de ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw (vergrijzing) is het aan te bevelen deze richtlijn strak te hanteren en eerder te kiezen voor een afronding van het aantal plaatsen naar boven dan naar beneden. Bij bedrijven en voorzieningen waarvoor geldt dat gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn voor personeel, worden alleen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangewezen. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats zal, doordat er meer mensen (bijv. bezoek) gebruik van kunnen maken, beter gebruikt worden (bezettingspercentage ligt hoger). Daarnaast hoeft een lager aantal gehandicaptenparkeerplaatsen te worden gereserveerd, wat de uitwisselbaarheid ten goede komt.

Op kenteken

Gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken worden alleen gefaciliteerd bij woonadressen. Om te voorkomen dat het aantal gehandicapten parkeerplaatsen te groot wordt zijn voor het toewijzen van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken duidelijke criteria noodzakelijk om aanvragen al dan niet te honoreren. Hiervoor zijn onlangs nader beleidsregels voor vastgesteld ("beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaatsen 2007"). Bij zorgcomplexen worden geen individule parkeerplaatsen aangelegd. Hier wordt het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen bepaald op basis van het aantal verstrekte gehandicaptenparkeerkaarten die aan de bewoners van het zorgcomplex zijn verleend.

## 4.4 Carpoolers

Binnen de gemeente Velsen is geen formele carpoolplaats aanwezig. In Velsen-Zuid (ten noorden van de Parkweg) parkeren carpoolers in de woonbuurt. Met name het gebied rondom de Meervlietstraat wordt in de praktijk gebruikt als carpoolplaats. Bewoners ondervinden hier overlast van. Zij kunnen hun eigen auto moeilijk dicht bij de woning parkeren of komen hun inrit moeilijk in of uit. Ook het parkeren in de Torenstraat wordt als problematisch ervaren. Een hoge parkeerdruk is op deze specifieke locatie niet gewenst. De drukte op de wegen, de stijgende kosten van het rijden en de toename van het autobezit zijn factoren die het gebruik van het gebied als carpoolplaats alleen maar zullen vergroten. In de uitwerkingsfase zal onderzocht wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de realisatie van één of meerdere carpoolplaatsen binnen de gemeente. Waarbij Velsen-Zuid specifieke aandacht krijgt. Daarnaast zal ter vermindering van de verkeersdruk en ter bevordering van het openbaarvervoer onderzocht worden hoe de P+R plaatsen kunnen worden uitgebreid en welke mogelijkheden er zijn voor transferia.

## 4.5 Bijzondere doelgroepen

Regelmatig ontvangt de gemeente aanvragen om een parkeerplaats toe te wijzen aan een specifieke doelgroep (huisarts, brandweer, verloskundige enz.). Toewijzen van dergelijke parkeerplaatsen gaat ten koste van de uitwisselbaarheid. Hier zal dan ook terughoudend mee worden omgegaan.

## 4.6 Fietsers

Net als het parkeren voor auto's, is een goede balans tussen vraag en aanbod van fietsenstallingen essentieel. Door het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen kan het gebruik van de fiets bevorderd worden. Naast het kwantitatieve aspect is ook de kwaliteit en de locatie van de stallingen van belang om het gebruik ervan te optimaliseren. Bij winkelcentra, openbare voorzieningen, sportgelegenheden, NS-stations, dient bevorderd te worden dat voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Het verdient de voorkeur om voor het fietsparkeren normen vast te stellen op basis van de richtlijn CROW 230 “ontwerpwijzer fietsverkeer”, en ervaringscijfers van de gemeente Velsen). Daar waar problemen worden geconstateerd, kunnen de normen uitsluitsel geven en bij nieuwe ontwikkelingen zorgt het hanteren van de normen voor voldoende stallingen. Tevens zal bij het opstellen van de fietsparkeernormen de mogelijkheden voor het parkeren van fietsen nabij bushaltes worden meegenomen. De fietsparkeernormen zullen worden opgenomen in een uitwerkingsnota.

Het spanningsveld tussen de doorstroming en veiligheid van het fietsverkeer enerzijds en parkeerbewegingen (met name haaksparkeren) anderzijds, wordt op een aantal wegen in de gemeente Velsen als problematisch ervaren. Dit doet zich vooral voor in straten waar sprake is van een hoge in- en uitrijdfrequentie van parkeerplaatsen op de momenten dat het fietsverkeer ook druk is. Tevens is foutparkeren op en rond fietsvoorzieningen hinderlijk voor fietsers.

# 5 GEMEENTELIJKE ROL PARKEERVOORZIENINGEN

In de voorgaande hoofdstukken is een analyse gemaakt van de huidige parkeersituiatie en de verwachtingen voor de toekomst. Gezien het feit dat de vraag naar parkeerruimte een stijgende trend vertoont, zullen nieuwe ontwikkelingen steeds vaker aanleiding zijn voor het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen. Deze nieuwe parkeerruimte kan invloed hebben op de parkeersituatie in het omliggende gebied. De gemeente hecht waarde aan een goede parkeersituatie. Dit kan alleen worden gewaarborgd als de gemeente zeggenschap houdt over de openbare parkeervoorzieningen. Er is dan ook een afweging noodzakelijk met betrekking tot de gemeentelijke rol inzake eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen. Deze afweging heeft te maken met financiële draagkracht, de wens om invloed te hebben op het openbare parkeren en (financieel) risicomanagement.

## 5.1 Basisvormen

In principe is er een viertal basisvormen van beheer, onderhoud en exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen:

1) De gemeente heeft het eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie in eigen hand.
2) De gemeente start een parkeerbedrijf dat eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie voor haar rekening neemt.
3) Het eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie wordt uitbesteed aan een marktpartij.
4) Eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie komt in handen van een samenwerkingsverband van gemeente en marktpartij.

Binnen deze vier basisvormen zijn verschillende variaties mogelijk. De vier basisvormen kennen elk voor- en nadelen. Om de financiele aspecten inzichtelijk te maken is aangegeven wat 500 parkeerplaatsen kosten in de genoemde variant. Zowel bovengronds (boven grondwater-niveau) als ondergronds.

Basisvorm 1) De gemeente heeft eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie in eigen hand.

Voordelen
- Het belangrijkste voordeel van deze vorm is dat de gemeente maximale invloed heeft op alles wat te maken heeft met parkeren zoals aantallen openbare parkeerplaatsen, eventueel tarief, openingstijden, kwaliteit van onderhoud, et cetera.
- De gemeente kan goedkoper geld lenen dan de markt. Daarmee wordt de financiële haalbaarheid van garageontwikkelingen groter.
- Ook heeft de gemeente geen winstoogmerk waardoor de exploitatie goedkoper wordt.

Nadelen
- Als belangrijkste nadeel geldt dat de gemeente commerciële activiteiten ontwikkelt, risicodragend onderneemt. Dat is geen “core business” van een (lokale) overheid.
- De gemeente Velsen is wat organisatie betreft niet ingericht op het in eigen beheer hebben van parkeergarages.

Basisvorm 2) De gemeente start een parkeerbedrijf dat eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie voor haar rekening neemt.

Voordelen
- De gemeente houdt als (enige) aandeelhouder zeggenschap over alle parkeerbeleidszaken.
- Het risico is ondergebracht in een aparte BV of NV, de gemeente loopt dus geen risico.
- Heldere organisatie richting belanghebbenden (geen verschillende afdelingen).

Nadelen
- Alleen een mogelijkheid in geval van betaald parkeren.
- Nieuw op te zetten organisatie.
- Duurder financieren.

Basisvorm 3) Het eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie wordt uitbesteed aan een marktpartij.

Voordelen
- Het risico ligt niet meer bij de gemeente.
- Marktpartijen hebben meerwaarde in kennis (van exploiteren), ervaring en schaalvoordelen.

Nadelen
- Gemeente verliest een deel van de invloed op parkeerbeleid (ook al zijn afspraken gemaakt).
- Alleen een optie met betaald parkeren.
- Gemeente draait alsnog op voor de eventuele onrendabele top.
- Door winstoogmerk marktpartij mogelijk hogere parkeertariefen en/of hogere bijdrage gemeente

Basisvorm 4) Eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie komt in handen van een samenwerkingsverband van gemeente en marktpartij.

Van deze basis vorm zijn diverse mogelijkheden. Maastricht heeft een PPS opgericht: het mobiliteitsplatform met daarin de gemeente, de marktpartijen en eventueel belangengroeperingen. In Ede is een stichting in het leven geroepen waar de gemeente en een marktpartij elk voor 50% in deelnemen. Ook kan een BV worden opgericht waar de gemeente en de marktpartij en eventueel lokale ondernemers aandeelhouder zijn.

Voordelen
- De sterke kanten van de marktpartij en van de gemeente worden gebundeld.
- De risico’s worden gespreid.

Nadelen
- Gemeente raakt deel van zeggenschap kwijt.

## 5.2 Keuze basisvorm

Bij de keuze voor een bepaalde basisvorm is de invalshoek van waaruit deze benaderd wordt essentieel. Vanuit economisch oogpunt wordt gestreefd naar een maximale opbrengst, ongeacht de kwaliteit van het parkeeraanbod en de overlast voor omwonenden. Vanuit maatschappelijk oogpunt zijn de financiële aspecten minder belangrijk. Het parkeren wordt hierbij juist gezien als belangrijk onderdeel van de totale leefbaarheid. Keuzes die gemaakt worden aangaande parkeren, worden dan ook niet uitsluitend gebaseerd op financiele aspecten. Juist deze integrale belangenafweging is een taak die bij de overheid rust. Hiervoor is het essentieel dat de gemeente zeggenschap houdt over openbare parkeervoorzieningen. Om die reden gaat de voorkeur uit naar basisvorm 1 of 2. In de betreffende uitwerkingsnota zal worden beschreven hoe dit in de praktijk ten uitvoer wordt gebracht.

Om de financiële aspecten inzichtelijk te maken is in een exploitatieonderzoek uitgerekend wat het voor IJmuiden betekent als er 500 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in een gebouwde voorziening. Dit is berekend voor een bovengrondse en ondergrondse variant over een periode van 30 jaar. Uit de berekening blijkt dat een kostenneutrale situatie alleen haalbaar is als er betaald parkeren wordt ingevoerd. Bij een ondergrondse parkeervoorziening zal het tarief hiervoor ca. 20% hoger dienen te zijn dan bij een bovengrondse. Bij de berekening is er vanuit gegaan dat in het omliggende gebied vergunningparkeren wordt ingesteld.

Betaald parkeren is vanuit financieel oogpunt dus gunstig, maar dit verlaagt de aantrekkelijkheid van de parkeersituatie (in tegenstelling tot gratis parkeren). Als de ontwikkelaars niet in staat blijken de parkeervoorzieningen onder te brengen in de huurprijs is betaald parkeren (en flankerende maatregelen) echter alleen te voorkomen als de gemeente de kosten draagt.

# 6 HOOFDLIJNEN BELEID

## 6.1 Visie

In dit hoofdstuk zijn de hoofdlijnen voor het parkeerbeleid van de gemeente Velsen uiteengezet. Met de visie en de hoofdlijnen van het parkeerbeleid wordt een richting ingezet, die enerzijds de bestaande en de te verwachten problemen moet ondervangen en anderzijds duidelijkheid moeten geven over welke problemen wel en niet opgelost kunnen en gaan worden.

Visie
De gemeente Velsen streeft naar een situatie waarin zowel de kwaliteit als de kwantiteit van het parkeren zodanig is, dat de kernen in Velsen voor zowel bewoners, bezoekers en het bedrijfsleven aantrekkelijk zijn, zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid als uit het oogpunt van leefbaarheid.

Deze visie wordt vertaald in de hoofdlijnen van het parkeerbeleid.

## 6.2 Hoofdlijnen beleid

Algemeen

a) Gestreefd wordt naar een optimale benutting van de bestaande (openbare en particuliere) parkeercapaciteit.
b) Uitbreiding/wijziging van parkeerruimte in bestaande situaties wordt niet alleen gebaseerd op aantallen, maar wordt afgewogen tegen de verkeersveiligheid en overige leefbaarheid-aspecten.
c) Daar waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden is het uitgangspunt om realisatie van de bijbehorende parkeercapaciteit te realiseren conform het geldende parkeernormenbeleid.
d) De gemeente heeft een bepalende rol bij de realisatie van openbare, gebouwde parkeervoorzieningen (tarieven, openingstijden, etc.).
e) Flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om overlast voor de directe omgeving te beperken, komen in principe voor rekening van de verantwoordelijke organisatie/eigenaar/ ontwikkelaar. In die situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen kan hiervan worden afgeweken.
f) De exploitatie van het gehele parkeerproduct is kostendekkend.
g) De gemeente bevordert dat wordt voorzien in voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of zijn te verwachten.
h) In overleg met betrokken instanties wordt gestreefd naar optimalisatie van de handhaving.

Woongebieden

a) Indien in een straat de bezettingsgraad hoger is dan 90%, waarbij tevens binnen 100 m geen straat te vinden is met een bezetting lager dan 90%, wordt gezocht naar mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren.
b) Er worden geen vergunninghouderszones ingesteld in woongebieden m.u.v. de gebieden rond betaalde zones.
c) Vrachtwagenparkeerplaatsen in woongebieden worden opgeheven.

Winkelgebieden

a) De parkeercapaciteit dicht bij de winkelvoorzieningen wordt in principe bestemd voor kortparkerende winkelbezoekers en de parkeerplaatsen op een grotere afstand van deze voorzieningen voor langparkeerders, waaronder mensen die in het gebied werken.
b) De parkeertarieven die gelden in de gebieden waar betaald parkeren is/wordt ingevoerd zijn concurrerend met de tarieven in de omliggende (vergelijkbare) gemeenten.

Specifieke gebruikers

Voor specifieke gebruikers worden er in principe geen parkeerplaatsen gereserveerd. Uitzonderingen worden op basis van vast te stellen (vastgestelde) regels gemaakt voor:

a) gehandicapten,
b) gebruikers die aannemelijk kunnen maken dat zij een bijzonder belang hebben cq dienen dat een gereserveerde parkeerruimte noodzakelijk maakt.
c) doelgroepen die middels efficiënter autogebruik bijdragen aan het verminderen van autobezit/ autogebruik.

## 6.3 Toelichting hoofdlijnen

### 6.3.1 Algemeen

Ad a) Benutting

Om te voorkomen dat schaarse openbare ruimte vol wordt gebouwd met parkeerplaatsen wordt, alvorens wordt overwogen de parkeercapaciteit uit te breiden, eerst gekeken of voldaan kan worden aan de vraag door de bestaande parkeercapaciteit beter te benutten.

Voor een optimale benutting van parkeercapaciteit is de uitwisselbaarheid van parkeerruimte van groot belang. Parkeerplaatsen dienen derhalve zodanig te worden vormgegeven en aangelegd dat het gebruik ervan optimaal is. Voorkomen dient te worden dat parkeerplaatsen langdurig bezet worden door bijvoorbeeld caravans, autowrakken, opslag etc. en/of gereserveerd worden voor een specifieke gebruiker. In de APV zijn regels opgenomen ter voorkoming van parkeerexcessen. Dit wordt omschreven als het parkeren op de weg dat, met het oog op de verdeling van parkeerruimte,

buitensporig is. Tevens betreft dit parkeren dat onaanvaardbaar is om andere motieven, zoals het tegengaan van aantasting van de openbare orde of veiligheid en de bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente, voorkoming van uitzichtbelemmering en stankoverlast.

Ad b) Parkeren en leefbaarheid

Bij de inrichting van de openbare ruimte speelt parkeren een steeds belangrijker rol. Parkeren zal echter altijd moeten worden bezien in het geheel van de totale leefomgeving. Belangrijke aspecten hierin zijn: groenvoorziening, ruimtelijk kwaliteit, recreatie maar ook verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. Voor de laatste twee aspecten wordt in de uitwerkingsnota aan aantal afwegingscriteria opgenomen die als leidraad kunnen dienen bij de keuze tussen verschillende parkeeroplossingen. Voor de overige aspecten wordt het vigerende beleid als uitgangspunt gehanteerd (bijv. Groenbeleidsplan, Structuurvisie, Speelplan etc.).

Ad c) Parkeernormenbeleid

De parkeerdruk in Velsen is hoog. Om te voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen extra belasting vormen voor het bestaande parkeerariaal is het uitgangspunt dat nieuwe ontwikkelingen voorzien in hun eigen parkeerbehoefte op eigen terrein cq binnen het plangebied. Voor het vaststellen van het benodigde aantal parkeerplaatsen en de locatie hiervan wordt het meest recente parkeernormenbeleid gehanteerd. In de uitwerkingsfase wordt dit beleid opnieuw bezien. In het huidige beleid (“Notitie Parkeernormen, juni 2006”) is een beschrijving opgenomen van de manier waarop bouwplannen beoordeeld worden. De procedure zal worden uitgebreid met een gedeelte waarbij ingegaan wordt op de specifieke situaties rondom herstructureringsplannen.

Ad d) Gemeentelijke rol parkeervoorzieningen

Het goed bereikbaar zijn van het centrum en de woonbuurten is een gemeentelijke verantwoordelijkheid en openbaar parkeren is daar een integraal onderdeel van. De gemeente wil dan ook de regie houden over het parkeerarsenaal. Dit kan bereikt worden in een situatie waarin de gemeente eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie in eigen hand heeft. Een tweede mogelijkheid is dat de gemeente een parkeerbedrijf start dat eigendom, beheer, onderhoud en exploitatie voor haar rekening neemt.

Ad e) Flankerende maatregelen

Een eigenaar, organisator of ontwikkelaar is (financieel) verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeervraag die zijn initiatief oproept. Dit geldt tevens voor flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om overlast te voorkomen. Indien de gemeente door handelingen van derden (bijv. het houden van een evenement of bijv. het heffen van parkeergelden) flankerende maatregelen moet treffen om bijv. de naastgelegen woongebieden te beschermen tegen parkeeroverlast, komen de kosten hiervan ten laste van de veroorzaker.

In die situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen kan hiervan worden afgeweken en kan bijvoorbeeld de gemeente overwegen medewerking verlenen bij het treffen van flankerende maatregelen.

Ad f) Exploitatie

Om een duurzaam parkeerbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk dat kosten en baten met elkaar in de pas blijven. Voor een gezonde financiële situatie voor de gemeente Velsen, zal het parkeerproduct dus kostendekkend dienen te zijn. Gezien de sociaal economische positie van de gemeente Velsen, wordt er niet gekozen voor een beleid met winstoogmerk.

Ad g) Fietsparkeren

Net als het parkeren voor auto's, is een goede balans tussen vraag en aanbod van fietsenstallingen essentieel. Door het aanbieden van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen kan het gebruik van de fiets bevorderd worden. Naast het kwantitatieve aspect is ook de kwaliteit en de locatie van de stallingen van belang om het gebruik ervan te optimaliseren. Bij winkelcentra, openbare voorzieningen, sportgelegenheden, NS stations e.d. bevordert de gemeente dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Ad h) Handhaving

Effectief parkeerbeleid is niet mogelijk zonder adequate handhaving. Hiervoor is een goede samenwerking tussen politie, gemeente, overige betrokken instanties en grondeigenaren essentieel. Diverse ontwikkelingen op wettelijk gebied, zoals fiscalisering parkeerboetes en de bestuurlijke boete, vergroten steeds meer de invloed van de gemeente op het handhaven. In de uitwerkingsfase zal gezocht worden naar de meest optimale situatie.

### 6.3.2 Woongebieden

Ad a) Bezettingsgraad en loopafstand

Vanwege de beperkte openbare ruimte en het belang van de andere functies in die openbare ruimte, zoals verkeer, spelen, groen etc., is het niet mogelijk om in alle straten een bezettingsgraad te realiseren beneden de 90%. Naast de parkeerdruk is ook de loopafstand een belangrijk aspect. Hiervoor wordt de al eerder in de parkeernormen vastgestelde loopafstand van 100 meter gehanteerd.

Ad b) Vergunninghouderszones

Voor een optimale benutting van de parkeercapaciteit is de uitwisselbaarheid van plaatsen van groot belang. Met het instellen van vergunninghouderszones wordt het aantal doelgroepen dat de parkeerruimte kan gebruiken sterk beperkt. Juist in de woongebieden is de flexibiliteit van de parkeerbenutting van grote invloed op de kwaliteit van de parkeersituatie. Vergunninghouderszones zijn alleen toepasbaar in gebieden, waar een goed alternatief is voor niet

vergunninghouders. Anders zorgt deze maatregel alleen voor verplaatsing van het probleem. Bovendien wijst de ervaring bij andere gemeenten uit dat vergunninggebieden steeds groter worden als gevolg van verschuiving van de problemen naar straten waar geen vergunningregiem van kracht is. Daarnaast is het opzetten, exploiteren en handhaven van een vergunningstelsel een kostbare zaak. In woongebieden waar geen betaald parkeren is, kunnen opbrengsten alleen gevonden worden bij het uitgeven van vergunningen en naheffingen. Om de kosten voor de burger acceptabel te houden zal de gemeente fors dienen bij te dragen.

Ad c) Grote voertuigen

Grote voertuigen zorgen voor overlast in de woonwijken. Zowel voorwat betreft de parkeerruimte die zij in beslag nemen als de visuele hinder die zij veroorzaken. Grote voertuigen worden dan ook uit de woonwijken geweerd en dienen te parkeren bij voorkeur op eigen terrein. Indien dit niet mogelijk is, is het toegestaan te parkeren op bedrijventerreinen en industriegebieden. Bestaande locaties in woongebieden worden stapsgewijs opgeheven.

### 6.3.3. Winkelgebieden

Ad a) Kortparkeren

Voor een goed functioneren van een winkelcentrum is het van belang dat parkeerruimte nabij de winkels beschikbaar is voor winkelend publiek. Om ook de winkels aantrekkelijk te houden voor kortparkeerders is het van belang dat zij in de directe omgeving van de winkels kunnen parkeren.

Ad b) Tarieven

Velsen dient te concurreren met omliggende gemeenten. Bij een te hoog parkeertarief dreigt het gevaar dat mensen uitwijken naar de omliggende gemeenten. Dit is ongewenst.

### 6.3.4 Specifieke gebruikers

Gereserveerde parkeerplaatsen gaan ten koste van de uitwisselbaarheid. Gezien de parkeerdruk binnen de gemeente Velsen dienen er zo min mogelijk parkeerplaatsen aangelegd te worden die maar voor een beperkte doelgroep toegankelijk zijn. Voor een aantal specifieke gebruikers wordt hierop een uitzondering gemaakt.

Ad a) Gehandicapten

De gemeente Velsen faciliteert de vraag naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen die landelijk gelden, namelijk 1 op de 20 parkeerplaatsen bij voorzieningen (niet zijnde zorgcomplexen) of in centra is voor gehandicapten (openbaar). Voor een optimaal gebruik van de aanwezige capaciteit is het van belang dat de plaatsen in de eerste plaats goed vormgegeven zijn en de locaties zo zijn gekozen dat de loopafstanden naar de voorzieningen minimaal zijn (max. 100 meter geldt als richtlijn).

Gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken worden alleen nabij woonadressen aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is over het algemeen intensief. Voor het toekennen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gelden specifieke regels deze zijn opgenomen in de "Beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaatsen Velsen 2007".
Bij bedrijven en voorzieningen waarvoor geldt dat gehandicaptenparkeerplaatsen nodig zijn voor zowel personeel als bezoekers, worden geen plaatsen op kenteken gerealiseerd. Hier worden alleen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd. Een algemene gehandicapten-parkeerplaats zal, doordat er meer mensen gebruik van kunnen maken, beter gebruikt worden (bezettingspercentage ligt hoger). Daarnaast hoeft een lager aantal parkeerplaatsen te worden gereserveerd, wat de uitwisselbaarheid ten goede komt.

Ad b) Gebruikers met een bijzonder belang
Hulpverleners
Hulpverleners die gezien de aard van hun beroep geacht worden binnen een bepaalde tijd bij een noodsituatie ter plaatse te zijn, kunnen onder bepaalde omstandigheden hiervoor een gereserveerde parkeerplaats krijgen. Nadere regels, bijvoorbeeld betreffende beschikbare parkeerruimte nabij de woning, worden vastgelegd in de uitwerkingnota.

Leveranciers
Het laden-lossen van goederen behoort tot de bedrijfsvoering van een bedrijf. Dit dient derhalve in beginsel te geschieden op eigen terrein. Bij bestaande bedrijven is dit niet altijd mogelijk.
Uit oogpunt van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het overige verkeer kan het bij deze gevallen wenselijk zijn om laad- en loshavens aan te wijzen. Deze laad- en loshavens dienen zoveel mogelijk gecombineerd te worden en voorzien van venstertijden.

Ad. c) Efficiënte autogebruikers
Autodelers
Het delen van een auto verlaagt de parkeervraag. De gemeente wil dit dan ook faciliteren. Gedeeld autogebruik kent echter vele verschijningsvormen. Het varieert van het informele delen van een auto met de buren, via het huren van een auto tot het gebruik maken van "greenwheels", "autodate", "call a car" et cetera. Om oneigenlijk gebruik te voorkomen van gereserveerde parkeerplaatsen, worden alleen bedrijfsmatige initiatieven zoals "greenwheels" in principe gefaciliteerd.

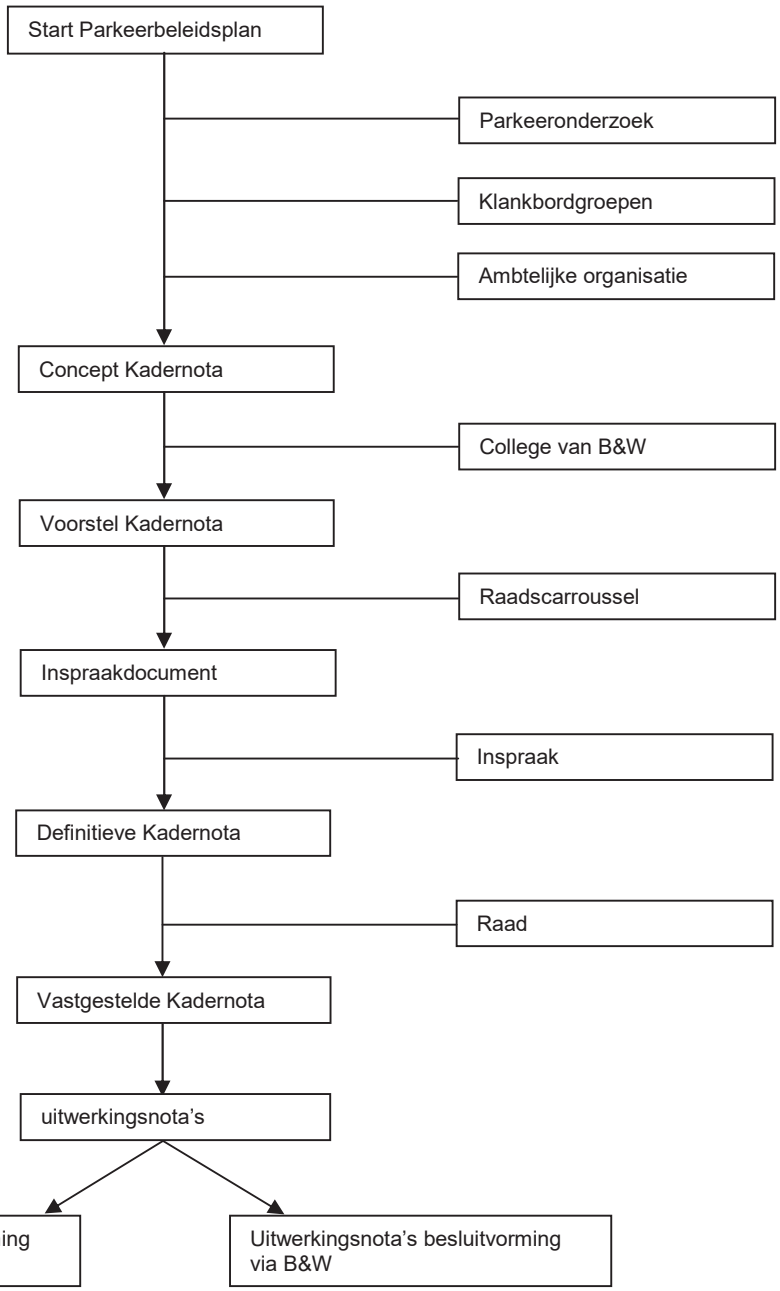
Carpoolers
In de uitwerkingsfase zal onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot de realisatie van één of meerdere carpoolplaatsen binnen de gemeente. Tevens zal de uitbreiding van de P+R plaatsen worden onderzocht en de eventuele mogelijkheden voor transferia.

BIJLAGEN

## BIJLAGE 1 TOTSTANDKOMING PARKEERBELEIDSPLAN

In onderstaand schema is aangegeven hoe het Parkeerbeleidsplan tot stand komt.

Aan de hand van een grootschalig parkeeronderzoek, inbreng klankbordgroepen en ambtelijke organisatie is een concept kadernota opgesteld. Het concept is voorgelegd aan het college van B&W. Dit heeft geleid tot een voorstel voor de kadernota die besproken wordt in de raadscarrousel. Vervolgens wordt het document gereed gemaakt voor de inspraak. Na de inspraak volgt de vaststelling van de definitieve kadernota door de raad. Vervolgens worden de diverse uitwerkingsnota's opgesteld.




- Parkeerverordening
- Parkeernormen (incl. fietsparkeernormen)
- Handhaving

- Uitwerking woongebieden (incl. evaluatie schouwburg en onderzoek Carpoolvoorziening Velsen Zuid)
- Pilot bedrijfsbusjes
- Beleidsregels individuele gehandicapten-parkeerplaatsen (reeds vastgesteld)
- Nadere regels aanleg parkeer-voorzieningen
- Beheersopzet openbare gemeentelijke parkeervoorzieningen

# BIJLAGE 2 PARKEERMAATREGELEN

| Maatregel | | Toepasbaar bij | Voordelen | Nadelen |
|---|---|---|---|---|
| Reguleringsmaatregelen | Vergunningparkeren | Gebieden waar overlast wordt veroorzaakt door andere groepen dan de doelgroep | Exclusiviteit voor doelgroep.<br>Naheffingen in gemeentekas. | Geen dubbelgebruik.<br>Handhavingkosten.<br>Bezoekersparkeren.<br>Organisatie. |
| | Blauwe zone | Locaties waar langparkeren moet worden tegen gegaan.<br>Vooral geschikt op kleine schaal. | Gratis parkeren.<br>Klantvriendelijk.<br>Efficiënt gebruik parkeer-plaatsen. | Handhavingkosten.<br>Boetes naar justitie (tot bestuurlijke boete).<br>Ontheffingensysteem voor doelgroepen nodig. |
| | Betaald parkeren | Gebieden met vooral kortparkeerders (winkelbezoek).<br>Reguleren van parkeerruimte. | Sturingsinstrument voor parkeerlocaties.<br>Parkeerinkomsten.<br>Schept mogelijkheden voor gebouwd parkeren.<br>Naheffingen in gemeentekas. | Draagvlak.<br>Angst voor concurrentiepositie.<br>Handhavingkosten.<br>Organisatie. |
| | Bezoekersregeling (afgeleide maatregel) | In gebieden waar gereguleerd parkeren is ingevoerd. | Sociaal bezoek van bewoners leidt niet onder parkeerregulering. | Fraudegevoeligheid.<br>Vaak wat ingewikkelder regeling. |
| Infrastructureel | Extra maaiveld parkeerruimte realiseren binnen verkeersprofiel. | Gebieden waar overlast wordt veroorzaakt door de doelgroep (vraag>aanbod). | Verminderen van parkeerdruk.<br>Relatief goedkope oplossing.<br>Relatief snel realiseerbaar. | Vaak niet voldoende ruimte om probleem op te lossen.<br>Mogelijk consequenties zoals éénrichtingsverkeer. |
| | Extra maaiveld parkeerruimte realiseren in totale openbare ruimte. | Gebieden waar overlast wordt veroorzaakt door de doelgroep (vraag>aanbod). | Oplossen van parkeerdruk. | Gaat ten koste van andere functies in het openbare gebied.<br>Relatief dure oplossingen.<br>Langere termijn. |
| | Extra gebouwde parkeerruimte realiseren. | Gebieden waar overlast wordt veroorzaakt door de doelgroep (vraag>aanbod). | Oplossen van parkeerdruk. | Hoge kosten.<br>Leidt waarschijnlijk tot betaald parkeren. |
| Benutting | Parkeerverbod. | Locaties waar parkeren ongewenst is. | Tegengaan van ongewenst parkeren. | Handhavingkosten.<br>Toename van parkeerdruk in omliggend gebied. |

# BIJLAGE 3 PROBLEEMGEBIEDEN WOONBUURTEN

## IJmuiden omschrijving gebieden

| | |
|---|---|
| Gebied | 010 Lagersbuurt |
| Bezettingsgraad | 39% |
| Probleemgebieden | Stolstraat/ De Noostraat (gedeeltelijk) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoen ruimte in omliggende gebieden om te parkeren.<br>Met aanvaardbare loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 011 Heidebuurt |
| Bezettingsgraad | 70% |
| Probleemgebieden | Lagerstraat (ged.)/ IJmuiderstraatweg (ged.)/ v.d Zwaagstraat/ Trompstraat/ De Lumeystraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, vooral in de Trompstraat is een hoge bezetting wat doorzet naar aanliggende straten, zodat een capaciteitsprobleem ontstaat. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 012 Zeeheldenbuurt |
| Bezettingsgraad | 72% |
| Probleemgebieden | Casembrootstraat (ged.)/ Bestevaerstraat/ De Ruyterstraat (ged.)/<br>Van Speykstraat/ Tromstraat (ged.)/ Kortenaerstraat/ Schoutenstraat (ged.)/ Tasmanstraat/ Spilbergstraat (ged.)/ Van Linschotenstraat (ged.)/ IJmuiderstraatweg/ Dirk Hartoghstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, ook hier loopt een gedeelte van de Trompstraat door waarin je terugziet, dat de overloop bij aanliggende straten parkeert. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 013 Verzetsheldenbuurt |
| Bezettingsgraad | 62% |
| Probleemgebieden | Homburgstraat/ Willem Barendzstraat/ Jacob v. Heemskerkstraat/<br>De Rijpstraat/ Van Leeuwenstraat/ Huijgensstraat/ Boerhaavestraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, rond de Willem Barendzstraat en aanliggende straten is een hoge bezetting (>90%) wat een probleemgebied laat zien. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 014 Natuurkundigenbuurt |
| Bezettingsgraad | 81% |
| Probleemgebieden | Wijk aan Zeeërweg (ged.)/ Pieter Nuytstraat (ged.)/ Reinier Claeszenstraat/ Planciusstraat/ Mercatorstraat/ J.P. Coenstraat/ Vareniusstraat/ Houtmanstraat (ged.)/ Kennemerlaan (ged.)/ Napierstraat/ Alexander Bellstraat/ Nobelstraat/ Edisonstraat (ged.)/ Daltonstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, Rond de Alexander Bellstraat is te zien dat aanliggende secties een hoge bezetting hebben, dus een groot probleemgebied. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 015 Kikvorsbuurt |
| Bezettingsgraad | 64% |
| Probleemgebieden | IJsselstraat/ Lange Nieuwstraat/ Volkerakstraat/ Griftstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, wel probleem in Lange Nieuwstraat. Maar dit is op te vangen door aanliggende straten. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 016 Stadhuisbuurt |
| Bezettingsgraad | 46% |
| Probleemgebieden | Diezestraat/ Van Nieuwkoopstraat/ Sieraadstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende omliggende capaciteit. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 020 Tussenbeekbuurt |
| Bezettingsgraad | 84% |
| Probleemgebieden | Lorentzstraat/ Vlierstraat/ Tussenbeeksweg/ Groeneweg/ Kastanjestraat/ Platanenstraat/ Esdoornstraat/ Meidoornstraat/ Dennenstraat/ Cederstraat/ Berkenstraat/ Elzenstraat/ Fazantenlaan/ Eksterlaan/ Zeeweg |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, dit is een overbezetting in het hele gebied. Dit is verder niet op te vangen omdat het bijna alle secties betreft. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 021 Vogelbuurt |
| Bezettingsgraad | 56% |
| Probleemgebieden | Eksterlaan/ Meeuwenlaan/ Zeeweg |
| Te onderzoeken inuitwerkingsfase | Ja, gedeeltelijk is dit is een vervolg op te weinig capaciteit in gebied 020, gezamenlijk aanpassen. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 022 Bomenbuurt |
| Bezettingsgraad | 52% |
| Probleemgebieden | Heerenduinweg/ Beukenstraat/ Lariksstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, een paar kleine capaciteitsproblemen maar goed op te vangen door omliggende straten. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 023 Velseroord |
| Bezettingsgraad | 73% |
| Probleemgebieden | Fidelishof/ Tuinderstraat/ Popelstraat/ Acaciastraat/ Velserduinweg |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, er is ruimte voor overloop in minder drukke straten. Alleen de loopafstand is dan niet meer acceptabel. In de Tuinderstraat/ Velserduinweg is een capaciteitstekort. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 024 Paterskerkbuurt |
| Bezettingsgraad | 64% |
| Probleemgebieden | Bonifaciusstraat/ Frans Halsstraat/ Rijnstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, er is gelegenheid om dichtbij te parkeren in een gebied zonder overbezetting. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 025 Schildersbuurt |
| Bezettingsgraad | 63% |
| Probleemgebieden | Spaarnestraat/ Gerard Doustraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, er is voldoende omliggende parkeergelegenheid. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 026 Rivierenbuurt |
| Bezettingsgraad | 50% |
| Probleemgebieden | IJsselstraat/ Hunzestraat/ Scheldestraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, plaatselijk probleem op te vangen door aanliggende straten. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 030 Moerbergbuurt |
| Bezettingsgraad | 90% |
| Probleemgebieden | Grahamstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, ligt in het ontwikkelingsgebied Stadspark. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 031 Vissersbuurt |
| Bezettingsgraad | 70% |
| Probleemgebieden | Vleetstraat/ Kompasstraat (ged.)/ Bakkerstraat/ Sirenestraat/ Reaumurstraat/ Celciusstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, er is wel de mogelijkheid in het gebied te parkeren, maar de loopafstand wordt te lang. De vraag daarbij is of de aanliggende straten niet al te smal zijn. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 032 Oud- IJmuiden |
| Bezettingsgraad | 56% |
| Probleemgebieden | Visseringstraat/ Oranjestraat/ Bloemstraat/ Adrianastraat/ Sam-Vlessinghof/ Kuijperplantsoen/ President Steynstraat/ President- Krügersstraat/ Bloemstraat/ Kadestraat/ Koningstraat/ Koningin- Wilhelminakade |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, In een gedeelte van dit gebied is een overbezetting wat in verschillende straten plaatsvindt. De capaciteit is onvoldoende om nog normaal te kunnen parkeren op normale loopafstand. Het gebied is te verdelen in de buurt ten westen van de Oranjestraat en ten oosten van de Oranjestraat. Voor het gebied ten westen van van de Oranjestraat wordt geherstructureerd. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 033 Zuidzijdebuurt |
| Bezettingsgraad | 12% |
| Probleemgebieden | Visserijstraat/ 1e Havenstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende alternatieven. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 040 Herculesbuurt |
| Bezettingsgraad | 83% |
| Probleemgebieden | Orionweg/ Adelaarsstraat/ Herculesstraat/ Zwaanstraat/ Cepheusstraat/ Andromedastraat/ Pegasusstraat/ Voermanstraat/ Lierstraat/ Pleiadenplantsoen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, er is eigenlijk geen overloop naar andere gebieden mogelijk, waardoor een veel te hoge bezetting |

| | |
|---|---|
| Gebied | 041 Canopusbuurt |
| Bezettingsgraad | 65% |
| Probleemgebieden | Eridanusstraat/ Schutterstraat/ Siriusstraat/ Orionweg |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, een paar probleemgebieden maar dit is goed op te vangen door omliggende gebieden, waardoor een betere verdeling plaatsvindt. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 042 Saturnusbuurt |
| Bezettingsgraad | 48% |
| Probleemgebieden | Planetenweg/ Zuiderkruisstraat/ Gijzenveltplantsoen/ Dolfijnstraat/ Watermansstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende capaciteit in aanliggende gebieden met aanvaardbare loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 043 Schiplaanbuurt |
| Bezettingsgraad | 64% |
| Probleemgebieden | Doornberglaan/ Aardbeienvlak/ Georgebos/ Schiplaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, vooral het gedeelte dat ingericht is als woonerf geeft parkeerproblemen (Georgebos/Aardbeienvlak), waardoor het gedeelte v.d Schiplaan ook volloopt. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 044 Bellatrixbuurt |
| Bezettingsgraad | 85% |
| Probleemgebieden | Zandkuil/ Zeewijkplein |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, het gedeelte waar de “hofjes” zich bevinden geven een overbezetting. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 045 Kruisbergbuurt |
| Bezettingsgraad | 76% |
| Probleemgebieden | De Olmen/ Verbrande vlak/ Kleine pan/ Scheiberglaan (P), Kruisberglaan (P) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, Deze gebieden geven vooral op het haaksparkeren op de P- plaatsen een overbezetting, het langsparkeren is geen optie. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 046 Keetbergbuurt |
| Bezettingsgraad | 84% |
| Probleemgebieden | Steentijm/ Blauwe Zeedistel/ Keetberglaan/ Dennekoplaan/ Zwarte Mierenvlak/ Langevlak/ De Uitkijklaan/ Bramenvlak/ Reigersbossenlaan/ Snippenbos |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, In het hele gebied loop je tegen een overbezetting aan. Dit is niet op te vangen omdat het een redelijk vrijliggend gebied is wat bijna niet grenst aan andere gebieden. |

## Santpoort n-z omschrijving gebieden

| | |
|---|---|
| Gebied | 060 Kerkpadbuurt |
| Bezettingsgraad | 41% |
| Probleemgebieden | Patriciuslaan (ged.)/ Hagelingerweg (ged.) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende alternatieven met minimale loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 061 Biezenbuurt |
| Bezettingsgraad | 48% |
| Probleemgebieden | Corantijnstraat/ Stuyvesantstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, meer verspreiding parkeren mogelijk. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 062 West Indische buurt |
| Bezettingsgraad | 69% |
| Probleemgebieden | Bonairestraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, andere mogelijkheid om te parkeren dichtbij met voldoende capaciteit. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 063 Santpoort- Dorp |
| Bezettingsgraad | 48% |
| Probleemgebieden | Hoofdstraat (ged.)/ Rijksweg (ged.)/ Velserboekstraat/ Broekbergenlaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, door ruime tussenafstand tussen de probleemgebieden is er de mogelijkheid ergens anders goed te parkeren. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 064 Bloemenbuurt |
| Bezettingsgraad | 42% |
| Probleemgebieden | Kerkweg/ Ranonkelstraat/ Voorplaats/ Burgemeester Enschede-laan/ Gladiolenstraat/Anemonenstraat/ Narcissenstraat/ Terrasweg (ged.)/ Vlugthovenstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, maar het noorden van dit gebied is redelijk bezet. Dus wel aandacht hiervoor. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 065 Kerkerinkbuurt |
| Bezettingsgraad | 82% |
| Probleemgebieden | Kerkerinklaan/ Lazurus Mullerlaan/ Kruidbergerweg/ Irissenstraat/ Tulpenstraat/ Hyacinthenstraat (ged.) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, Het gebied rond de Kerkerinklaan geeft een hoge bezetting om nog juist te parkeren, waardoor de loopafstanden te groot worden. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 066 Spanjaardbergbuurt |
| Bezettingsgraad | 57% |
| Probleemgebieden | Wulverderlaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende alternatieven in aanliggend straten. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 067 Santhaesbuurt |
| Bezettingsgraad | 29% |
| Probleemgebieden | Bickerlaan/ Kieftendellaan/ Terrasweg (ged.) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, geen hoge bezetting in het hele gebied waardoor dichtbij capaciteit over is. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 070 Neethofbuurt |
| Bezettingsgraad | 15% |
| Probleemgebieden | Geen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende mogelijkheden om goed te parkeren met acceptabele loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 071 Rijkersparkbuurt |
| Bezettingsgraad | 32% |
| Probleemgebieden | Clarionlaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, goed alternatieven in omliggend gebied. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 072 Blekersbuurt |
| Bezettingsgraad | 77% |
| Probleemgebieden | Bruno Klauwersstraat/ Bloemendaalsestraatweg/ Van Dalenlaan (ged.) / Rusburglaan/ Zinneveltlaan/ Hendrik v.d Graaflaan/ Litslaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, grote secties die overbezet zijn waardoor dichtbij parkeren onmogelijk wordt, omliggend gebied eveneens overbezet. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 073 Eltabuurt |
| Bezettingsgraad | 40% |
| Probleemgebieden | v.d Berg v. Eysingaplantsoen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, de doodlopende woonstraten zijn redelijk bezet. Door verspreiding van het parkeren, is de loopafstand acceptabel. |

## Velsen n-z, Driehuis omschrijving gebieden

| | |
|---|---|
| Gebied | 050 Gildenbuurt |
| Bezettingsgraad | 74% |
| Probleemgebieden | Gildenlaan/ De Hagedisstraat/ Vinkenkrogtlaan/ Schulpweg |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, geen ophoping van hoge bezetting. Er zijn nog mogelijkheden om ergens anders te parkeren. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 051 Westerwijkbuurt |
| Bezettingsgraad | 10% |
| Probleemgebieden | Guldewagenplantsoen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende alternatieven om te parkeren |

| | |
|---|---|
| Gebied | 052 Van Gelderbuurt |
| Bezettingsgraad | 54% |
| Probleemgebieden | Dijckmansstraat/ Bornstraat/ Smidt van Gelderstraat/ Van Diepenstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, op aanliggende wegen is capaciteit over. Dit is op aanvaardbare loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 053 Duinvlietbuurt |
| Bezettingsgraad | 73% |
| Probleemgebieden | Stratingplantsoen/ Melklaan (ged.)/ Van Rijswijkstraat/ Duinvlietstraat/ Wijkerstraatweg/ Pelsstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, voor het gebied in het noorden van de Duinvlietbuurt is duidelijk een tekort aan capaciteit. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 054 Watervlietbuurt |
| Bezettingsgraad | 78% |
| Probleemgebieden | Verbindingsstraat/ Wijkeroogstraat (ged.)/ Geelvinckstraat/ Watervlietstraat/ Starrebosstraat/ Melklaan (ged.) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, er is een gedeelte dat helemaal vol staat, en een gedeelte met al 80% bezetting, dus parkeren in omliggende gebieden is geen optie. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 055 Wijkermeerbuurt |
| Bezettingsgraad | 53% |
| Probleemgebieden | Meerwiedenlaan/ Schoonoortstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, er zijn genoeg andere mogelijkheden dichtbij. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 000 Velsen-Dorp |
| Bezettingsgraad | 48% |
| Probleemgebieden | Geen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, geen problemen. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 001 Velserbeek |
| Bezettingsgraad | 21% |
| Probleemgebieden | Geen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, geen problemen. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 002 Velsen- Oost |
| Bezettingsgraad | 36% |
| Probleemgebieden | Velserburch/ 't Kaetie/ Meervlietstraat |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, voldoende andere mogelijkheden zonder overbezetting. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 003 Kapelbuurt |
| Bezettingsgraad | 45% |
| Probleemgebieden | Marnixlaan/ Da Costalaan (ged.). Lodewijk van Deyssellaan/ v.d Vondellaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, er zijn goede alternatieven met een juiste loopafstand. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 004 Kriemhildebuurt |
| Bezettingsgraad | 65% |
| Probleemgebieden | Valeriuslaan/ Hofdijklaan (ged.) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, geen opeenhoping van parkeerproblemen. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 005 Driehuis- Dorp |
| Bezettingsgraad | 44% |
| Probleemgebieden | Da Costalaan/ P.C Hooftlaan/ Van Maerlantlaan |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, is goed te verdelen op omliggende straten. |

## Velserbroek omschrijving gebieden

| | |
|---|---|
| Gebied | 080 Hofgeest |
| Bezettingsgraad | 45% |
| Probleemgebieden | Hofgeesterweg/ Boterkamp/ Kerkenmaaijerskamp/ Kamerkamp/ Hartkamp/ Lockenskamp/ Smallekamp/ Kampje/ Bagijnenkamp/ Grote Buitendijk (gedeeltelijk) |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, klein gedeelte wat overbezet is en dat is het woongebied de bezettingsgraad wordt omlaag gehaald door het “Industrie gebied”. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 081 Maadbuurt |
| Bezettingsgraad | 92% |
| Probleemgebieden | Gehele gebied |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, dit is een overbezetting die niet opgevangen kan worden door aangrenzende gebieden of straten. Het is een probleem dat het hele gebied betreft. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 082 Weidbuurt |
| Bezettingsgraad | 85% |
| Probleemgebieden | Lange Maad/ Sluisweid/ Krommeweid/ De Weid/ Grote Buitendijk (ged.)/ Tussenweid/ Aletta Jacobsstraat/ Wilhelmina Druckerstraat/ Betsy Perkstraat/ Mina Krusemanstraat/ Helena Mercierstraat/ Johanna/ Tureluur. |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, overduidelijk een parkeerprobleem in bijna het gehele gebied. Er is geen mogelijkheid om het parkeren uit te spreiden over meerdere gebieden omdat alles een hoge bezettingsgraad heeft. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 083 Pijlkruidbuurt |
| Bezettingsgraad | 77% |
| Probleemgebieden | Ronde Zonnedauw/ (ged.)/ Grote Boterbloem (ged.)/ Zand Hoornbloem/ Teunisbloem/ Groot hoefblad/ Kievitsbloem/ Koekoeksbloem/ Egelboterbloem/ Gele Helmbloem/ Pinksterbloem/ Dotterbloem |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, er is nog wel iets overcapaciteit maar niet veel meer waardoor het hele gebied een overbezetting te verwerken krijgt. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 084 Forarondebuurt |
| Bezettingsgraad | 82% |
| Probleemgebieden | Engelsgras/ Kamgras/ Floraronde/ Waterscheering/ Watermuur/ Zwanebloembocht (ged.)/ Waterweegbree/ Watermunt/ Waterlobelia/ Vederkruid/ Waterraronkel/ Lange sloot/ Waterdrieblad. |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, het gebied geeft overal parkeerproblemen waardoor er geen ruimte is om het ergens anders op te vangen. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 085 Bastionbuurt |
| Bezettingsgraad | 53% |
| Probleemgebieden | Maan Bastion (ged.)/ Zon Bastion/ Ans Rosendahlstraat/ Vromaadweg (ged.)/ Mathilde Wibautstraat/ Roosje Vosstraat/ Sri Lanka Bastion/ Dammersboog |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, de probleemsecties zijn verspreid waardoor ertussen nog ruimte beschikbaar is om te parkeren, met aanvaardbare loopafstanden. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 086 Springerbuurt |
| Bezettingsgraad | 74% |
| Probleemgebieden | H. Reptonstraat/ Dammersboog (ged.)/ L. Zocherplantsoen |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, het is duidelijk te zien dat door parkeerproblemen op het L. Zocherplantsoen, de auto’s in aanliggende straten parkeren. Hierdoor ontstaat op dit punt een grote parkeerdruk. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 087 Tjotterbuurt |
| Bezettingsgraad | 84% |
| Probleemgebieden | Westbroekerweg/ Boeier/ Tjalk/ Botter/ Fregat/ De Zeiler/ Zandaak (ged.)/ Wieringer Aak (ged.) Schoener |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Ja, in dit gebied zijn een aantal opeenhopingen te zien die aangeven dat er niet meer juist geparkeerd kan worden. Vooral het gedeelte Westbroekerweg/Boeier laat zien dat er een groot tekort aan capaciteit is. |

| | |
|---|---|
| Gebied | 088 Westbroekbuurt |
| Bezettingsgraad | 86% (klein gedeelte) |
| Probleemgebieden | Grote Buitendijk |
| Te onderzoeken in uitwerkingsfase | Nee, het is mogelijk in de omgeving te parkeren, dit gebied bevat namelijk maar een straat. (vandaar een hoge bezettingsgraad) |