

Kadernota Parkeren

2020



gemeente
Noordwijk

Zaaknummer : 16473

Onderwerp : Kadernota Parkeren 2020

Datum : 11 februari 2020

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1. Inleiding	7
1.1. <i>Aanleiding en doel</i>	7
1.2. <i>Procesverantwoording</i>	7
1.3. <i>Leeswijzer</i>	8
2. De basis voor het nieuwe kader	9
2.1. <i>Visie en ambitie</i>	9
2.2. <i>Ontwikkelingen</i>	13
2.3. <i>Conclusie: een actuele koers en kader zijn noodzakelijk</i>	14
3. Een actuele visie op het parkeren in Noordwijk	15
3.1. <i>Gebiedsgericht beleid</i>	15
3.2. <i>Doelgroepgericht beleid</i>	16
3.3. <i>Eerst benutten ... dan pas aanleggen</i>	17
3.4. <i>Parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen</i>	18
3.5. <i>Duurzaamheid en gebruiksgemak</i>	19
3.6. <i>Fietsparkeren</i>	19
3.7. <i>De parkeerexploitatie</i>	20
4. Van visie naar uitvoering	21
4.1 <i>Parkeercapaciteit in de bestaande situatie</i>	21
4.2 <i>Parkeercapaciteit in nieuwe situaties</i>	24
4.3 <i>Parkeerregulering</i>	25
4.4 <i>Parkeerverwijzing en -communicatie</i>	27
5 Vervolg op het kader	28
Bijlage 1 - Huidige nota's, verordeningen, besluiten en beleidsregels	31
Bijlage 2 - Private parkeerplaatsen	33

Samenvatting

Deze “Kadernota Parkeren 2020” bevat de nieuwe, geactualiseerde kaders voor het parkeren (auto en fiets) in Noordwijk voor de periode 2020 - 2025. De gemeente heeft hiermee een kader dat voor de komende jaren de visie, de ambities en de koers weergeeft voor het parkeerbeleid in de gemeente Noordwijk (De Zilk, Noordwijkerhout, Noordwijk Binnen en Noordwijk aan Zee) en de wijze waarop dat uitgevoerd zal worden.

Doelstelling

Deze kadernota vormt de uitwerking van de algemene doelstellingen met parkeren:

- Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen (auto en fiets);
- Het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en duurzame gemeente.

Vanwege de samenvoeging van de gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout heeft de gemeente Noordwijk behoefte aan één, integrale Kadernota Parkeren. Daarnaast blijkt uit een evaluatie van de vigerende beleidskaders en bijbehorende documenten dat deze op onderdelen niet goed meer aansluiten op de huidige visie en ambitie ten aanzien van parkeren. Ook zijn de spelregels binnen de wetgeving van Ruimtelijke Ordening (Omgevingsvisie) in de afgelopen decennia substantieel gewijzigd en worden deze spelregels nog gewijzigd waardoor het noodzakelijk is dat het parkeerbeleid en de te nemen parkeermaatregelen goed te verankeren zijn in het juridische kader. Tenslotte is er de behoefte om te kunnen anticiperen op trends en maatschappelijke/ruimtelijke ontwikkelingen.

Kaders

De algemene doelstelling wordt vertaald naar in totaal 7 kaders. Deze 7 kaders vormen gezamenlijk de visie op het parkeren.

Kader 1: We maken in het beleid onderscheid in aanpak en maatregelen afhankelijk van het type gebied (de centra, de woonbuurten, de werklocatie, het strand e.d.).

Dit wordt uitgewerkt in:

- Vraagvolgend beleid op locaties met veel bezoekers betekent dat het accent ligt op het hebben van voldoende parkeerplaatsen op de juiste plek;
- Sturend beleid in de overige gebieden en buurten betekent dat we, indien nodig, het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen gaan beïnvloeden (parkeerregulering).

Kader 2: we houden in het beleid rekening met de verschillende doelgroepen die elk hun eigen parkeergedrag en -wensen hebben.

De basis van het doelgroepenbeleid is dat men op een acceptabele loopafstand van de bestemming kan parkeren. Er wordt rekening gehouden met de karakteristieken (loopafstand, parkeerduur enz.) van de doelgroepen.

Kader 3: Bij het vinden van oplossingen voor knelpunten op gebied van parkeren wordt altijd het uitgangspunt gehanteerd: eerst benutten, dan aanleggen.

'Eerst benutten' richt zich op:

- Het (beter) gebruiken van bestaande parkeerplaatsen;
- Een efficiëntere inrichting van de openbare ruimte;
- De parkeervraag beter afstemmen op het parkeeraanbod.

Zo nodig wordt overgegaan tot reguleren van parkeerplaatsen.

'Aanleggen' betekent dat in de bestaande ruimte parkeerplaatsen worden gerealiseerd als het niet anders kan.

Kader 4: Bij veranderingen van de bestaande situatie wordt gezorgd dat de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen op de juiste manier wordt ingepast, zodat er sprake is van een goede auto- en fietsbereikbaarheid zonder dat de geparkeerde auto's en fietsen afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit.

De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt bij alle ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw en transformaties) duidelijk vastgelegd. De nieuwe Nota parkeernormen voor de gemeente geeft naast aangepaste normen richting aan een oplossingsgerichte dialoog met initiatiefnemers en geeft aan in welke mate maatwerk mogelijk is.

Kader 5: Er wordt invulling gegeven aan zowel duurzame parkeervoorzieningen als voorzieningen die door de gebruiker als prettig, veilig en comfortabel worden ervaren.

Naast het principe van 'eerst benutten, dan pas aanleggen' zal er rekening mee worden gehouden dat de gekozen oplossingen flexibel kunnen anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen (o.a. tijdelijk parkeren en P+R) en de wijzigingen in de voertuigen (o.a. elektrische auto's).

Kader 6: De fietsparkeeropgave maakt een logisch onderdeel uit van de parkeeropgave.

We gaan fietsparkeernormen toepassen bij nieuw- en verbouwprojecten en transformaties. Het juiste aantal fietsparkeerplaatsen wordt zo vanaf het begin meegenomen in de planvorming en er ontstaan geen problemen in de openbare ruimte.

Op plekken waar geen fietsen gewenst zijn wordt dit duidelijk gemaakt. Indien nodig past de gemeente de APV aan.

Kader 7: Er wordt een parkeerexploitatie ingericht die het mogelijk maakt de financiële consequenties van de huidige opgave en van de ambities goed te monitoren en keuzes en afwegingen te maken wie in welke mate voor welk parkeerproduct betaalt.

De bestaande parkeerexploitatie zal in een meerjarenperspectief worden gezet, zodat inzichtelijk wordt wat de financiële consequenties van de keuzes zijn.

Parkeercapaciteit

Op totaalniveau is er in de gemeente Noordwijk geen tekort aan parkeerplaatsen. Dit betekent echter niet dat er geen maatregelen nodig zijn. Op hoofdlijnen wordt een parkeersituatie als problematisch beschouwd, indien:

- In woonbuurten de parkeerdruk hoger ligt dan 95%;
- In gebieden met veel bezoekers (geen winkelcentra) de parkeerdruk hoger ligt dan 95% op de parkeerplaatsen in een straal van 250 meter¹;
- Bij wijk- en buurtcentra de parkeerdruk hoger ligt dan 90% op de parkeerplaatsen in een straal van 150 meter¹;
- Op werklocaties de parkeerdruk hoger ligt dan 90% op de parkeerplaatsen in een straal van 500 meter¹.

Een objectivering van het parkeerknelpunt (middels parkeeronderzoek), afstemming met de betreffende belanghebbenden en betaalbaarheid vormen altijd de basis voor eventueel te benoemen fysieke of reguleringsmaatregelen.

Interactief proces

De invulling van de kadernota is abstract. Wanneer de kadernota is vastgesteld vindt de uitwerking plaats op verschillende onderdelen. Hierbij worden onder andere de wijkverenigingen actief benaderd die de afgelopen tijd vragen hebben gesteld over maatregelen op het gebied van parkeren. Vervolgens kan de uitwerking leiden tot het direct nemen van fysieke maatregelen of bijvoorbeeld een verkeersbesluit voor het instellen van een parkeerverbod. Ook kan het leiden tot het aanpassen van de regelgeving omtrent het betaald parkeren en vergunningen.

De aanpak van het vraagstuk zal in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden worden bepaald. Zowel voor het aanleggen van parkeerplaatsen in bestaand gebied als bij de invoering van parkeerregulering, zullen de consequenties en de wenselijkheid met de belanghebbenden worden besproken, waarna de gemeente het uiteindelijke besluit neemt.

Parkeerregulering

Parkeerregulering wordt toegepast om de aanwezige functies in een gebied bereikbaar te houden en de aanwezige parkeercapaciteit te (her)verdelen onder de gewenste doelgroepen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verblijfsduur van de gewenste doelgroepen en de voor hen acceptabel geachte loopafstanden. Invoering van parkeerregulering wordt tot een minimum beperkt.

De vergunningensoorten en de daarbij gehanteerde uitgiftecriteria worden jaarlijks geactualiseerd om optimaal te blijven voldoen aan de opgave. Het vergunningensysteem mag niet conflicteren met een optimaal gebruik van betaalde parkeervoorzieningen zoals parkeergarages of het gebruik van andere vervoersmodaliteiten (o.a. fiets). Vergunningen worden dan ook uitgegeven voor maximaal 1 jaar.

De tarieven voor de parkeerproducten worden jaarlijks geactualiseerd. De tarieven voor de gebruiker zijn gebiedsafhankelijk. Voor niet noodzakelijke doelgroepen wordt een markttarief gerekend.

¹ Afstand is indicatief en wordt vastgelegd in de nieuwe Nota Parkeernormen

1. Inleiding

Deze nota bevat de nieuwe, geactualiseerde kaders voor het parkeren in de gemeente Noordwijk (De Zilk, Noordwijkerhout, Noordwijk Binnen en Noordwijk aan Zee) voor de periode 2020 - 2025². Een kader dat voor de komende jaren de visie, de ambities en de koers weergeeft voor het parkeerbeleid in de gemeente Noordwijk en de wijze waarop dat uitgevoerd zal worden.

Na de bestuurlijke vaststelling van deze Kadernota zal deze nota verder worden uitgewerkt. Dat betekent dat de in deze Kadernota benoemde visiepunten (zie hoofdstuk 3) en in te zetten beleidsinstrumenten per gebied (zie hoofdstuk 4) nog verder worden uitgewerkt. Dit zal zijn weerslag krijgen in o.a. de Nota Parkeernormen auto en fiets, de verordeningen omtrent betaald parkeren en eventuele fysieke maatregelen.

1.1. Aanleiding en doel

Er is behoefte aan een nieuw en actueel parkeerbeleidskader dat aansluit op de ambities van de (nieuwe) gemeente Noordwijk. Een kader dat bijdraagt aan het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de kernen en het bijdragen aan het toeristische, recreatieve karakter van Noordwijk. De gemeente wil aantrekkelijk zijn en blijven voor haar inwoners, voor het winkelend publiek, zij die er werken en voor mensen die hier komen voor het strand, de evenementen en de congressen. Daar zijn voldoende en goede parkeerplaatsen voor nodig. Voor auto en fiets.

De gemeente heeft zich tot doel gesteld om een actuele koers en kader te beschrijven voor het parkeren van auto's en fietsen. De beleidsdoelstellingen moeten helder en concreet worden geformuleerd zodat de thans bekende en de toekomstige parkeervraagstukken kunnen worden opgelost. Met duidelijke spelregels hoe met die parkeervraagstukken wordt omgegaan, de wijze waarop het wordt uitgevoerd, inclusief het goed informeren van alle betrokkenen (inwoners, ondernemers, bezoekers) en partijen die iets in de gemeente willen ontwikkelen en realiseren.

Het parkeervraagstuk dient zich op een aantal plekken duidelijk aan. Denk aan Noordwijk aan Zee, waar er zorg is voor voldoende parkeerplaatsen als gevolg van alle aanstaande ontwikkelingen. Maar ook als gevolg van de parkeerdruk op mooie zomerse dagen of tijdens evenementen en congressen, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en leefbaarheid in de woonbuurten. Daarnaast is in delen van Noordwijkerhout en Noordwijk Binnen sprake van een hoge parkeerdruk, terwijl bestaande parkeervoorzieningen (o.a. parkeergarage Hof van Noordwijk, Victoriberg en Coremolen) niet optimaal benut lijken te worden. Voor al deze opgaven is het wenselijk om goede en duurzame oplossingen te bedenken.

1.2. Procesverantwoording

De basis voor het doorlopen proces om te komen tot deze Kadernota bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De bestaande situatie (inclusief de huidige beleidskaders) en de thans bekende knelpunten (o.a. met betrekking tot het huidige gebruik van de bestaande parkeerplaatsen zoals onderzocht in Noordwijk Binnen (2015), Noordwijk aan Zee (2016) en Noordwijkerhout (2018);

² We hebben voor deze doorlooptijd gekozen om aansluiting te houden met de overige visie- en beleidsdocumenten.

2. De gemeentelijke ambities en visies op het gebied van economie (aantrekkelijkheid), verkeer & vervoer (bereikbaarheid), ruimtelijke ordening (leefbaarheid) en milieu (duurzaamheid) die richting geven aan de te actualiseren kaders voor parkeren;
3. De voorziene veranderingen zoals lopende en aanstaande projecten in de gemeente waarbij een verandering kan optreden betreffende het parkeren (het aantal plaatsen, het gebruik daarvan e.d.) alsmede algemene trends en ontwikkelingen waarop anticipatie wenselijk of noodzakelijk is.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de onderdelen beschreven waarop de geactualiseerde kaders zijn gebaseerd, zoals het bestaande beleidskader en de bestaande (parkeer)situatie alsmede de visie en ambitie met parkeren en de voorziene veranderingen in de toekomst.

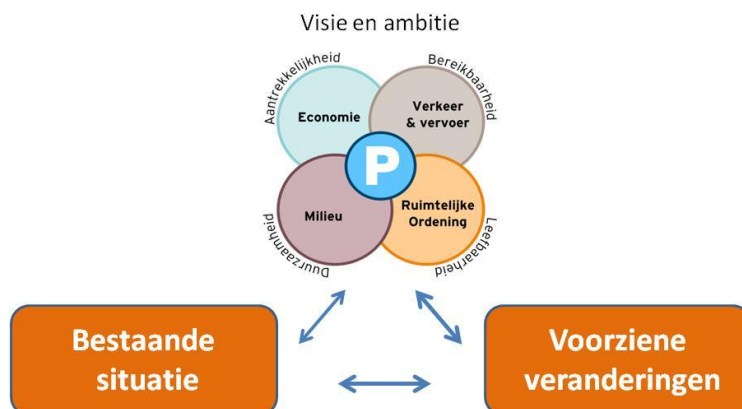
In hoofdstuk 3 wordt de geactualiseerde visie op parkeren in Noordwijk beschreven aan de hand van 7 kaders. Met name dit hoofdstuk geeft richting aan het toekomstig handelen van de gemeente.

In hoofdstuk 4 geven we op hoofdlijnen aan hoe met de beschikbare beleidsinstrumenten de visiepunten kunnen worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 5 maakt feitelijk geen onderdeel uit van de kadernota, maar geeft aan hoe de kadernota zijn beslag krijgt in de uitvoering.

2. De basis voor het nieuwe kader

De actualisatie van de bestaande Kadernota Parkeren komt niet uit de lucht vallen. In dit nieuwe kader worden de bestaande visie en ambities zoals opgenomen in diverse beleidsstukken samengebracht met de ervaringen met parkeren tot op heden (bestaande situatie) en met de voorziene veranderingen in de komende jaren (projecten, trends en ontwikkelingen).



2.1. Visie en ambitie

In verschillende beleids- en ambitiesdocumenten is de gemeentelijke visie op parkeren weergegeven. De belangrijkste documenten, die richtinggevende stellingen bevatten, voor het te actualiseren kader voor parkeren zijn de Omgevingsvisie en het coalitieakkoord.

De belangrijkste aandachtspunten uit deze documenten worden hieronder besproken.

Omgevingsvisie

Specifiek met betrekking tot de bereikbaarheids- en parkeeropgave wordt het volgende vermeld:

- De realisatie van voldoende (ondergrondse) comfortabele parkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers, omdat dat van groot belang is voor het winkelgebied, horeca, de congressen en het strand;
- De verbetering van de doorstroming voor auto's binnen en buiten Noordwijk, onder andere middels een goed zichtbare parkeerroutering;
- De aanleg van een transferium bij de entree van Noordwijk. Mede om daarmee een bijdrage te leveren aan duurzaamheidsambities door alternatieven voor het autogebruik te stimuleren (met overstap op OV en elektrische voertuigen en fietsen);
- Tijdig inspelen op in de verdere toekomst te verwachten schone, zelfsturende auto's en nieuwe vervoersvormen;
- Diverse transformaties zoals die van de Koningin Wilhelmina Boulevard (van een 'doorgangsroute' naar een aantrekkelijke 'verblijfszone') en van het Wantveld (waarmee een aanpassing van de huidige parkeercapaciteit gemoeid is).

Aanvullend drukt de Omgevingsvisie ook de wenselijkheid van meer evenementen en congressen in Noordwijk uit. Om aan die ambitie invulling te kunnen geven zijn faciliteiten nodig waar evenementen op en congressen in kunnen plaatsvinden. Wat evenementen betreft zal dat deels op

bestaande parkeerlocaties zijn, hetgeen van invloed kan zijn op de te maken keuzes voor nieuwe parkeerlocaties.

Coalitieakkoord 2019 – 2022

In het coalitieakkoord zijn verschillende speerpunten opgenomen, waaronder parkeren:

De gemeente Noordwijk wil aantrekkelijk zijn en blijven voor inwoners, het winkelen publiek, werknemers, dagtoeristen en congresbezoekers. Daarvoor zijn voldoende en goede parkeerplaatsen voor nodig, zowel voor auto en fiets. De resultaten van een nieuwe Kadernota Parkeren vormen hiervoor de bouwstenen.

1. Elke ontwikkeling moet in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien en mag nooit ten koste gaan van de parkeermogelijkheden van de huidige bewoners. Handhaven van de huidige parkeernorm.
2. We pakken de parkeerproblematiek aan in Noordwijk aan Zee. Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek Noordwijk Hoogtij, wordt er een keuze gemaakt uit de parkeervarianten, voor de parkeervoorzieningen in Noordwijk aan Zee.
3. Particuliere parkeerinitiatieven en de (financiële) rol van de gemeente Noordwijk daarin, worden onderdeel van het debat in de gemeenteraad.
4. Flexibele oplossingen als verwijsborden en een parkeerverwijssysteem worden 'gemeente dekkend' gemaakt. Ook particuliere parkeervoorzieningen worden hierbij betrokken.
5. Het parkeervergunningstelsel wordt tegen het licht gehouden, met als doel een eenvoudige en betaalbare regeling voor de hele nieuwe gemeente Noordwijk.
6. Parkeren in openbare ruimte in Noordwijkerhout en De Zilk blijft gratis met de mogelijkheid van regulering door instelling van blauwe zones.
7. Parkeerregulering wordt alleen ingevoerd wanneer bewoners dat in meerderheid wensen om de parkeeroverlast tegen te gaan en de effecten op de omgeving acceptabel zijn.
8. We houden het laadpalenbeleid tegen het licht. Laadpalen worden op de grotere parkeerterreinen geplaatst voor rekening en risico van de leverancier. Het exclusief gebruik van parkeerplaatsen met laadpalen in de woonkernen door elektrische rijders, heeft de aandacht.
9. Er komen goede en veilige mogelijkheden voor het parkeren (en opladen) van fietsen, brommers en scooters in de centra en bij het strand.
10. Het gebruik van de strandpendelbus wordt geoptimaliseerd door het invoeren van een tijdregeling waardoor gebruikers vooraf weten hoe laat en waar de bus stopt.

Het huidige beleidskader

Het vigerende parkeerbeleidskader is weergegeven in de Kadernota Parkeren uit 2010 vanuit de voormalige gemeente Noordwijk. Noordwijkerhout had geen beleidskader. In deze Kadernota staan 18 kaders en 10 beleidsmaatregelen beschreven. De kaders en maatregelen tezamen behandelen thema's zoals doelgroepenbeleid, parkeerregulering, parkeernormen, het opvangen van piekdruk, handhaving, parkeervergunningverlening en communicatie rond parkeren.

De kadernota vormt letterlijk het kader van de volgende nota's, verordeningen, besluiten en beleidsregels:

- De Nota Parkeren en Stallen Noordwijk (2013)
- De Parkeerverordening Noordwijk (2018)
- Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting Noordwijk (2018)
- Het Besluit Uitgifte parkeervergunningen Noordwijk (2018) en het Besluit betaald- en vergunninghoudersparkeren (2018)
- De Beleidsregels Wielklem Noordwijk (2018) – vervalt doordat deze niet wordt ingezet
- De Beleidsregels Openbare Elektrische Laadinfrastructuur Noordwijk (2017)

Vanuit Noordwijkerhout en de nieuwe gemeente Noordwijk gelden de volgende nota en verordening:

- De Nota Parkeernormen Noordwijkerhout (2017)
- De Wegsleeperverordening gemeente Noordwijk (2019)

In bijlage 1 is het doel en de inhoud van de vigerende nota's, verordeningen, besluiten en beleidsregels kort samengevat weergegeven.

[Het huidige gebruik van parkeerplaatsen](#)

In 2015, 2016 en 2018 hebben drie grote parkeeronderzoeken plaatsgevonden die een duidelijk beeld weergegeven van hoe het parkeren in Noordwijk functioneert en welke opgaven daaruit kunnen worden afgeleid. Dit betreft het onderzoek 'Parkeerdruk, parkeercapaciteit & verbetering bereikbaarheid garages Noordwijkerhout' (Empaction, 2019), 'Parkeeronderzoek Noordwijk Binnen' (VDEC, 2015) en het 'Parkeeronderzoek Noordwijk aan Zee' (Spark, 2016).

Parkeeronderzoek Noordwijkerhout Centrum

Het parkeeronderzoek Noordwijkerhout Centrum is in 2018 uitgevoerd. Om inzicht te krijgen in de parkeerbezetting in omliggende straten van het kernwinkelgebied is een parkeeronderzoek uitgevoerd.

De belangrijkste constatering van het parkeeronderzoek voor deze straten zijn:

1. Landbouwplein: alleen op de zaterdagochtend is er sprake van een overvol parkeerterrein. Dit zou erop kunnen duiden dat bezoekers van het kernwinkelgebied ervoor kiezen om op zaterdagochtend, net voor het autovrij afsluiten van het gebied, met de auto naar het centrum te gaan. Op de overige meetmomenten is er nog (volop) ruimte aan parkeergelegenheid op het Landbouwplein.
2. De bezetting van Schoolstraat, Nieuwe Duinstraat, Koninginneweg en Van Het Haaffstraat is op vier van de zes meetmomenten hoog. Naast bezoekersparkeren is het aandeel bewonersparkeren hoog.
3. Zaterdag: op de ochtend zijn aardig wat straten/parkeersecties (over)vol. Dit zou, vergelijkbaar met het Landbouwplein, een indicatie kunnen zijn dat bezoekers van het kernwinkelgebied hun bezoek 's morgens met de auto doen.

Uit de resultaten valt ook af te leiden dat in de nachtelijke uren veel straten rond het centrum vol tot overvol zijn. Dit zijn voornamelijk woonstraten.

Ter verbetering van de vindbaarheid en bereikbaarheid van de parkeergarages Victoriberg en Coremolen en de parkeerlocaties Landbouwplein en de Brink komt uit het onderzoek naar voren:

- Completeer de aanduiding parkeerroute:
 - Op de Gooweg/Victoriberg vanuit Noordwijk;
 - Op de Herenweg komende vanaf de N206;
 - Op de Maandagsewetering/Schelftweg.
- Verduidelijk de toegangen naar parkeergarage Coremolen en Victoriberg, Landbouwplein en de Brink (zowel qua bebording, aanduiding op het wegdek als zichtbaarheid vanaf de weg); geef voor deze locaties ook aan of er nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Parkeerdrukmeting Noordwijk Binnen

Uit deze in 2015 gehouden parkeerdrukmeting blijkt dat er sprake is van:

- Een verhoogde parkeerdruk in de omgeving van het winkelcentrum Hof van Noordwijk op met name de niet betaalde parkeerplekken. Op de plekken waar wel een betaald parkeerregime geldt, zijn er voldoende plaatsen beschikbaar.
- Een opvallend hoge parkeerdruk overdag aan de zuidzijde van de Voorstraat. 's Avonds loopt Noordwijk Binnen met name aan de westkant snel vol. In de nacht is de parkeerdruk in vrijwel geheel Noordwijk Binnen hoog. Uitgezonderd de omgeving rond het winkelcentrum en op plekken waar er relatief weinig woningen staan.
- Een hogere parkeerdruk op de zaterdag ten opzichte van doordeweekse dagen. Met name in het niet betaalde deel in de omgeving van het winkelcentrum. In het betaalde deel zijn er wel voldoende plekken beschikbaar, waardoor er toch over het geheel nog parkeerplekken beschikbaar zijn. Uit de meting van de zondag komt duidelijk naar voren dat er, naast de lokale pieken rond de kerken, veel mensen thuis zijn. De druk is over het gehele plangebied vrij hoog.

Parkeeronderzoek Noordwijk aan Zee

Ook in dit onderzoek is de parkeerdruk onderzocht. Daaruit kan worden geconcludeerd dat in het Oude Zeedorp op bepaalde momenten een onacceptabel hoge parkeerdruk optreedt. Op drukke, zomerse dagen zijn nagenoeg alle parkeerplaatsen in alle wijken bezet en is er soms in gebieden (De Zuid) sprake van grote verkeersdrukte die de veiligheid beïnvloedt o.a. door de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Aanvullend is gekeken naar alle voorziene veranderingen in de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen in de komende jaren. Enerzijds als gevolg van de infrastructurele en de nieuw- en verbouwprojecten en anderzijds als gevolg van zowel landelijke als lokale trends en ontwikkelingen.

Op basis daarvan is de feitelijke opgave beschreven voor de omvang en het gebruik van het parkeerareaal in Noordwijk aan Zee. Deze opgave is weergegeven in een drietal aanbevelingen voor de 'normale' parkeersituatie in Noordwijk aan Zee en twee aanbevelingen voor de situatie tijdens 'drukke, zomerse dagen'.

Voor de 'normale' situatie:

- Aanbeveling 1 – zet maximaal in op 'beter benutten'
 - Overleg met eigenaren van private' parkeerplaatsen en beschouw de mogelijkheid tot medegebruik van hun 'private' parkeerplaatsen.

- Communiceer beter over de beschikbaarheid van bezoekersplaatsen.
- Doe nader onderzoek naar het (te optimaliseren) gebruik van parkeerplaatsen op opritten.
- Aanbeveling 2 – realiseer nieuwe parkeervoorzieningen
 - Participeer in zowel kleine als grote opgaven / initiatieven. Elke kans die zich aandient om parkeerplaatsen toe te voegen wordt idealiter benut.

Inmiddels is door de gemeenteraad in een motie aangenomen om de verschillende oplossingsrichtingen voor (tijdelijke) parkeervoorzieningen voor auto en fiets met spoed te verkennen.

- Aanbeveling 3 – organisatie en verdere optimalisaties
 - Monitor de parkeersituatie (voer periodiek parkeerdrukmetingen uit) om de ontwikkeling van de parkeerdruk goed te volgen.
 - Zorg voor actuele parkeernormen en een toepassingskader om te zorgen dat toekomstige projecten in voldoende mate bijdragen aan het in balans houden van vraag en aanbod aan parkeerplaatsen.
 - Heroverweeg de bestaande vergunningssystematiek (zowel het aantal producten als de gebruiksvoorwaarden daarvan) om zo mogelijk de parkeerdruk te verlichten.
 - Maak een dynamische parkeerbalans om mede op basis daarvan te monitoren wat de gevolgen zijn voor vergunninghouders bij de uitwisseling van publieke plaatsen naar private plaatsen.
 - Stel een meerjareninvesterings- en exploitatieraming op om de financiële effecten van de transformatie van het parkeerareaal in de komende jaren goed te monitoren.

Voor de situatie tijdens 'drukke, zomerse dagen':

- Aanbeveling 1:
 - Er dient een principiële keuze te worden gemaakt tussen het aanbieden van parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de bestemming (dus in Noordwijk aan Zee) en/of 'op afstand'.

Inmiddels wordt ingezet op het realiseren van parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de bestemming en wordt onderzoek gedaan naar een "Transferium" op een nader te bepalen, goed bereikbare locatie.

- Aanbeveling 2:
 - Tref tijdens deze drukke dagen, ter ondersteuning van het gewenste gebruik van het 'parkeren op afstand', zowel passende, complementaire parkeertariefmaatregelen als regulerings-/verkeersmaatregelen om er mede voor te zorgen dat de parkeerdruk tijdens deze dagen het normale gebruik niet frustreert en dat de geconstateerde verkeersproblematiek – met name in De Zuid – wordt voorkomen.

2.2. Ontwikkelingen

In het kader van ontwikkelingen op het gebied van lopende en aanstaande ontwikkelingsprojecten, de versterking van de congres- en evenementfunctie en dergelijke moet rekening gehouden worden met:

- Het autogebruik zal in enige mate intensiveren (deelauto, zelfrijdende auto).
- Een deel van de autoverplaatsingen wordt vervangen door de fiets, met name veroorzaakt door het succes van de elektrische fiets voor ritten tot ca. 10 à 15 km. De elektrische fiets is en het comfort wordt betaalbaar geacht. Tegelijkertijd stelt men mede vanwege de hogere aanschafprijs meer eisen aan de plek waar de fiets wordt gestald.
- De (volledig) elektrische auto wint op dit moment aan populariteit, er zijn voorspellingen die er van uitgaan dat binnen 5 à 10 jaar de (volledige) elektrische auto gemeengoed zal zijn. Voor de korte termijn betekent dit dat met het elektrisch opladen van auto's in de openbare ruimte bij bestemmingen rekening gehouden dient te worden.
- Er kan als gevolg van technologische ontwikkelingen effectiever gebruik worden gemaakt van parkeerplaatsen. De zelfparkerende auto heeft minder ruimte nodig en we kunnen door beschikbare data, betere dataverzameling en inzetbaarheid van communicatiemiddelen (apps, in-car) parkeerders steeds effectiever verwijzen naar beschikbare parkeerplaatsen.
- Er komen tot 2030 ca. 10% meer woningen in Noordwijk, huidig aantal woningen 19.159 (CBS 2019). Dit kan bij ongewijzigd beleid leiden tot meer (auto)bezoekers aan Noordwijk Binnen en aan Noordwijk aan Zee.
- De ontwikkelinitiatieven in Noordwijk zullen tot functieverdichting en/of functie-verbetering leiden. Daarmee zal de aantrekkelijkheid van Noordwijk verbeteren hetgeen o.a. tot meer (auto)bezoekers kan leiden. Ook de Europese kuuroordstatus draagt hier aan bij.
- De ambitie en reeds ingezette lijn om meer evenementen te organiseren in Noordwijk zal de druk op de beschikbare parkeerplaatsen verder laten toenemen. Enerzijds als gevolg van het buiten gebruik stellen van parkeercapaciteit ten behoeve van het evenement en anderzijds als gevolg van het aantrekken van veel extra bezoekers tijdens het evenement.
- De toekomstige Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) lijnen vanuit Leiden en Schiphol leiden tot een verbetering van de OV-bereikbaarheid van Noordwijk Binnen en Noordwijk aan Zee.

2.3. Conclusie: een actuele koers en kader zijn noodzakelijk

Naast dat de samenvoeging van de gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout vraagt om een nieuwe Kadernota Parkeren, blijkt ook uit een evaluatie van de vigerende beleidskaders en bijbehorende documenten dat deze op onderdelen niet goed meer aansluiten op de huidige visie en ambitie ten aanzien van parkeren. Ook zijn de spelregels binnen de wetgeving van Ruimtelijke Ordening in de afgelopen decennia substantieel gewijzigd en worden zij nog gewijzigd (Omgevingswet) waardoor het noodzakelijk is dat het parkeerbeleid en de te nemen parkeermaatregelen goed verankerd worden in het juridische kader (bestemmingsplannen e.d.).

Tenslotte is er de behoefte om te kunnen anticiperen op trends en ontwikkelingen en het effect daarvan op het gebruik en bezit van auto en fiets, het elektrisch rijden, (hoogwaardig) openbaar vervoer en autodeelconcepten etc.

Het nieuwe kader moet richting geven aan de juiste keuzes betreffende welke parkeernormen gehanteerd moeten worden en hoe een oplossingsgerichte dialoog te voeren met initiatiefnemers van (ver)nieuwbouwplannen, het al dan niet invoeren van parkeerregulering en de reguleringsvorm, hoe er gecommuniceerd wordt over niet alleen de spelregels maar ook over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en in welke mate we maatwerk mogen leveren of juist moeten uitgaan van eenduidigheid.

3. Een actuele visie op het parkeren in Noordwijk

De in het vorige hoofdstuk beschreven basisonderdelen (visie en ambitie, bestaande situatie en voorziene veranderingen) vormen het fundament onder een geactualiseerde visie op gebied van parkeren in Noordwijk.

In dit hoofdstuk worden deze onderdelen vertaald naar in totaal 7 kaders. Deze 7 kaders vormen gezamenlijk de visie op het parkeren in Noordwijk en zijn een verdere uitwerking van de algemene doelstellingen met parkeren, zoals:

- Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen (auto en fiets).
- Het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en duurzame gemeente.

3.1. Gebiedsgericht beleid

Kader 1: We maken in het beleid onderscheid in aanpak en maatregelen afhankelijk van het type gebied (de centra, de woonbuurten, de werklocatie, het strand e.d.).

Vraagvolgend beleid op locaties met veel bezoekers

De economische/toeristische ambitie van Noordwijk betekent dat op bepaalde locaties voldoende en goede parkeerplaatsen voor auto én fiets aangeboden moeten worden voor mensen die de locaties bezoeken en daar bestedingen doen. Dit geldt onder meer voor de winkelcentra in Noordwijkerhout, Noordwijk Binnen en Noordwijk aan Zee, alsmede de strandbestemming in Noordwijk aan Zee en voor de congressen en evenementen.

‘Vraagvolgend’ betekent dat het accent ligt op het hebben van voldoende parkeerplaatsen op die plaatsen waar daar behoefte aan is. De voorwaarde is wel dat daartoe (ruimtelijk en financieel) mogelijkheden moeten zijn. Vraagvolgend wil dus niet zeggen dat aanleg of uitbreiding van parkeerplaatsen in onbeperkte mate plaats zal vinden. De basis is altijd een actueel inzicht in het werkelijk gebruik van de bestaande parkeerplaatsen.

Sturend beleid in de overige gebieden en buurten

Voor de woonbuurten en de werklocaties staat de kwaliteit van de woon- resp. werkomgeving altijd voorop. In deze gebieden en buurten moeten met name bewoners resp. werknemers en hun bezoek er kunnen parkeren. Woonbuurt- en werklocatievreemde parkeerders worden pas geweerd als blijkt dat de door hen geparkeerde voertuigen tot een te hoge parkeerdruk of tot gevaarlijke situaties leiden.

Bij de wijk- en buurtcentra én bij bedrijven die in of nabij woonbuurten zijn gesitueerd moeten voldoende plaatsen (auto en fiets) voor bezoekers van de alhier gevestigde winkels en bedrijven aanwezig zijn. Bij nieuwbouw leggen we hiervoor een parkeereis op, zo nodig treffen we een lokale ‘kleine’ parkeerreguleringsmaatregel. Wanneer het realiseren van extra parkeerplaatsen nodig is, wordt meegewogen in hoeverre de baathebbenden meebetalen.

‘Sturend beleid’ betekent dat we, indien nodig, het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen gaan beïnvloeden (parkeerregulering). Dit is nodig als de vraag daarnaar groter is dan het aantal aanwezige plaatsen. Maar alleen als we de bestaande (ook private) parkeerplaatsen niet nog beter kunnen benutten en het toevoegen van parkeerplaatsen niet wenselijk of maar beperkt mogelijk is.

Een objectivering van het parkeerknelpunt (middels parkeeronderzoek), afstemming met de betreffende belanghebbenden en financiële haalbaarheid vormen altijd de basis voor eventueel te benoemen fysieke of reguleringsmaatregelen.

3.2. Doelgroepgericht beleid

Kader 2: we houden in het beleid rekening met de verschillende doelgroepen die elk hun eigen parkeergedrag en -wensen hebben.

Een visie op parkeren die alleen rekening houdt met de verschillende type gebieden en buurten is niet voldoende. Er moet ook rekening worden gehouden met de verschillende parkeerdoelgroepen zelf. Immers, iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit heeft vaak betrekking op de reden(en) van de betreffende doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie (gebiedskarakteristiek) waar deze bestemming is gelegen.

Parkeren is immers geen doel op zich. Het is altijd een afgeleide van de keuze van mensen om zich te willen verplaatsen naar een plek waar zij wonen, werken, winkelen, recreëren enzovoort.

Hoofddoelgroepen

Bij te benoemen parkeeroplossingen en te nemen parkeermaatregelen wordt rekening gehouden met de karakteristieken van de genoemde parkeerdoelgroepen. De basis van het doelgroepenbeleid is dat parkeerders op een acceptabel geachte loopafstand bij hun bestemming kunnen parkeren. De afstanden worden vastgelegd in de (nieuwe) Nota Parkeernormen. Op dit moment hanteert de gemeente de volgende afstanden:

Noordwijk³

Bewoners	tot 200 meter tot bestemming
Werken	tot 500 meter tot bestemming
Werknemers ambulante	tot 250 meter tot bestemming
Kortparkerende bezoekers	tot 150 meter tot bestemming
Langparkerende bezoekers	tot 250 meter tot bestemming of 'parkeren op afstand'

Noordwijkerhout⁴

Bewoners	tot 100 meter tot bestemming
Werken	tot 200-800 meter tot bestemming
Winkelen	tot 200-600 meter tot bestemming
Ontspanning	tot 500 meter tot bestemming
Gezondheidszorg	tot 100 meter tot bestemming

³ Conform Nota Parkeren en Stallen Noordwijk (2013)

⁴ Conform Parkeernormen Noordwijkerhout (2017)

In gemengde buurten worden de openbare parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen gebruikt. Ook dan zijn de loopafstanden per doelgroep leidend.

Werknemers zijn geen hoofddoelgroep, met uitzondering van ambulante medewerkers die hun (bedrijfs)voertuig nodig hebben voor het uitoefenen van hun beroep. De parkeerbehoefte van werknemers wordt gefaciliteerd zolang de beschikbare parkeercapaciteit dat toelaat en niet leidt tot verdringen van de genoemde hoofddoelgroepen. Het oplossen van de parkeerbehoefte van werknemers is primair de verantwoordelijkheid van hun werkgever.

Speciale doelgroepen

Er is sprake van een aantal bijzondere parkeerdoelgroepen. Dit kan betrekking hebben op mensen zelf (zoals mindervaliden) en/of op de functie die zij vervullen (zoals mantelzorgers en zorgverleners). Maar ook voor mensen die gebruik maken van specifieke voertuigen (elektrische voertuigen, grote voertuigen/vrachtwagens en touringcars) en mensen die een bijzondere bestemming bezoeken (kerken, scholen, evenementen, verenigingsactiviteiten e.d.) waarbij een afwijkende parkeerbehoefte en parkeergedrag van toepassing is (aantal, moment, duur e.d.) of inpassing in de bestaande parkeerregulering niet wenselijk is (betaaltijden, parkeertarieven).

Enkele speciale doelgroepen worden reeds nu erkend, maar er moeten maatregelen genomen om alle doelgroepen in hun parkeerbehoefte goed te faciliteren.

3.3. Eerst benutten ... dan pas aanleggen

Kader 3: Bij het vinden van oplossingen voor knelpunten op gebied van parkeren wordt altijd het uitgangspunt gehanteerd: eerst benutten, dan aanleggen ('van norm naar nodig').

Dit kader sluit aan bij de gedachte achter de ladder van duurzame verstedelijking.

Bij een bepaald parkeerknelpunt of bij een nieuwe ontwikkeling zal niet als eerste worden overgegaan tot het aanleggen van (ruimte en geld kostende) parkeerplaatsen. Eerst wordt de mogelijkheid bestudeerd om de bestaande parkeerplaatsen beter te benutten. Uiteraard onder de voorwaarde dat dit niet tot onveilige situaties en/of onnodig veel zoekverkeer leidt.

Eerst benutten

Het komt voor dat bepaalde parkeervoorzieningen niet worden benut omdat er alternatieven in de openbare ruimte zijn (bijvoorbeeld bij het parkeren op eigen opritten of carports). In dat geval wordt gekeken naar maatregelen ter stimulering van de eigen/private parkeerplaatsen.

Het kan ook komen omdat de parkeerplaatsen bij een bepaalde, niet openbare functie horen (van hotels, bedrijven e.d.). In dat geval wordt overleg gevoerd met de eigenaren van de private parkeerplaatsen om de benutting van deze parkeerplaatsen middels dubbelgebruik of het gebruik in de daluren te verbeteren.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van partijen met wie thans overleg wordt gevoerd of (opnieuw) gevoerd gaat worden met als doel medegebruik of optimalisatie van hun parkeerplaatsen.

In woonwijken is het soms mogelijk om de openbare ruimte beter te benutten door een slimmere inrichting. De verkenning hiertoe zal onder meer plaatsvinden in het kader van de gemeentelijke projecten.

Maar 'eerst benutten' beperkt zich niet alleen tot het (beter) gebruiken van parkeerplaatsen die er al zijn of een efficiëntere inrichting van de openbare ruimte. Het betekent ook dat getracht wordt de

parkeervraag beter af te stemmen op het parkeeraanbod. Bijvoorbeeld door het beïnvloeden van de keuze in de vervoerswijze, zoals het stimuleren van fiets en openbaar vervoer, inzet van deelauto's, goede communicatie over de beschikbaarheid en aanwezigheid van parkeerplaatsen (parkeerverwijzing, apps, website e.d.).

Daarnaast betekent het ook dat zo nodig wordt overgegaan tot reguleren van parkeerplaatsen om het gebruik en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen te optimaliseren en onder meer af te stemmen op de wensen van de doelgroepen, rekening houdend met de acceptabel geachte loopafstanden.

..... dan pas aanleggen

Daarmee wordt de 'aanleg' van parkeerplaatsen in het algemeen bedoeld. Dus in het geval er bestaande ruimte moet worden omgevormd tot parkeerplaatsen. Dat gebeurt alleen als het echt niet anders kan, of dat nu in gebieden met een vraagvolgend beleid is of met een sturend beleid. Daarbij wordt altijd gelet op de 'kwaliteit' die dan moet worden ingeleverd voor de aanleg van parkeerplaatsen.

3.4. Parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

Kader 4: Bij veranderingen van de bestaande situatie wordt gezorgd dat de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen op de juiste manier wordt ingepast, zodat er sprake is van een goede auto- en fietsbereikbaarheid zonder dat de geparkeerde auto's en fietsen afbreuk doen aan de ruimtelijke kwaliteit.

Hiervoor gebruiken we parkeernormen. De bestaande Nota Parkeren en Stallen Noordwijk (2013) en Nota Parkeernormen Noordwijkerhout (2017) zullen worden aangepast. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis bij alle ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw en transformaties) worden duidelijk vastgelegd volgens de laatste inzichten en passend in het meest actuele juridisch kader.

Het nieuwe kader moet richting geven aan de juiste keuzes betreffende welke parkeernormen gehanteerd moeten worden en hoe een oplossingsgerichte dialoog te voeren met initiatiefnemers van (ver)nieuwbouwplannen, in welke mate we maatwerk mogen leveren of juist moeten uitgaan van eenduidigheid.

Met de nieuwe Nota Parkeernormen wordt gezorgd voor een juridisch houdbaar en toetsbaar document waarbinnen de noodzakelijke uitbreiding van het parkeerareaal opgelegd kan worden. Uitgangspunt is het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede parkeervoorzieningen (auto en fiets) en het bijdragen aan een economisch sterke, leefbare, bereikbare en duurzame gemeente.

Uitgangspunten bij het opstellen van de nieuwe Nota Parkeernota komen uit de algemene doelstelling van deze kadernota, en dienen als uitwerking van andere kaders uit deze nota. De belangrijkste zijn:

- Opheffen onnodige belemmeringen door maatwerk waar mogelijk, locatie gericht en meer diversiteit in de (woon)normen;
- Oog voor transformatieprojecten;
- Alleen eisen wat nodig is. Initiatiefnemers worden niet onnodig belast als bestaande parkeerplaatsen kunnen worden benut (kader 3);
- Fietsnormen worden gelijkwaardig en dwingend opgelegd (kader 6);

3.5. Duurzaamheid en gebruiksgemak

Kader 5: Er wordt invulling gegeven aan zowel duurzame parkeervoorzieningen als voorzieningen die door de gebruiker als prettig, veilig en comfortabel worden ervaren.

Naast het principe van 'eerst benutten, dan pas aanleggen' zal er bij het benoemen van oplossingen voor parkeervraagstukken rekening mee worden gehouden dat deze oplossingen flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen.

Als nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd, dan wordt ervoor gezorgd dat deze fysiek (qua maatvoering) en technisch/functioneel (qua bouwwijze, materialisatie, voorzieningen voor elektrische auto's en fietsen etc.) op deze wijzigingen aangepast kunnen worden. En waar nodig de parkeervoorzieningen kunnen worden uitgebreid of (deels) worden verwijderd c.q. voor ander gebruik kunnen worden benut. Daarmee zijn de voorzieningen toekomstbestendig, flexibel en technisch duurzaam, wordt (technische) innovatie gestimuleerd en wordt het bezit en gebruik van duurzame vervoersmiddelen gestimuleerd.

De verdergaande digitalisering van de parkeerketen en toepasbare technologieën zal worden gebruikt om het gebruiksgemak en comfort van de parkeerder te optimaliseren. Zo zal de parkeerorganisatie zich blijven oriënteren en bekwaam in het toepassen van digitale technieken op het gebied van onder meer vergunningverlening, controle en handhaving, betaalmogelijkheden, reserveringsmogelijkheden en het informeren over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen zowel statisch als dynamisch. Ook in de openbare ruimte.

Daar wordt de eigen technische infrastructuur als die van de dienstverlenende organisatie (thans P1) op voorbereid en ingericht.

3.6. Fietsparkeren

Kader 6: De fietsparkeeropgave maakt een logisch onderdeel uit van de parkeeropgave.

Het aanbieden van voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen⁵ is een belangrijk speerpunt geworden. Deze voorzieningen kunnen het fietsgebruik een belangrijke impuls geven.

De opgave om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen vertoont veel overeenkomsten met de opgave om te zorgen voor voldoende autoparkeerplaatsen. Om die reden integreren we het fietsparkeren in onze visie op parkeren en geven het fietsparkeren een volwaardige plaats in de nieuw Nota Parkeernormen.

De voorzieningen die er zijn worden behouden en waar nodig vindt uitbreiding plaats van het aantal (bewaakte) fietsparkeerplaatsen inclusief voorzieningen voor 'bijzondere fietsen'.

Zo zullen we fietsparkeernormen gaan toepassen zodat bij nieuw- en verbouwprojecten en transformaties het juiste aantal fietsparkeerplaatsen vanaf het begin wordt meegenomen in de planvorming en er geen problemen ontstaan in de openbare ruimte.

⁵ Onder fietsparkeren wordt in dit geval ook verstaan het treffen van voorzieningen voor scooters, bakfietsen, elektrische fietsen e.d.

Op plekken waar geen fietsen gewenst zijn (vanwege de beoogde kwaliteit van de ruimte, of vanwege de veiligheid) wordt duidelijk gemaakt waar en wanneer wel en geen fietsen geparkeerd mogen worden door logisch geplaatste klemmen en/of het aangeven van (subtiële) fietsparkeervakken.

Indien nodig wordt de APV aangepast zodat hinderlijke en gevaarlijk geplaatste fietsen kunnen worden verplaatst of verwijderd. Dat gebeurt alleen als er voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. Middels gerichte communicatie wordt consequent duidelijk gemaakt waar voor de verschillende gebruikersgroepen de voor hen beoogde fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn.

3.7. De parkeerexploitatie

Kader 7: Er wordt een parkeerexploitatie ingericht die het mogelijk maakt de financiële consequenties van de huidige opgave en van de ambities goed te monitoren en keuzes en afwegingen te maken wie in welke mate voor welk parkeerproduct betaalt.

Voor het gebruik van parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied wordt betaald door mensen met een vergunning en door mensen die op bezoek komen en bij de parkeerautomaten een parkeerticket kopen of mobiel betalen. Het parkeren en het reguleren ervan kost immers geld voor de aanleg van plaatsen en het beheer en onderhoud daarvan. Of voor de reguleringsmaatregelen die van toepassing zijn met de uitgifte van vergunningen en handhaving.

De bestaande parkeerexploitatie voor het betaald parkeren zal in een meerjarenperspectief worden gezet, zodat inzichtelijk wordt wat – op termijn – de financiële consequenties van gemaakte en nog te maken keuzes zijn. Welke in de bestuurlijke besluitvorming rond bepaalde thema's (zoals fietsparkeren, het investeren in nieuwe parkeervoorzieningen, aanpassing van vergunningen, aanvullende mobiliteitsdiensten bij 'parkeren op afstand' e.d.) kunnen worden betrokken.

4. Van visie naar uitvoering

De genoemde kaders uit het vorige hoofdstuk vormen de basis voor een verdere uitwerking in een formeel 'Parkeerbeleid'. Wanneer de kadernota is vastgesteld vindt de uitwerking plaats op verschillende onderdelen. Dit kan zijn door het direct nemen van fysieke maatregelen of bijvoorbeeld een verkeersbesluit voor het instellen van een parkeerverbod. Ook zal het leiden tot het opstellen van een nieuwe Nota Parkeernormen of het aanpassen van de regelgeving omtrent het betaald parkeren en vergunningen.

In dit hoofdstuk wordt een eerste globale invulling gegeven aan hoe met de beschikbare parkeerbeleidsinstrumenten de visiepunten kunnen worden gerealiseerd.

De inzetbare parkeerbeleidsinstrumenten zijn:

- Parkeercapaciteit (het aantal, de ligging en verschijningsvorm van parkeerplaatsen);
- Parkeerregulering (de te nemen maatregelen om het gewenste gebruik van parkeerplaatsen te stimuleren en ongewenst gebruik te voorkomen);
- Parkeerverwijzing (communicatie over de 'spelregels' en regulering, de ligging en beschikbaarheid enzovoort).

De uitwerking in de hiernavolgende paragrafen is bedoeld om per type gebied aan te geven hoe en met welke beleidsinstrumenten de parkeervraagstukken worden benaderd en opgelost. Het kan daarbij gaan om het oplossen van bestaande parkeervraagstukken of anticiperen op toekomstige opgaven (mede als gevolg van trends en ontwikkelingen).

4.1 Parkeercapaciteit in de bestaande situatie

Op totaalniveau is er in de gemeente Noordwijk geen tekort aan parkeerplaatsen. Dit betekent echter niet dat er geen maatregelen nodig zijn. Zo treedt in een aantal gebieden en straten, zowel in Noordwijkerhout, Noordwijk Binnen als in Noordwijk aan Zee een (te) hoge parkeerdruk op. Tijdens drukke zomerse dagen en tijdens evenementen vraagt de parkeersituatie in Noordwijk aan Zee om nadere oplossingen.

Het blijft van belang om met periodiek parkeeronderzoek (eens per 2 à 4 jaar) de parkeersituatie in en op alle parkeervoorzieningen (publiek en privaat) te monitoren. Dit stelt de gemeente in staat om parkeervraagstukken te objectiveren en vast te stellen wat de (ontwikkeling van de) parkeerdruk is en wat de omvang van de eventueel daaruit volgende parkeeropgave is. Om te bepalen wanneer er sprake is van een parkeeropgave, is hierna benoemd wanneer de parkeersituatie zodanig is, dat handelen gewenst of noodzakelijk is.

Het betreft dus bestaande situaties, zonder noemenswaardige initiatieven. Voor nieuwe initiatieven geldt uiteraard de nieuwe Nota Parkeernormen.

De definitie van een parkeeropgave

De benoemde loopafstanden van de parkeerdoelgroepen (Nota Parkeernormen) zijn samen met het vraagvolgend of sturend beleid van de verschillende gebieden en buurten (zie paragraaf 3.1.) de basis voor de definitie van een parkeeropgave.

Op hoofdlijnen wordt een parkeersituatie als problematisch beschouwd, indien:

- In woonbuurten
 - De parkeerdruk 's nachts hoger ligt dan 95%. In dat geval is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen. Er worden alleen parkeerplaatsen toegevoegd indien dit ruimtelijk inpasbaar is en de kwaliteit van de openbare ruimte niet ontoelaatbaar aantast.
 - De parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen. In dat geval wordt de (te) hoge parkeerdruk veroorzaakt door buurt- of gebiedsvreemde parkeerders. Dit probleem kan worden opgelost middels invoering van parkeerregulering.

- In gebieden met veel bezoekers (geen winkelcentra)
 - De parkeerdruk hoger ligt dan 95% op de parkeerplaatsen die in een straal van 250 meter⁶ zijn gelegen van de bezoektrekkende functie gedurende de openings-/bezoektijden daarvan. In dat geval moet eerst worden vastgesteld of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering. Wel moet rekening worden gehouden met de verschuiving van de niet-bezoekers naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen en daar tot een te hoge parkeerdruk leidt. In dat geval zullen (ook) extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Aanleg is pas aan de orde als blijkt dat de beschikbare private parkeerplaatsen in het gebied optimaal benut worden. Indien nodig zal de gemeente het initiatief nemen om met de eigenaren van private parkeerplaatsen tot een optimalisatie van het gebruik van die parkeerplaatsen te komen (beter benutten).

- Bij wijk- en buurtcentra
 - De parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 150 meter⁶ zijn gelegen gedurende de openingstijden van de winkels en bedrijven hoger ligt dan 90%. In dat geval moet eerst worden vastgesteld of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-bezoekers van het wijk- of buurtcentrum. Als dat het geval is kan het probleem worden opgelost middels invoering van parkeerregulering. Wel moet rekening worden gehouden met de verschuiving van de niet-bezoekers van het wijk- en buurtcentrum naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen en of dat niet aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt.

- Op werklocaties
 - De parkeerdruk op de parkeerplaatsen die in een straal van 500 meter⁶ zijn gelegen gedurende de weekdays overdag hoger ligt dan 90%. In dat geval moet eerst worden vastgesteld of de betreffende plaatsen worden gebruikt door niet-werkenden. Als dat het geval is, kan het probleem worden opgelost door invoering van parkeerregulering. Wel moet rekening worden gehouden met de verschuiving van de niet-werkenden naar andere nabijgelegen parkeerplaatsen en of dat niet aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt.
 - Als uit de meting van de parkeerdruk blijkt dat de te hoge parkeerdruk wordt veroorzaakt door werkenden die niet bereid zijn om binnen een straal van 500 meter⁶ elders te parkeren, zal door handhaving op parkeerexcessen de veiligheid worden hersteld.

- Als uit de meting van de parkeerdruk blijkt dat de te hoge parkeerdruk gepaard gaat met onvoldoende benutting van bestaande private parkeerplaatsen (achter de slagboom) is een optimalisatie van het gebruik van die parkeerplaatsen noodzakelijk (beter benutten). De gemeente kan hierin ondersteunen.
- Bij (grote) bedrijven/pensions/hotels in of nabij woonbuurten
 - Zie woonbuurten; als de parkeerdruk in woonbuurten als gevolg van daarin of nabijgelegen grote bedrijven/pensions/hotels leidt tot een te hoge parkeerdruk in de woonbuurt (overdag of 's avonds > 90%) en dit probleem blijkt te worden veroorzaakt door het personeels- en bezoekersparkeren van die bedrijven/pensions/hotels, dan kan dit worden opgelost middels invoering van parkeerregulering. Daarbij moet rekening worden gehouden met de verschuiving van deze parkeerders van het gebied naar andere, nabijgelegen parkeerplaatsen en of dat niet aldaar tot een te hoge parkeerdruk leidt.

Een interactieve aanpak

De definitie van een parkeeropgave is de objectieve onderlegger van een parkeervraagstuk. De aanpak van het vraagstuk zal vervolgens in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden worden bepaald. Met name in woonbuurten met een te hoge parkeerdruk 's nachts wordt voorzien dat de discussie met bewoners zich toespitst op de vraag of de parkeeroverlast opweegt tegen de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Maar ook in het geval dat een parkeerprobleem er nog niet is en er in het kader van een herinrichtingsproject wel mogelijkheden worden gezien om meer parkeerplaatsen te realiseren, wordt de opoffering van de bestaande ruimtelijke kwaliteit ter discussie gesteld. In beide gevallen wordt toegestaan dat de belanghebbenden (bewoners) een keuze kunnen maken om +10% of -10% van het benodigd aantal plaatsen (ten opzichte van de maximaal toelaatbare parkeerdruk van 90% overdag en avond in woonbuurten) toe te staan.

Als voor de oplossing van de opgave de invoering van parkeerregulering in aanmerking komt, zullen de consequenties en de wenselijkheid met de belanghebbenden worden besproken.

Via dit interactief proces kan samen met de bewoners en overige belanghebbenden maatwerk in de te nemen maatregelen toegepast worden. Maar geen maatwerk tot in het oneindige. De voorstellen worden altijd kritisch getoetst. Maatwerk moet naast eenvoudig (uitvoering en begrijpelijkheid weggebruiker) juridisch (o.a. precedentwerking) en financieel (exploitatieresultaat) verantwoord zijn.

Maatwerk voor evenementen, congressen en drukke zomerse dagen

De parkeersituatie in Noordwijk – met name in Noordwijk aan Zee – tijdens evenementdagen en zomerse dagen is uitzonderlijk. Deze situatie dient zich tientallen dagen per jaar aan en het aantal dagen per jaar zal naar verwachting verder toenemen.

De parkeerdruk in zowel de ongereguleerde woonwijken De Zuid en Duinpark als in sommige gereguleerde woonwijken is gedurende deze dagen toegenomen tot een niveau waarbij de bereikbaarheid door hulp- en nooddiensten soms zeer moeizaam is en (verkeers)onveilige situaties ontstaan.

De huidige campingpendel (Hop on Hop off) en strandpendel (Beach Shuttle) blijkt maar in beperkte mate bij te dragen aan het verminderen van de parkeerdruk.

Voor een goed werkende oplossing voor het parkeren op drukke dagen wordt een samenhangend pakket van maatregelen uitgewerkt dat ertoe leidt dat:

- De beschikbare parkeerplaatsen in Noordwijk aan Zee gebruikt worden (beter benutten) zonder dat daar de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners en ondernemers noemenswaardig onder lijdt (reguleren). Dit gebruik is tevens noodzakelijk vanwege een financieel belang om bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen haalbaar te maken.
- De parkeerdruk nooit zo hoog wordt dat de bereikbaarheid door hulp- en nooddiensten gegarandeerd blijft en een verkeerschaos wordt voorkomen. Bijzonder aandacht ook voor de toegangsweg Langevelderslag richting de parkeerplaats Langevelderslag.
- De bereikbaarheid van de bestemmingen in Noordwijk aan Zee (strand, congressen, evenementen) en Langevelderslag voldoet aan de wensen van de gebruiker, zodanig dat dit nooit een argument kan zijn om niet naar Noordwijk aan Zee of Langevelderslag te gaan.

Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- Er worden alleen parkeerplaatsen aan Noordwijk aan Zee toegevoegd voor de drukke zomerse dagen voor zover het (mede)gebruik daarvan voor algemeen gebruik mogelijk is en tevens de financiële haalbaarheid van deze parkeerplaatsen vergroot of mogelijk maakt;
- Alle overig benodigde parkeerplaatsen voor drukke zomerse dagen worden aan de rand van Noordwijk (aan Zee) toegevoegd en doen daarmee als 'parkeren op afstand' dienst (zoals ook gemotiveerd in de Omgevingsvisie). Bij voorkeur op 1 locatie die goed bereikbaar en verwijfsbaar is, altijd ter beschikking is en vraagvolgend uitgebreid kan worden;
- Vanaf de locatie voor het 'parkeren op afstand' is natransport (pendeldienst, leenfietsen etc.) naar alle bestemmingen beschikbaar in een hoeveelheid, frequentie, route en op tijdstippen die aansluiten bij het gewenste gebruik. Hierbij zal nader onderzocht worden in hoeverre deze diensten structureel (365 dagen per jaar) kunnen worden aangeboden in relatie tot onder andere vervoer voor leerlingen en gehandicapten.
- Delen van Noordwijk, bijvoorbeeld in De Zuid, worden met verkeersregelaars afgesloten vanaf het moment dat de parkeerdruk zijn maximum heeft bereikt. Dit geldt uiteraard niet voor bestemmingsverkeer. Daarnaast worden op de toegangswegen van Noordwijk aan Zee de displays van het parkeerverwijssysteem gebruikt om bezoekers te informeren over de parkeersituatie.

4.2 Parkeercapaciteit in nieuwe situaties

Bij veranderingen als gevolg van nieuwe functies of wijziging van bestaande functies, worden parkeernormen gehanteerd om de parkeerbehoefte van de betreffende (her)ontwikkeling of het transformatieproject te bepalen. De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen, deze wordt daarvoor aangepast. De spelregels (het toepassingskader) voor het berekenen van de omvang van de parkeereis en de wijze waarop deze parkeereis wordt gerealiseerd worden eveneens geactualiseerd en uitgebreid.

Een initiatiefnemer kan gemotiveerd afwijken van de in de Nota genoemde parkeernormen en aanwezigheidspercentages. Uiteraard onder de voorwaarde dat deze afwijking onderbouwd kan worden met objectieve feiten, zoals de doelgroep die gebruik gaat maken van de voorziening of de

openingstijden van het initiatief. Voor situaties waar de Nota Parkeren en Stallen onvoldoende richtlijnen geeft, wordt een nadere afstemming gezocht.

De initiatiefnemer dient aan te tonen dat hij deze normatieve parkeerbehoefte kan faciliteren in een combinatie van:

- Zelf te realiseren parkeervoorziening (op eigen terrein),
- Bestaande private parkeerplaatsen,
- Bestaande openbare parkeerplaatsen.

De bewijslast ligt bij de initiatiefnemer en de gemeente toetst deze op wenselijkheid en redelijkheid. Hierbij heeft de gemeente altijd de mogelijkheid – weliswaar gemotiveerd – om eventuele bestaande overcapaciteit in de openbare ruimte niet toe te kennen als (deel van de) parkeeroplossing voor de initiatiefnemer.

Specifiek voor transformatieprojecten, waarbij er sprake is van een oude functie met bijbehorende parkeerbehoefte die omgevormd wordt tot een nieuwe functie met een andere parkeerbehoefte, zal de berekeningssystematiek worden verduidelijkt en verscherpt.

Mocht blijken dat (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte niet door de initiatiefnemer kan worden opgelost, dan wordt de mogelijkheid geboden om deze verplichting aan de gemeente over te dragen tegen een financiële compensatie. Dat geschiedt uitsluitend als:

- Op het moment van afkoop de gemeente deze verplichting daadwerkelijk kan realiseren door aan te wijzen waar en wanneer dat zal plaatsvinden (dus geen 'voorschot op de toekomst'),
- De kosten daarvan volledig als afkoopsom bij de initiatiefnemer in rekening kunnen worden gebracht.

Het bovenstaande, zoals de te hanteren parkeernormen, de mogelijkheden tot dubbelgebruik, de wijze waarop de dialoog met de initiatiefnemer plaatsvindt, de vorm en inhoud van de betreffende bewijslast en de voorwaarden voor afkoop, zullen gedetailleerd worden verwoord in een nieuwe Nota Parkeernormen.

4.3 Parkeerregulering

Indien nodig wordt een sturend beleid gevoerd door het gebruik van parkeerplaatsen te reguleren. Regulering kan zowel betrekking hebben op het algemeen gebruik van parkeerplaatsen (fiscaal regime voor bezoekers en vergunninghouders) als op het specifiek gebruik van parkeerplaatsen (voor bepaalde doelgroepen). Het invoeren van parkeerregulering wordt tot een minimum beperkt.

Parkeerregulering wordt toegepast om de aanwezige functies in een gebied bereikbaar te houden en de aanwezige parkeercapaciteit te (her)verdelen onder de gewenste doelgroepen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verblijfsduur van de gewenste doelgroepen en de voor hen acceptabel geachte loopafstanden.

De te hanteren parkeerregulering komt ook tot uiting in de beschikbare parkeerproducten (vergunningen e.d.) en de tarieven (vergunningen en aan de automaat).

Vergunningen

De vergunningensoorten en de daarbij gehanteerde uitgiftecriteria worden jaarlijks geactualiseerd om optimaal te blijven voldoen aan de opgave om de gewenste doelgroepen goed te faciliteren op de beschikbare parkeercapaciteit. Het vergunningensysteem mag niet conflicteren met een

optimaal gebruik van betaalde parkeervoorzieningen zoals parkeergarages en strandbestemmingen of het gebruik van andere vervoersmodaliteiten (o.a. fiets).

Op hoofdlijnen is er in de huidige situatie sprake van een zestal vergunningsoorten onderverdeeld in:

- Beperkte aantal uur bezoekerskaart (waaronder inwonersvergunning),
- (Bezoekers)dagkaarten,
- Bewonersvergunning,
- Bedrijfsvergunningen,
- Hotelvergunningen,
- Vrachtwagenvergunning.

Deze zijn het gevolg van maatwerkoplossingen voor verschillende doelgroepen om op bepaalde momenten op bepaalde locaties tegen bepaalde tarieven te kunnen parkeren. Wanneer het nodig is om inperkingen te doen voor een betere regulering, zullen de belangen van de doelgroep meegewogen worden.

Tarieven

De tarieven voor de parkeerproducten worden jaarlijks geactualiseerd. De tarieven voor de gebruiker zijn gebiedsafhankelijk. Noordwijk kent hiervoor een tariefsopbouw die gebruik door de belangrijkste doelgroep faciliteert. Tarieven dienen dus in verhouding tot elkaar te kloppen. De tarieven en de parkeervoorzieningen moeten duidelijk zijn voor de gebruikers en daarmee als prettig, veilig en comfortabel worden ervaren (kader 5). De verhouding tussen tarieven, reguleringstijden en de uitgifte van vergunningen maakt dat een gebied meer of minder aantrekkelijk is voor bepaalde doelgroepen. Voor niet noodzakelijke doelgroepen wordt een markt-tarief gerekend. Vanuit uniformiteit is het voorstel om de parkeertarieven in Parkeerbelastingverordening aan te passen.

Voordelen van 1 tarief:

- Simpeler en duidelijker voor elke weggebruiker
- Geen grensgebieden betreft de tarieven, waardoor weggebruikers niet wetende in een ander gebied parkeren met een andere tarief. Huidige situatie kent een veel grensgebieden waar naheffingen uitgeschreven worden
- Onnodige discussies op straat en balie parkeerservice betreffen de grensgebieden
- Parkeercontroleurs hoeven geen tijd meer te nemen om bedragen van in een "verkeerd gekocht" gebied om te rekenen om de recht van de parkeerder toe te kennen. Dus sneller en efficiënter handhaven.

Handhaving

Daar waar parkeren is gereguleerd is het nodig om toe te zien dat de parkeerders zich houden aan de regels (betalen voor het parkeren, parkeren binnen toegestane tijdsduur, parkeren met ontheffing en/of vergunning ed.). Handhaving is ook nodig als voertuigen geparkeerd staan op plaatsen waar ze overlast of gevaar opleveren.

Een effectieve handhaving is alleen mogelijk als het parkeersysteem in zijn totaliteit en de van toepassing zijnde parkeerproducten (zoals uitgifte- en gebruiksvoorwaarden van vergunningen) juridisch juist zijn teneinde onjuist gebruik van parkeerproducten of ongewenst gebruik van parkeerplaatsen te voorkomen. Middels de parkeerverordeningen en -besluiten worden de betreffende regels jaarlijks getoetst en zo nodig aangepast.

Als er een voertuig op een betaald parkeerplaats staat, zonder dat er parkeerbelasting is voldaan, wordt er een naheffingsaanslag opgelegd door handhaving. Op grond van de huidige Verordening parkeerbelasting Noordwijk 2018 kan tot zekerheid van betaling van naheffingsaanslagen een wielklem worden aangebracht als een voertuig onafgebroken op een betaald parkeerplaats staat en er drie naheffingsaanslagen zijn opgelegd die niet zijn betaald.

Nadeel hiervan is dat zolang de eigenaar niet betaalt, het geklemde voertuig een schaarse parkeerplek blijft bezetten. Dit is voor de omgeving een vervelende situatie. De eigenaar van een geklemd voertuig zou 24/7 in de gelegenheid moeten worden gesteld de kosten te betalen en de klem van zijn voertuig af te laten halen. Er is echter niet continu een contactpunt voor betaling en een piketdienst beschikbaar. Daarom wordt de wielklem niet toegepast door handhaving. Bovendien is gebleken dat wanbetaling zich in Noordwijk nauwelijks voordoet.

In verband hiermee is het voorstel om de bepalingen met betrekking tot het toepassen van en de kosten voor een wielklem uit de Parkeerbelastingverordening te halen.

4.4 Parkeerverwijzing en -communicatie

Parkeerverwijzing is een belangrijk instrument om de automobilist en fietser te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. Van belang is dat de gecommuniceerde informatie klopt, actueel en op maat gesneden is. Door goede informatie te ontsluiten willen we zoekverkeer voorkomen.

Daarbij worden zo veel mogelijk kanalen toegepast: parkeerverwijzing (bebording en -markering op straat), navigatiesystemen, smartphone-apps en internet. Vooral voor bezoekers is parkeercommunicatie van groot belang. Vaste gebruikers als bewoners en werknemers kennen de parkeersituatie beter. Maar ook zij moeten zich altijd van de laatste inzichten, (aanvraag)procedures, beschikbaarheid etc. op de hoogte kunnen stellen.

Met name in en rond de centra en voor het strand-/evenementen en congresbezoek wordt de parkeerverwijzing naar de beschikbare parkeervoorzieningen geoptimaliseerd. Het dynamisch parkeerverwijssysteem kan hier een belangrijke rol in spelen. Voor andere parkeervragen is dit niet altijd de meest voor de hand liggende optie:

- In de woonbuurten is het toepassen van een parkeerverwijssysteem niet functioneel.
- Bijzondere, bezoekers aantrekkende functies kunnen statisch verwezen worden.

5 Vervolg op het kader

Deze kadernota leidt niet direct tot gevolgen op straat. Hiervoor is op onderdelen een verdere uitwerking nodig.

Interactief proces

De invulling van de kadernota is abstract. Wanneer de kadernota is vastgesteld vindt de uitwerking plaats op verschillende onderdelen. Hierbij worden onder andere de ondernemers- en wijkverenigingen actief benaderd die de afgelopen tijd vragen hebben gesteld over maatregelen op het gebied van parkeren.

Vervolgens kan de uitwerking leiden tot het direct nemen van fysieke maatregelen of bijvoorbeeld een verkeersbesluit voor het instellen van een parkeerverbod. Ook kan het leiden tot het aanpassen van de regelgeving omtrent het betaald parkeren en vergunningen.

Een objectivering van het parkeerknelpunt (middels parkeeronderzoek), afstemming met de betreffende belanghebbenden en betaalbaarheid vormen altijd de basis voor eventueel te benoemen fysieke of reguleringsmaatregelen.

De wijken Duinpark, De Zuid en Van Panhuysstraat hebben vragen gesteld over het instellen van parkeerregulering. Om voor deze parkeervraagstukken het parkeerprobleem te objectiveren is het noodzakelijk om als eerste stap de parkeerdruk vast te stellen middels een parkeeronderzoek. Wanneer de parkeerdruk als problematisch wordt beschouwd en ervaren kan overgegaan worden tot aanleggen/reguleren.

De aanpak van het vraagstuk zal in een interactief proces met de betreffende belanghebbenden worden bepaald. Zowel voor het aanleggen van parkeerplaatsen in bestaand gebied als bij de invoering van parkeerregulering, zullen de consequenties en de wenselijkheid met de belanghebbenden worden besproken, waarna de gemeente het uiteindelijke besluit neemt.

Vanuit de nieuwe wijk Duineveld is tevens het verzoek gedaan door bewoners om parkeerregulering in te stellen. Hierbij is de afspraak dat wordt gewacht totdat de gehele wijk is gerealiseerd om vervolgens een parkeerdruk meting te houden.

Verordeningen voor betaald parkeren en vergunningen

Korte termijn

Op een aantal locaties in Noordwijk aan Zee is het voor de weggebruiker onduidelijkheid wat het geldende parkeertarief is en welke parkeerautomaat daarvoor gebruikt moet worden. Daarnaast is in de Programmabegroting 2020 de geraamde opbrengst parkeerbelasting ten opzichte van 2019 verhoogd (€ 250.000,00 structureel plus voor 2020 1,8% inflatie). In verband hiermee is het voorstel om de tarieven te verhogen en in heel de gemeente gelijk te trekken en aan te passen in de Verordening parkeerbelasting. Ook door de gemeentelijke exploitatie van het parkeerterrein Langevelderslag per 1 april 2020 dienen het gebied en de parkeertarieven te worden opgenomen in de tarieventabel bij de Parkeerbelastingverordening. Aanpassing van de verordening is hiervoor nodig op korte termijn.

Bij het vaststellen van een nieuwe Parkeerverordening moet een keuze gemaakt worden hoe om te gaan met het uitgeven van de inwonersvergunningen vanwege de gemeentelijke fusie. Op dit

moment is het onduidelijk hoe de huidige bepaling voor het uitgeven van inwonersvergunningen gelezen zal worden na de gemeentelijke fusie vanwege:

- De huidige verordening is alleen van toepassing op de oude gemeente Noordwijk, dus alleen bewoners van de oude gemeente Noordwijk kunnen aanspraak maken op de inwonersvergunning. Op grond van de Wet Algemene regels herindeling (wet Arhi) gelden vóór de datum van een fusie vastgestelde verordeningen tot maximaal 2 jaar na datum fusie. Dat houdt in dat de Parkeerbelastingverordening sowieso opnieuw moet worden vastgesteld vóór 1 januari 2021.
- Er staat “inwoners van Noordwijk” in de verordening en vanaf 2019 vallen ook de andere kernen onder Noordwijk, dus alle inwoners van het nieuwe Noordwijk hebben recht op een inwonersvergunning. De parkeerdruk zal hierdoor toenemen in de gebieden met betaald parkeren zonder aanpassingen en/of aanvullende voorwaarden.

Digitaliseren vergunningen

Onderzoek naar verdergaande digitalisering van de parkeerketen en toepasbare technologieën om het gebruiksgemak en comfort van de parkeerder en handhaver te optimaliseren (kader 5).

Voordelen digitalisering:

- Minder administratiewerk
- Duurzaam in verband met geen kraskaarten en vergunning pasjes gebruik
- Efficiënter vergunningaanvraagproces en vergunninguitgifte
- Handhaving simpeler en sneller uit te voeren
- Switchen van kentekens bij vergunning met meerdere vergunningen digitaal in te regelen
- Grootste voordeel is fraude voorkomen. Dubbelgebruik van voertuigen of tijdsduur verlengen (max 3 uur) niet meer mogelijk. Parkeerschijf komt te vervallen.
- Voordeel voor parkeerder is dat pasje niet hoeven over te brengen naar de andere voertuig, want ze digitaal het kenteken te activeren
- Voorraad van pasjes niet benodigd
- Voorraad van kraskaarten niet benodigd
- Systeem voor alle doelgroepen gebruiksvriendelijk; digitaal bezoekers aanmelden via de webbrowser/ app, telefonisch, sms of iemand machtigen die het voor je kan regelen.
- Bedrijven en hotels kunnen op basis van maximale rechten kentekens aanmelden in het systeem voor aangewezen gebieden.
- Mogelijkheid dat er van te voren ook dagvergunningen aangeschaft kunnen worden als een dagkaart uit de automaat.
- Mogelijkheid in de toekomst tot controleren met scanvoertuigen.

Nieuwe Nota Parkeernormen

Vanwege de samenvoeging van de gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout heeft de gemeente Noordwijk behoefte aan één, integrale Nota Parkeernormen. Dit geeft tevens de mogelijkheid om de in 2018 door het CROW gepubliceerde nieuwe parkeerkencijfers te benutten als ook om nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en deelfietsen toe te passen.

Met een nieuwe Nota Parkeernormen beschrijft de gemeente Noordwijk het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw of transformatieprojecten. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, zelfbouwers, bedrijven, inwoners) die een omgevingsvergunning ‘bouwen’ aanvraagt waar een parkeercomponent aan zit.

De nieuwe nota vervangt de Nota Parkeren en Stallen uit 2013 van de gemeente Noordwijk en de Nota Parkeernormen 2017 van de gemeente Noordwijkerhout. Het streven is om de Nota Parkeernormen in het vierde kwartaal 2020 vast te stellen.

Parkeervoorzieningen (auto en fiets) Noordwijk aan Zee

De gemeente wil de kwaliteit van het kustgebied verbeteren. Dit doet de gemeente door ook de minder mooie plekken te ontwikkelen. Dat is nodig om ook in de toekomst aantrekkelijk te zijn voor inwoners, bezoekers en ondernemers. Dit kan niet zonder goede parkeervoorzieningen. De gemeente heeft daarom voor Noordwijk aan Zee een aantal parkeerplannen gemaakt. Hierdoor zijn de komende jaren voldoende parkeerplekken en fietsparkeerplekken beschikbaar. Voldoende om ook de parkeerplaatsen te vervangen die (tijdelijk) komen te vervallen door bouwplannen. Of om de pieken op zomerse dagen in de weekenden op te kunnen vangen.

Het jaar 2020 gebruikt de gemeente om de plannen verder uit te werken en voor te bereiden. Dat doet de gemeente in overleg met de belanghebbenden.

Parkeren De Zuid

In overleggen met de wijkvereniging zijn in 2019 opties besproken om het parkeren in De Zuid meer te reguleren. Door diverse maatregelen, onder andere tijdelijke boomstammen en inzet van verkeersregelaars, is dit reguleren positief ontvangen. In overleg met de wijkvereniging is besloten om diverse kritieke locaties definitief fysiek af te zetten en blijft het seizoensgebonden parkeerverbod van kracht. Afhankelijk van het resultaat van deze maatregelen worden verder maatregelen uitgewerkt in De Zuid.

Parkeren drukke dagen

Dit wordt verder uitgewerkt, onder andere door het opstellen van regelscenario's voor het nieuwe Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). In het kader van de Centrumvisie Noordwijkerhout en het coalitieakkoord wordt het PRIS ook gerealiseerd in Noordwijkerhout.

Daarnaast gaat specifieke aandacht uit naar de inzetbaarheid van private parkeerplaatsen in Noordwijk aan Zee in het kader van beter benutten. Met deze eigenaren van deze garages wordt contact opgenomen en de vraag voorgelegd in welke mate hun parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor een ander c.q. aanvullend gebruik dan het huidige gebruik en wat daar de eventuele (gebruiks)voorwaarden voor zijn. Ook zal aangeboden worden om aan te sluiten om het PRIS.

Parkeren bussen en vrachtwagens

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar het parkeren van bussen in de gemeente. Vanwege het PRIS is parkeren van bussen op het Wantveld niet wenselijk. Ook gaat dit ten koste van de parkeercapaciteit voor auto's. Daarom wordt onderzocht om voor bussen enkele wachtplekken te creëren nabij het Wantveld en het langparkeren van bussen mogelijk te maken op de vrachtwagenparkeerterreinen in de gemeente en deze gelijk te trekken met de vergunningen voor vrachtverkeer. Het aanwijzingsbesluit voor het parkeren van bussen en vrachtwagens wordt met de harmonisatie van de APV meegenomen. Het verkeersbesluit voor de vrachtwagenparkeerterreinen kan vooruitlopend hierop worden aangepast.

Bijlage 1 - Huidige nota's, verordeningen, besluiten en beleidsregels

Kadernota Parkeren (2010)

De fundamenteën van de kadernota waren gelegen in de Sociaal Economische Visie (SEV, 2007) en het uitgangspunt dat er voldoende en goed betaalbare parkeermogelijkheden moeten zijn voor bewoners en ondernemers van Noordwijk. Aangevuld met de stelling dat dagtoeristen middels het betalen voor het parkeren meebetalen aan het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de badplaats.

De belangrijkste beleidsdoelen uit de Kadernota 2010 zijn:

1. Een hoogwaardig woon- en leefklimaat voor de eigen bewoners;
2. Het beperken van parkeeroverlast in woonwijken door benutten, beprijzen, bouwen, duidelijke communicatie en stringente handhaving;
3. Het parkeerbeleid moet klantvriendelijk zijn;
4. Financieel bijdragen aan de instandhouding en uitbreiding van de toeristische functie van Noordwijk voor de dag-, avond- en verblijfsrecreant;
5. Een minimaal kostendekkende parkeerexploitatie, waarbij de lasten met name gedragen worden door de dag-, avond- en verblijfsrecreant.

Nota Parkeren en Stallen Noordwijk (2013)

In deze nota wordt feitelijk een aantal kaders uit de Kadernota 2010 verder uitgewerkt, betreffende het opstellen van een parkeerbalans bij gewenste, nieuwe ontwikkelingen, de mogelijkheid om als ontwikkelaar de parkeereis (deels) te voldoen middels het gebruik van private parkeerplaatsen van derden en een regeling voor het afkopen van een deel van de parkeereis.

De nota beschrijft de normen voor woonfuncties en niet-woonfuncties. De normen van de woonfuncties zijn gebaseerd op parkeeronderzoek in Noordwijk. De normen van niet-woonfuncties zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (de gemiddelde waarden).

In de Nota wordt ook een toepassingskader beschreven over hoe te komen tot een parkeereis voor een ontwikkeling, zijnde het aantal parkeerplaatsen dat conform de berekende parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Alsmede de mogelijkheden tot maatwerk, vrijstellingen en de toepassing van de afkoopregeling.

Nota Parkeernormen Noordwijkerhout (2017)

In deze nota worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Noordwijkerhout worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkencijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over de parkeernormen in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc. is het gewenst dat parkeernormen voor de gemeente formeel worden vastgesteld. Uiteindelijk moet deze Nota Parkeernormen als toetsingskader worden gezien voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij moet worden voorkomen dat parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Parkeerverordening Noordwijk (2018)

In deze verordening staan de gemeentelijke regels met name voor het gebruik van parkeerplaatsen door vergunninghouders (en de van toepassing verklaarde soorten vergunningen).

Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting Noordwijk (2018)

In deze verordening staan de gemeentelijke regels met name voor het heffen van parkeerbelasting door bezoekers en vergunninghouders (fiscaal) inclusief uitzonderingen daarop (zoals bij vergunningen voor ambulante gezondheidszorg).

Besluit Uitgifte parkeervergunningen Noordwijk (2018)

In dit besluit staan alle aanvraag- en uitgiftevoorwaarden van de in Noordwijk van toepassing zijnde parkeervergunningen.

Besluit betaald- en vergunninghoudersparkeren (2018)

In dit besluit staan de locaties waar en wanneer het betaald parkeren, het vergunningparkeren en het gebruik van de wielklem van toepassing is.

Beleidsregels Wielklem Noordwijk (2017) – voorstel tot intrekken

De in dit document beschreven beleidsregels hebben zekerheid van betaling van de heffingsaanslag parkeerbelasting tot doel middels het aanbrengen en verwijderen van een wielklem.

Deze beleidsregel is vooral bedoeld geweest om naheffingsaanslag die opgelegd zijn aan houders van buitenlandse kentekens zeker te stellen. Inmiddels zijn er voldoende fiscale en juridische instrumenten beschikbaar om dit op een administratieve wijze af te handelen. De wielklem wordt hierdoor alleen in uitzonderlijke gevallen nog toegepast.

Beleidsregels Openbaar Electriciteits Laadinfra (2017)

Met de in dit document beschreven beleidsregels wordt duidelijkheid gegeven aan particulieren, bedrijven, netwerkbeheerders en aanbieders van oplaadinfrastructuur over de criteria en voorwaarden waaronder de gemeente medewerking verleent aan het plaatsen van oplaadinfrastructuur in de openbare ruimte, het aanwijzen van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen en hen te informeren over de daartoe te volgende procedure.

De Wegsleepverordening gemeente Noordwijk (2019)

Met deze verordening zijn regels omtrent wegslepen van voertuigen vastgelegd. Het is wenselijk om in voorkomende gevallen op de weg staande voertuigen tot een maximum gewicht van 3.500 kg te kunnen verwijderen, over te brengen en in bewaring te stellen.

Bijlage 2 - Private parkeerplaatsen

Specifieke aandacht gaat uit naar de inzetbaarheid van private parkeerplaatsen. Het is een aanbeveling uit het Parkeeronderzoek Noordwijk aan Zee. Maar ook bij de parkeerhelpunten in Noordwijkerhout en Noordwijk Binnen wordt de vraag gesteld of en in welke mate de private parkeerplaatsen hierin een rol spelen.

De volgende locaties worden hiertoe als relevant beschouwd:

In Noordwijk aan Zee betreft dit:

- Radisson Blu Palace Hotel
- Azzurro
- Vomar
- Huis ter Duin
- Hotels van Oranje

In Noordwijk Binnen betreft dit:

- Hof van Noortwijck (Raadhuisstraat)
- Weteringspoort
- St. Jeroensweg (NWS)

In Noordwijkerhout betreft dit:

- Victoriberg
- Coremolen

Met deze eigenaren van deze garages wordt contact opgenomen en de vraag voorgelegd in welke mate hun parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor een ander c.q. aanvullend gebruik dan het huidige gebruik en wat daar de eventuele (gebruiks)voorwaarden voor zijn. Ook zal aangeboden worden om aan te sluiten om het parkeerverwijssysteem.



Voorstraat 42

2201 HW Noordwijk

☎ +31 (0)71 36 60 600

✉ gemeente@noordwijk.nl

🌐 noordwijk.nl