

VELSEN



Velsen, 20 januari 2011

**‘kadernota parkeerbeleid 2008’
EVALUATIE 2010**

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 het LVVP staat aangegeven dat de gemeente een parkeerbeleidsplan gaat formuleren. Dit parkeerbeleidsplan is vervolgens in 2008 door de gemeenteraad vastgesteld, de zogeheten Kadernota 2008.

Naast de hoofdlijnen van het gemeentelijk parkeerbeleid beschrijft de Kadernota ook een aantal bestaande parkeerproblemen en een aantal potentiële parkeerproblemen waarvoor een oplossing gezocht dient te worden. Bovendien wordt de intentie verwoord om bepaalde aspecten van het parkeerbeleid op detailniveau uit te werken in zogenoemde uitwerkingsnota's.

Twee jaar na het verschijnen van de Kadernota blijkt er binnen de gemeenteraad behoefte te zijn aan een evaluatie van dit parkeerbeleidsplan 2008. Tijdens de raadscaarousel van 3 december 2009 is dan ook toegezegd om een evaluatie aan te bieden aan de raad. In deze evaluatie komt aan bod welke problemen werden gesignaleerd? Welke beleidshoofdlijnen werden geformuleerd? En welke uitwerkingsnota's werden beschreven? Maar ook hoe we nu aan kijken tegen de beleidshoofdlijnen? En wat is tot nu toe bereikt? Het is echter niet de bedoeling om een nieuwe Kadernota vast te stellen. Niet alle aspecten uit de Kadernota zullen derhalve één op één aan bod komen. In hoofdstuk 2 worden de algemene beleidshoofdlijnen geëvalueerd. In hoofdstuk 3 worden de beleidshoofdlijnen betreffende woongebieden geëvalueerd. In hoofdstuk 4 worden vervolgens de beleidshoofdlijnen betreffende winkelgebieden geëvalueerd. En in hoofdstuk 5 worden de beleidshoofdlijnen betreffende speciale gebruikers geëvalueerd. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 een overzicht gegeven van de voortgang van de uitwerkingsnota's die het college zichzelf in 2008 als doel heeft gesteld.

LEESWIJZER

De doelstellingen die in hoofdstuk 2 t/m 5 aan bod komen zijn afkomstig uit de Kadernota Parkeerbeleidsplan 2008. In bijlage I zijn deze doelstellingen (inclusief de toelichting) terug te vinden. Ten einde de evaluatie te verduidelijken, kan het zinvol zijn deze toelichting terug te lezen.

2 EVALUATIE ALGEMENE BELEIDSHOOFDLIJNEN

De algemene visie die in de Kadernota is omschreven 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 mondt uit in een aantal algemene beleidshoofdlijnen.

- a) *“Gestreefd wordt naar een optimale benutting van de bestaande (openbare en particuliere) parkeercapaciteit.”*

In de Kadernota is reeds gesteld dat uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt voor een optimale benutting van de bestaande parkeercapaciteit. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) zijn hiertoe regels opgenomen die parkeerexcessen voorkomen. Het verbod op het parkeren van vrachtwagens in woonwijken is hier een voorbeeld van. En ook het opleggen van een maximale periode dat kampeervoertuigen op de openbare weg mogen worden geparkeerd is in de APV geregeld. Daarnaast kan de uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen op specifieke locaties (bv. nabij winkels) worden vergroot door middel van het invoeren van flankerend beleid. Hierbij kan gedacht worden aan een blauwe zone of betaald parkeren. Om in dergelijke situaties bewoners een ontheffing te kunnen verlenen dient de gemeente te beschikken over een parkeerverordening (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6). Deze wordt in het voorjaar van 2011 aan de raad aangeboden.

[\(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.\)](#)

- b) *“Uitbreiding/wijziging van parkeerruimte in bestaande situaties wordt niet alleen gebaseerd op aantallen, maar wordt afgewogen tegen de verkeersveiligheid en overige leefbaarheidsaspecten.”*

Bij recente herinrichtingen is gebleken dat de gemeentelijke wens tot het uitbreiden van de parkeergelegenheid op gespannen voet kan staan met leefbaarheidswensen die de bewoners naar voren brengen. De bewoners in de Rusburglaan waren bijvoorbeeld tegen de uitbreiding van parkeergelegenheid in hun straat, omdat deze uitbreiding ten behoeve van de gehele buurt plaatsvond. Middels informatie, inspraak en participatie vergewist de gemeente zich ervan goed op de hoogte te zijn van de wensen van omwonenden aangaande leefbaarheid.

[\(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.\)](#)

- c) *“Daar waar ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden is het uitgangspunt om realisatie van de bijbehorende parkeercapaciteit te realiseren conform het geldende parkeernormenbeleid.”*

De gemeenteraad heeft in december 2009 de nota ‘Parkeernormen Gemeente Velsen 2009’ bekrachtigd. Deze nota is één van de uitwerkingsnota's die de gemeente zichzelf in de Kadernota ten doel had gesteld (zie hoofdstuk 6). Vanuit de sectie verkeer is altijd iemand betrokken bij de ruimtelijke ontwikkelingen die in eerste instantie door de afdeling ROE worden behandeld. Op deze wijze wordt parkeren vanaf het begin van een ruimtelijke ontwikkeling geïntegreerd meegewogen en

wordt voorkomen dat parkeren als sluitpost van een dergelijke ontwikkeling fungeert.

In de huidige prestatieafspraken met de woningbouwcorporaties (2006-2010) zijn andere randvoorwaarden aangaande het parkeren opgenomen dan in de gemeentelijke notitie Parkeernormen. Per woning dient volgens de prestatieafspraken één parkeerplaats gebouwd (veelal ondergronds) te worden gefaciliteerd. Dit gebouwd parkeren vormt een dure oplossing voor de parkeerbehoefte. Deze eis uit de prestatieafspraken heeft er, in combinatie met het veranderde financiële landschap, voor gezorgd dat er discussie is ontstaan tussen de gemeente en de woningbouwcorporaties. Bij het opstellen van de nieuwe prestatieafspraken dient een eventuele passage betreffende parkeren scherp bekeken te worden.

[\(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.\)](#)

- d) *“De gemeente heeft een bepalende rol bij de realisatie van openbare, gebouwde parkeervoorzieningen (tarieven, openingstijden, etc.).”*

Tot op heden heeft het ontwikkelen van gebouwd parkeren zich voornamelijk beperkt tot woningbouwprojecten, waarbij één parkeerplaats per woning in de gebouwde parkeervoorziening is gerealiseerd. Aangezien deze parkeervoorzieningen niet openbaar zijn, speelt de gemeente geen bepalende rol bij de realisatie. Bij de voorbereidingen van de ontwikkeling Groot Helmduin heeft de gemeente op dit gebied echter wel een bepalende rol gespeeld. Uit onderzoek van de gemeente bleek in dit geval dat de geplande parkeergarage onvoldoende aansloot bij het omliggende parkeergebied, waardoor ook een financieel tekort onvermijdelijk werd. En ook bij ontwikkeling van het ‘winkelcentrum IJmuiden’ is de gemeente nauw betrokken bij de totstandkoming van een goed functionerende parkeeroplossing.

[\(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.\)](#)

- e) *“Flankerende maatregelen die noodzakelijk zijn om overlast voor de directe omgeving te beperken, komen in principe voor rekening van de verantwoordelijke organisator/eigenaar/ ontwikkelaar. In die situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen kan hiervan worden afgeweken.”*

Voor het instellen van bepaalde, structurele vormen van flankerend parkeerbeleid (vergunningparkeren en betaald parkeren) dient de gemeente te beschikken over een parkeerverordening (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6).

[\(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.\)](#)

- f) *“De exploitatie van het gehele parkeerproduct is kostendekkend.”*

Het parkeerproduct van de gemeente bestaat uit inkomsten (parkeerbelasting, naheffingen, bekeuringen, bijdrage inwoners aan vergunningen) en uitgaven (aanschaf en onderhoud van borden en parkeermeters, handhaving). Uit de budgetrapportages van de laatste drie jaar (2007-2009) blijkt dat dit parkeerproduct constant een ruim overschot oplevert. **Dit overschot komt in de huidige situatie ten goede aan de algemene middelen, maar (een gedeelte van dit bedrag) kan in de toekomst worden gebruikt om de invoering van flankerend parkeerbeleid te financieren.**

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.)

- g) *“De gemeente bevordert dat wordt voorzien in voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of zijn te verwachten.”*

Deze beleidshoofdlijn wordt geïntegreerd in het ‘Fietsbeleidsplan’, dat in het najaar van 2010 aan de raad zal worden aangeboden.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.)

- h) *“In overleg met de betrokken instanties wordt gestreefd naar optimalisatie van de handhaving.”*

Het optimaliseren van de handhaving heeft gestalte gekregen door middel van het aanstellen van een coördinator handhaving en het continueren van het maandelijks overleg met de verkeersadviseur van de politie Kennemerland.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.)

3 WOONGEBIEDEN

Wat betreft de woongebieden zijn de volgende beleidshoofdpijnen benoemd.

- a) *“Indien in een straat de bezettingsgraad hoger is dan 90%, waarbij tevens binnen 100 m geen straat te vinden is met een bezettingsgraad lager dan 90%, wordt gezocht naar de mogelijkheden om de parkeersituatie te verbeteren.”*

Tot op heden is aan dit beleid met name invulling gegeven door middel van het toevoegen van parkeercapaciteit bij herinrichtingen. Als gevolg hiervan is het aantal parkeerplaatsen op een groot aantal wegen, waaronder de Van Dalenlaan, de Langemaad, de Rusburglaan, het Burgemeester Weertsplantsoen, de Bornstraat en de Grahamstraat, substantieel toegenomen. Uit de resultaten van het gemeentebreed uitgevoerde onderzoek naar de parkeerdruk (uitgevoerd in het voorjaar van 2010) blijkt dat in de woongebieden het aantal geparkeerde auto's in 4 jaar tijd met 4% is toegenomen. De parkeerdruk is in diezelfde periode echter met slechts 2% toegenomen. Dit lijkt tegenstrijdig, maar kan verklaard worden door de bovengenoemde stijging van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Ondanks dit goede resultaat is het dus helaas niet gelukt om de stijging van de parkeerdruk volledig te stoppen.

PARKEERONDERZOEK 2010

Om een duidelijk beeld te krijgen van de invloed die het stijgende autobezit op de Gemeente Velsen heeft, wordt iedere 4 jaar een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk binnen de gemeente. In april 2010 is dit parkeeronderzoek opnieuw uitgevoerd. In augustus 2010 is de gemeenteraad geïnformeerd over de onderzoeksresultaten. Ter verduidelijking zijn deze resultaten bijgevoegd in bijlage II.

Daarnaast is in het voorjaar van 2010 begonnen met een inventarisatie van de 'uitwerking woongebieden' (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6) waarbij woonbuurten met een parkeerdruk boven de 80% worden geanalyseerd, met als doel de parkeercapaciteit te vergroten. Hierbij is met name gezocht naar locaties waar extra parkeervakken kunnen worden gerealiseerd (ten koste van bijvoorbeeld trottoir of snippergroen). Ook het verkorten van onnodig lange parkeerverboden (toegepast op de Terrasweg) is een mogelijkheid om de parkeersituatie te verbeteren. In welke mate de parkeersituatie kan worden verbeterd hangt sterk af van de mogelijkheden die de openbare ruimte biedt. De 'uitwerking woongebieden' kent echter ook een viertal nadelen. Zo is het zoeken naar extra parkeergelegenheid in de bestaande woonwijken een zeer arbeidsintensieve exercitie, waarbij ambtenaren de buurten minutieus uitkammen op zoek naar extra parkeerruimte. Daarnaast doet de extra parkeergelegenheid die wordt gevonden (deels) afbreuk aan de leefbaarheid in de woonbuurten (bijvoorbeeld verdwijnen trottoirruimte en snippergroen). Ten derde blijkt dat een deel van de locaties waar extra parkeervakken kunnen worden aangelegd nu ook al benut worden voor parkeren, waardoor het probleem feitelijk slechts ten dele wordt opgelost. Tot slot zijn de ingrepen veelal kostbaar, namelijk circa €1500 à €5000 per parkeervak. **Voor één buurt (de Maadbuurt te Velsbroek, zie kader) komen de kosten daarmee op circa €60.000. Voor alle buurten binnen de gemeente met een parkeerdruk boven de 80% komen de kosten daarmee op circa €900.000.** Gezien bovengenoemde nadelen

VOORBEELD MAADBUURT

De Maadbuurt in Velsbroek heeft in totaal 541 openbare parkeerplaatsen. De parkeerdruk's nachts (wat betreft parkeren het drukste moment van de dag in een woonbuurt) is 93%. In de totaal is het mogelijk om 35 extra parkeerplaatsen te realiseren. De parkeerdruk kan daarmee worden verlaagd naar 87%. Om deze parkeerplaatsen te realiseren is een investering van ruim €60.000,- noodzakelijk. Een deel van de extra parkeergelegenheid wordt in de huidige situatie feitelijk ook al benut.

luit het voorstel om de 'uitwerking woongebieden' niet structureel ('buurt na buurt') te continueren. Uiteraard zal het creëren van extra parkeergelegenheid in de woonbuurten prioriteit houden, maar de uitvoering zal op meer incidentele basis worden uitgevoerd (bijvoorbeeld n.a.v. resultaten uit parkeeronderzoek of klachten van omwonenden). Daarnaast zal het vergroten van de parkeergelegenheid bij herinrichtingen gecontinueerd worden.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn, maar de 'uitwerking woongebieden' niet structureel ('buurt na buurt') uit te voeren.)

- b) *"Er worden geen vergunninghouderzones ingesteld in woongebieden met uitzondering van de gebieden rond betaalde zones."*

In april 2010 is in opdracht van de gemeente een nieuw onderzoek gedaan naar de parkeerdruk binnen de gemeente. Hieruit komt naar voren dat de parkeerdruk nog altijd toeneemt. Dit zorgt er voor dat de wenselijkheid om flankerend parkeerbeleid (waaronder vergunningparkeren) in te voeren toeneemt. Het is op dit moment dan ook ongewenst om vast te houden aan deze beleidsdoelstelling, omdat dit de gemeente in de toekomst kan verhinderen om adequaat in te spelen op parkeerproblemen.

Om het invoeren van vergunningparkeren mogelijk te maken dient de gemeente over een parkeerverordening (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6) te beschikken. In deze verordening is het mogelijk om onder andere de volgende zaken vast te leggen:

- Wie komt voor een vergunning in aanmerking? Alleen de bewoners van een gebied of ook bijvoorbeeld personen die in dat gebied hun beroep uitoefenen?
- Wat kost een vergunning? Moeten vergunningen gratis verstrekt worden of moet het hele stelsel (inclusief handhavingkosten) financieel gedekt kunnen worden?
- Onder welke voorwaarden is het mogelijk om een discussie over de invoering van vergunningparkeren te gaan voeren? Voorwaarden kunnen bijvoorbeeld zijn dat de parkeerdruk in het gebied op het drukste dagdeel boven de 95% moet liggen en/of dat uit een enquête in het gebied moet blijken dat minimaal 2/3 deel van de bewoners het invoeren van vergunningparkeren steunt.

Een parkeerverordening kan op korte termijn worden aangeboden aan de raad.

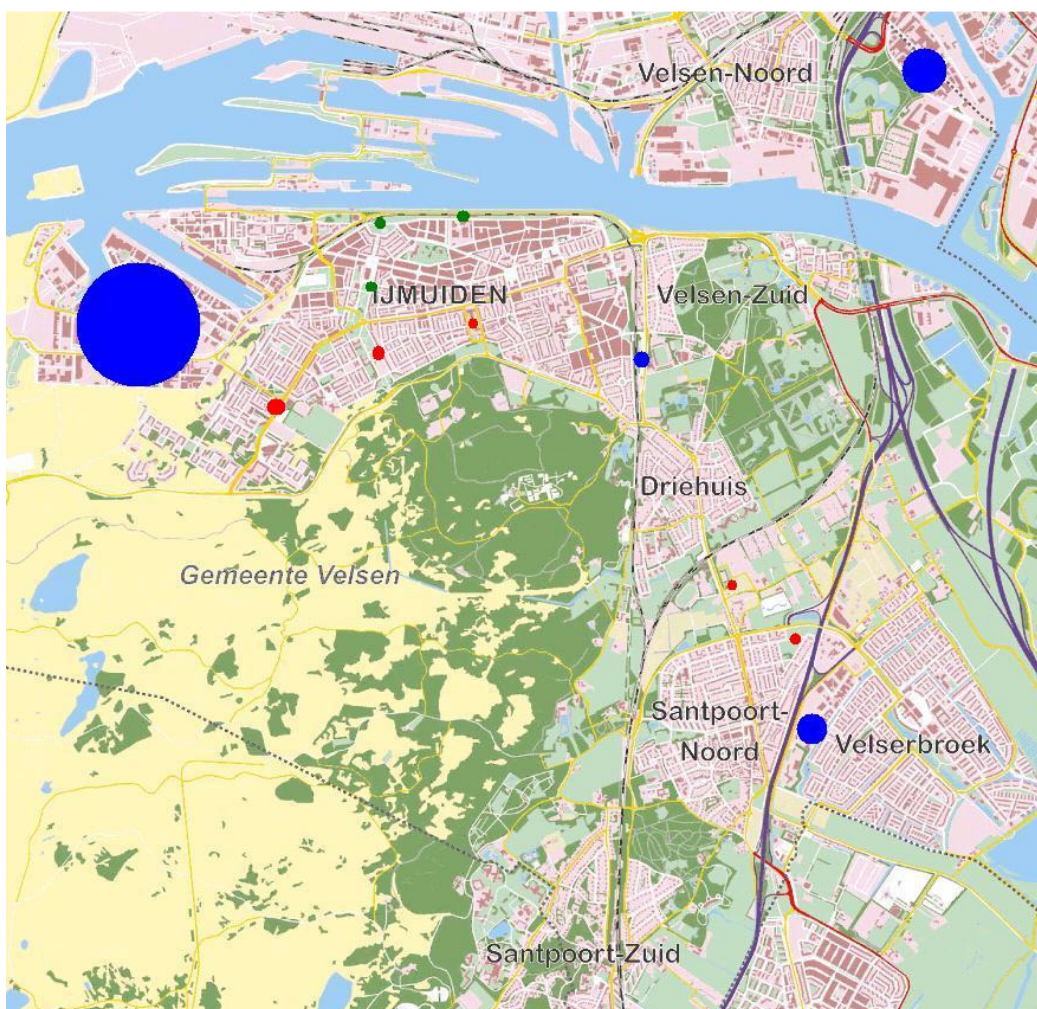
(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling te laten vallen. Het is namelijk wenselijk om vergunninghouderzones overal in te kunnen voeren als dit noodzakelijk blijkt te zijn. En dus niet alleen rondom betaalde zones.)

c) *“Vrachtwagenparkeerplaatsen in woongebieden worden opgeheven.”*

Op de bijgevoegde kaart is duidelijk te zien waar de vrachtwagenparkeerplaatsen zich binnen de gemeente bevinden. Het merendeel van de vrachtwagenparkeerplaatsen dat zich in de woongebieden bevindt is inmiddels verdwenen. Op dit moment zijn drie van deze parkeerplaatsen nog niet verdwenen. De twee locaties aan de IJmuiderstraatweg en die aan het Moerbergplantsoen komen echter te vervallen wanneer deze wegen heringericht worden. Deze herinrichtingen zullen respectievelijk in 2013 en 2011 plaatsvinden.

Het voorstel luidt daarnaast om de vrachtwagenparkeerplaats op het parkeerterrein aan de Minister van Houtenlaan te handhaven. Deze parkeerplaats bevindt zich niet in de korte nabijheid van woningen en vormt een belangrijke aanvulling ten behoeve van de spreiding van de locaties.

(Het college stelt voor om, in tegenstelling tot het eerdere voornemen, de vrachtwagenparkeerplaats aan de Minister van Houtenlaan te handhaven.)



Overzicht van de aangewezen parkeerplaatsen voor grote voertuigen, onderverdeeld naar te behouden (blauw), verdwenen (rood) en verdwijnt bij herinrichting (groen).

4 WINKELGEBIEDEN

Wat betreft de winkelgebieden zijn de volgende beleidshoofdlijnen benoemd.

- a) *“De parkeercapaciteit dicht bij de winkelvoorzieningen wordt in principe bestemd voor kortparkerende winkelbezoekers en de parkeerplaatsen op grotere afstand van deze voorzieningen voor langparkeerders, waaronder mensen die in het gebied werken.”*

Tot op heden is deze doelstelling alleen bij het winkelgebied rondom de Lange Nieuwstraat in IJmuiden door middel van flankerend beleid (betaald parkeren) kracht bij gezet. Gezien de toenemende parkeerdruk lijkt het echter zinvol om op korte termijn te gaan experimenteren met het invoeren van blauwe zones bij winkelvoorzieningen. Het winkelgedeelte van de Hoofdstraat in Santpoort-Noord komt hiervoor in aanmerking. Ook een uitbreiding van het flankerend beleid rondom het winkelcentrum IJmuiden ligt in de lijn der verwachting, wanneer de ontwikkeling van het centrumgebied doorgang vindt.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.)

- b) *“De parkeertarieven die gelden in de gebieden waar betaald parkeren is/wordt ingevoerd zijn concurrerend met de tarieven in de omliggende (vergelijkbare) gemeenten.”*

Vooraf bij de ontwikkeling van het ‘Winkelcentrum IJmuiden’ (met het oog op de economische concurrentiepositie) zal het van groot belang zijn om deze beleidsdoelstelling in acht te nemen. In het overzicht hieronder zijn de huidige tarieven voor zowel het centrum als het strand afgezet tegen de tarieven van concurrerende gemeenten. Hieruit blijkt dat de tarieven in Velsen op een juist niveau liggen.

	Centrum		Strand
Velsen	€1,15 p/u	€1,40 p/u of €6,00 p/d	Velsen
Beverwijk	€1,13 p/u	€2,20 p/u of €15,00 p/d	Bloemendaal
Haarlem	€2,10 p/u	€5,50 p/d	Castricum
Bloemendaal	€0,60 p/u	€5,00 p/d	Zandvoort

Overzicht van de parkeertarieven in Velsen ten opzichte van concurrerende gemeenten.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling ongewijzigd van kracht te laten zijn.)

5 SPECIFIEKE DOELGROEPEN

Ten behoeve van de specifieke doelgroepen is in de Kadernota de volgende beleidsdoelstelling geformuleerd:

Voor specifieke gebruikers worden 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 of dienen dat een gereserveerde parkeerruimte noodzakelijk maakt;*
- *doelgroepen die middels efficiënter autogebruik bijdragen aan het verminderen van autobezit/ autogebruik.*

Gehandicapten

Wat betreft gereserveerde parkeerplaatsen voor gehandicapten moet onderscheid worden gemaakt tussen individuele gehandicaptenplaatsen en algemene gehandicaptenplaatsen. De gemeentelijke procedure omtrent de aanvraag van een individuele gehandicaptenparkeerplaats is in 2007 vastgesteld in het beleidsstuk 'Beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaatsen Velsen 2007' (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6).

De gemeente faciliteert de vraag naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform landelijke richtlijnen van het CROW, namelijk 1 op de 20 parkeerplaatsen bij voorzieningen (niet zijnde zorgcomplexen) of in centra.

Gebruikers met een bijzonder belang

Ten behoeve van gebruikers die aannemelijk kunnen maken dat zij een gereserveerde parkeerplaats nodig hebben vanwege een bijzonder belang dat zij hebben of dienen, kan een dergelijke parkeerplaats veelal worden ingesteld op basis van de wet middels specifieke verkeersborden (politie, brandweer, arts). In overige gevallen (veelal personen met oproepdienst die vanuit thuis werken) dient een gereserveerde parkeerplaats middels vergunningparkeren te worden gerealiseerd. De gemeente dient hiertoe over een parkeerverordening (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6) te beschikken.

In tegenstelling tot wat in de Kadernota is geïmpliceerd, wordt voor deze groep gebruikers in de huidige werkwijze in principe geen gereserveerde parkeerplaats ingesteld nabij het woonadres, maar alleen nabij het werkadres. Op deze manier wordt voorkomen dat het aantal gereserveerde parkeerplaatsen (dat de uitwisselbaarheid van de parkeerruimte negatief beïnvloed) sterk toeneemt. **In de huidige werkwijze wordt dit uitgangspunt reeds toegepast en is hierover slechts één klacht binnengekomen bij de gemeente. Hieruit blijkt dat dergelijke situaties prima door bewoners onderling kunnen worden opgelost.**

Doelgroepen die bijdragen aan een efficiënter autogebruik

Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor doelgroepen die middels efficiënter autogebruik bijdragen aan het verminderen van autobezit of -gebruik kan gedacht worden aan carpoolen of autodate (bv. Greenwheels). Recentelijk heeft de wetgever het besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)

aangepast, waardoor het instellen van parkeerplaatsen voor deze groep gebruikers door middel van een verkeersbesluit kan worden geregeld. Het instellen van een vergunninghouderplaats is derhalve niet langer noodzakelijk.

(Het college stelt voor om deze beleidsdoelstelling betreffende specifieke doelgroepen ongewijzigd van kracht te laten zijn, met inachtneming van de gewijzigde toevoeging bij de categorie 'gebruikers met een bijzonder belang'. In tegenstelling tot wat in de Kadernota is geïmpliceerd, wordt voor deze groep gebruikers in principe geen gereserveerde parkeerplaats ingesteld nabij het woonadres.)

6 UITWERKINGSNOTA'S

In de Kadernota zijn een aantal vast te stellen uitwerkingsnota's genoemd. Deze nota's moeten ertoe leiden dat het gemeentelijk parkeerbeleid gestructureerd wordt en de beleidshoofdlijnen (beter) kunnen worden uitgevoerd. In het onderstaande kader zijn de uitwerkingsnota's die de gemeente zichzelf in de Kadernota ten doel heeft gesteld weergegeven. Daarnaast is weergegeven welke planning aan de verschillende uitwerkingsnota's hangt.

<p><u>Besluitvorming door de gemeenteraad</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Parkeerverordening <i>voorjaar 2011</i>▪ Nota Parkeernormen <i>vastgesteld in 2009</i>▪ Nota Handhaving <i>vastgesteld in 2009</i> <p><u>Besluitvorming door de het college van B&W</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Uitwerking woongebieden <i>geinventariseerd in 2010 (voorstel luidt om de invulling van deze uitwerkingsnota te beperken tot de geplande herinrichtingen; zie pagina 7)</i>▪ Pilot bedrijfsbusjes <i>Start najaar 2010, uitwerking voorjaar 2011</i>▪ Beleidsregels individuele gehandicaptenparkeerplaats <i>vastgesteld in 2007</i>▪ Nadere regels aanleg parkeervoorzieningen <i>Vastgesteld in 2007</i>▪ Beheersopzet openbare gemeentelijke parkeervoorzieningen <i>eerste uitwerking wellicht bij realisatie 'winkelcentrum IJmuiden'</i>

In de voorgaande evaluatie zijn een aantal uitwerkingsnota's reeds aan bod gekomen. De onderstaande nota's zijn nog niet besproken.

Nota Handhaving

In 2009 heeft de gemeenteraad de nota 'Handhaven in Velsen, kadernota 2009-2012' vastgesteld. Deze nota geeft inzicht in de bestuurlijke handhaving in Velsen en beschrijft de kaders van het handhavingsbeleid. Het handhaven op parkeerovertredingen (parkeerexcessen) vormt één van de speerpunten binnen dit beleid. Om ervoor te zorgen deze handhaving efficiënt wordt uitgevoerd, heeft het college in 2009 een 'coördinator handhaving' aangesteld.

Pilot bedrijfsbusjes

Zoals reeds genoemd in de Kadernota is het niet eenvoudig om binnen de bestaande wet- en regelgeving tot een goede oplossing te komen voor de overlast die bedrijfsbusjes in woonwijken veroorzaken. **Voertuigen die binnen de afmetingen blijven die in de Algemene Plaatselijke Verordening zijn vastgelegd (maximaal 2m40 hoog en maximaal 6m00 lang), kunnen immers niet op juridische basis uit woongebieden worden geweerd.** In de Kadernota is aangekondigd dat de gemeente

een pilotproject start, waarmee zal worden getracht de overlast terug te dringen. Inmiddels zijn hiervoor meerdere plannen van aanpak uitgewerkt. Eén van deze plannen behelst het creëren van een afgesloten parkeerterrein, voorzien van videobewaking en goede fietsparkeervoorzieningen, voor bedrijfsbusjes. Eigenaren van de bedrijfsbusjes kunnen voor dit terrein bij de gemeente een toegangspas aanvragen. Een ander plan is het aanwijzen van ‘bedrijfsbusjesparkeervakken’ in de woonwijken. Deze parkeervakken, die kenbaar worden gemaakt door middel van een tegel met symbool, liggen op plaatsen waar weinig overlast wordt veroorzaakt door parkerende bedrijfsbusjes (bv. langs een kopgevel, een blinde muur of groen). Het succes van beide uitwerkingen is sterk afhankelijk van de medewerking van de inwoners (het gebruik van een afgesloten parkeerterrein is namelijk vrijwillig en ‘bedrijfsbusjesparkeervakken’ hebben geen juridische status). In het najaar van 2010 wordt een advies aangaande dit onderwerp aan het college aangeboden, waarna uitvoering kan plaatsvinden.

Nadere regels voor de aanleg van parkeervoorzieningen

De nadere regels voor de aanleg van parkeervoorzieningen maken deel uit van de Leidraad voor Inrichtingswerken in de Openbare Ruimte (LIOR), waarin een veelvoud aan inrichtingsprincipes wordt beschreven. Dit interne stuk is in 2007 vastgesteld.

7 CONCLUSIE

In 2008 zijn de hoofdlijnen van het gemeentelijk parkeerbeleid door de gemeenteraad vastgelegd in de 'Kadernota parkeerbeleidsplan 2008'. Twee jaar na het verschijnen van de Kadernota is een evaluatie van het parkeerbeleidsplan uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat het gevoerde parkeerbeleid goede resultaten heeft opgeleverd (zie bijlage II). In 2008 is namelijk ingestoken op een faciliterend parkeerbeleid, waarbij de gemeente zoveel mogelijk probeert te voldoen aan de behoefte in parkeerruimte. Ondanks dat de parkeerdruk binnen de gemeente nog steeds stijgt, is deze stijging als gevolg van het gevoerde parkeerbeleid tussen 2006-2010 met 50% afgeremd. Het is dan ook wenselijk om het huidige parkeerbeleid grotendeels te handhaven. De evaluatie geeft echter aanleiding tot een viertal beleidswijzigingen:

- 1) **Het college van B&W zal de uitwerkingsnota 'uitwerking woongebieden', waarbij woonbuurten worden geanalyseerd met als doel de parkeercapaciteit te vergroten, niet verder uitwerken.**

Bij de inventarisatie van de 'uitwerking woongebieden' zijn namelijk een aantal grote nadelen naar voren gekomen. Allereerst is het zoeken naar extra parkeergelegenheid in de bestaande woonwijken een zeer arbeidsintensieve exercitie, waarbij ambtenaren de buurten minutieus uitkammen op zoek naar extra parkeerruimte. Daarnaast doet de extra parkeergelegenheid die wordt gevonden (deels) afbreuk aan de leefbaarheid in de woonbuurten (bijvoorbeeld verdwijnen trottoirruimte en snippergroen). Ten derde blijkt dat een deel van de locaties waar extra parkeervakken kunnen worden aangelegd nu ook al benut worden voor parkeren, waardoor het probleem feitelijk slechts ten dele wordt opgelost. Tot slot zijn de ingrepen veelal kostbaar (circa €1500 à €5000 per parkeervak). **Voor één buurt (de Maadbuurt te Velsbroek, zie kader) komen de kosten daarmee op circa €60.000. Voor alle buurten binnen de gemeente met een parkeerdruk boven de 80% komen de kosten daarmee op circa €900.000.** Gezien bovengenoemde is gebleken dat de te behalen resultaten niet opwegen tegen de nadelen/kosten. **Uiteraard zal het creëren van extra parkeergelegenheid in de woonbuurten wel prioriteit houden, maar de uitvoering zal op meer incidentele basis worden uitgevoerd (bijvoorbeeld n.a.v. resultaten uit parkeeronderzoek of klachten van omwonenden). Daarnaast zal het vergroten van de parkeergelegenheid bij herinrichtingen ook gewoon gecontinueerd worden.**

- 2) **De beleidsdoelstelling 'er worden geen vergunninghouderzones ingesteld in woongebieden met uitzondering van de gebieden rond betaalde zones' komt te vervallen.**

Uit onderzoek van de gemeente blijkt dat de parkeerdruk binnen de gemeente nog steeds toeneemt. De verwachting is dat deze stijging zich de komende periode zal voortzetten. Dit zorgt er voor dat de wenselijkheid om flankerend parkeerbeleid (waaronder vergunningparkeren) in te voeren toeneemt. Het is op dit moment dan ook ongewenst om vast te houden aan deze beleidsdoelstelling, omdat dit de gemeente in de toekomst kan verhinderen om adequaat in te spelen op

parkeerproblemen. Om het invoeren van vergunningparkeren mogelijk te maken dient de gemeente over een parkeerverordening (één van de uitwerkingsnota's, zie hoofdstuk 6) te beschikken. In deze verordening is het mogelijk om onder andere de volgende zaken vast te leggen:

- Wie komt er voor een vergunning in aanmerking? Alleen de bewoners van een gebied of ook bijvoorbeeld personen die in dat gebied hun beroep uitoefenen?
- Wat kost een vergunning? Moeten vergunningen gratis verstrekt worden of moet het hele stelsel (inclusief handhavingkosten) hierdoor gedekt kunnen worden?
- Onder welke voorwaarden is het mogelijk om een discussie over de invoering van vergunningparkeren te gaan voeren? Voorwaarden kunnen bijvoorbeeld zijn dat de parkeerdruk in het gebied op het drukste dagdeel boven de 95% moet liggen en/of dat uit een enquête in het gebied moet blijken dat minimaal 2/3 deel van de bewoners het invoeren van vergunningparkeren steunt.

3) **De vrachtwagenparkeerplaats aan de Minister van Houtenlaan blijft behouden.**

Deze parkeerplaats bevindt zich niet in de korte nabijheid van woningen en vormt een belangrijke aanvulling ten behoeve van de spreiding van vrachtwagenparkeerplaatsen over de gemeente;

4) **Voor 'gebruikers met een bijzonder belang' wordt in principe geen gereserveerde parkeerplaats ingesteld nabij het woonadres.**

Hiermee wordt voorkomen dat het aantal gereserveerde parkeerplaatsen (dat de uitwisselbaarheid van de parkeerruimte negatief beïnvloed) sterk toeneemt. In de huidige werkwijze wordt dit uitgangspunt reeds toegepast en is hierover slechts één klacht binnengekomen bij de gemeente. Een dergelijke parkeerplaats kan eventueel wel nabij het werkadres worden ingesteld.

BIJLAGE I: Doelstellingen uit de Kadernota Parkeerbeleidsplan 2008

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.

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 gezien 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 parkeerarsenaal 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 gezien. 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.

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.

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.

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.

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.

BIJLAGE II: Resultaten parkeeronderzoek 2010

Uit gegevens van het CBS blijkt dat het aantal personenauto's in Nederland tussen 2006 en 2009 is gestegen van 7,0 naar 7,5 miljoen. Bovendien staat iedere auto gemiddeld 23 uur per dag stil. Het gevolg hiervan is dat de meeste Nederlandse gemeenten te maken krijgen met parkeerproblemen. De Gemeente Velsen vormt hierop geen uitzondering. Autobezitters beschouwen het tegenwoordig namelijk veelal als hun recht om de auto voor de deur van de bestemming (woning, werk, winkel, e.d.) te kunnen parkeren. Wanneer dit als gevolg van parkeerdruk niet mogelijk is, wordt de gemeente verzocht hier een oplossing voor te vinden. Ook foutparkeren, waarbij geparkeerde auto's delen van het trottoir of de rijbaan blokkeren, leidt geregeld tot verkeersonveilige situaties en een aantasting van de leefbaarheid in woonbuurten.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de invloed die het stijgende autobezit op de Gemeente Velsen heeft, wordt iedere 4 jaar een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk binnen de gemeente. In april 2010 is dit parkeeronderzoek opnieuw uitgevoerd. De onderzoeksresultaten schetsen een helder beeld van de parkeersituatie in de gemeente en kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de uitvoering en richting van het gemeentelijk parkeerbeleid.

Parkeeronderzoek

Om het onderwerp parkeren toegankelijker te maken is het belangrijk om inzicht te krijgen in het tijdrovende onderzoek dat nodig is om de parkeersituatie van de Gemeente Velsen in beeld te brengen. Voor het 'Parkeeronderzoek 2010' zijn aan alle wegdelen (een straat, deel van een straat of een parkeerterrein) in de gemeente sectienummers toegekend (zie afbeelding 1). Aan iedere sectie wordt ook een functie (wonen, winkels, bedrijven of recreatie) toegekend. Daarna is voor iedere sectie het aantal auto's bepaald dat er maximaal geparkeerd kan worden zonder daarbij afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid. Dit is de capaciteit van de sectie. Tot slot wordt het aantal geparkeerde auto's voor iedere sectie geteld. Deze tellingen vinden plaats op verschillende tijdstippen ('s middags, 's avonds en 's nachts) en op verschillende dagen (werkdag, zaterdag en marktdag). Op deze manier kan achteraf per sectie worden bepaald op welk moment de parkeerdruk het hoogste is. In woonbuurten zal dit veelal 's nachts zijn (de meeste bewoners zijn dan

thuis) en in winkelgebieden veelal op zaterdag.



Afbeelding 1: wegen in IJmuiden ingedeeld in secties

Resultaten

De gegevens die uit het parkeeronderzoek naar voren komen zijn afgezet tegen de gegevens van het parkeeronderzoek dat in 2006 is uitgevoerd. Op deze manier ontstaat een goed beeld van de veranderingen in het gemeentelijk parkeerlandschap. Bovendien kan de effectiviteit van

het gemeentelijk parkeerbeleid worden beoordeeld.

In tabel 1 zijn het aantal geparkeerde auto's binnen de gemeente weergegeven. Het gaat hierbij om de aantallen auto's zoals die in de nachttelling zijn geregistreerd. Dit is namelijk het dagdeel waarop de meeste geparkeerde auto's worden waargenomen. Het aantal geparkeerde auto's blijkt sinds 2006 met 995 te zijn gestegen tot 25.633, een stijging van 4%. Aangezien de gemiddelde parkeerplaats 5 meter lang en 2,4 meter breed is, betekent dit een extra ruimtebeslag van 11.940m² voor parkeren binnen de gemeente. Dit staat gelijk aan 1,5 voetbalveld aan geparkeerde auto's dat in 4 jaar tijd een plek heeft moeten vinden binnen de gemeente.

Tabel 1: Aantal geparkeerde auto's in de Gemeente Velsen (tussen 23:00 - 2:00)

	2006	2010
Driehuis	855	1.002
Ijmuiden	12.105	12.528
Santpoort-Noord	2.458	2.552
Santpoort-Zuid	954	994
Velsen-Noord	1.858	1.921
Velsen-Zuid	508	544
Velserbroek	5.900	6.092
Totaal	24.638	25.633

Tabel 2: Aantal geparkeerde auto's en parkeerdruk in de woongebieden binnen de Gemeente Velsen (tussen 23:00 - 2:00)

	2006		2010	
	Absoluut	Parkeerdruk	Absoluut	Parkeerdruk
Driehuis	760	46%	879	54%
Ijmuiden	9.937	72%	10.316	73%
Santpoort-Noord	2.003	58%	2.064	59%
Santpoort-Zuid	718	38%	764	40%
Velsen-Noord	1.618	65%	1.651	69%
Velsen-Zuid	508	36%	544	39%
Velserbroek	5.492	85%	5.612	86%
Totaal	21.036	67%	21.830	69%

Binnen de Gemeente Velsen doet het merendeel van de parkeerproblemen zich voor in de woongebieden. In het onderzoek worden deze gebieden vertegenwoordigd door de secties waaraan de functie wonen is toegekend. Uit de resultaten (zie tabel 2) blijkt dat ook in de woongebieden het aantal geparkeerde auto's in 4 jaar tijd met 4% is toegenomen. De parkeerdruk is in diezelfde periode echter met slechts 2% toegenomen. Dit lijkt tegenstrijdig, maar kan verklaard worden door de stijging van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de periode 2006-2010 is de parkeercapaciteit namelijk snel gegroeid. Dit relatief goede resultaat kan grotendeels worden toegeschreven aan het parkeerbeleid dat de gemeente reeds enkele jaren voert. Dit parkeerbeleid, dat in 2008 is vastgelegd in de Kadernota Parkeerbeleidsplan, is erop gericht de stijgende parkeerbehoefte te faciliteren. Naar aanleiding van dit faciliterende beleid zijn de gemeentelijke parkeernormen in 2009 verhoogd, waardoor ontwikkelaars de parkeerdruk van een ontwikkeling zelf moeten opvangen. Ook wordt getracht zoveel mogelijk extra openbare parkeerruimte te creëren. Als gevolg hiervan is het aantal parkeerplaatsen op heringerichte wegen als de Van Dalenlaan, de Langemaad, de Rusburglaan, het Burgemeester Weertsplantsoen, de Bornstraat en de Grahamstraat substantieel toegenomen. Ook het verkorten van een onnodig lang parkeerverbod (toegepast op de Terrasweg) is een voorbeeld van creëren van extra openbare parkeerruimte.

Ondanks deze goede resultaten blijft het moeilijk de parkeercapaciteit in de bestaande woonwijken genoeg uit te breiden om een stijging van de parkeerdruk te voorkomen. De wegen zijn veelal krap bemeten en staan reeds vol met auto's. Zoals gezegd is het in de afgelopen jaren dan ook niet gelukt om de stijging van de parkeerdruk in de woongebieden te stoppen, al heeft het beleid er wel voor gezorgd dat de stijging aanzienlijk is afgeremd.

Een opvallend gegeven dat uit tabel 2 naar voren komt is de hoge parkeerdruk (86%) die is waargenomen in de woongebieden van Velserbroek. Hieruit kan worden opgemaakt dat de parkeerdruk in alle afzonderlijke woongebieden binnen Velserbroek erg hoog ligt. In de andere kernen zijn ook woonbuurten te onderscheiden met een problematisch hoge parkeerdruk (hoger dan 80%), maar daar wordt de gemiddelde parkeerdruk voor de kern naar beneden getrokken door omliggende woonbuurten waar de parkeerdruk lager is. Dit beeld van Velserbroek als 'probleemkern' wat betreft parkeeroverlast in woongebieden komt goed overeen met de hoeveelheid klachten die de gemeente uit dit gebied ontvangt.

COLOFON

Titel	Kadernota Parkeerbeleid 2008 - EVALUATIE 2010
Samengesteld door	Daan Hendriks
Datum	20 januari 2011
Contactadres voor deze publicatie	Gemeente Velsen Dudokplein 1 Postbus 465 1970 AL IJMUIDEN

© Gemeente Velsen, IJmuiden, 2010

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de Gemeente Velsen.