

Technische avond Parkeerbeleid & Afval inzameling

AANWEZIG

WETHOUDER	Erik Bekkering		
VVD	Meis de Jongh	Laura Hoogendonk	Jan Grondhout
PVDA	Peter van Huissteden	Harry Bruggerink	
D66	Jan Snijder	Klaas van der Kaaij	
CDA	Wilma Grooteman	Danny Zwart	
GEMEENTEBELANGEN BES	Mariella van Kranenburg		
KIES LOKAAL	Tanny Glas-de Raadt	Ron Karels	
GROEN LINKS	Froukje Krijtenburg	Rene Meijer	
AMBTENAAR AFVAL	Sjaak Dreuning		
AMBTENAREN VERKEER	Jos Bekkers	Bram Wever	

Datum 5 oktober 2021

Vragen en antwoorden

VVD

VRAAG 1.	Duinvermaak: waarom niet eerst meten en daarna beslissing maken? ➤ Is er niet een tussenstap mogelijk in verband met een grote investering? ➤ Eerst reguleren dan aanpakken.
ANTWOORD	Bij Duinvermaak is ervoor gekozen om de capaciteit eerst uit te breiden om de vervallen parkeerplaatsen bij de reconstructie van de Noordlaan, de Zuidlaan en de Reigerslaan te compenseren. Reguleren van het parkeren bij Duinvermaak betekent, om uitwaaiereffecten te voorkomen, dat er een groot gebied moet worden meegenomen. Verwacht wordt dat het hele gebied tot het centrum met parkeerregulering moet worden meegenomen en ook een deel van de 9-Nessen. Parkeerregulering is in de nota opgenomen indien de extra parkeervakken onvoldoende blijken te werken. Ook is er op dit moment geen alternatieve parkeermogelijkheid aanwezig in de omgeving.
VRAAG 2.	Staan we er voor open om het beleid twee jaarlijks te evalueren en aan te passen (aan ontwikkelingen)? ➤ Differentiatie per kern.
ANTWOORD	In de nota parkeerbeleid staat aangegeven dat periodieke metingen moeten worden uitgevoerd om het effect van de maatregelen te monitoren en zo nodig bij te stellen. Verder wordt er in de nota parkeernormen uitgegaan van een gemeente breed beleid. De uitvoering van het beleid kan voor de verschillende kernen een andere uitwerking hebben.
VRAAG 3.	Kunnen we eigenaren van boten en trekkers niet verleiden om buiten Egmond aan Zee te parkeren?
ANTWOORD	Door eigenaren van tractoren te verplichten om voor het parkeren te betalen zoals voorgesteld in de nota parkeerbeleid, worden de eigenaren gestimuleerd om buiten Egmond aan Zee te parkeren. Om te voorkomen dat er daardoor ergens anders problemen ontstaan, is de gemeente bereid om mee te denken over een locatie om deze voertuigen te stallen.
VRAAG 4.	Waarom is er niet voor gekozen om MaaS meer uit te diepen?
ANTWOORD	Mobility As a Service (MaaS) is een mobiliteitsprincipe waarbij mobiliteit wordt gezien als een door een provider (Overheidsinstantie, Openbaar Vervoerbedrijf, (particuliere) autodeelauto aanbieder, etc.) al dan niet in samenwerking met andere aanbieders mobiliteit aanbied met verschillende vervoermiddelen. Omdat mobiliteit zich niet tot de gemeentegrens beperkt moet MaaS in een groter gebied worden ingevoerd dan alleen de gemeente Bergen. Momenteel voert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zeven nationale pilots uit om te testen op welke manier dit moet worden ingevoerd. Wel is het een taak van de gemeente om zorg te dragen voor de noodzakelijke informatievoorziening voor MaaS - projecten en andere initiatieven om bezoekers van de gemeente met andere vervoerwijzen dan auto's naar de gemeente te laten reizen en/of naar plaatsen met voldoende parkeergelegenheid te geleiden.
VRAAG 5.	Gaan we lang parkeren buiten het centrum stimuleren (lossen bij het strand / hotel / faciliteit, en dan buiten de kernen parkeren)?
AANTWOORD	Door het invoeren van een progressief tarief wordt lang-parkeren buiten de kernen, bijvoorbeeld op transferia, gestimuleerd. Voor recreatiewoningen en hotels kan lang-parkeren buiten de kern ook worden gestimuleerd door minder vergunningen

	uit te geven.
VRAAG 6.	Wordt er bij het realiseren van transferia gebruik gemaakt van een gereduceerd parkeertarief?
ANTWOORD	De beoogde transferia liggen buiten de gebieden met betaald parkeren. Als het in de toekomst noodzakelijk blijkt om in de omgeving van een transferium betaald parkeren in te voeren, zal dat, om een transferium te laten functioneren, altijd moeten tegen een lager tarief dan het omliggende gebied.
VRAAG 7.	De financiële paragraaf en de vertaling naar de begroting mist, waarom staat deze er niet in?
ANTWOORD	Bij het samenstellen van het parkeerbeleidsplan is ervoor gekozen om geen volledig uitgewerkt plan te schrijven. Het is een plan op hoofdlijnen om voldoende flexibiliteit te houden bij de invoering ervan en, indien noodzakelijk of gewenst, op toekomstige (externe) veranderingen in te kunnen gaan. Zo is het nog niet zeker of de locaties voor de beoogde transferia beschikbaar komen en tegen welke kosten deze in dat geval beschikbaar kunnen komen
VRAAG 8.	Waarom is er geen specifiek integraal plan geformuleerd (duurzaamheid, groen, handhaving)?
ANTWOORD	In het duurzaamheidsbeleid wordt parkeren aangegeven als een instrument om de gemeentelijke duurzaamheidsdoeleinden te bereiken. In deze nota is daar een invulling aan gegeven.

PVDA

VRAAG 1.	Als we een progressief tarieven systeem gaan invoeren, is een transferia dan nog wel nodig?
ANTWOORD	Transferia is een alternatief voor degenen die wel naar de gemeente willen komen maar niet bereid zijn om het (volledige) tarief te betalen. Vanuit het beleid van een gastvrije gemeente is het aanbieden van een alternatief onontbeerlijk.
VRAAG 2.	Kunnen we auto parkeerplekken niet vervangen voor fiets parkeerplekken (en dan het liefst nietjes in plaats van volledige rekken).
ANTWOORD	Om meer fietsparkeerplaatsen te realiseren zoals in het beleid is opgenomen, is het onvermijdelijk dat dit ten koste gaat van autoparkeerplaatsen. Op locaties waar fietsenstallingen nodig zijn, is vrijwel alle openbare ruimte in gebruik. Nietjes zijn daarbij niet altijd de beste keuze omdat niet alle (moderne) fietsen gebruik kunnen maken van nietjes onder meer door de afwijkende bandenmaten.
VRAAG 3.	Waarom zit er een klein uitvoeringsparagraaf in de nota (we missen een totale formulering van de uitvoering)?
ANTWOORD	In de oplegnotitie is aangegeven dat er tijdens de uitwerking van de nota onderscheidt moet worden gemaakt in: ➤ maatregelen waar overeenstemming over bestaat ➤ maatregelen waar (nog) geen overeenstemming over bestaat ➤ maatregelen waar grote consequenties aan zijn verbonden. Om dit onderscheid te kunnen maken is een besluit van de gemeenteraad noodzakelijk.
VRAAG 4.	Is een meting aan de kust in de winter mogelijk (meten is weten)?
ANTWOORD	Parkeerdrukmetingen aan de kust gedurende de winterperiode zijn mogelijk. Bezoek aan de kust is wel weersafhankelijk en, indien de covid-maatregelen voortduren, zijn effecten daarvan die het normale patroon verstoren, ook niet volledig uit te sluiten.

D66

VRAAG 1.	Komt er een stappenplan kenteken parkeren? ➤ Wanneer worden de zones veranderd? ➤ Moeten parkeerautomaten worden vervangen, en is dit niet te kostbaar?
ANTWOORD	Momenteel worden kentekens al gebruikt voor het parkeren bij parkeervergunningen en het digitaal parkeren via een app of website van een belparkeer provider. Er is geen voornemen om voor de betaalautomaten over te gaan op kenteken parkeren, mede omdat de automaten hiervoor niet geschikt zijn en aanpassing met hoge investeringen gepaard gaat. Aanpassen van zones kan een middel zijn om de parkeerdruk gelijkmatiger over een gebied te spreiden. Er zijn locaties in de gemeente waar vergunninghouders aangeven niet altijd te kunnen parkeren waar dit middel gebruikt kan worden. Als in Bergen aan Zee in de winterperiode betaald parkeren wordt ingevoerd, is een aanpassing van de automaten noodzakelijk. De kosten hiervan worden geschat op ongeveer € 70.000 euro (zie ook oplegnotitie). Andere aanpassingen aan automaten zijn niet noodzakelijk.

CDA

VRAAG 1.	Progressief parkeren tegenover kort parkeren. De stap naar progressief lijkt ongrijpbaar, moeten niet eerst de randvoorwaarden (zoals transferia) worden geïmplementeerd?
ANTWOORD	Voordat langparkeerders uit de kernen kunnen worden geweerd, moet er een alternatief zijn voor langparkeerders, bijvoorbeeld in de vorm van een transferium.
VRAAG 2.	Waarom is de pilot in Schoorl (betaald parkeren in de wintermaanden, gelijk trekken aan Bergen aan Zee en Egmond aan Zee) tegenstrijdig met het voorstel in de parkeernota?
ANTWOORD	In de parkeernota wordt aangegeven dat er in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee dezelfde parkeerregeling gaat gelden gedurende de winterperiode. Dit betekent, op zaterdag/zondag betaald parkeren en door de week vrij parkeren. Hier is voor gekozen omdat op steeds meer weekenden in de winterperiode het eveneens drukker wordt.
VRAAG 3.	Waar is het onderzoek naar ondergrondse parkeergarages?
ANTWOORD	Momenteel lopen er twee onderzoeken naar mogelijke (ondergrondse) parkeergarages (Bergen centrum en Torensduin in Egmond aan Zee). Wachten tot deze onderzoeken zijn afgerond betekent dat de vaststelling van het parkeerbeleid moet worden uitgesteld.
VRAAG 4.	Waar staan we op het gebied van digitaal parkeren, en zijn er alternatieven voor de oudere generatie (deze vraag is gericht op bezoekers)?
ANTWOORD	Met ingang van 1 januari a.s. worden de vergunningen digitaal waaronder ook de bezoekersvergunning voor bewoners. Voor digitaal minder vaardige bewoners wordt een programma opgestart om ze te assisteren meer digitaal vaardig te worden. Bezoekers van bewoners kunnen zich met een kenteken digitaal door de bewoner (vergunninghouder) laten aanmelden. Voor bezoekers/toeristen die onze gemeente aandoen verandert er niets. Zij kunnen blijven betalen op de manier zoals ze nu gewend zijn.
VRAAG 5.	Is een kustbus, gefinancierd door een parkeerfonds, mogelijk?
ANTWOORD	Een kustbus faciliteren vanuit een parkeerfonds is niet mogelijk. Binnen een mobiliteitsfonds is dit wel mogelijk.
VRAAG 6.	Gaan we fiets parkeren beter faciliteren?
ANTWOORD	Het (beter) faciliteren van fiets parkeren is een onderdeel van de

	parkeerbeleidsnota.
VRAAG 7.	Elke eigenaar van een woning krijgt een vergunning, maar waarom een vergunning geven aan eigenaren die een eigen parkeer faciliteit moesten (en kunnen) realiseren?
ANTWOORD	In het huidige parkeerbeleid wordt bij de uitgifte van vergunningen geen rekening gehouden met parkeergelegenheid op eigen terrein. In het parkeerbeleid 2021 is deze mogelijkheid wel opgenomen. Op deze manier kan de parkeerdruk in de openbare ruimte worden verkleind. .

GEMEENTEBELANGEN BES

VRAAG 1.	Waarom wordt er eerst beleid opgetuigd, en daarna pas gesproken over transferia? ➤ Waarom is het programma nog niet in gang gezet? ➤ Is er een samenwerking met Alkmaar mogelijk?
ANTWOORD	In het verleden zijn er initiatieven geweest voor het inrichten van transferia / overloopterreinen. Deze zijn om verschillende redenen niet door gegaan. Transferia zijn een belangrijk onderdeel van het nu vast te stellen parkeerbeleid. Zonder transferia is er voor langparkeerders geen reële parkeermogelijkheid zonder dat zij overlast veroorzaken in gebieden direct om de parkeerreguleringsgebieden heen. Bij het vinden wordt ook samenwerking gezocht met omliggende gemeenten waaronder Alkmaar.
VRAAG 2.	Wat is de stand van zaken van het project om faciliteiten te creëren voor onder andere mountainbikers op het parkeerterrein bij Hargen aan Zee (dit stond in het coalitie akkoord)?
ANTWOORD	Er is een projectleider aangetrokken. Die heeft de contractuele afspraken met Staatsbosbeheer vormgegeven, echter een gedeelte van het terrein –deel waar faciliteiten voor mountainbikers zijn bedacht- maakt geen onderdeel van de gemaakte afspraken, mede omdat momenteel de Reddingsbrigade zijn opslag daar heeft. Er worden gesprekken gevoerd met Staatsbosbeheer om ook voor dit deel een overeenkomst af te sluiten. Zodra er een overeenkomst ligt, zal doorgepakkt worden op het vormgeven van de faciliteiten.

KIES LOKAAL

VRAAG 1.	Waarom krijgen strandhuis eigenaren nog een speciale parkeervergunning voor parkeren in Egmond aan Zee? Kunnen we ze niet op afstand laten parkeren?
ANTWOORD	Voor strandhuisjeseigenaren zijn in het parkeerbeleid geen aparte maatregelen opgenomen en in de uitvoeringsregels is opgenomen dat zij een specifieke parkeervergunning kunnen aanvragen. Strandhuisjeseigenaren hebben niet de gelegenheid om te parkeren op eigen terrein.
VRAAG 2.	Is er een concreet plan om het probleem rondom camper parkeren in Egmond aan Zee op te lossen?
ANTWOORD	Camper parkeren is in de hele gemeente op grond van het APV verboden. Momenteel zijn er geen concrete plannen om extra te handhaven.
VRAAG 3.	Is een differentiatie in bewoners vignetten mogelijk (dit speelt vooral in Egmond aan Zee)?
ANTWOORD	Indien de differentiatie in bewonersvignetten is bedoeld om te kunnen parkeren op andere plaatsen in de gemeente dan in de directe woonomgeving, is dat in strijd met het de nota parkeerbeleid. Het kunnen parkeren in aanliggende zones kan, indien noodzakelijk via de parkeerverordening en de daarvan afgeleide regels.

VRAAG 4.	Is het mogelijk om trekkers te parkeren aan de rand van Egmond aan Zee?
ANTWOORD	Hoewel de ruimte in de omgeving van het strand is beperkt is waardoor het moeilijk kan worden een geschikte locatie te vinden, is de gemeente bereid om te onderzoeken of er een locatie kan worden gevonden.
VRAAG 5.	Hoe ontlasten we Egmond ad Hoef, in verband met het voorkomen waterbed effect?
ANTWOORD	Parkeeroverlast van Egmond aan Zee en Egmond aan den Hoef kan worden voorkomen door het inrichten van een transferium op de voetbalfusielocatie. Als dit onvoldoende is om de parkeeroverlast tegen te gaan is een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren en/of vergunningen parkeren) noodzakelijk.

GROEN LINKS

VRAAG 1.	Wat is de stand van zaken rondom het project Transferia?
ANTWOORD	Helaas heeft het project "transferia" door het ontbreken van een projectleider tijdelijk stil gelegen. Er is nu een medewerker aangenomen die dit project heeft opgepakt.
VRAAG 2.	Als we berm parkeren als gemeente gaan tegen houden, zijn wij dan ook als gemeente verantwoordelijk voor een alternatief?
ANTWOORD	Als berm parkeren wordt tegen gegaan, bijvoorbeeld door dat fysiek onmogelijk te maken, is de gemeente niet verplicht om een alternatief te zorgen. Door het vervallen van parkeren in de berm ontstaan er wel (meer) problemen met geparkeerde auto's.
VRAAG 3.	Is er een concreet plan om het probleem rondom het parkeren van boten, trailers en trekkers in Egmond aan Zee op te lossen?
ANTWOORD	In de nota parkeernormen zijn maatregelen aangegeven om het parkeren van tractoren, boten en trailers tegen te gaan. Het vinden van een alternatieve locatie is geen gemeentelijke taak. Wel is de gemeente bereid om, in overleg met de betrokkenen, te zoeken naar mogelijke locaties.
VRAAG 4.	Hoeveel ondergrondse garages zijn er, en wat is er mogelijk?
ANTWOORD	Naast de nu al aanwezige ondergrondse openbare parkeergarage in Bergen centrum is er een initiatief voor een parkeergarage in Egmond aan Zee (Torensduin) en wordt onderzocht of een tweede parkeergarage op het Plein mogelijk is. De parkeergarage in Egmond is een particulier initiatief en de voor de nieuwe parkeergarage op het Plein in Bergen wordt nu een haalbaarheidsstudie uit gevoerd. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat ondergronds bouwen kostbaar is en dat er ook vanuit milieu - en waterstaatkundig oogpunt bezwaren kunnen zijn tegen ondergronds bouwen.
VRAAG 5.	Kunnen we auto vrije straten aanwijzen / realiseren?
ANTWOORD	Afhankelijk van de verkeerscirculatie en de noodzaak om bepaalde locaties te bereiken kunnen autovrije straten ingesteld worden. Daarbij is het wel noodzakelijk om goed te kijken naar daarom heen spelende zaken zoals bevoorrading en bereikbaarheid van bedrijven.
VRAAG 6.	Wat kost het de gemeente om de provincie de opdracht te geven om door te gaan met de kustbus?
ANTWOORD	De exploitatie van de kustbus is niet rendabel voor Connexxion en deze wilde er dit jaar mee stoppen. Om de bus in 2021 te laten rijden heeft de gemeente een bedrag van maximaal 3000 euro aan dit tekort te willen bijdragen. Ook de provincie Noord - Holland heeft een bijdrage toegezegd zodat de bus dit jaar nog kon rijden. Dit najaar wordt met Connexxion gesproken over het voortzetten van de kustbus en in welke vorm tegen welke kosten dat mogelijk is.

VRAAG 7.	Een (ondergronds) parkeerfaciliteit gefinancierd door een parkeerbonds, is dat mogelijk?
ANTWOORD	Een ondergrondse parkeergarage financieren uit een parkeerbonds is in principe mogelijk. Wel is het realiseren van ondergrondse parkeergarages kostbaar waardoor een parkeerbonds van enige omvang noodzakelijk is.
VRAAG 8.	Wat wordt er gedaan met motor parkeren op de stoep?
ANTWOORD	Motoren op de stoep parkeren is wettelijk niet toegestaan maar wordt gedoogd. Voorwaarde daarbij is dat ze de doorgang niet blokkeren en niet hinderlijk geparkeerd staan.