



NOTA VAN BEANTWOORDING

Voor:	Gemeente Beverwijk
Van:	Karianka Klijn, Bertjan de Boer
Bedrijf:	Iv-Infra b.v.
Datum:	22 augustus 2023
Referentie:	Parkeren gaat veranderen in centrum Beverwijk
Onderwerp:	Nota van Beantwoording zienswijzen Ontwerpnoot m.b.t. maatregelen parkeren in het centrum van Beverwijk
Inspraakperiode:	7 juni 2023 – 18 juli 2023

Onderdeel A: Algemene bevindingen (samenvatting)

In totaal zijn 50 zienswijzen ingediend, waarbij de zienswijze over de parkeerdruk rond het Kennemer Theater 93 keer is ondertekend (zie onderdeel B: overzicht van de individuele reacties). Via social media zijn veel reacties binnengekomen, ook van deze reacties wordt een overzicht gegeven (zie onderdeel C: Parkeerplannen op social media). De reacties via social media vormen geen onderdeel van de zienswijzen, maar zijn vooral beeldvormend. De zienswijzen zijn integraal overgenomen. Een enkele keer is een zienswijze ingekort. In die gevallen wordt dat vermeld. De reactie van het college op zienswijzen in deze Nota van Beantwoording staat *cursief* geschreven.

Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat er begrip is voor de keuze van het college om het huidige parkeerbeleid aan te passen. De volgende problemen worden herkend:

- 's avonds is het druk in de woonstraten rond het centrum;
- in de middagen is het druk in het centrum;
- tijdens werkdagen is het druk op de Wijckerpoort.

Er volgt hierna een opsomming van zes veelgenoemde zienswijzen.

1. Veel reacties gaan in op het **beter handhaven**. De beleving vanuit de reacties komt overeen met het gehouden parkeeronderzoek. Beiden geven aan dat de handhaving vrijwel onzichtbaar is en dat er daardoor vaak niet betaald wordt voor het parkeren. Dit geeft veel overlast voor de omgeving. Men is blij dat de gemeente de handhaving wil aanscherpen, bijvoorbeeld via een scanauto.

De gemeente Beverwijk doet aan integrale handhaving, wat betekent dat er niet specifiek ingezet wordt op parkeerhandhaving, maar dat dit onderdeel vormt van de handhavingstaken van de gemeente. Er zijn dus geen specifieke parkeerhandhavers. Inzetten van een scanauto is wel een specifiek en heel effectief handhavingsinstrument. We zijn blij dat de inzet van dit instrument op brede steun kan rekenen.

2. Een veel gehoorde zorg betreft het **beperken van het maximaal aantal vergunningen** per adres. In deze plannen wordt het aantal gemaximaliseerd tot 2 en in de vervolgpakketten wordt gesproken over 1 vergunning. Veel bewoners zijn bezorgd, bijvoorbeeld vanwege volwassen kinderen die thuis wonen. Zij hebben moeite om passende woonruimte te vinden en (dus) blijven ze langer thuis wonen.

Bij de samenstelling van het pakket maatregelen is een bewuste afweging gemaakt om 'de kraan meer dicht te doen'. Eén van de beoogde doelstellingen van het beleid is om betaalbare nieuwbouw mogelijk



te maken en om doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, waardoor thuiswonende volwassenen meer kans maken op een woning. Meer woningen betekenen ook meer auto's en er is te weinig ruimte om al deze toegenomen parkeervraag op de korte termijn te faciliteren. Een consequentie daarvan is inderdaad dat in het geval er drie voertuigen of meer zijn geregistreerd op een adres, voor één of meer van deze voertuigen geen parkeeronthefing verkregen kan worden. Als alternatief kan er overdag gratis aan de randen van het centrum geparkeerd worden op Wijckerpoort of het Marloterrein. Wanneer de 3^e auto tussen 19:00 en 9:00 op deze parkeerterreinen blijft staan geeft dat minder parkeerdruk in de woonstraten en is het voor anderen eenvoudiger een parkeerplek te vinden.

3. Veel reacties gaan in op de wens om **meer parkeergelegenheid** te creëren in het centrum. De insprekers zien kansen voor betaalde gebouwde parkeervoorzieningen, of door kleine herinrichting van bepaalde terreinen, het omzetten van groen in parkeren, of door een betere benutting van parkeervoorzieningen bij het Rode Kruis ziekenhuis en/of zorginstelling Viva.

Bij de samenstelling van het eerste pakket met maatregelen is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

4. Enkele reacties richten zich op de **uitzonderingen**. De vraag wordt gesteld of de uitzondering straks ook gelden voor bijvoorbeeld invaliden en werknemers die de auto nodig hebben voor het werk in het centrum van Beverwijk.

Specifieke doelgroepen zoals invaliden en zorgverleners blijven straks ook in aanmerking komen voor parkeeronthefingen. Het college kiest er wel voor om vanuit het principe om de kraan dicht te draaien het aantal ontheffingen voor bedrijven ook terug te brengen naar maximaal twee per bedrijf. Ook het aantal ontheffingen van medewerkers van de gemeente met autonoodzaak wordt fors teruggebracht. Een ontheffing geeft immers geen recht op een vaste parkeerplaats, maar is vooral goedkoper en gemakkelijker dan betalen op straat. Parkeren kan dan (betaald) op de Halve Maan en (gratis) op Wijckerpoort. Voor voertuigen die nodig zijn voor bijvoorbeeld onderhoud aan de openbare ruimte gelden andere ontheffingen in het kader van de Wegenverkeerswet.

5. De zienswijze over de **parkeerdruk rond het Kennemer Theater** is 93 keer ondertekend, waaruit blijkt dat deze problematiek sterk leeft in de omgeving. De zorg van de bewoners betreft, dat zij in de huidige regelgeving beschermd worden voor parkerende bezoekers van het theater door een blauwe zone van maximaal 1 uur. Met het afschaffen van de blauwe zone en invoering van betaald parkeren tot 19.00 vervalt deze bescherming.

De zorgen van deze bewoners nemen wij serieus. Vanuit de gedachte om de regels te vereenvoudigen was het idee om nagenoeg overal in het centrum hetzelfde regime in te voeren. Daar komen wij specifiek voor het gebied rond het theater (omgeving Heemskerkerweg/Hofdijkstraat en omgeving Kerkstraat/De Raep) op terug. In deze sector is het voorstel om het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag te verlengen tot 22.00 uur. Dat is, met uitzondering van de zondagavond, gelijk aan hoe het blauwe zone regime daar nu beperkend werkt voor bezoekers. Bewoners met ontheffing kunnen in deze periode wel in deze straten parkeren. Bezoekers van bewoners kunnen met gebruik van



de bezoekerskaart parkeren. Bezoekers van het theater dienen betaald te parkeren in deze straten, maar kunnen gratis staan op de twee parkeerterreinen bij het theater.

6. Een reactie die niet via de inspraak is ingediend, maar wel als thema besproken is op de inspraakavond van 21 juni betreft de **zorg over het betaald parkeren** op zaterdag. Diverse vragen zijn gesteld over de mogelijkheid om toch nog deels gratis parkeren te houden en om doordeweeks een vergelijkbaar regime in te richten.

Op verzoek van het college zijn enkele varianten onderzocht. Het invoeren van gratis parkeren door de weeks kent voor- en nadelen. Afhankelijk van de gekozen vorm kan het instrument ingezet worden voor een betere spreiding van het verkeer, mits het niet te grote financiële nadelen heeft en nog uitlegbaar is aan het publiek. Dat heeft er toe geleid dat het college voornemens is de variant te kiezen waarbij alleen op zaterdag de eerste twee uur van iedere parkeertransactie gratis wordt.



Onderdeel B: Overzicht van de individuele reacties

Zienswijze 1: Alkmaarseweg

Allereerst een opmerking waardoor er bij ons in de buurt te kort parkeerplaatsen zijn. Op de Alkmaarseweg zijn diverse woonhuizen onttrokken voor bewoning van een gezin, maar heeft de gemeente toestemming verleend op te splitsen in appartementen bij ons naast op XX is het woonhuis en 2 units in de tuin. Dat betekent 6 parkeerplaatsen en of er zoveel vergunningen zijn aangevraagd is een vraag.

Dus handhaving lijkt mij heel zinnig en nuttig. De bekeuringen schijnen de gemeente niets op te leveren, maar misschien valt daar met het Rijk te onderhandelen?

Verder kan er nog meer reclame gemaakt worden om theaterbezoekers te attenderen op Beverhof en Wijckerpoort te parkeren of openbaar vervoer toegankelijker te maken.

Reactie college:

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoeften te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. Zo ook bij de aanvrager in de buurt. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

In een blauwe zone komen 'parkeerboetes' ten goede aan het Rijk. In een gereguleerd parkeergebied (betaald parkeren) komen naheffingsaanslagen (parkeren zonder te betalen) ten goede aan het zogenaamde gemeentelijke parkeerbonds, waaruit alle gemeentelijke kosten van het parkeren in brede zin worden betaald.

Het Kennemer Theater maakt zijn bezoekers, bijvoorbeeld via hun website, er al op attent om vooral op het Beverplein, Meerplein en Stationsplein te parkeren of met het openbaar vervoer te komen.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Wel wordt het aantal verleende vergunningen onderdeel van de jaarlijkse evaluatie, te beginnen in Q1 2024.

Zienswijze 2: Algemeen

Naar aanleiding van de presentatie van de parkeerplannen stuur ik deze mail, waarin ik reageer op een aantal onderdelen van deze plannen.

Derde parkeervergunning

Mijn allereerste punt betreft het beëindigen van de derde vergunning per 1 januari 2024. Ik woon



samen met mijn ouders in het Centrum van Beverwijk. Ondanks mijn goede starters salaris, is het op dit moment voor mij alleen niet te doen om een huur- of koopwoning te vinden. Voor sociale huur, wat wel te betalen is, sta ik op dit moment gemiddeld op plaatsje 400. Voorlopig zit verhuizen er dus niet in. Dat betekent dat ik genoodzaakt ben om voorlopig thuis te blijven wonen. Zowel allebei mijn ouders als ik hebben een auto nodig voor woon-werkverkeer.

De maatregel van het beëindigen van mijn derde vergunning, zou betekenen dat ik het recht om mijn auto overdag te parkeren in nabijheid van mijn huis verlies. Dit probleem geldt niet voor mij alleen, maar voor alle gezinnen met kinderen boven de 18 die wonen in de huidige betaald parkeren of blauwe zone gebieden. Gezien de huidige huizenmarkt en het noodgedwongen thuiswonen, ben ik absoluut geen voorstander van deze maatregel.

Natuurlijk kan ik deze wel parkeren na 19.00, zolang ik maar om 09.00 weer weg ben. Als iedereen dat gaat doen (en geloof mij, dat gaat gebeuren) wordt de parkeerdruk 's nachts sowieso niet opgelost. En dat terwijl juist de parkeerdruk 's nachts het grootste probleem bleek, zo blijkt uit het gepresenteerde plaatje vanavond tijdens de informatieavond voor bewoners. Dit maakt ook dat ik concludeer dat deze maatregel denk ik ook niet erg krachtig zal zijn.

Creëren nieuwe parkeergelegenheid

Na het kritisch doorlezen van de verstrekte folder, viel mij vooral op dat nergens creëren van extra parkeergelegenheid wordt genoemd. Oké, tuurlijk, de P+R wordt wellicht uitgebreid. Maar dit is enkel voor mensen voordelig die doorreizen met het OV, want enkel dan geldt een gereduceerd tarief voor het parkeren aldaar. Het OV rondom Beverwijk is erg slecht (zie mijn volgende punt), waardoor ik mij niet kan voorstellen dat er iemand met de auto naar deze P+R komt en vanaf Beverwijk met een stoptrein doorreist naar zijn of haar bestemming.

In mijn nabije omgeving (lees: in een straal van 50 meter rondom mijn huis) zijn de afgelopen 2 jaar ongeveer 60 appartementen gebouwd (koopsom vanaf €300.000 of huurprijs vanaf €1.250 per maand) waar iedereen zonder pardon 2 vergunningen krijgt en ook zal blijven krijgen in de toekomst. Ik gok dat hierdoor wel 120 auto's erbij zijn gekomen. Echter rijst bij mij dan de vraag; hoe kan het dat er geen parkeerplaatsen bij zijn gekomen?

Ik weet dat er 18 jaar geleden bij de bouw van het appartementencomplex op de Markt al sprake was van het bouwen van een openbare parkeergarage aldaar en ook wordt er al jaren gesproken over een grote openbare parkeergarage onder het huidige parkeerterrein op de Meer. Waar zijn deze plannen gebleven op de agenda?

Kijkend naar de grote parkeergarage op de Hermitage in Zaandam, is dat een mega uitkomst voor een autoluw en hoog bebouwd centrum. Bewoners kunnen hier tegen gereduceerd tarief een parkeerplek/vergunning voor krijgen en door werkend/winkelend publiek kan er betaald worden. In Zaandam heeft Albert Heijn zelfs een deal gesloten met de parkeergarage, waardoor personeel gratis kan parkeren in de Hermitage wanneer de eigen parkeergelegenheid vol is. Zoiets zou voor Beverwijk (bewoners en bedrijven) ontzettend veel opleveren.



Openbaar vervoer

Mijn laatste punt betreft het eerder benoemde openbaar vervoer. Dit is in Beverwijk gewoon ronduit belabberd.

Ter illustratie, de universiteit waar ik op school zat, ligt op 23 autominuten. Om met het openbaar vervoer daar te komen, moest ik 1,5 uur van te voren van huis. Dit is voor mij een reden geweest om een auto aan te schaffen. Het scheelt simpelweg té veel tijd. Ook voor mijn baan in Zaandam, scheelt het zeker 45 minuten om met de auto te gaan ten opzichte van het openbaar vervoer.

Als Beverwijk een beleid in wil voeren wat nu op tafel ligt, zal het zich ontzettend moeten inzetten op verbetering van het openbaar vervoer. Voor een stad die wil groeien door inwoners uit de randstad te trekken en een woonplaats te bieden welke goed te bereizen is richting de grote steden, is dat mijns inziens echt een must.

In Castricum gaat bijvoorbeeld in de spits elke 10 minuten een intercity naar Amsterdam en buiten de spits is dit zeker ieder kwartier/elke 20 minuten. In Beverwijk hebben wij de gehele dag 2 keer per uur een stoptrein naar Amsterdam. Enkel wanneer het OV significant verbetert op frequentie en soorten treinen, zullen mensen van de auto overstappen op het openbaar vervoer. Eerder niet, want de auto levert simpelweg teveel tijds winst op in het woon-werkverkeer.

Tot zo ver mijn visie op het geheel. Ik hoop dat er goed gekeken wordt naar de huidige gestelde maatregelen en de input vanuit de bewoners en dat er een mooi en voor Beverwijkers fijn plan komt te liggen.

Bij vragen kunnen jullie contact opnemen via de mail.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket maatregelen is een bewuste afweging gemaakt om 'de kraan meer dicht te doen'. Eén van de beoogde doelstellingen van het beleid is om betaalbare nieuwbouw mogelijk te maken en om doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, waardoor thuiswonende volwassenen meer kans maken op een woning. Meer woningen betekenen ook meer auto's en er is te weinig ruimte om al deze toegenomen parkeervraag op de korte termijn te faciliteren. Een consequentie daarvan is inderdaad dat in het geval er drie voertuigen of meer zijn geregistreerd op een adres, voor één of meer van deze voertuigen geen parkeerontheffing verkregen kan worden. Als alternatief kan er overdag gratis aan de randen van het centrum geparkeerd worden op Wijckerpoort of het Marloterrein. Wanneer de 3e auto tussen 19:00 en 9:00 op deze parkeerterreinen blijft staan geeft dat minder parkeerdruk in de woonstraten en is het voor anderen eenvoudiger een parkeerplek te vinden.

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk.



Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoeften te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. Zo ook bij de aanvrager in de buurt. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

Het versterken van het openbaar vervoer is een middellange termijn (2025-2027) oplossing. Deze is opgenomen in het pakket als maatregel 13. Het college is ook nu bezig met het versterken van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het project HOV-Beverwijk en door te lobbyen voor een betere dienstregeling bij de NS.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 3: Peperstraat

Er staat te veel informatie in de parkeerplannen maar het zegt niet veel.

Ik heb mijn huis gekocht en woon in de Peperstraat, ik heb natuurlijk een vergunning.

Ik wil weten wat de gevolgen zijn voor mij, ik heb geen korte, lange, middellange termijn dingen aan te horen, maar wil concreet weten, wat verandert voor mij?!!!

Reactie college:

De Peperstraat ligt op de grens tussen het betaald parkeren en de blauwe zone. Vanaf 2024 is er één betaald parkeren zone in Beverwijk, waaronder ook de Peperstraat valt. Bewoners kunnen in 2024 maximaal twee parkeerontheffingen aanvragen. Daarnaast geldt er straks een nieuwe bezoekersregeling. U kunt een bezoekersontheffing kopen waardoor uw bezoekers voor € 0,25 per uur kunnen parkeren met een maximum van 200 uren per huishouden per jaar.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 4: Baanstraat

Beste medewerker was afgelopen week bij de inloop avond in de slof. Heb nog een suggestie voor de aanleg van 4 parkeerplaatsen aan de Baanstraat tpv huisnr 80 tm 86 zoals was gepland bij de



renovatie van de Baanstraat 15 jaar geleden inspraak avonden waren onder leiding van mevr K.
<i>U draagt een suggestie aan waardoor er meer parkeergelegenheid ontstaat. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobility.</i>
<i>Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.</i>

Zienswijze 5: Algemeen

Wij sturen deze mail naar aanleiding van het voorgestelde parkeerbeleid voor centrum Beverwijk. Wij zijn de Wmo-adviseurs van de gemeente Beverwijk. Wij gaan dagelijks bij de bewoners in de gemeente Beverwijk en Wijk aan Zee op huisbezoek. Wij hebben hier per adviseur (vaste dienst) een personeelsvergunning voor. Wij halen niet echt uit de stukken of deze vergunningen ook komen te vervallen? Maar wij zouden deze vergunningen ook in het nieuwe parkeerbeleid heel erg graag willen behouden. De redenen hiervoor zijn de volgende: Het vergemakkelijkt ons werk behoorlijk. Om tijdens huisbezoeken niet op de tijd te hoeven letten, niet elke keer uit te moeten zoeken waar je wel en niet mag staan. Tevens komen we niet helemaal verzopen in regenkleding bij een client binnen. Wij gebruiken ze alleen onder werktijden. En er wonen geen Wmo medewerkers in Beverwijk, dus misbruik wordt er ook niet van gemaakt. De auto blijft max twee uur staan. Na meerdere huisbezoeken rijdt de betreffende collega vaak door naar huis. Als we de parkeerkosten per keer zouden moeten declareren geeft dat meer administratieve druk, en de werkdruk is al zo hoog. We hebben dit in het verleden wel zo gedaan en omdat het zo'n regel was, is toen besloten dat wij een parkeervergunning kregen. In het totale parkeerbeleid zullen onze vergunningen het verschil niet maken, terwijl het ons wel heel veel oplevert! Wij pleiten dus voor het behoud van onze parkeervergunningen.
<i>Reactie college:</i> <i>In de gemeente Beverwijk kunnen bewoners en bedrijven in het centrum vanaf 2024 maximaal twee parkeerontheffingen aanvragen (maatregel 7). De gemeente zal daarin het goede voorbeeld moeten geven en zal daarom het aantal ontheffingen fors gaan verminderen. Op dit moment worden de alternatieven voor een ontheffing in beeld gebracht. We zorgen er in ieder geval voor dat de dienstverlening naar cliënten niet in gevaar komt.</i> <i>Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie</i>



te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 6: Breestraat

Even een puntje op het parkeren op de Breestraat.
Waarom wordt er niet schuin geparkeerd zoals op het Marlo terrein en andere parkeerplaatsen in Beverwijk.

Komen er toch meerdere plekken vrij voor auto te parkeren.

Als jullie het parkeren op de Breestraat anders gaan doen komen er meerder plekken beschikbaar.
En daar bedoel ik mee zoals op het Marlo plein en ook andere parkeerplekken.
De auto's schuin laten neerzetten i.p.v. parallel met de Breestraat laten plaatsen.
Komen er toch veel meer plekken vrij?

Reactie college:

Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren draagt niet bij aan het streven om meer ruimte te geven aan groen, woningen, fietsers en wandelaars en zal leiden tot meer automobilititeit.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 7: Kerkstraat

Gezien de veranderingen in Beverwijk wat betreft het parkeren.

Misschien is in gesprek met de Viva bij Lommerlust in de Peperstraat staat de parkeerplaats merendeel leeg in de avond, mooie oplossing voor de bewoners met vergunning hoeven ze niet altijd te zoeken naar n Parkeerplaats vooral bij evenementen in Kennemertheater.

Dit zou n mooie oplossing kunnen zijn.

Reactie college:

Het gebruik van particuliere terreinen zoals het terrein van Viva of de terreinen rond het Rode Kruis Ziekenhuis zijn niet meegenomen in onze plannen. De gemeente is niet de eigenaar en of beheerder van deze terreinen. Gebruik door bewoners kan conflicteren met de belangen van de instellingen zelf. Wij zullen uw suggestie bij beide organisaties onder de aandacht gaan brengen.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 8: Akerendamlaan

Bedankt voor de informatie brief en inzage voor de plannen voor de toekomst van het parkeren in Beverwijk.

Vooraf veel handhaving en ontmoediging lees ik. Zou het niet leuk en handig zijn om juist mensen te bemoedigen om hier te wonen en te werken?

Na de informatie en inspraakavonden voor het parkeren bij het ziekenhuis heb ik een brief gestuurd naar B en W over mogelijkheid voor een parkeergarage onder de Halve Maan of de Stationsvijver. In hoeveel jaar



zou dat zijn terugverdiend???

Van deze parkeergarage zou dan gebruik van kunnen gemaakt worden door het Ziekenhuis, het Stadhuis, Cineworld, P en Ride station, de Breestraat en mogelijk het nieuwe Kennemertheater naast Cineworld. Een oplossing voor heel veel problemen. Kansen voor mensen, aantrekking van vertier en gezelligheid? In mijn brief ook een verzoek voor een investering voor een verkeerscirculatieplan, omdat met de oplossing van de ingehuurde planologen(kan ook niet met de grenzen waar ze zich aan moesten houden...) er geen goede oplossing voor het parkeerprobleem van het ziekenhuis en de drukte, van de Vondellaan, was gekomen...

Ik heb naar aanleiding van die brief telefonisch antwoord gekregen van een medewerker van de gemeente dat een parkeergarage een gepasseerd station is..en dat het dus geen zin had om de brief door te geven aan de verantwoordelijke wethouders.

Ik heb nu de mogelijkheid om de brief, het verzoek nog een keer in te zenden... bij deze dus.

Een parkeergarage kost veel geld, dat zal gerust, maar heel veel plezier voor mensen, dieren, ondernemers, enz. Omdat er dan plek over blijft voor vergroening, tegen geluidsoverlast, opname van stikstof en ander stoffen door bomen, enz.

Veel succes met al deze puzzels en communicatie.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. De investering voor realisatie van een betaalde gebouwde parkeervoorziening, alsmede de exploitatiekosten zijn hoog. We hebben berekend dat die voorziening met de huidige parkeertarieven in Beverwijk niet terugverdiend gaat worden. De berekening hiervan staat in het openbare raadsvoorstel. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht, waaronder de door u genoemde locatie aan de Halve Maan.

Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

Het opstellen van een verkeerscirculatieplan (VCP) betreft een taak voor de gemeente Beverwijk. Dit project kent haar eigen inspraak en besluitvorming. Op dit moment worden de eerste stappen gezet om een VCP op te stellen.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 9: Baanstraat

Parkeren in het centrum is inderdaad een drama. Logisch als je bedenkt dat er, ik woon in de baanstraat, dik 60 woningen in een straal van 50 meter zijn bijgekomen. En er amper 10 parkeerplaatsen bij zijn gekomen voor ca 100 auto's. Die 10 worden overigens niet gebruikt door de bewoners(o.a gildenhuis) omdat die veel te duur worden aangeboden. Wel makkelijk om dit probleem bij de oude bewoners neer te leggen(3e vergunning en parkeren op de wijckerpoort) Laat de oude bewoners hun vergunning behouden. Die hebben auto's gekocht op



basis van jullie systeem, nl 3 vergunningen is geen probleem Parkeergarage zou een prima oplossing zijn, die zou er overigens al op de meer moeten zijn volgens de gemeentepannen . Wat is daar mee gebeurd?

Ook zou je parkeergarages moeten verplichten bij nieuw woningen en niet alleen bij nieuwbouw. En als je al zo'n plan wil uitvoeren , zorg dan in ieder geval dat het openbaar vervoer op orde is. Dan is de keuze voor wel of niet een auto een stuk makkelijker.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk.

Het versterken van het openbaar vervoer is een middellange termijn (2025-2027) oplossing. Deze is opgenomen in het pakket als maatregel 13. Het college is ook nu bezig met het versterken van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het project HOV-Beverwijk en door te lobbyen voor een betere dienstregeling bij de NS.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 10: Raadhuisstraat

Naar aanleiding van de infobijeenkomst 20 juni 2023 hierbij reactie in het meedenken om tot een goede oplossing te komen betreft parkeren in onze prachtige stad Beverwijk.

DOEN WAT IS BELOOFD dus eerst het parkeerprobleem oplossen en dan, waar mogelijk, nieuwbouw!!

- *P&R van NS: openstellen voor bewoners met parkeerontheffing middels pasje;
- *Parkeergarage bij Ankies Hoeve; hoge prioriteit.
- *Parkeerhekjes; mogelijkheid tot kopen?
- *Breedstraat autoluw? Maar wel toegankelijk voor minder validen met parkeren;
- *Betaald parkeren prima maar NIET tot 19.00 uur, echt belachelijk, veel winkels zijn open tot 17.00 uur!!
- *Parkeervignet weer terug, niet op jaartal maar voor de duidelijkheid**
- *Bij bepaalde evenementen (zoals feestweek) aangeven: ALLEEN parkeren met parkeerontheffing **
- *Meer handhaving;
- *Feestweek Beverwijk, waar gaat de Kermis dan komen als er gebouwd gaat worden op het Meerplein?

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college



heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties in het centrum van Beverwijk onderzocht.

Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.

Door maatregelen te nemen om de P&R van NS beter te benutten (want goedkoper parkeren dan op het Meerplein op dit moment), ontstaat er meer ruimte op andere plekken.

De ontwikkeling op Ankie's Hoeve dient zijn eigen parkeren op te lossen. Er komt daar geen openbare parkeergelegenheid.

De gemeente heeft het beleid dat we geen openbare parkeerplaatsen op maaiveld verkopen aan particulieren.

Of de Breestraat autoluw wordt is nog niet zeker. Het is een suggestie die wij de raad mee willen geven. Het winkelgebied dient ten alle tijden goed bereikbaar te blijven voor mindervaliden.

Door het betaald parkeren met een uur te verlengen (van 18:00 uur naar 19:00 uur) zal het voor bewoners met een parkeervergunning eenvoudiger zijn om 's een parkeerplaats te vinden, juist omdat het voor een werknemer van een bedrijf in het centrum zonder parkeerontheffing, en voor bezoekers van het centrum, ongunstiger wordt om in de woonwijken rond het winkelhart te parkeren.

Het systeem met parkeervergunningen en straks parkeerontheffingen werkt in feite hetzelfde als een parkeervignet.

In het voorgestelde beleid is geen uitzondering gemaakt voor parkeren tijdens evenementen. Dat betekent dat dan minder gereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het centrum doordat bijvoorbeeld de kermis op het Meerplein staat. Uit ons parkeeronderzoek tijdens het Stadsfeest blijkt echter dat er voldoende parkeerruimte is op de Wijckerpoort en het Marloterrein.

Ten aanzien van uw verzoek om meer handhaving denken we dat ons voorstel aan de raad om een scanauto in te gaan zetten flink zoden aan de dijk zal zetten en de betaalbereidheid fors zal toenemen en het parkeerbeleid beter zal gaan reguleren.

Op het moment dat de plannen voor het Meerplein concreet genoeg zijn, zal er ook een oplossing komen voor de evenementen die nu nog daar worden gehouden.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 11: Oever

Gisteravond bezocht ik de bijeenkomst in het Kennemer Theater, waar wethouder Jaqueline Dorenbos en verkeersdeskundige Bertjan de Boer uitleg gaven over de plannen voor het wijzigen van



het parkeerbeleid in Beverwijk. Als bewoner en houder van een bewonersparkeervergunning was ik schriftelijk voor deze bijeenkomst uitgenodigd. Ik heb tijdens de vragenronde een suggestie geopperd voor het aanpassen van de parkeervakken in mijn straat. Deze suggestie wil ik hieronder graag nader toelichten. De twee bijgevoegde afbeeldingen maken het wellicht nog iets duidelijker.

Tot 2021 was de parkeergelegenheid aan de Oever goed. Er was vrijwel altijd plek voor de deur en als dat incidenteel niet zo was, was er altijd wel een plek in de directe omgeving te vinden. Sinds 2021 is dat veranderd. In dat jaar werden in opdracht van ROW Vastgoed acht nieuwe woningen gebouwd pal achter de flat waarin ik woon. Meer concreet: De woningen staan hemelsbreed op nog geen twintig meter uit de gevel van onze flat. Voor deze nieuwe woningen zijn aan de Schans vier nieuwe parkeervakken gemaakt. Dat is niet voldoende om de uitbreiding van onze woonwijk met acht eengezinswoningen voldoende te compenseren. Het gevolg is dat er onvoldoende ruimte is. Ook in de omliggende straten is de parkeerdruk echter gestegen. Zo vernam ik van een bewoonster van de nabij gelegen Van Breenstraat dat zij extra parkeerdruk ervaren doordat een café is verbouwd tot (naar eigen zeggen) vijf woningen.

Tijdens de bijeenkomst in het Kennemer Theater merkte een bewoner van de Oever op dat aan deze straat veel bedrijfsbusjes geparkeerd staan. Volgens hem gaat het om busjes van mensen die er nog een andere auto bij hebben en dus onnodige een parkeerplek extra bezet houden. Ik weet niet van wie de voertuigen zijn die bij mij in de straat geparkeerd staan, dus ik kan niet beoordelen of deze bewoner hier een punt heeft. Ik heb echter wel een relatief eenvoudige oplossing bedacht. Een oplossing die mijns inziens redelijk simpel en tegen niet al te hoge kosten kan worden gerealiseerd. Met mijn oplossing zouden minstens vier en wellicht zelfs zeven nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, zonder dat de omgeving ingrijpend moet worden aangepast. Met behulp van de bijgevoegde afbeeldingen licht ik mijn voorstel nader toe.

Tegenover de flat met de woningen Oever 2 tot en met 52 is een kleine speelplaats met gras, een rolschaatsbaan en de beroemde graffitimuur. De rolschaatsbaan (asfalt) wordt zo nu en dan gebruikt door spelende kinderen, die er hun rondjes draaien op een fietsje, op skates of met een ander rollend vervoermiddel. De zijde aan de straatkant is wat breder dan de rest van de baan. Waarom? Geen idee. Mijn voorstel is om de breedte overal gelijk te laten zijn, dat lijkt me niet meer dan logisch. Verder is mijn voorstel om de rolschaatsbaan aan de straatzijde iets te verleggen in de richting van de spoorsingel. Concreet houdt dit in dat de totale baan iets kleiner wordt, maar hooguit een paar meter per zijde.

Langs de Oever is een parkeerstrook, waar de auto's volgens het systeem van fileparkeren kunnen staan. Hier zijn negen parkeervakken beschikbaar. Door echter te kiezen voor schuine insteekvakken, in plaats van fileparkeren, kunnen er vier tot zeven plaatsen extra gerealiseerd worden. De ruimte die nodig is om schuine insteekvakken mogelijk te maken, wordt gecreëerd door de rolschaatsbaan een heel klein beetje in te korten. De kinderen zullen dit verschil niet merken, ze kunnen al vanouds hun rondjes blijven draaien.

De kosten voor het aanpassen van de rolschaatsbaan en het realiseren van de insteekvakken kunnen



als volgt worden gedekt: door het licht inkorten van de grasmat in het midden van de rolschaatsbaan hoeft er minder te worden gemaaid. Vrijkomende gelden dus vanuit onderhoud groenvoorzieningen. Verder ontvangt de gemeente Beverwijk sinds 2021 extra inkomsten uit de OZB vanwege de acht nieuwe woningen. Hiermee lijkt mij het geheel voldoende gecompenseerd.

Afbeelding A geeft de huidige situatie weer. Dit is letterlijk de weergave van Google Maps. Afbeelding B is door mij bewerkt, waarbij ik de rolschaatsbaan licht heb ingekort en de meest linker auto van afbeelding A herhalend heb gebruikt als model voor de nieuwe parkeersituatie. Mijns inziens levert dit voldoende extra parkeerruimte op om de parkeerdruk in de straat te verlichten.

Andere suggesties voor het oplossen van het parkeerprobleem in Beverwijk:

- Het bouwen van een extra parkeerdek op het Meerplein, waardoor de capaciteit daar met 75% toeneemt.
- Het overkappen van de Wijckermolen ter hoogte van de Viaductweg, zodat het Meerplein groter gemaakt kan worden.
- Het plaatsen van een slagboom met telsysteem bij het Meerplein in combinatie met elektronische bewegwijzering waarin het aantal vrije plaatsen te zien is.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties in het centrum van Beverwijk onderzocht.

Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoeften te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. Zo ook bij de aanvrager in de buurt. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

Het Meerplein en de Wijkckermolen zijn onderdeel van de Stadskant van Spoorzone. De gemeenteraad heeft daar recent een stedenbouwkundige visie voor vastgesteld die de uitgangspunten voor de ontwikkelingen vastlegt. Het openbaar parkeren op maaiveld zal daar op termijn grotendeels gaan verdwijnen en deels worden opgelost in een gebouwde parkeervoorziening in de buurt. Daarover dient de raad te zijner tijd nog te besluiten.



Onderdeel van het eerste pakket maatregelen is het delen van data voor een betere geleiding. We zijn voornemens om voor enkele parkeerterreinen door middel van telsystemen ter plekke in beeld te brengen of er nog plekken beschikbaar zijn en kan deze data ook digitaal beschikbaar worden gesteld. Deze optie wordt in elk geval verkend voor Wijckerpoort, Meerplein en Halve Maan.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 12: Moensplein

Ik ben bewoner van het adres Moensplein in Beverwijk, op dit moment de blauwe zone.

1. Ik ben tegen de plannen om ook dit gebied betaald parkeerzone te maken, vooral omdat het onze bezoekers verplicht stelt kosten te maken, ook al is er een bezoekersregeling. Maar de gebruikswijze van zo'n bezoekersregeling is altijd omslachtiger, waardoor het mogelijk een keer vergeten wordt en i.c.m. de scanauto hoge boetes tot gevolg heeft voor een kleine vergissing.
Tevens heb zowel ik als mijn vrouw werk aan huis, waarbij wij klanten ontvangen (niet tijdens de spitsmomenten voor parkeren, maar op de rustige momenten overdag) en deze worden dan gedwongen betaald te parkeren in plaats van de blauwe zone mogelijkheden. Ik ben van mening dat de Blauwe zone inderdaad op spitsmomenten erg vol is, maar dat dit anders opgelost dient te worden, zie bijvoorbeeld punt 3 uit eigen ervaring en directe omgeving.
2. Ik ben groot voorstander van de POET regeling, parkeren op eigen terrein. Ik heb hier al eerder een aanvraag voor ingediend bij de gemeente, want ik zou de mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren, tevens nog steeds een grote wens om ook elektrisch te kunnen gaan laden aan huis (verduurzaming / vergroening van gemeente). Echter is deze aanvraag afgewezen omdat er 1 parkeerplek opgeheven dient te worden om een inrit te maken aan de zijkant van mijn woning om parkeren op eigen terrein mogelijk te maken. Echter is mijn argumentatie nog steeds dat er geen parkeerplek verloren gaat, maar gewonnen wordt. Gezien ik dan 1 of mogelijk zelfs 2 auto's op eigen terrein kan parkeren, waardoor er geen gebruik meer gemaakt hoeft te worden van de openbare blauwe zone parkeerplekken. Helaas is de gemeente dus zowel op verduurzaming / vergroening als POET regeling niet meewerkend. Ik houd mij nog steeds aanbevolen om gebruik te maken van de POET regeling.
1. Als laatste denk ik dat er in deze straat een overleg moet komen met betrekking tot het kinderdagverblijf SKOV van Moensplein 5. Zij hebben namelijk 3, mogelijk zelfs 4 busjes rijden voor het kinderdagverblijf. Welke alle 3 of 4 parkeerruimte gebruiken die eigenlijk bedoeld zou moeten zijn voor bewoners. Ik ben van mening dat zij deze auto's juist in de spitsmomenten ('s avonds na werktijden) elders zouden moeten parkeren. Mogelijk om het speelterrein van de tweede vestiging van SKOV Moensplein 3.

Reactie college:

De verschillende betaald parkeren zones en de blauwe zone in het centrum van Beverwijk worden samengevoegd tot één betaald parkeren zone vanaf 2024 om het eenvoudiger te maken voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Tevens maakt dat de handhaving gemakkelijker en verlicht het de administratieve lastendruk. Bewoners kunnen voor 2024 maximaal twee parkeeronthefingen aanvragen per adres. Daarnaast is er straks een nieuwe bezoekersregeling. U kunt een



bezoekersontheffing kopen waardoor uw bezoekers voor € 0,25 per uur kunnen parkeren met een maximum van 200 uren per huishouden per jaar.

Het POET is een van de voorgestelde maatregelen in pakket 2 vanaf 2025 (maatregel 12). De gemeente verwacht dat het parkeren op eigen terrein bijdraagt aan het verlagen van de parkeerdruk.

De gemeente verleent geen uitritvergunning wanneer er een openbare parkeerplaats (ook straat parkeren zonder parkeervakken) vervalt. Dit valt onder het onbereikbaar maken van een openbare parkeerplaats, zie de voorwaarden waarop een uitrit geweigerd kan worden op de gemeentelijke website.

In de gemeente Beverwijk kunnen bewoners en bedrijven in het centrum vanaf 2024 maximaal twee parkeervergunningen aanvragen (maatregel 7). Voor de overige voertuigen geldt in bijna het hele centrum van Beverwijk betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 - 19:00 uur. Deze maatregel geldt straks ook voor het kinderdagverblijf.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 13: Meerstraat

Naar aanleiding van de ontvangen brief omtrent de parkeerplannen stuur ik u deze mail. Zelf wonen wij (2 pers. huishouden) aan de Meerstraat. Ik woon hier 26 jaar en nu sinds 3 jaar samen met mijn partner. Wij hebben beiden een auto, voornamelijk voor werk maar ook buiten werk gebruiken wij de auto dagelijks.

Inmiddels is het parkeerprobleem duidelijk geworden over de jaren, wij kunnen nauwelijks parkeren in onze straat en staan altijd halverwege op het Meerplein. Ik schrok van het feit dat een 2e vergunning wellicht afgeschaft zal worden. Wij kunnen niet leven met 1 auto, mijn man gebruikt de auto voor het uitvoeren van zijn werk + het is onze omgebouwde camper welke wij voor tripjes gebruiken en ik werk op het Kalf in Zaandam, dit is voor mij absoluut niet mogelijk op de fiets. (Tenzij ik er 1,5 uur over wil doen, met het spoor en brug in Zaandam in gedachten.) Daarnaast woont mijn familie in Groningen waardoor wij regelmatig de auto nodig hebben. Dan willen wij in de toekomst graag een gezinnetje en dan is een 2e auto helemaal een must als 1 van de 2 werkt.

Het valt ons ook op dat het kleinere parkeerplaatsje op de Meerstraat vaak wordt gebruikt door winkeliers en/of mensen die gaan uit eten bij Brafoer of de Griek. Ook staan er enorm veel auto's op de stoep geparkeerd, ik zie handhaving hier nooit een boete voor geven waardoor de mensen het blijven doen. Waarom kan de kleine parkeerplaats op de Meerstraat niet alleen voor vergunninghouders worden en waarom kan er niet beter worden gehandhaafd? Dit is een gemiste kans.

Natuurlijk is het voor ieder huishouden anders, indien ik in Heemskerk/Beverwijk zou werken zou ik op de fiets gaan maar dit is nu simpelweg niet haalbaar voor mij. Ik zou eerder mijn woning verkopen dan dat ik mijn auto zou verkopen omdat wij onze auto echt nodig hebben en ik op een fijne manier wil blijven wonen



waar ik woon. Mijn woning verkopen is eigenlijk geen optie maar toch haalt dit enorm de pret van je leefomgeving weg.

Reactie college:

Het college begrijpt uw zorg over het eventueel verdwijnen van de tweede parkeerontheffing (maatregel 20). Deze maatregel is bewust als laatste maatregel in pakket 3 genoemd voor de lange termijn, omdat deze maatregel het meest ingrijpend is. Deze maatregelen willen we alleen inzetten als alle andere maatregelen onvoldoende gewerkt hebben.

Bij het opstellen van de voorliggende voorstellen aan de gemeenteraad inzake het parkeerbeleid hebben we een aantal uitvoeringslijnen benoemd voor de te nemen maatregelen. Spreiden van de parkeerdruk is daar één van. Om dat mogelijk te maken hebben we de Meerstraat nodig om de gewenste flexibiliteit in het aanbod van openbare parkeerplaatsen te bieden.

De gemeente Beverwijk doet aan integrale handhaving, wat betekent dat er niet specifiek ingezet wordt op parkeerhandhaving, maar dat dit onderdeel vormt van de handhavingstaken van de gemeente. Er zijn dus geen specifieke parkeerhandhavers. Inzetten van een scanauto is wel een specifiek en heel effectief handhavingsinstrument voor wat betreft parkeren zonder te betalen. De scanauto registreert geen foutparkeerders.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 14: Lijsterbeslaan

Naar aanleiding van uw brief van 14 juni 2023, zou ik van de gelegenheid gebruik willen maken te reageren op uw parkeerplannen voor de Gemeente Beverwijk. Vooropgesteld dat ik het een heel goed plan vind dat dit onderwerp wordt aangepakt. Immers waar schaarste van is (parkeerplekken), is een rechtvaardig beleid op z'n plaats en daar is nu geen sprake van.

Ons gezin woont in de Lijsterbeslaan in Beverwijk, wij hebben 1 auto tot onze beschikking. ***In al deze straten rond het centrum zou alleen parkeren voor vergunninghouders ingevoerd moeten worden, vergunninghouders zijn de mensen die ook in de betreffende straat/gebied wonen. Eén parkeervergunning per huishouden en 1 parkeerkaart voor bezoek.***

Tweede en derde auto's, hier is geen plek meer voor. Mensen hebben opritten en/of garages en de worden niet gebruikt voor de auto (mn Hendrik Burgerstraat).

Een deel heb ik terug kunnen lezen in de notitie, een deel niet. Verder vind ik dat er veel meer vaart gemaakt mag worden met het parkeerbeleid. Op het moment dat het parkeren in het centrum wordt aangescherpt, staan er in de straten erom heen des te meer auto's, geen goed plan dus.

De auto hoeft echt niet voor de deur geparkeerd te staan, wat mij wel is opgevallen is dat mensen met de meeste auto's zich tegen welk parkeerbeleid dan ook blijven verzetten.

Reactie college:

De Lijsterbeslaan valt op dit moment niet binnen de betaald parkeren zone of in de blauwe zone. De Lijsterbeslaan wordt in eerste instantie daarom ook niet toegevoegd aan het betaald parkeren gebied. Als er echter brede steun voor uw plannen om toegevoegd te worden aan het betaald parkeren



gebied kunt organiseren in uw straat en/of buurt, dan willen we dat zeker in overweging nemen.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 15: Koningshof

In gevolge het door u voorgenomen parkeerplan 2024 om het parkeerprobleem aan te pakken, wil ik de gelegenheid aangrijpen een opmerking plaatsen betreffende een lokale situatie. Het handelt zich om de parkeerplaatsen aan de Koningshof.

Zoals op andere locaties in Beverwijk ontstaat er veelal een parkeerprobleem in de namiddag.

Voornamelijk tegen de avond wanneer bewoners (al of niet van hun werk) thuiskomen.

Voorheen werd met grote regelmaat tot circa 16.00 uur gecontroleerd door de dienst Handhaving. Ook aan de Koningshof.

Tijdens Covid-19 had deze dienst andere prioriteiten dan parkeer controle.

Na de mondkapjes periode is controle op parkeren door de dienst Handhaving in het slop geraakt. In elk geval in en rond de wijk Koningshof.

Sinds een paar jaar staan er aan de Koningshof in de namiddag herhaaldelijk vier á vijf bedrijfsbusjes geparkeerd, die plaats innemen van de bewoners. Wellicht terecht omdat de eigenaar van het bedrijfsbusje een parkeervergunning heeft voor zijn voertuig.

Maar wat als zo'n vergunning ontbreekt?

Door gebrek aan een adequate controle zal dat voertuig rond 16.30 uur (dus na sluitingstijd van Handhaving van vóór Covid-19) gratis kunnen parkeren om 's morgens voor 09.00 uur weer te vertrekken, terwijl de eventuele personenauto (met vergunning) van betreffende chauffeur de gehele dag tijdens een werkweek geparkeerd staat.

Hierbij opgemerkt dat de bedoelde bedrijfsbusjes er in het weekend dan ook nog eens bewegingsloos en legaal geparkeerd staan. Immers, zaterdag en zondag geldt vrij parkeren.

Mijn zienswijze in deze: betaald parkeren tot 21.00 uur en meer intensieve controle.

Reactie college:

In de gemeente Beverwijk kunnen bewoners en bedrijven in het centrum vanaf 2024 maximaal twee parkeervergunningen aanvragen (maatregel 7). Voor de overige voertuigen geldt in bijna het hele centrum van Beverwijk betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 - 19:00 uur.

De gemeente Beverwijk doet aan integrale handhaving, wat betekent dat er niet specifiek ingezet wordt op parkeerhandhaving, maar dat dit onderdeel vormt van de handhavingstaken van de gemeente. Er zijn dus geen specifieke parkeerhandhavers. Inzetten van een scanauto (maatregel 5) is wel een specifiek en heel effectief handhavingsinstrument.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 16: Lijsterbeslaan

Vriendelijk dank voor Uw schrijven over de parkeerplannen, die ik vandaag per PTT mocht



ontvangen. Als goede bestuurders siert het U dat U naar de toekomst kijkt, want regeren is vooruitzien nietwaar? Maar soms is het verstandig ook nog eens naar het verleden te kijken. Naar mijn bescheiden mening laat U zich te veel leiden door de Breestraat-lobbyisten, als U verklaart dat U wilt dat het ouderwets gezellige "rondje Bree" weer terugkomt. Dit is trekken aan een dood paard. De Breestraat is dood en blijft dood ondanks alle inspanningen. Toen wij ons ca 45 jaar geleden in Beverwijk vestigden was de Bree nog volop leven. De eigenaren van de winkels woonden boven de zaak en kochten hun dagelijkse boodschappen ook in de Breestraat. Te denken valt b.v. de Dekamarkt die toen ook nog in de Bree gevestigd was. Maar wat gebeurde? Eerst vertrokken de eigenaren naar locaties buiten het centrum, zodat de bovenwoningen leeg kwamen te staan, en naderhand verhuurden zij hun winkelruimte aan een landelijk bekende keten. Hiermee was de binding van de eigenaar met de Breestraat compleet verdwenen, en stierf het paard. Niet veel later kwamen wat winkels leeg te staan. Huilie, huilie voor de eigenaren. De ruimtes boven de winkels werden/worden verbouwd tot appartementen. Deze bewoners eisen natuurlijk een parkeerplek voor hun auto. Gevolg: geen parkeerplek meer voor het winkelend publiek dat nog zo nodig op zoek moet/wil gaan naar het ouderwets gezellige "rondje Bree". Beste Martijn en Jacqueline, met alle respect, stop met het trekken aan het dode paard Bree. Het beest is dood en begraven. Komt nooit meer tot leven. Het jonge paard heet Marlo, waar het gratis parkeren is. Accepteer dit aub. Gewoon zeggen: le roi est mort, vive le roi. Kan toch niet zo moeilijk zijn? Terzijde nog iets anders: toen wij hier ca 45 jaar geleden een huis kochten, hadden wij toestemming nodig van B & W om dit huis te mogen bewonen. Vandaag de dag zie ik dat de bezettingsgraad per woning schrikbarend laag is. Waarom 1 persoon per woning???? Pure verspilling! M.a.w. waarom meer woonruimte mogelijk maken in de Bree c.q. Beverwijk ???

Reactie college:

We hebben uw reactie voor kennisgeving aangenomen.

Het parkeren in de Breestraat (maatregel 15) vormt nu geen onderdeel van deze besluitvorming, maar is een maatregel in pakket 2 voor de middellange termijn (2025-2027).

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienwijze 17: Markt

We hebben de brief betreffende parkeerplannen ontvangen.

We zijn het volledig eens dat de parkeerdruk hoog is.

We hebben in verloop van tijd gezien dat er gebouwen zoals een restaurant uitzendbureau etc zijn verbouwd naar appartementen. En meer woonruimte, geen leegstand is natuurlijk ook erg prettig. Alleen zijn er geen parkeerplekken bijgekomen.

Onze zienswijze hierop is dan ook, een project goedkeuren op het moment dat er ook parkeerruimte word gefaciliteerd, dus een parkeergarage in het gebouw of naast het plan ook parkeerplekken.



Daarbij valt bij ons op het Markt plein wel wat aan parkeerplekken bij te maken. Sommige een kwestie van een lijntje trekken, andere door een stuk stoep weg te halen, of een boompje.

Of het deel hier aan de voorzijde plein waar nu auto's dienen te fileparkeren, een naast elkaar ervan te maken en dat deeltje straat 1 richtingsverkeer te maken, je mag toch tenslotte ook alleen vanaf deze kant het parkeerterrein op, dus alleen vanaf 1 kant komen moet dan ook kunnen, tenslotte kan je om het plein heen kijken om vanaf Koningstraat naar Baanstraat of omgekeerd te gaan.

Zomaar 10 a 12 plekken winst te halen

Daarbij lijkt ons het plan het plein alleen parkeren voor bewoners maken echt een uitstekend idee. Voorheen was het voorkant plein ook een alleen bewoners parkeren zone, toen was er nooit een probleem waar zet ik mijn auto neer.

Ik werk doordeweeks de avonden begin week is er meestal nog wel 1 soms 2 plekje te vinden op donderdag, vrijdag en weekend moet je soms 2 a 4 straten verder staan en dan is het daar ook mazzel hebben een laatste vrije plek tegen te komen.

We zijn iig blij dat de gemeente zich realiseert dat er ook voornamelijk in het weekend de parkeerdruk groot is en er wat aan wilt doen.

En zoals gezegd plekken maken helpt ook zeker daarbij. Kost misschien nu wat geld, maar meer ruimte levert ook weer meer geld op

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 18: Markt

Naar mijn zienswijze is er op het marktplein nog enige winst te halen door enkele parkeerplaatsen te kunnen creëren.

Bijvoorbeeld naast de invalide plaats de stoep te verwijderen. (de rollator of rolstoel wordt uit de achterklep gehaald en mensen staan dan al op straat) hierdoor is er 2 plaats bij. Als de file parkeerplaatsen voor appartementen marktplein schuine parkeerplaatsen worden. (rij richting dan 1 kant op) Is er extra plaats voor minstens 4 auto's. Tevens kunnen er op het plein zelf nog 4 plaatsen gerealiseerd worden door enkel lijnen te trekken. Dit is het zelfde geval aan de kant van de coffeeshop een paar lijnen trekken en weer 2 plaatsen erbij.

Als u uitleg wilt over hoe dit te realiseren is kunt u altijd contact opnemen.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de



scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 19: Algemeen

Wij zijn een Thuiszorgorganisatie die in Beverwijk persoonlijke verzorging/verpleging bieden. Het is voor ons belangrijk dat wij hulpverlenersvergunningen kunnen krijgen zodat onze zorgverleners de zorg kunnen leveren die de cliënten nodig hebben. De zorgverleners gaan van deur tot deur dus zou het fijn zijn dat d.m.v. een hulpverlenersvergunning zij zorgeloos de zorg kunnen bieden.

Mijn vragen zijn:

- Hoe komen wij hiervoor in aanmerking?
- Zijn de hulpverlenersvergunning op kenteken of zijn deze overdraagbaar?

Als de vergunningen overdraagbaar zijn dan verwachten wij dat we 10 vergunningen nodig zullen hebben.

Reactie college:

De regeling voor een zorgverlenersontheffing verandert niet. Ook bij de invoering van dit nieuwe beleid komen zorgverleners in aanmerking voor een ontheffing. Deze ontheffing is op kenteken. U kunt op onze website www.beverwijk.nl/parkeren hier meer informatie over vinden.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 20: Peperstraat

Hierbij wil ik mijn zienswijze indienen op de parkeerplannen.

Ik ben helaas niet in staat geweest om bij de twee inloopavonden aanwezig te zijn. Ik woon mijn hele leven al in Beverwijk en sinds ongeveer zes jaar op de Peperstraat XX, dus in het Centrum van Beverwijk.

1.1 Het centrum van Beverwijk is de afgelopen jaren al behoorlijk achteruitgegaan. Veel panden staan leeg en er komen weinig bezoekers. Dit is niet aantrekkelijk voor de ondernemers die er nog zijn.



Enkele jaren geleden is daarom bedacht om op bepaalde tijden gratis te mogen parkeren. Dit om het centrum wat aantrekkelijker te maken. Ook betalen mensen al wegenbelasting. Ik sta daarom niet achter het uitbreiden van betaald parkeren onder winkeltijden (ook koopavond en weekenden).

1.2 Geen bezwaar.

1.3 Geen bezwaar.

1.4 Kan er niet eerder met parkeerschijven gewerkt worden? En een redelijk dagtarief? Zijn er geen andere oplossingen?

1.5 Kunnen deze kosten niet eerder gebruikt worden voor het realiseren van meer parkeerplaatsen? Lijkt mij ook dat eerst gekeken moet worden na periode 1 hoe het gaat. Hierna kan gekeken worden of het nut heeft om kosten te maken voor een scanauto. Daarnaast vind ik het echt bizar dat bezoekers van bewoners alsnog parkeerkosten moeten maken. Doe dan een lager aantal uren en dan gratis.

1.6 Ik vraag mij wel af of het dan nog aantrekkelijk is om al die oude panden in het centrum te willen opknappen (wat wel nodig is).

1.7 Geen bezwaar.

1.8 Geen bezwaar. Al heb ik het idee dat de huidige fietsenstalling voldoende plekken heeft.

1.9 Geen bezwaar. Lijkt mij juist een goed idee!

1.10 Geen bezwaar.

2.11 Ik vind het onredelijk om een tweede bewonersvergunning te beëindigen. Indien nodig eventueel voor een hogere prijs, maar geheel laten beëindigen niet. De woningmarkt is al krap genoeg, waardoor stellen vaker niet verder komen dan bijvoorbeeld het huren/kopen van een appartement. In verband met werk en kinderen hebben mensen vaak twee auto's nodig. Van een derde bewonersvergunning kan ik wel begrijpen om dit te beëindigen.

2.12 Geen bezwaar. Lijkt mij juist een goed idee!

2.13 Geen bezwaar. Lijkt mij juist een goed idee!

2.14 Geen bezwaar. Lijkt mij juist een goed idee!

2.15 Geen mening.

2.16 Geen bezwaar. Lijkt mij juist een goed idee!

2.17 Zie punt 1.1

2.18 Niet wenselijk, maar ik kan mij voorstellen dat dit nodig is.

2.19 Als laatste alternatief. Ook gelet op punt 1.1

2.20 Zie punt 2.11

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket maatregelen is een bewuste afweging gemaakt om 'de kraan meer dicht te doen'. Eén van de beoogde doelstellingen van het beleid is om betaalbare nieuwbouw mogelijk te maken en om doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, waardoor thuiswonende volwassenen meer kans maken op een woning. Meer woningen betekenen ook meer auto's en er is te weinig ruimte om al deze toegenomen parkeervraag op de korte termijn te faciliteren. Een consequentie daarvan is inderdaad dat in het geval er drie voertuigen of meer zijn geregistreerd op een adres, voor één of meer van deze voertuigen geen parkeerontheffing verkregen kan worden. Als alternatief kan er overdag gratis aan de randen van het centrum geparkeerd worden op Wijckerpoort of het Marloterrein. Wanneer de 3e auto tussen 19:00 en 9:00 op deze parkeerterreinen blijft staan



geeft dat minder parkeerdruk in de woonstraten en is het voor anderen eenvoudiger een parkeerplek te vinden.

Door het betaald parkeren met een uur te verlengen (van 18:00 uur naar 19:00 uur) zal het voor bewoners met een parkeervergunning eenvoudiger zijn om 's een parkeerplaats te vinden, juist omdat het voor een werknemer van een bedrijf in het centrum zonder parkeerontheffing, en voor bezoekers van het centrum, ongunstiger wordt om in de woonwijken rond het winkelhart te parkeren.

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoefden te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. Zo ook bij de aanvrager in de buurt. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

Het versterken van het openbaar vervoer is een middellange termijn (2025-2027) oplossing. Deze is opgenomen in het pakket als maatregel 13. Het college is ook nu bezig met het versterken van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het project HOV-Beverwijk en door te lobbyen voor een betere dienstregeling bij de NS.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 21: Kraam op Breestraat

Ik sta op zaterdag op de Breestraat met mijn kraam en heb dan mijn auto achter mijn kraam staan. Moet ik dan een vergunning aanvragen? En hoe doe ik dat en wat kost dat?

Reactie college:

Het parkeren op de Breestraat verandert in 2024 niet, mogelijk wordt in de jaren daarna het parkeren op de Breestraat aangepakt (maatregel 15). Parkeren voor vergunninghouders/ontheffinghouders is niet toegestaan op deze locatie. Wel kan elders in het centrum geparkeerd worden met een ontheffing. Deze bedrijfsontheffing kost straks voor heel 2024 € 217,67. U kunt hierover meer informatie vinden op onze website www.beverwijk.nl/parkeren.



Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienwijze 22: Stumphiusstraat

Tip: Maak de Stumphiusstraat eenrichtingsverkeer passeerstrook niet meer nodig scheelt 3 a 4 parkeerplaatsen.

Parkeren op deze plek gaf al geen probleem. Als het blijft en er wordt gehandhaafd met een scanauto. Krijg je heel ontevreden bewoners.

Dus Stumphiusstraat graag 1 richting verkeer, alsjeblieft.

Reactie college:

De keuze of een straat al dan niet eenrichtingsverkeer wordt, is onderdeel van het nieuw op te stellen verkeerscirculatieplan (VCP). Dit traject kent haar eigen mogelijkheden voor inspraak.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 23: Breestraat

Dit is een verkorte versie.

Wij hebben kennis genomen van de parkeerplannen in het centrum van Beverwijk. Wij als locatieteam van de R.K. Parochie St. Eloy willen graag reageren op deze plannen door u op het belang van de kerk voor de gemeenschap te wijzen door middel van deze brief.

...

Wij verzoeken u dan ook met klem bij de spreiding van de parkeergelegenheid rekening te houden met de, voor het voortbestaan van deze R.K. Kerklocatie, vitale bereikbaarheid en parkeerruimte voor bezoekers per auto. ...

Er zijn grootschalige activiteiten waardoor parkeerproblemen ontstaan vergelijkbaar als bij bijvoorbeeld het Kennemer Theater. Het bestuur van de H. Agatha is zeker bereid te participeren in de parkeerplannen

Reactie college:

Het is de bedoeling dat de voorgestelde maatregelen bij gaan dragen aan een betere spreiding en op het afnemen van de parkeerdruk in het centrum. De bereikbaarheid van het centrum blijft gegarandeerd. Wel kunnen de plannen leiden tot grotere loopafstanden tot parkeerplaatsen binnen het centrum.

We nemen uw aanbod om te participeren in de parkeerplannen van harte aan. Zeker ook in het licht van maatregel 10, het Stedelijk ontwikkelen van het Slangenwegje, conform de recent door de raad vastgestelde stedenbouwkundige visie Stadskant Spoorzone. De projectleider van de Stadskant Spoorzone zal contact met u opnemen.



Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 24: Jean-Louis Pisuisselaan

Ik ben hier als secretaris van de parochie St. Eloy eigenaar van de RK kerk H. Agatha. De 1^e reactie van mij is dat de parkeergelegenheid nabij de H. Agatha van groot belang is voor het voortbestaan van deze kerklocatie, met een regio-functie. Met gemiddeld 140 kerkgangers op de zondag (NL-viering en Poolse viering) en een vergrijzend aantal Parochianen is parkeerruimte de basisvoorwaarde voor het voortbestaan.

Daarnaast zijn er vele doordeweekse vieringen waaronder “rouwtjes en trouwtjes”, en andersoortige grootschalige activiteiten zoals optredens door koren etc. Parkeerruimte maakt H. Agatha daarvoor aantrekkelijk en daarmee exploitatie van dit monument haalbaar. Het bestuur pleit dus voor behoud van parkeermogelijkheden nabij dit kerkgebouw.

Reactie college:

Zie hiervoor onze reactie op zienswijze 23.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 25: Hofdijkstraat

In de wijk rondom het Theater is de parkeerdruk na 19:00 het hoogst.

De nieuwe plannen zullen de problemen van de wijk alleen maar vergroten.

Reactie college:

Vanuit de gedachte om de regels te vereenvoudigen was het idee om nagenoeg overal in het centrum hetzelfde parkeerregime in te voeren. Daar komen wij specifiek voor het gebied rond het theater (omgeving Heemskerkerweg/Hofdijkstraat en omgeving Kerkstraat/De Raep) op terug. In deze sector is het voorstel om het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag te verlengen tot 22.00 uur. Dat is, met uitzondering van de zondagavond, gelijk aan hoe het blauwe zone regime daar nu beperkend werkt voor bezoekers. Bewoners met ontheffing kunnen in deze periode wel in deze straten parkeren. Bezoekers van bewoners kunnen met gebruik van de bezoekerskaart parkeren. Bezoekers van het theater dienen betaald te parkeren in deze straten, maar kunnen gratis staan op de twee parkeerterreinen bij het theater.

Uw reactie geeft aanleiding om onze plannen te wijzigen.

Zienswijze 26: Algemeen

Wanneer komt de deelauto?

Reactie college:

Nabij het station Beverwijk is momenteel een deelauto beschikbaar via Greenwheels. Onze verwachting is, dat het aantal deelauto's gaat toenemen wanneer de grootschalige nieuwbouw wordt gerealiseerd, te beginnen met Ankie's Hoeve, en deelauto's onderdeel worden van de



mobiliteitsoplossingen van die locaties.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 27: Laan van Kanaan

2 vergunninghouder per gezin/huishouden, parkeren op zaterdag vrijhouden voor de winkeliers anders komt er helemaal niemand meer op de Bree en er staat al zat leeg door de hoge huren. Blauwe zone moet blijven, handhaving om snel iets te doen bij de winkels e.d. zonder parkeermeter te hoeven zoeken. Beverwijk is al zo doodgebloed, en dan gaan ze helemaal naar Heemskerk, waar je net hoeft te betalen, openbaar vervoer rijdt te weinig om ergens heen te gaan. Ik vind trouwens eerste 2 uur gratis parkeren Beverhof. En daarna 50 cent omdat er dan meer roulatie is. Geen goed idee om bezoekers in wat blauwe zone was te laten betalen af aan te melden per computer, en is problemen verplaatsen.

Reactie college:

We hebben uw reactie voor kennisgeving aangenomen en verwijzen graag onze beantwoording van soortgelijke vragen en opmerkingen in de zienswijzen hiervoor.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 28: Akerendamlaan

Dank voor de uitnodiging. Het werd prima begeleid door mevrouw Dorenbos die lastige vragen niet uit de weg ging.

Wat ik moeilijk te begrijpen vind als ik zie wat er in Beverwijk nu gebouwd wordt, zoals aan de Koningsstraat, Baanstraat en de Breestraat. Het is een extra belasting voor de aan en afvoerwegen en het parkeren. Hoe is dit te combineren met meer groen en het welzijn van de burgers van Beverwijk?

Graag uw commentaar hierop.

Reactie college:

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernormen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoeften te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. Zo ook bij de ontwikkelingen in de door u genoemde straten. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.



De gemeente kiest er daarnaast voor om de parkeerbalans in het centrum te herstellen. Er worden minder parkeerontheffingen verleend, het parkeren wordt bewuster gespreid over het hele centrum en er wordt gewerkt aan de alternatieven voor de auto, bijvoorbeeld door extra in te zetten op een beter openbaar vervoer, betere voorzieningen voor de fiets en meer deelauto's. Ook kiest de gemeente bewust om het bestaande groen te behouden en geen extra parkeergelegenheid te realiseren op die locaties en daar waar het kan meer groen te realiseren. Met de combinatie van deze maatregelen verwacht de gemeente dat groei van het aantal inwoners mogelijk is, zonder dat dit een negatief effect heeft op de leefbaarheid in het centrum van Beverwijk.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 29: Hobbesteeg

Vraag 1: Mag ik niet mijn eigen auto op het kruis voor mijn garage parkeren? Als ik thuis kom dan moet ik mijn auto elders parkeren, vervolgens mijn garagedeuren openen en daarna mijn auto ophalen. Ondertussen kan er ingebroken worden. Waarom mag ik mijn auto niet voor mijn garage zetten? Bijvoorbeeld door een kentekenplaat op mijn garagedeur te hangen?

Vraag 2: We hebben ongeveer 10 jaar één parkeerplaats gehuurd in de Hobbesteeg voor zo'n 30 euro per maand (ongeveer 65 plekken). Deze parkeergarage onder de portiekflats zijn van de gemeente overgedaan aan een belegger (notaris/advocaten kantoor). Het bedrag is 2x zo duur geworden en we hadden zelf geen mogelijkheid om het te kopen, als huurder? Er stonden al weinig mensen van de flat zelf binnen nu staan er wegens telkens verhogingen van de huurprijs nog meer mensen buiten gedwongen op de al schaarsere plekken in de omgeving.

Reactie college:

Eén van de toekomstige voorgestelde maatregelen is het parkeren op eigen terrein (maatregel 12 in pakket 2). Er mag niet geparkeerd worden op het kruis voor de garage of oprit, ook niet wanneer u een kentekenplaat op uw garagedeur plakt. Wel mag u, indien u de weg niet blokkeert, uw auto even stilzetten voor de garagedeur om deze te openen en dan uw auto in de garage te zetten.

De huidige plannen voor aanpassing van het parkeerbeleid veranderen deze situatie niet. Genoemde situatie is ook voor de gemeente ongewenst, maar kan niet worden opgelost binnen de invloedssfeer van het nieuwe parkeerbeleid.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 30: Reguliersstraat

- 1) Bouwen boven de parkeerterreinen garage te duur is
- 2) Mensen met garage verplichten auto in garage te zetten i.p.v. in de straat.
- 3) Blauwe zone's uitbreiden tot verder buiten centrum.
- 4) Bedrijfsauto's bij bedrijf stallen en niet in de straat mogelijkheid maken s'avonds 's nachts bij bazar bewaakt te parkeren betaald door de baas.



- 5) Vergunningen niet voor bedrijfsauto tenzij auto op eigen naam.
- 6) Plekken onteigenen voor parkeren waar het voor Beverwijk geen fraai gezicht is b.v. oude garage van Berlee op Alkmaarseweg.

Reactie college:

1. *Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.*
2. *Dit is maatregel 12, Parkeren op eigen terrein, in pakket 2 voor de middellange termijn (2025-2027)*
3. *De gemeente kiest voor de invoering van één betaald parkeren gebied en niet (meer) voor regulering door middel van blauwe zones in het centrumgebied. Bij de jaarlijkse evaluatie wordt bepaald of het gekozen gebied aangepast (uitgebreid of verkleind) moet worden.*
4. *Het aantal parkeeronthefingen per bedrijf wordt gemaximeerd op 2, met als doel dat een (deel van) de bedrijfsauto's niet langer in het centrum, maar aan de randen van het centrum wordt geparkeerd.*
5. *Het aantal parkeeronthefingen per bedrijf wordt maximaal 2, deze zijn op kenteken.*
6. *Het onteigenen van bestaande parkeerplaatsen vormt geen onderdeel van het huidige pakket aan maatregelen.*

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 31: De Visscherstraat

Betaald parkeren uitbreiden tot 21:00 in de omgeving tussen Alkmaarseweg - Hendrik Mandeweg en Zweedselaan.

Op dit moment hebben we er – naar aanleiding van andere zienswijzen – voor gekozen om het betaald parkeren alleen tot 22.00 uur te verlengen in het gebied direct rondom het Kennemer Theater, omdat daar nu al een soortgelijk blauwe Zone regime geldt. Indien nodig, bijvoorbeeld wanneer uit de jaarlijkse meting blijkt dat de parkeerdruk in een bepaald gebied te hoog is, dan kunnen de maatregelen worden verscherpt. Dit kan door het tarief te verhogen of door de tijden aan te passen, bijvoorbeeld tot 21 uur zoals u voorstelt.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden



Zienswijze 32: Alkmaarseweg

- Wat betreft waar ik woon ben ik tegen dat de blauwe zone betaald parkeren wordt. En via site moet aanmelden (vooral voor ouderen is dit niet te doen).
- Pleit voor 2 vergunningen per woning
- Vind goed idee op zaterdag 2 uur gratis parkeren, daardoor betere roulatie.
- Parkeren achter de bioscoop heel onveilig en eng, misschien idee pendelbusjes voor de werkende mensen en bezoekers Beverwijk naar het centrum.

Reactie college:

De gemeente kiest voor de invoering van één betaald parkeren gebied en niet (meer) voor regulering door middel van blauwe zones in het centrumgebied.

De voorgestelde maatregelen zorgen ervoor dat in 2024 maximaal 2 vergunningen per adres verkregen kunnen worden.

Op zaterdag wordt betaald parkeren ingevoerd, waarbij de eerste twee uur parkeren gratis is.

Voorstel is om Wijckerpoort kwalitatief te verbeteren door betere verlichting, zodat het veiliger wordt.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 33: Wijckermolen

Stel dat NS parkeerplekken (P+R) wel ter beschikking komen, is het dan mogelijk om met mijn parkeervergunning daar te parkeren?

Reactie college:

Hierover zijn we in gesprek met de NS, eigenaar van dit terrein.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden

Zienswijze 34: Hofdijkstraat

- Laat bestaande bewoners al hun parkeervergunningen behouden
- En zorg ervoor dat de rand rondom het theater niet gratis wordt na 19:00 want dan hebben wij 's avonds helemaal geen plek in de straat meer.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket maatregelen is een bewuste afweging gemaakt om 'de kraan meer dicht te doen'. Eén van de beoogde doelstellingen van het beleid is om betaalbare nieuwbouw mogelijk te maken en om doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, waardoor thuiswonende volwassenen meer kans maken op een woning. Meer woningen betekenen ook meer auto's en er is te weinig ruimte om al deze toegenomen parkeervraag op de korte termijn te faciliteren. Een consequentie daarvan is dat in het geval er drie voertuigen of meer zijn geregistreerd op een adres, voor één of meer van deze



voertuigen geen parkeerontheffing verkregen kan worden. Als alternatief kan er overdag gratis aan de randen van het centrum geparkeerd worden op Wijckerpoort of het Marloterrein.

Vanuit de gedachte om de regels te vereenvoudigen was het idee om nagenoeg overal in het centrum hetzelfde parkeerregime in te voeren. Daar komen wij specifiek voor het gebied rond het theater (omgeving Heemskerkerweg/Hofdijkstraat en omgeving Kerkstraat/De Raep) op terug. In deze sector is het voorstel om het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag te verlengen tot 22.00 uur. Dat is, met uitzondering van de zondagavond, gelijk aan hoe het blauwe zone regime daar nu beperkend werkt voor bezoekers. Bewoners met ontheffing kunnen in deze periode wel in deze straten parkeren. Bezoekers van bewoners kunnen met gebruik van de bezoekerskaart parkeren. Bezoekers van het theater dienen betaald te parkeren in deze straten, maar kunnen gratis staan op de twee parkeerterreinen bij het theater.

Uw reactie geeft aanleiding om onze plannen te wijzigen.



Zienswijze 35: Akerendamlaan

Dit is een verkorte versie.

Omissie 1: In het document “Analyse en Maatregelen” wordt niet gesproken over de parkeerterreinen rondom het Rode Kruis Ziekenhuis. Dit is een tekortkoming en het rapport zou herzien moeten worden. Bezoekers en werknemers van het RKZ zijn een deel van de problematiek voor het parkeren in het Vondelkwartier.

Omissie 2: In het rapport is er gekeken naar twee momenten; zaterdagmiddag en donderdagnacht. Er zou inventarisatie moeten worden gedaan op een gewone werkdag, 's ochtends, 's middags en op het moment van thuiskomen.

Parkeerproblematiek in het Vondelkwartier

Er kan veel op eigen terrein geparkeerd worden waardoor het aantal openbare parkeerplekken niet echt te kort is. Zoals wij weten en zoals uit het rapport blijkt, is het aantal parkeerplaatsen in de Dr. Schuitstraat beperkt (als enige straat in het Vondelkwartier). Maar dat is nog niet zo'n heel groot probleem, omdat in de Prins Bernhardlaan en de Akerendamlaan maar heel beperkt door de eigen bewoners geparkeerd wordt. Het overgrote deel van die bewoners parkeert op eigen terrein. Daarmee kunnen deze twee straten als “overloop” dienen. Die mogelijkheid wordt echter beperkt doordat er zoveel vergunninghouders (niet bewoners) parkeren. We lichten dat toe:

In het Vondelkwartier wordt veel geparkeerd door vergunninghouders van werkenden in het centrum.

Daarnaast wordt er buiten de venstertijden en buiten het gebied van het parkeerregiem geparkeerd door werknemers van het ziekenhuis en bedrijven in het centrum.

Verder wordt er in het betaald-parkeren gebied, het blauwe zonegebied en daarbuiten geparkeerd door bezoekers van het Ziekenhuis. Staf en leerlingen van het Nova College zorgen voor parkeerdruk in vooral de Laurens Baecklaan.

Het Vondelkwartier is een woonwijk. De parkeerplaatsen zijn er voor de bewoners. Mede in aanmerking genomen dat er in de wijk (deels) grote openbare parkeerterreinen zijn, is het in onze ogen zeer legitiem in de straten van onze wijk parkeren door niet bewoners (uitgezonderd bezoekers van bewoners) te weren. Wij denken dan aan:

- Weren van parkeren door vergunninghouders bedrijven
 - Weren van parkeren door werknemers van het Ziekenhuis, ook buiten de venstertijden.
- Toelichting: in het RKZ wordt in ploegendienst gewerkt. Buiten de venstertijden kunnen werknemers dus vrij parkeren in de straten, juist op het moment dat de parkeerdruk voor de bewoners het hoogst is.
- Het onaantrekkelijk maken voor bezoekers van het ziekenhuis in onze straten te parkeren.
 - Op termijn, als de bewoners dat willen, uitbreiden van het parkeerregiem in bijvoorbeeld Laurens Baecklaan om overlast van parkeren door staf en leerlingen terug te dringen.

Handhaving

De paragraaf “Bevinding E: veel onrechtmatig parkeren” sluit helemaal aan bij ons gevoel dat wij hebben over parkeren in onze wijk. Wil het voorgenomen parkeerbeleid gaan werken, is handhaving op het oude niveau noodzakelijk.

Vergunningen

Zoals hierboven is toegelicht, worden problemen door parkeren in onze wijk niet veroorzaakt door de bewoners zelf. Dan wordt het terugbrengen van het aantal mogelijk af te geven parkeervergunningen niet goed uit te leggen. Wij vinden dat er voor het Vondelkwartier op dit moment geen verandering in het aantal parkeervergunningen per woning moet worden ingevoerd. Als eerste zouden maatregelen zoals hierboven genoemd moeten worden doorgevoerd. Daarna kan een inventarisatie worden gedaan om te onderzoeken of er een beperking moet komen t.a.v. de parkeervergunningen.

Voortuin parkeren

Er wordt in het rapport niet beschouwd wat het effect is op parkeren in de voortuin als gevolgen van



het terugdringen van het aantal parkeervergunningen. Parkeren in de voortuin is minder gewenst omdat:

- Het heeft een nadelig effect op het straatbeeld
- De voortuin wordt verhard. Dat is ongewenst vanwege de wens regenwater langer vast te houden.
- Een inrit gaat vaak ten koste van een openbare parkeerplaats.

Aanvullingen op paragraaf 5.3 Nadere toelichting op de maatregelen.

Tijden betaal parkeren (1.1)

Er zou nog verder nagedacht kunnen worden over de eindtijd van 19:00 uur. Er is enige druk vanuit het ziekenhuis vanwege het avondbezoekuur. Op dit moment valt dat nog mee omdat het groter parkeerterrein voor het ziekenhuis niet bezet wordt door bezoekers van de polikliniek. Echter, een inventarisatie is op zijn plaats.

Handhaving, scanauto, fiscalisering (1.5)

De blauwe zone betaald parkeren maken was niet het eerste wat bij ons in gedachte opkwam. Het heeft voordelen omdat parkeren door derden minder aantrekkelijk wordt en ook makkelijker te handhaven is. We weten op dit moment niet hoe onze bewoners daarover denken, maar het is voor het bestuur acceptabel.

Differentiatie in zones en tarieven (3.17)

Een hoger tarief voor parkeren in de straten van het Vondelkwartier is een goede manier om parkeren bezoekers van het ziekenhuis en het centrum te weren. In de Akerendamlaan en de Prins Bernhardlaan is bedacht: dubbel tarief t.o.v. het tarief in het centrum en op het parkeerterrein aan de Vondellaan

Parkeren Marktplaats, Koningshof, Graafwijkstraat en omstreken (3.19)

In de Prinsesselaan geldt een regiem voor alleen vergunninghouders. Destijds ingevoerd omdat de bewoners dat nadrukkelijk willen. Wel begrijpelijk, want de parkeerdruk was daar toen erg hoog. In de overige straten van het Vondelkwartier was die wens er niet. Er waren wel parkeerproblemen, maar niet zo hoog dat men alleen parkeren voor vergunninghouders wilde. Als het lukt parkeren door derden in de straten van onze wijk te weren, verwachten we dat dat ook niet wenselijk zal worden.

Conclusie

Het is een ernstige omissie dat de parkeerterreinen rondom het Rode Kruis Ziekenhuis niet zijn meegenomen in de rapportage.

- Doordat deze parkeerterreinen niet onderzocht zijn, is de parkeerproblematiek in het Vondelkwartier niet belicht. Die is op punten anders dan het algemene verhaal.
- De voorliggende notitie biedt handvaten om de problematiek in het Vondelkwartier aan te pakken, maar vereist wat maatwerk.
- Beperken van het aantal parkeervergunningen in de wijk is niet de oplossing voor de problematiek en zit de bewoners dus alleen maar dwars.
- Handhaving terugbrengen naar het niveau van een paar jaar geleden zou al een belangrijke verbetering zijn.
- Er moet nagedacht worden hoe voorkomen kan worden dat bewoners "uit nood" hun voortuin (verder) gaan opofferen voor parkeren op eigen terrein.

Reactie college:

Wij danken u voor uw uitgebreide reactie. Een deel van uw vragen en opmerkingen zijn hiervoor bij andere zienswijzen al door ons van een reactie voorzien. We reageren nu vooral op opmerking dat de



parkeerterreinen rondom het Rode Kruis Ziekenhuis niet zijn meegenomen in de rapportage en dat er niet op de juiste momenten gemeten zou zijn.

De rapportage is mede gebaseerd op de parkeeronderzoeken die zijn uitgevoerd eind 2022. In die onderzoeken is vooral de parkeerdruk gemeten in en om het centrum en daarmee ook in het Vondelkwartier. De parkeerdruk is op veel meer momenten onderzocht. De in de vraag genoemde periodes zijn expliciet benoemd in het voorstel omdat zij maatgevend zijn voor de geconstateerde problematiek.

Het gebruik van particuliere terreinen zoals de terreinen rond het Rode Kruis Ziekenhuis zijn als deel van de oplossing niet meegenomen, omdat de gemeente geen beheerder is van deze terreinen. Gebruik door bewoners kan conflicteren met de belangen van de instelling zelf. Het ongereguleerde gemeentelijke parkeerterrein tegenover het Nova College blijft (vooralsnog) ongereguleerd en kan als uitwijkplek voor het parkeren van bewoners gelden.

De maatregelen die nu voorgesteld worden leiden onzes inziens in het Vondelkwartier tot minder parkeren door medewerkers van bedrijven uit, en bezoekers van het centrum.

Vanuit het gelijkheidsbeginsel gelden de beperkende maatregelen ten aanzien van het aantal vergunningen per adres voor het hele centrum van Beverwijk. Ook in straten waar nu nog (geen) parkeerprobleem is. Het idee is nu juist dat straks met een ontheffing vrijwel overal binnen het centrum geparkeerd mag worden om daarmee de parkeerdruk beter te kunnen spreiden.

Het parkeren op eigen terrein is één van de maatregelen in pakket 2 voor de middellange termijn (2025-2027). We zijn ons ervan bewust dat dit te zijner tijd kan leiden tot minder fraaie en minder klimaatadaptieve oplossingen. Voor wat betreft dat laatste punt zijn daar echter goede oplossingen voor te bedenken, zoals grasbetontegels.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 36: Beverhof

Wij hebben via *medewerker gemeente* kennis genomen van de plannen aangaande parkeren te Beverwijk: Ontwerpnoot Parkeren centrum Beverwijk | Gemeente Beverwijk
Graag breng ik u mijn zienswijze namens eigenaresse winkelcentrum Beverhof.

Met de komst van het Marloo terrein is er een oneerlijk speelveld ontstaan tussen Beverhof en Marloo terrein, waarbij op Marloo immers gratis geparkeerd kan worden.
Het gratis parkeren op zaterdag was nog het enige dat de Beverhof (en dan met name de supermarkten) hierin ondersteunde.

Tot onze schrik lezen wij dat de gemeente voornemens is om dit gratis parkeren op te heven. Dit zal enorme gevolgen hebben voor de winkeliers van de Beverhof.
Bewoners/omwonenden zullen voor de boodschappen immers kiezen voor de plek waar zij gratis kunnen parkeren.

We begrijpen dat er momenteel, volgens het onderzoek, met name door bewoners gebruik wordt gemaakt van het gratis parkeren (en in mindere mate door de bezoekers van het winkelcentrum). Dit zou inderdaad het doel voorbij gaan van gratis parkeren.



Ons eerdere verzoek

Wij blijven de wens hebben om (danwel gedeeltelijk) het parkeerterrein grenzend aan de Beverhof te pachten. Hierbij zullen wij een slagboom plaatsen om daarmee omwonenden te weren van dit parkeerterrein. Daarmee zullen wij de eerste paar uur uiteraard gratis maken voor de bezoekers van de Beverhof en/of Breestraat. Wat ons betreft is dit de oplossing om parkeerterrein voor bezoek aan het winkelgebied Beverwijk te creëren, waarmee ook de Beverhof een sterkte speler blijft in het centrum t.o.v. het Marloo terrein.

Reactie college:

Bij het invoeren van de maatregel betaald parkeren op zaterdag is – naar aanleiding van uw en andere zienswijzen - ervoor gekozen om de eerste twee uur van iedere parkeertransactie gratis te houden. Hiermee wordt het bezoek aan bijvoorbeeld het Beverhof weinig beperkt, terwijl het ongewenste gedrag (lang parkeren door personeel) wel wordt ontmoedigd. Hiermee komt meer parkeercapaciteit beschikbaar voor bezoekers.

Het Beverplein is en blijft onderdeel van de openbare parkeercapaciteit.

Uw reactie geeft aanleiding om onze plannen aan te passen.

Zienswijze 37: Stationsplein

Maatregel 1.4 progressief parkeertarief. Graag niet 3^e en 4^e uur al een verhoging.

50+ voorstellingen op dinsdag en donderdagmiddag duren inclusief film en lunch vaak 3 tot 4 uur. Zo kan parkeren duurder worden dan het bioscoopkaartje. (€9 voor 4 uur ipv €6 nu)

Verlenging betaald parkeren van 18 tot 19u ook niet prettig. Begrip voor algemene problemen Beverwijk maar dit heeft grote gevolgen voor klanten bioscoop.

Reactie college:

Voor de bioscoop geldt dat er een gratis parkeeralternatief beschikbaar is op korte afstand op Wijckerpoort. Wel is onderdeel van de voorstellen om de verlichting op dit terrein te verbeteren om de veiligheid te verbeteren en om telsystemen in het asfalt aan te leggen, zodat men op de Halve Maan al kan zien of er plek is.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie, te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 38: Schans

Reactie:

Maatregel 12 POET. Mevrouw XXXX zou graag zien dat er (op openbare grond) op de inrit van een parkeergarage geparkeerd zou mogen worden door de eigenaar van die parkeergarage. Na 28 jaar gedogen is er in 2021 plotseling op gehandhaafd tot haar verbazing.

Reactie college:

Eén van de toekomstige voorgestelde maatregelen is het parkeren op eigen terrein (maatregel 12 in



pakket 2). Er mag echter niet zonder geldig parkeerbewijs geparkeerd worden op openbare grond die leidt tot uw parkeergarage, ook al is dat geen formele parkeerplaats. Wel mag u, indien u de weg niet blokkeert, uw auto even stilzetten voor de garagedeur om deze te openen en dan uw auto in de garage te zetten.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 39: Algemeen

Wat betreft het parkeren centrum .

Laat ik voorop stellen dat leegstand benut word als woonruimte groot voorstander van. Maar houd dan ook rekening met parkeren. Voorheen was er nooit een parkeerprobleem is nu mooi een jaar / a 2 jaar aan de gang sinds het nieuwe gebouw Zeestaat gemaakt is en ook nog op de baanstaat appartementen zijn gemaakt. Kijk of er een bouwvergunning afgegeven kan worden met een parkeergarage of plaatsen bij zo'n gebouw . En maak parkeerplaatsen bij waar mogelijk. Hier op en rond het plein (Markt) zijn ook nog plekken bij te maken. Nou komen er berichten als ook blauwe zone betaald parkeren en geen 2de vergunning waardoor straks er een probleem ontstaat met wonen / verkopen woning . Want veel mensen die met 2 zijn en beiden auto voor werk nodig willen er dan niet wonen als ook blauwe zone betaald parkeren word en je moet per uur betalen. Waar moet je dan je auto zetten? Het winkelend publiek zorgt nu hooguit op zaterdag overdag voor het probleem kom thuis waar zet ik mijn auto. Ik kom laat op de avond thuis kan soms met geluk 1 plaatsje nog vinden. Graag nieuwe parkeerplekken bijmaken. Kost nu even wat maar levert uiteindelijk ook weer op. Nu komen de plannen over als gemeente wilt alleen maar verdienen niks investeren.

Reactie college:

De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoefden te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. De kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld



worden.

Zienswijze 40: Breestraat (2x)

Dit is een verkorte versie.

Met betrekking tot pakket 1 (korte termijn 2024) willen wij het volgende voorstellen:

Om de economische continuïteit van onze ondernemers in het centrum te waarborgen is het van belang dat er een gratis parkeerconstructie blijft, omdat dit voor bezoekers nu eenmaal een belangrijk argument is om naar het centrum te komen. Wij zien graag dat de eerste 2 uur parkeren gratis wordt, op maandag tot en met zaterdag van 9:00-18:00 uur.

De Zeestraat (deel van Koningstraat tot aan splitsing met Groenelaan) heeft 9 parkeervakken voor laden en lossen. Ons inziens is dit overbodig. Het lijkt ons zinvol om dit aantal van 9 terug naar 2 te brengen, waardoor er 7 parkeerplaatsen bijkomen.

Reactie college:

Bij het invoeren van de maatregel betaald parkeren op zaterdag is – naar aanleiding van uw en andere zienswijzen - ervoor gekozen om de eerste twee uur van iedere parkeertransactie gratis te houden. Hiermee wordt het bezoek aan bijvoorbeeld de Breestraat weinig beperkt, terwijl het ongewenste gedrag (lang parkeren door personeel) wel wordt ontmoedigd. Hiermee komt meer parkeercapaciteit beschikbaar voor bezoekers.

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobiliteit.

Uw reactie geeft aanleiding om onze plannen aan te passen.

Zienswijze 41: Trijntje Kemp-Haanstraat

Uw parkeerplannen betreffen het centrum van Beverwijk en kunnen divers en afhankelijk zijn van de locatie daarom zal ik mij beperken tot mijn locatie waar ik woon, namelijk Tr. Kemp-Haanstraat XX bij het Kennemer Theater.

Een lastige locatie om te parkeren waar u al heeft geprobeerd, zonder resultaat, enige parkeerregels in te voeren.

Het is bekend dat hier wordt geparkeerd door personeel werkzaam in het centrum, door winkel bezoekers en ook voor familiebezoek in de buurt, zelfs tot op De Markt.

Het trottoir in de bocht van de Kemp-Haanstraat richting Burg. Scholtenstraat staat vol met auto's, ook door bestelbusjes, met of zonder trekhaak boven het fietspad. Dat dit nog niet heeft geleid tot ongelukken is wat mij betreft een wonder in deze straat rond het Theater waar de verkeersdrukke toeneemt.

Sinds 1980 toen ik hier kwam wonen is natuurlijk veel veranderd.

In het verleden hadden de bewoners een Parkeervignet achter de voorruit van hun auto. Na het afschaffen van het Vignet viel op dat parkeren moeilijk werd. Een auto met een Parkeerschijf is een unicum in dit gebied rond het Theater.



Waarom? Omdat het gebied als vrij parkeren wordt beschouwd. Blijkbaar werpt een parkeervignet een hoge drempel op voor foutparkeerders mede omdat de bewoners langparkeerders kunnen melden dat hen weer een gevoel van invloed geeft.

Uw eerste reactie als bestuurder zal zijn dat een Vignet niet kostenefficiënt en in de huidige tijd niet duurzaam is. Maar afgezien van een minimaal bedrag is het van het grootste belang dat het Parkeerbeleid effectief is om het beoogde doel te bereiken.

Daarom pleit ik met nadruk voor om het Parkeervignet voor de bewoners weer in te voeren. Duidelijk, waarneembaar en bovenal Effectief. Overigens wil ik nog melden als in het parkeerbeleid parkeren ruimte moet inleveren voor woningbouw, dit al velen de wenkbrauwen heeft doen fronsen.

Reactie college:

De gemeente kiest voor de invoering van het betaald parkeren door het samenvoegen van alle zones tot één betaald parkeerzone en niet voor regulering door middel van blauwe zones in het centrumgebied. Een parkeervignet past niet bij deze strategie. Wel gaan we – naar aanleidingen van diverse zienswijzen - rondom het theater het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag uitbreiden tot 22.00 uur. Dit is, met uitzondering van de zondagavond, vergelijkbaar met de beperkingen die het huidige blauwe zone regime de bezoekers van het theater nu geeft.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 42: Wijckermolen

Dit is een verkorte versie.

Ontwerpnootitie 2A ; parkeermeting graag op andere momenten.

Ontwerpnootitie 2E ; Onrechtmatig parkeren geeft niet in alle gevallen overlast – hier kan de scanauto van nut zijn. Idem voor 2H (parkeerexcessen en handhavers)

Ontwerpnootitie 2I

re: geen bevoegd gezag Wijckerpoort: geldt dit ook voor het P&R terrein?

Ontwerpnootitie 3.1

Het laten afnemen van het aantal parkeerplekken door herontwikkeling bij bv Slangenwegje en Meerplein beïnvloed dus op negatieve wijze de tabel van de bezettingsgraad?

t/m 2027 verdwijnen er volgens de Ontwerpnootitie veel parkeerplekken in het centrum: het Slangewegje (pag 15) en het Meerplein (pag 18 openbaar parkeren): 523 stuks

Wat zijn bijvoorbeeld de afspraken m.b.t. aantal parkeerplekken van de 50 nieuwbouwappartementen in de Breestraat/Nieuwstraat? En voor de nieuwbouw op de plaats van het voormalig KPN gebouw aan de Breestraat?

Uit de folder:

Punt 2: Dit zal zeker spreiding van parkeerdruk geven en lijkt ons een positief voorstel.

Punt 5: Scanauto: zeer gewenst



200 uur p/j gereduceerd tarief voor bezoekers: uitstekend voorstel

Punt 6: re: “kunnen in het centrum een lagere parkeernorm krijgen”: hoezo kunnen? Onder welke voorwaarden kan men daar onderuit? Liever zien we een “nee, tenzij...” beleid waar men een zwaarwegend argument kan indienen.

Punt 7: Eens

Punt 9: Om de capaciteit van het P&R terrein beter te gebruiken stellen we openstelling voor vergunninghouders voor. Dit zal ook zorgen voor meer spreiding van de parkeerdruk.

Wel is het zo dat het oversteken van de Wijckermolen richting de Breestraat extra maatregelen vergt, bijvoorbeeld in de vorm van een zebrapad (POV), dit is namelijk op dit moment niet veilig (genoeg).

Wellicht dat de Halve Maan voor een parkeerbebouwing in aanmerking komt?

Punt 10: Het opheffen van het parkeerterrein achter de kerk verhoogd de parkeerdruk in de directe omgeving. Zeker voor de kerk en het naastgelegen Beverhof zijn o.a. mindervalide parkeerplekken zeer gewenst.

Wat is de reden dat dit parkeerterrein verdwijnt en wat komt er voor terug?

Punt 12: Dit zou geen punt van discussie mogen zijn, lijkt ons logisch.

Punt 13: Wij gaan ervanuit dat de gemeente zich hier volle bak voor inzet, ook m.b.t. de HOV

Punt 16: Vanaf Wijckerpoort naar de Breestraat lopen, daar gaan shoppen en weer terug. Dit klinkt als de doodsteek voor het centrum.

Punt 18: in de bijeenkomst is gezegd dat de tarieven niet verhoogd worden.

Kunt u aangeven wat de tijdlijn is voor het verwerken van de gegevens van de maatregelen uit het eerste pakket?

En wanneer is een maatregel geslaagd? Of juist niet?

Wellicht dat er ruimte komt voor andere aanvullende maatregelen in het tweede pakket. Komt voor het uitwerken van de maatregelen in het tweede pakket ook een informatie/inspraak ronde?

Daarnaast zouden wij willen voorstellen om de punten 12 (POET) en 15 (parkeren Breestraat) te verplaatsen naar het eerste pakket.

Reactie college:

2a. De parkeeronderzoeken zijn op verschillende momenten uitgevoerd. In de analyse zijn alleen de maatgevende periodes gepresenteerd.

2e. De gemeente Beverwijk is niet het bevoegd gezag op Wijckerpoort, dat is de gemeente Velsen. De P+R is in eigendom van de NS, die daar een uitbater op heeft zitten. Het Marloterrein is private grond.

3.1 De gemeente Beverwijk heeft in 2020 de nota Parkeernomen vastgesteld. Deze normen zijn gebaseerd op de landelijke cijfers van het CROW en met deze cijfers kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij renovatie-, transformatie- en nieuwbouwprojecten.

In het parkeerbeleid van 2020 is een kruimelregeling opgenomen. De regeling houdt in dat er bij iedere vergunningaanvraag twee parkeerplaatsen niet hoefden te worden aangelegd, mits er voldoende openbare parkeerplaatsen waren in de omgeving (restcapaciteit). Dit heeft de afgelopen jaren een positieve bijdrage geleverd aan de kleinschalige woningbouwontwikkelingen in de gemeente. De



kruimelregeling vervalt omdat er onvoldoende beschikbare restparkeercapaciteit is.

Alle gerealiseerde of in aanbouw zijnde ontwikkelingen in het centrum van Beverwijk voldoen aan het huidige parkeerbeleid. Zoals hierboven genoemd hebben die ontwikkelingen vrijwel allemaal gebruikt gemaakt van de kruimelregeling.

Punt 6: Met de invoering van het nieuwe parkeerbeleid wordt het mogelijk gemaakt om bij nieuwbouwprojecten te werken met lagere parkeernormen dan in het verleden, maar dit kan alleen als de initiatiefnemer met een mobiliteitsplan naar oordeel van het college heeft aangetoond dat dit verantwoord is.

Punt 9: We zijn in gesprek met de NS om het P+R terrein beter te benutten. Gebruik door ontheffing houders is onderdeel van die gesprekken.

De Halve Maan is één van de locaties die onderdeel uitmaken van het onderzoek naar een gebouwde parkeervoorziening in het centrum. In 2024 willen we de raad hierover een concreet voorstel voorleggen.

Punt 10 Het Slangenwegje is onderdeel van de Stadskant van Spoorzone. De raad heeft daarvoor recent de stedenbouwkundige kaders vastgesteld. Het is de bedoeling van dit parkeerterrein een levendig verblijfsplein te maken.

Punt 13 De gemeente zet zich hier nu al voor in.

Punt 16 Wijckerpoort is, naast treinreizigers, vooral bedoeld voor lang parkerende werknemers uit het centrum, die nu nog vaak op het Meerplein parkeren (op zaterdagen). Die parkeerruimte daar komt dan vrij voor winkelend publiek.

Punt 18 De parkeertarieven worden in de basis niet verhoogd, wel worden de parkeertarieven geïndexeerd met 2% per jaar en de vergunningen (straks ontheffingen geheten) met 4% per jaar. Met het progressieve parkeertarief worden de parkeertarieven vanaf het derde uur (ma-vrij) en zaterdag vanaf het vijfde uur wel verhoogd.

De maatregelen van pakket 1 worden na besluitvorming daarover deels al dit jaar ingevoerd en deels per 1 januari 2024. In maart 2024 volgt een evaluatie. Criteria die onderzocht worden zijn de parkeerdruk en parkeermotieven. Een andere indicator betreft het aantal verleende parkeerontheffingen. Streven is om maximaal 3.000 ontheffingen te verlenen (gelijk aan de huidige situatie).

De maatregelen 12 en 15 zijn zeer gewenst. Invoering op de korte termijn is echter niet mogelijk, waardoor deze maatregelen in pakket 2 zijn beland.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie

te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 43: Rondom het Kennemer Theater

Deze petitie is 93x getekend

We hebben begrepen op de informatieavond dat er een intentie is om de blauwe zone rond het Kennemer Theater om te zetten naar betaald parkeren tussen 9:00-19:00. Op dit moment zijn de tijden van de blauwe zone van 9:00-22:00 van maandag t/m zondag de staten zoals onderstaand plaatje. Deze tijden zijn er om de bewoners rond het Kennemer Theater kans te geven om in hun eigen straat te kunnen parkeren, ook tijdens de voorstellingen van het theater.



Reactie college:

Dank voor uw massaal getekende zienswijze.

Vanuit de gedachte om de regels te vereenvoudigen was het idee om nagenoeg overal in het centrum hetzelfde regime in te voeren. Daar komen wij specifiek voor het gebied rond het theater (omgeving Heemskerkerweg/Hofdijkstraat en omgeving Kerkstraat/De Raep) op terug. In deze sector is het voorstel om het betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag te verlengen tot 22.00 uur. Dat is, met uitzondering van de zondagavond, gelijk aan hoe het blauwe zone regime daar nu beperkend werkt voor bezoekers. Bewoners met ontheffing kunnen in deze periode wel in deze straten parkeren. Bezoekers van bewoners kunnen met gebruik van de bezoekerskaart parkeren. Bezoekers van het theater dienen betaald te parkeren in deze straten, maar kunnen gratis staan op de twee parkeerterreinen bij het theater.

Uw reactie geeft aanleiding om onze plannen aan te passen.

Zienswijze 44: Deken Waarestraat

1 Uitbreiding betaald parkeren tijd

Ik zie werkelijk geen reden om deze tijd uit te breiden tot 19:00 uur anders dan het meer geld binnen



halen voor de gemeente Beverwijk.

De betalende bezoeker is of al voor 19:00 uur vertrokken of blijft dat uurtje nog wel staan.

Alleen voor thuiskomende (forens)bewoners van Beverwijk is dit een kostenverhogende maatregel welke geen enkel doel nastreeft betreffende vermindering van de parkeerdruk.

2 Samenvoegen fiscale zones

Qua versimpeling snap ik deze nog maar het doel (opnieuw) meer parkeergeld binnen halen totaal niet!

Ook hier is dit wederom een kosten verhogend beleid voor de eigen bewoners (de ontheffing houders zijn de mensen die daar in de buurt wonen en zullen geen auto gebruiken in deze blauwe zone dus zal geen verhoogde parkeerdruk geven.)

4 Progressief Parkeertarief

Er is al een teruggang van bezoek aan de Breestraat en ook bewoners van Beverwijk gaan veelal naar Heemskerk of Haarlem.

Een progressief tarief zal deze teruggang verder versnellen (resultaat een verder verloederend stadscentrum) wat uiteraard wel een parkeerdruk vermindering tot gevolg heeft maar of dit wenselijk is?

Mijn voorstel zou dan ook zijn: in het weekend GEEN tarief en door de week het voorgestelde tarief gebruiken.

7 beëindiging 3^e en meer vergunningen

Heden ten dage is er woning nood en wonen jongvolwassen kinderen nog langer thuis.

ook die zullen moeten forensen/ mobiel zijn.

Een 3^e vergunning is daar bijna randvoorwaardelijk voor zeker gezien de vele bedrijven met ploegendiensten binnen deze regio (wie laat in de avond thuiskomt kan vaak niet anders dan op stoep parkeren omdat deze 3^e vergunning al niet uit gegeven wordt wat uiteraard hinder veroorzaakt.)

11 uitsterfbeleid 2^e vergunning

Huidige vergunninghouders treft dit niet maar evt. nieuwe bewoners uiteraard wel.

Mijn voorstel zou zijn geen 2^e vergunningen meer uitgeven BEHALVE bij verkoop woning de mogelijkheid bieden de 2^e vergunning over te dragen aan de nieuwe bewoners. Dit geeft geen extra parkeerdruk maar is een goede geste naar de nieuwe bewoners en ook oude bewoners (onderhandelings item).

13 Versterken van het OV

Dit is een heel sterk punt en zou een zeer goede vooruitgang betekenen!

14 deel mobiliteit

Geen idee wat dit zou bijdragen aan de oplossing van parkeerproblemen!

Mensen die nu geen auto hebben zullen gebruik maken van deze mogelijkheid maar de autobezitter zal deze echt niet wegdoen ten voordelen van deelmobiliteit (een enkele daargelaten) en dus extra parkeerdruk!

15 Parkeren Breestraat

De weinige parkeerplekken nog verder verminderen door de Breestraat parkeervrij te maken is een slechte oplossing.

Ook de vrijgekomen ruimte gebruiken voor openbare ruimte is m.i. een utopie want wat kan daar



komen?

Een herindeling van deze parkeerplekken zou beter werken denk ik (schuin parkeren geeft meer P plekken en minder foutparkeren) en zou de aanloop naar de Breestraat ook bevorderen wat de "leefbaarheid" verbeterd.

16 Wijckerpoort

Dit zou veel op kunnen lossen en mogelijk een parkeer garage daar plaatsen zal kostbaar zijn maar gezien de ruimte en de problemen m.i. een goed alternatief bieden.

18 verhogen parkeervergunningen

Deze oplossing zal echt geen vermindering geven van de parkeerdruk aangezien alleen bewoners deze vergunningen kunnen krijgen en toch hun auto kwijt zullen moeten in en rondom hun woninggebied. Dit is dus een goedkope oplossing om meer geld in de lade van de gemeente te krijgen en dus een zeer slecht doordachte optie van het parkeerprobleem.

19 parkeren voor bewoners

Deze optie incl. het uitbreiden van de blauwe zones zou m.i. direct uitgevoerd mogen worden Het personeel van de Breestraat bezet nu veel plekken net naast de blauwe zones (b.v. Deken Waarestr, Strick van linschoten str staat vaak vol van Breestraat personeel).

20 afschaffen 2^e vergunning

Deze maatregel moet zo snel mogelijk van tafel want dit zal a) niet helpen in het parkeerprobleem en b) alleen maar meer onvrede en foutparkeren opleveren.

Als er een noodrem moet komen zal deze m.i. in de parkeertarieven moeten zitten die de "bezoeker" treft en niet de bewoner van Beverwijk

Reactie college:

Door het betaald parkeren met een uur te verlengen (van 18:00 uur naar 19:00 uur) zal het voor bewoners met een parkeervergunning eenvoudiger zijn om 's een parkeerplaats te vinden, juist omdat het voor een werknemer van een bedrijf in het centrum zonder parkeerontheffing, en voor bezoekers van het centrum, ongunstiger wordt om in de woonwijken rond het winkelhart te parkeren.

De verschillende betaald parkeren zones en de blauwe zone in het centrum van Beverwijk worden samengevoegd tot één betaald parkeren zone vanaf 2024 om het eenvoudiger te maken voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Tevens maakt dat de handhaving gemakkelijker en verlicht het de administratieve lastendruk. Bewoners kunnen voor 2024 maximaal twee parkeerontheffingen aanvragen per adres. Daarnaast is er straks een nieuwe bezoekersregeling. U kunt een bezoekersontheffing kopen waardoor uw bezoekers voor € 0,25 per uur kunnen parkeren met een maximum van 200 uren per huishouden per jaar.

Uit onze analyse blijkt, dat de beschikbare parkeercapaciteit in het weekend niet optimaal wordt gebruikt. Door de eerste twee uur gratis te houden en de opvolgende uren progressief de prijzen, zorgen wij ervoor dat er juist meer parkeercapaciteit beschikbaar komt voor het winkelend publiek.

Bij de samenstelling van het pakket maatregelen is een bewuste afweging gemaakt om 'de kraan meer dicht te doen'. Eén van de beoogde doelstellingen van het beleid is om betaalbare nieuwbouw mogelijk te maken en om doorstroming op de woningmarkt te verbeteren, waardoor thuiswonende volwassenen meer kans maken op een woning. Meer woningen betekenen ook meer auto's en er is te weinig ruimte om al deze toegenomen parkeervraag op de korte termijn te faciliteren. Een



consequentie daarvan is dat in het geval er drie voertuigen of meer zijn geregistreerd op een adres, voor één of meer van deze voertuigen geen parkeeronthefing verkregen kan worden. Als alternatief kan er overdag gratis aan de randen van het centrum geparkeerd worden op Wijckerpoort of het Marloterrein. Wanneer de 3e auto tussen 19:00 en 9:00 op deze parkeerterreinen blijft staan geeft dat minder parkeerdruk in de woonstraten en is het voor anderen eenvoudiger een parkeerplek te vinden.

Het versterken van het openbaar vervoer is een middellange termijn (2025-2027) oplossing. Deze is opgenomen in het pakket als maatregel 13. Het college is ook nu bezig met het versterken van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het project HOV-Beverwijk en door te lobbyen voor een betere dienstregeling bij de NS.

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.

Het college begrijpt uw zorg over het eventueel verdwijnen van de tweede parkeeronthefing. Deze maatregel is bewust als laatste maatregel in pakket 3 genoemd voor de lange termijn, omdat deze maatregel het meest ingrijpend is. Deze maatregelen willen we alleen inzetten als alle andere maatregelen onvoldoende gewerkt hebben.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 45: Lijsterbeslaan

Dit is een verkorte versie.

Ontwerpnotitie

Figuur 1.a. Ook buiten de blauwe zone is er 's avonds een parkeerprobleem (Bomenbuurt).

Figuur 3 (bevinding C) Het parkeerterrein Akerendamlaan is niet meegenomen. De drukte op de P+R is een opendeur.

Bevinding I. Onlogisch dat de grond van de gemeente Velsen is. Uitrui mogelijk rondom Tata Steel terrein.

3.2.1 Parkeerdruk. Zoekverkeer is al reeds aanwezig in de late middag en avonden rondom de huidige blauwe zone grens (lees: Bomenbuurt).

3.2.3. Vereenvoudiging proces. Indien de vergunningenzone wordt uitgebreid dient het aantal streef vergunningen nu 3000 ook omhoog te gaan.

4. Uitvoeringslijn A: Spreiden van de parkeerdruk. Er is al jaren een overbelasting rondom de grens van de blauwe zone, maar dit lijkt stabiel doordat er weinig mogelijkheden zijn tot verdichting.

4. Uitvoeringslijn B: De kraan moet dicht. Het is een algemeen geaccepteerde situatie dat er 's



avonds auto's geparkeerd staan op plekken die geen parkeervak zijn. 's Ochtends zijn deze auto's weer snel uit de straat. Dit is al jaren zo. Veel bewoners zouden hun auto op de eigen oprit voor de garage willen parkeren. Dit mag niet, maar zou misschien wel gehandhaafd kunnen worden met kentekenstickers.

4. Uitvoeringslijn C: Flankerend beleid. De pontverbinding is een vereiste als volwaardig alternatief. 5.3; Tijden betaald parkeren uitbreiden. De eerste 2 uur gratis parkeren maar wel invoeren van kenteken zorgt voor een handhaafbare situatie. Dit is een goed idee van de Wethouder.

Verder. Door het vervallen van de 3^e en later de 2^e parkeervergunning wordt het aantrekkelijker om aan de randen te parkeren. Dan geldt dat ook in de Bomenbuurt, waar de parkeerdruk al hoog is.

1. 1.2. Huidige fiscale zones samenvoegen tot één zone. Openbare laadpalen ontzien van betaald parkeren.

Efficiënter indelen suggesties. Hieropvolgend worden 7 locaties genoemd waar er extra parkeervakken gemaakt kunnen worden.

Reactie college:

We nemen kennis van uw reactie en verwijzen naar onze reacties op de zienswijzen hiervoor.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden. In de evaluatie wordt ook de parkeerdruk in de omliggende wijken (zoals de Bomenbuurt) meegewogen.

Zienswijze 46: Zeestraat

Zoals u weet verblijven bij ons mensen in de laatste fase van hun leven. In die fase is het frequente en lange bezoek van naasten, om bijvoorbeeld te waken, essentieel. Het voorgenoemde parkeertarief zal voor een deel van deze mensen een financiële belemmering gaan betekenen in een toch al zware periode.

Naast de hier genoemde naasten, zijn onze gastbewoners dag en nacht afhankelijk van de zorg en ondersteuning van vooral vrijwilligers. Ons beleid is erop gericht hen te vragen op de fiets te komen. Helaas is dit voor sommige vrijwilligers gezien de afstand tot de Hospice of het late tijdstip van de dienst soms niet mogelijk. Het zou de continuïteit van hospicezorg in geding brengen indien vrijwilligers afhaken, omdat parkeertarieven in de weg staan.

Ten slotte zijn ook onze coördinatoren afhankelijk van een auto. Zij werken zowel in het hospicehuis als ook met grote regelmaat in de regio, voor onder andere intakegesprekken.

Natuurlijk zoeken we zelf naar oplossingen, zo organiseerden we al zes parkeerplaatsen op eigen terrein. Toch moeten we ook met regelmaat gebruik maken van een parkeerplek op straat (nu nog blauwe zone).

We begrijpen dat de gemeente het aantal vergunningen moet beperken; gezien de omstandigheden vragen we toch een tweetal vergunningen voor onze coördinatoren.

Ook een aantal ontheffingen (200 uur per jaar tegen gereduceerd tarief), waarmee we zo nodig onze vrijwilligers of naasten van gastbewoners kunnen laten parkeren, zou helpen om onze gastvrijheid en betrokkenheid te kunnen blijven onderstrepen.

Reactie college:

De regeling voor een zorgverlenersontheffing veranderd niet. Ook bij de invoering van dit nieuwe



beleid kunnen zorgverleners in aanmerking komen voor een ontheffing. Deze ontheffing is op kenteken. Deze optie biedt mogelijk een oplossing voor de hospicezorg.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 47: Wijckermolen

- **Beter Benutten P&R Wijckermolen (1.9):** in de parkeerplannen staat dat het P&R terrein een belangrijke zoeklocatie is voor een eventueel gestapelde parkeervoorziening. Ik zou hierbij willen benoemen dat een mogelijke voorziening het zicht en ook de privacy wegneemt van flatbewoners aan de wijckermolen. Ik zou bezwaar hebben op dergelijke bouwplannen en ik kan mij goed voorstellen medebewoners met mij. Ik zou willen opperen voor een meer buurtvriendelijkere oplossing zoals een ondergrondse parkeergarage op het Meerplein zoals in plannen uit het verleden.
- **Afschaffing van tweede bewonersvergunning voor nieuwe aanvragen (2.11):** Ik zou willen voorstellen om in plaats van de tweede bewonersvergunning compleet af te schaffen het jaarlijkse bedrag voor de vergunning te verhogen. Hiermee is er nog altijd mogelijk om voor tweede bewoners die het nodig hebben i.v.m. met bijvoorbeeld werk om een auto te hebben. Tegelijkertijd demotiveert dit bewoners om een tweede auto te hebben voor beperkt gebruik (i.e. boodschappen). Een verhoogd bedrag voor een tweede vergunning wordt al gehanteerd in grote gemeentes zoals Haarlem. Voor de huidige 2e vergunningen kan er gedacht worden een gefaseerde verhoging, directe verhoging, vrijwaring of invoering in een aantal jaar.
- **Verlenging van betaald parkeren naar 19.00 op werkdagen (1.1):** Uit persoonlijke ervaring zie ik niet hoe dit de parkeerdruk zou verlichten. Voor 18.00 zijn de populairste parkeerplekken al bezet omdat de meeste bewoners voor 18.00 thuiskomen. Ik zou voorstellen om het punt te laten vervallen.
- **Handhaving, scanauto, fiscalisering (1.5):** In sectie 1.5 wordt gesproken over een regeling voor bezoekers. Het is mij onduidelijk of dit voor elke bewoner geldt die bezoekers in een betaald gebied ontvangt (dus ook voor bewoners met een eigen parkeervergunning). Ik zou dit in ieder geval willen toejuichen. Met de nieuwe tarieven en uitbreiding van de parkeertijden wordt het namelijk wel erg duur voor bezoekers om langs te komen. Met de bijdrage van 0,25 cent voorkom je misbruik van de regeling.
- **deelaautos locaties:** ik zou willen opmerken dat de straatparkeerplekken aan de wijckermolen (tussen station en meerplein) vaak bezet zijn. Ik zag dit niet terugkomen in het onderzoek. De meerstraat is ook altijd drukbezet. Ik zou willen vragen om hier niet verder de parkeerplekken te verminderen door plekken te reserveren voor deelaauto's. Hier is meer capaciteit voor op het meerplein, wat goed en centraal bereikbaar is voor alle bewoners.

Reactie college:

Bij de samenstelling van het pakket is een betaalde gebouwde parkeervoorziening bewust buiten de scope gelaten. De keuze voor dit type parkeren kent een eigen besluitvormingstraject. Het college heeft de gemeenteraad toegezegd om in 2024 met een concreet voorstel te komen voor de realisatie van een gebouwde parkeervoorziening. Er worden daarbij meerdere locaties onderzocht in het centrum van Beverwijk. Herinrichten van bestaande locaties om meer parkeerplaatsen te creëren wijkt af van het streven voor meer ruimte voor woningen, groen, fietsers en wandelaars en het leidt tot een toename van automobilititeit.



We hebben ervoor gekozen om in pakketten 1 en 2 geen verhoging van de kosten van parkeerontheffingen op te nemen. Het eventueel verdwijnen van de tweede parkeerontheffing (maatregel 20) is bewust als laatste maatregel in pakket 3 genoemd voor de lange termijn, omdat deze maatregel het meest ingrijpend is. Deze maatregelen willen we alleen inzetten als alle andere maatregelen onvoldoende gewerkt hebben.

Door het betaald parkeren met een uur te verlengen (van 18:00 uur naar 19:00 uur) zal het voor bewoners met een parkeervergunning eenvoudiger zijn om 's een parkeerplaats te vinden, juist omdat het voor een werknemer van een bedrijf in het centrum zonder parkeerontheffing, en voor bezoekers van het centrum, ongunstiger wordt om in de woonwijken rond het winkelhart te parkeren.

De inzet van deelauto's draagt bij om de parkeerdruk te verlagen. Bij de uiteindelijke keuze welke locaties het beste geschikt zijn komen diverse aspecten kijken, waaronder parkeerdruk.

De nieuwe bezoekersregeling geldt straks voor iedere bewoner, met of zonder parkeerontheffingen.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 48: Graaf Florislaan

Dit is een verkorte versie.

Er wordt gesteld dat er veel problemen zijn in het "echte centrum", waarom komt er niet eerst een scanauto en/ of personeel om daar problemen aan te pakken?

Waarom meteen voor een groot gebied betaald parkeren invoeren?

Kortom de vraag: waarom de kosten bij de burger neerleggen door gelijk voor betaald parkeren te kiezen?

Mijn gasten worden de dupe van het feit dat ik naar Beverwijk ben verhuisd. In de advertentie van de woning is expliciet benoemd dat het in de straat gratis parkeren is.

Momenteel heb ik zelf geen auto in mijn bezit, in hoeverre kan ik in de toekomst een (betaalbare) parkeerontheffing/vergunning aanvragen?

Dit omdat het openbaar vervoer nou niet heel vaak rijdt, 2x per uur een stoptrein is erg weinig.

Kortom ik ben tegen het invoeren van betaald parkeren in de blauwe zone.

Dit omdat er ook (eerst) gekozen kan worden voor andere opties ipv als eerste optie betaald parkeren in te voeren in een groot gebied.

Reactie college:

Het invoeren van de scanauto, in combinatie met een betere handhaving is een belangrijke maatregel (maatregel 5) in het voorgestelde pakket 1.

De verschillende betaald parkeren zones en de blauwe zone in het centrum van Beverwijk worden samengevoegd tot één betaald parkeren zone vanaf 2024 om het eenvoudiger te maken voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Tevens maakt dat de handhaving gemakkelijker en verlicht het de



administratieve lastendruk. Bewoners kunnen voor 2024 maximaal twee parkeerontheffingen aanvragen per adres. Daarnaast is er straks een nieuwe bezoekersregeling. U kunt een bezoekersonthefing kopen waardoor uw bezoekers voor € 0,25 per uur kunnen parkeren met een maximum van 200 uren per huishouden per jaar.

Het versterken van het openbaar vervoer is een middellange termijn (2025-2027) oplossing. Deze is opgenomen in het pakket als maatregel 13. Het college is ook nu bezig met het versterken van het openbaar vervoer door bijvoorbeeld het project HOV-Beverwijk en door te lobbyen voor een betere dienstregeling bij de NS.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 49: Raadhuisstraat

Allereerst hoop ik dat jullie woord houden en niet eerst gaan bouwen en dan beseffen dat er een probleem is. Dat maakt Beverwijk niet aantrekkelijk en kan ook niet worden terug gedraaid. De metingen zijn nu nog niet betrouwbaar aangezien de nieuwbouw rondom het Meerplein nog niet volledig af zijn. Neem Ankie's hoeve hierin mee. Wees bewust dat parkeren achter de bioscoop echt te ver weg is voor mensen rondom het Meerplein, zowel voor jong maar voornl. voor de ouderen.

Hier wat ideeën:

- P&R van Prorail/NS openstellen voor bewoners met ontheffing middels pasje.
- Parkeergarage bij Ankies Hoeve.
- Parkeerhekjes plaatsen?
- Breestraat autoluw, maar wel toegankelijk voor minder validen met parkeren.
- Betaald parkeren aantrekkelijk houden tijdens openingstijden van de winkels.
- Parkeervignet weer bij evenementen (zoals feestweek) zodat je voorrang hebt met parkeren.
- Waar komt de kermis te staan?
- In de praktijk rekenen met een 0,5 of 0,8 auto per bewonen/gezin bij nieuwbouw is een mooi streven, maar is dit echt de realiteit?. Je kan wel een goede aansluiting met de NS voor station Beverwijk regelen, maar iemand zijn/haar werk moet ook maar goed bereikbaar zijn met het OV.

Reactie college:

Voor onze reactie verwijzen we naar de reactie op de vrijwel identieke zienswijze nummer 10.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.

Zienswijze 50: Meerplein

Ik heb gelezen over de parkeerplannen en de plannen voor het bebouwen van het Meerplein. Ik heb hier nu mijn auto staan.



Ik heb bijna 5 jaar terug hier een woning gekocht, waarbij een belangrijke factor was dat ik vanuit hier diverse locaties in Noord-Holland voor mijn werk kan bereiken. Dit is niet haalbaar met openbaar vervoer.

Ik heb dat een aantal jaren gedaan maar was dan regelmatig bijna 4 uur per dag aan reistijd kwijt. Met de auto kan ik vanuit hier snel in de richting van o.a. Amsterdam, Haarlem, Alkmaar of andere werkplekken.

Ik wil ook graag veilig kunnen parkeren en dat kan op het Meerplein. Nu is er door bewoners zicht op wat er op straat gebeurt. Ik weet niet of ik me veilig zou voelen als ik 's avonds laat alleen in een parkeergarage zou moeten parkeren. En nu we eerdaags allemaal elektrisch moeten gaan rijden is een parkeergarage misschien ook qua brandveiligheid en beperkte blusmogelijkheden een risico.

Wegens de grote kermis van vorig jaar was er hier in de buurt geen plek om te parkeren als ik uit mijn werk kwam en heb ik achter de bioscoop moeten staan. Dat heb ik als heel naar ervaren. Ik voelde me niet veilig en het was ook een heel gedoe met het sjouwen daar vandaan met boodschappen etc.

Dus graag rekening houden met huidige en toekomstige bewoners dat we dichtbij huis en met een veilig gevoel kunnen blijven parkeren voor een betaalbare prijs.

Reactie college:

Ook met de nieuwe plannen heeft u recht op een parkeeronthefing, waarmee nabij de woning geparkeerd kan worden.

Onderdeel van de voorstellen is ook om de veiligheid op Wijckerpoort te verhogen door de verlichting en de looproute te verbeteren.

Uw reactie geeft nu geen aanleiding om onze plannen te veranderen. Er volgt een jaarlijkse evaluatie te beginnen in Q1 2024, waarin opnieuw de maatregelen beoordeeld en indien nodig bijgesteld worden.



Onderdeel C: Parkeerplannen op social media

Twitter:

https://twitter.com/gem_Beverwijk/status/1663905788224499720
https://twitter.com/gem_Beverwijk/status/1667190940467855371
https://twitter.com/gem_Beverwijk/status/1671447557719879680
https://twitter.com/gem_Beverwijk/status/1671909596405944323
https://twitter.com/gem_Beverwijk/status/1676222843426676736

Aantal reacties: 7

LinkedIn:

<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7072957385593483264>
<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7077652778113736704>
<https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7069672308746924033>

Aantal reacties: 11

Facebook:

<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid02L1E37BY6r8igYVPkkKvtPoMtMsCRhh3apTYjbsXSjoiDhNcHFvi2Zq4QQJoATSzWl> (39)
<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid02KEEn2JhMpzvqqXCPnSxNDYFZ5wS4Gk6Sw5z7pkextRwgaL8dctiMqvGXs1RPBTTdil> (24)
<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid02AsEEMdoqU5GpFj9fpCWAi59B565MA19J5dNY4ergSb6FDcPfTchNRhwonadyhr8ml> (82)

Promoted posts:

<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid0P1dnv4kLtJXP77hUbWB75vJG2rvC6c6n3M8QUY14HGVswg7Un9vRqHFShYum9UUl> (71)
<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid02gv7XyFGDA8xWxXfDSx1d85t7DoKEdG6pwHJ6yu7uFutP5rt2NPnd6Hetwgx8M9wCl> (22)
<https://www.facebook.com/gemeentebeverwijk/posts/pfbid0fe51u4TB9weHckTDfkcdBmVkFSC2KT8UaqemdNxihLQDgd6KkusZh3U69FmUbyEZl> (12)

Aantal reacties: 248



Inhoudelijke reactie via Twitter:

“Ik liep van de week overdag in de blauwe zone nabij Breestraat. Er was ruim voldoende parkeergelegenheid. 's Avonds wel weer gewoon druk omdat werkend Nederland terug komt. Betaald parkeren daar is bewonertje pesten!”

Géén inhoudelijke reacties voor LinkedIn, bruikbaar als zienswijze op de plannen.

Inhoudelijke reacties via Facebook (niet allemaal even haalbaar):

- “Gratis parkeren!” (Enkele tientallen malen genoemd.)
- “Wat mij opvalt als er over het centrum wordt gesproken dat iedereen denkt aan de winkels (wat heel belangrijk is), maar dat er ook mensen wonen. Wij hebben geen blauwe zone meer en ons bezoek moet ook maar zien waar ze gaan parkeren. Zij krijgen alleen een aantal uren waarmee ze goedkoper kunnen parkeren.”
- “Misschien een idee: alle bedrijfsauto's op het werk laten in plaats van straks met de bouwvak vier weken lang geparkeerd in de wijk. En meer controleren!”
- “En een enorme parkeergarage in 't havengebied dan? Kleine shuttlebusjes tussen het parkeerterrein bij de Bazaar en het centrum die constant pendelen? Het enige wat ik hier zie is 't excuus parkeerdruk om meer geld te innen.”
- “Wanneer we weer een ouderwets bruisend stadscentrum willen creëren, waar iedereen graag naartoe gaat, moet men als Gemeente Beverwijk niet gaan bedelen om een footje voor het parkeren! Beginnen met ruimhartig alles uit de kast halen en alles opengooien voor de mensen en beslist geen obstakels bedenken voor de mensen wat véél mensen van gedachte doet veranderen! (Ik kan het weten als ex-ondernemer aan de Breestraat, die straat was de Kalverstraat van de IJmond én verder...in de jaren vijftig zestig zeventig en tachtig zónder dat er parkeergeld werd geheven) want al is het maar 1 euro voor de eerste twee uur, tóch is dat een psychologische hindernis voor velen! Niet klein denken, maar alles mogelijk faciliteren wat goed is voor het Centrum graag, Gemeente Beverwijk. Bij voorbaat hartelijk dank! (PS. Die verloren parkeerinkomsten wegen niet op tegen de baten op de lange termijn!)”
- “Misschien kan er ook eens gekeken worden naar het parkeren bij het RKZ als ik daar naar toe moet krijg ik er een hartinfarct bij. Parkeren op de invalide plekken is al een probleem als je er überhaupt kan komen en dan praat ik nog niet eens over het uitrijden.”
- “Misschien even contact opnemen met Almere, ik meen dat zij binnenkort een kabelbaan van de Floriade over hebben. Allemaal parkeer bij de bazaar en met de kabelbaan verder. Probleem opgelost.”
- “Grenzen bijna bereikt? In heel Beverwijk zijn parkeerproblemen. Waar gezinnen vroeger vaak één auto hadden zijn dat er nu 2-3. Sommige parkeerplekken kunnen veel beter ingericht worden zodat er meer auto's kunnen staan. En bij veel buurten moeten er gewoon plekken bijkomen. En dan vooral buurten waar evenementen worden gehouden zoals omgeving Kennemer Theater en het buurthuis op de Wilgenhoflaan. Als er op een van deze locaties iets te doen is, wordt het drammen voor een plekkie in je eigen straat en owee als je eens fout parkeert zoals ik twee weken geleden. Er was nergens plek een paar straten lang dus had ik mijn auto voor een fietsenstalling geparkeerd. Is nog nooit gebeurd dat ik er woon ik vind altijd wel ergens een plekje. En boem, meteen een bekeuring. Flikker lekker op en zorg voor voldoende parkeergelegenheid.”
- “Inrichting kan verbeterd worden. Op de Plantage parkeervakken maken in de straat tussen Eikenstraat en Dennenstraat. Kunnen meer auto's parkeren, die er waarschijnlijk meer gaan komen als blauwe zone bij winkelgebied Plantage betaald gaat worden.”
- “Er moeten gewoon meer parkeerplekken worden gerealiseerd. Ik noem een voorbeeld. Bij mij voor de deur (Wilgenhoflaan) heb je een parkje met daarvoor wat parkeerplekken. Als er van dat parkje



een meter af word gehaald en schuine parkeervakken worden gemaakt kan je het dubbele aantal auto's kwijt. Er is ook 3x in de week wat te doen in het buurthuis en dan valt er ook niet te parkeren omdat het buurthuis geen eigen parkeerplekken heeft dus laat iedereen maar lekker de straten vol zetten."

- "Een vergunning afgeven voor de 50 appartementen en dat zónder de verplichting een parkeergarage onder dit blok te realiseren kán écht niet meer Gemeente Beverwijk.... (Breestraat - Nieuwstraat - Slangenwegje)"
- "Nou, let eerst maar op Christinaplantsoen!! Graag willen we dat het hier ook blauwe zone wordt! Avonds is het een DRAMA! Lijkt net een bedrijfsterrein! Zo vaak al klachten gedaan maar niemand die er wat mee doet! De bewoners mogen elke dag ruzie maken met die koeriers! Hoop dat dit ook een keer opgepakt gaat worden! Straks hebben we de hele centrum die bij ons parkeert."
- "Kijk naar het centrum van bijvoorbeeld Haarlem. Je kunt er niet komen met de auto en toch is het er gezellig druk om te verpozen. Dus maak het Beverwijkse centrum aantrekkelijk met leuke winkels en autovrij."
- "Meer invalidenparkeerplaatsen op de Breestraat."
- "Breestraat autoluw maken en weer wat terrasjes erop."
- "Ze moeten al die buitenlandse kentekens een keer aanpakken. Die parkeren overal zonder te betalen. Ze hebben ook geen vergunning. En wij maar betalen voor Parkeren en wegenbelasting! Heel veel hebben hier gewoon een huis maar wel met je buitenlands kenteken blijven rondrijden."
- "Zolang gemeente Beverwijk geen drastische verandering aan het parkeerprobleem bij het Kennemer Theater gaat maken dan zullen grote parkeerproblemen zich blijven opstapelen. Om het theater zijn enorm veel appartementen gebouwd en nu willen ze nog meer appartementen bouwen (hoek Arendsweg, Burgemeester Scholtenstraat), maar waar moeten bewoners hun auto parkeren? En vergeet niet die huisjesmelkers die meerdere mensen op één adres hebben wonen die ook meerdere auto's hebben en zelfs met buitenlandse kenteken die langer parkeren dan is toegestaan."
- "Ik vind het een heel groot probleem! Ik woon op de Hendrikmandweg. De overlast van parkeren is heel erg groot. Doe daar wat aan, Gemeente Beverwijk. Er wordt ook niet gecontroleerd. Wanneer handhaving langs komt rijden, doen ze er altijd niks aan."
- "Bij de zwarte markt had Gemeente Beverwijk al lang een grote beveiligde parkeerplaats moeten maken voor bedrijfswagens met gemeentefiets. Bedrijven moeten gewoon jaarlijks een vastgestelde vergoeding betalen om te parkeren. Van uit alle hoeken van Beverwijk kan je met een fiets met 15 minuten bij de zwarte markt zijn. Bibliotheek en Kennemer Theater naar de bioscoop verplaatsen met ondergrondse garage dicht bij de snelweg en openbaar vervoer. Alle appartementen die gebouwd worden verplicht ondergrondse garage."