

Plan van aanpak Parkeerrechten Zeehos



Informatie van het project

Programmabegroting:	Verkeer, vervoer en Waterstaat
Projectnummer Djuma:	3641442

Bestuurlijk Opdrachtgever	Ambtelijk Opdrachtgever	Algemeen Projectmanager
5.1.2e	5.1.2e	5.1.2e

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Achtergrond.....	3
1.2 Doel.....	3
1.3 Resultaat	4
1.4 Scope	4
2. Stand van zaken parkeerafspraken	4
2.1 Bestemmingsplan Katwijk aan Zee 2015:	4
2.2 Bestemmingsplan Zeehospitium Fase 1b:	5
2.3 Bestemmingsplan Zeehospitium Fase 2	6
3. Planning.....	8
4. Bijlagen	9

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Het project Zeehospitium heeft in het verleden parkeerafspraken gemaakt. Denk daarbij aan waar welke bewoner, werknemers en bezoeker van de buurt moet parkeren. Een deel moet parkeren op maaiveld, een deel op eigen terrein of in particuliere bewonersgarages en een deel in de centrale parkeergarage Zeehos. De parkeerrechten voor parkeervergunningen voor straatparkeren en voor abonnementen voor garageparkeren moeten hier logischerwijs aan gekoppeld zijn.

Juridisch zijn de parkeerafspraken geborgd in het omgevingsplan met bijlagen. En als het goed is vervolgens verwerkt in omgevingsvergunningen en koop- en huurcontracten (met kettingbeding).

De parkeerafspraken en parkeerrechten blijken echter in praktijk niet goed gecommuniceerd en geborgd te zijn. Zowel bij de gemeente als bij de ontwikkelaar / eigenaar centrale parkeergarage (het Raamwerk). En dus ook niet (formeel) bekend bij alle bewoners. Hierdoor heeft de gemeente onterecht parkeervergunningen verstrekt aan doelgroepen die eigenlijk niet op straat mogen parkeren. En worden er garageabonnementen geweigerd of staat de garage vol voor doelgroepen die daar juist wel zouden moeten parkeren. En zijn maaiveldplekken onterecht geclaimd voor bijvoorbeeld werknemers, terwijl bezoekers hier dan niet meer kunnen staan.

Voor een aantal delen van het Zeehos is dit grotendeels opgelost. BFL-mobiliteit heeft aan de hand van de parkeerafspraken en POET-beleid bewoners aangeschreven om onterecht verleende parkeervergunningen in te trekken. Dit heeft de nodige reacties gegeven, maar wel tot een gedeeltelijke conclusie geleid. Mogelijk volgen nog formele bezwaren als later dit jaar het 'Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen 2025' wordt genomen. Maar streven blijft om per 1-1-2025 op bepaalde adressen geen bewoners- en/of bezoekersvergunningen te verstrekken.

Deze actie van BFL-mobiliteit heeft echter aan het licht gebracht dat de parkeerafspraken in de loop der tijd per realisatiefase zijn gewijzigd. En dat er in de praktijk meer onduidelijkheden blijken te zijn over parkeerrechten van verschillende andere adressen in het Zeehos. Door deze onduidelijkheden kunnen we parkeerrechten in de hele buurt niet goed borgen in onze parkeersystemen.

Voor een aantal delen van het Zeehos en voor de nog te realiseren nieuwbouw moet er integrale afstemming gaan plaatsvinden over hoe we nu verder omgaan met het parkeren. Daarbij terugkijkend naar eerdere afspraken voor het Zeehos en deze bij alle partijen helder krijgen. En vooruit kijken door zowel de eerdere afspraken eventueel samen met het Raamwerk bij te stellen, als nieuwe afspraken maken voor de nieuwbouw. Dit zowel juridisch als in de praktijk, met een juiste borging van deze (al dan niet bijgestelde) parkeerafspraken en parkeerrechten.

BFL-mobiliteit heeft 8 punten in kaart gebracht, waarvan de afspraken onduidelijk zijn en verder onderzocht moeten worden. Wellicht komen er tijdens het onderzoek, nog meer onduidelijkheden aan het licht die verder onderzocht zullen moeten worden.

1.2 Doel

Duidelijkheid over de noodzakelijke parkeerafspraken in het Zeehos, inclusief borging van deze afspraken in de praktijk.

1.3 Resultaat

Een adreslijst van het Zeehos, met de daaraan per adres gekoppelde parkeerrechten wie waar moet parkeren, die BFL-mobiliteit kan verwerken in een update van het Aanwijzingsbesluit parkeerbelastingen. Deze adreslijst is afgestemd met direct belanghebbenden en de portefeuillehouder.

1.4 Scope

Tot het projectresultaat behoort:

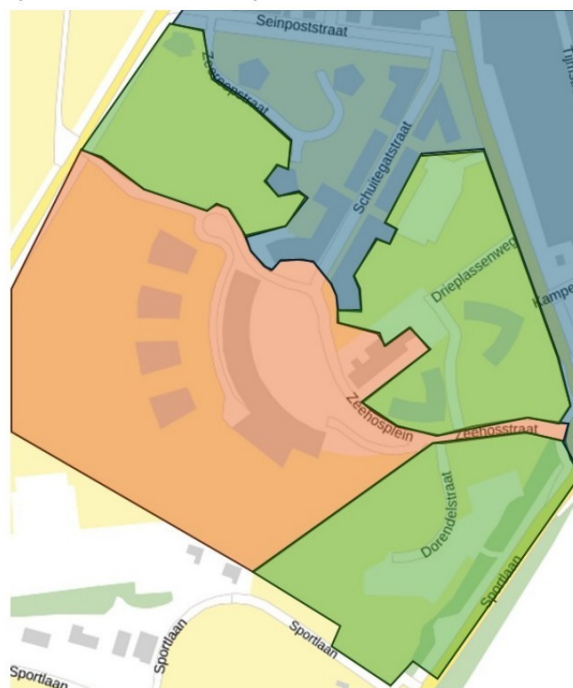
- Samen met het Raamwerk tot gedragen parkeerafspraken komen.
- Vastleggen wat de parkeerrechten zijn voor alle adressen in het Zeehos, zowel voor straatparkeren, parkeren op eigen terrein, in bewonersgarages en in de centrale parkeergarage.
- Juridische check of afspraken passen in omgevingsplan en in de praktijk toepasbaar zijn.
- Bestuurlijke afstemming.
- Communicatie (/participatie?) met betrokken bedrijven / bewoners.
- Opdracht tot in gang zetten besluitvorming aan BFL.

2. Stand van zaken parkeerafspraken

Het plangebied Zeehospitium valt onder drie bestemmingsplannen. Hieronder wordt per bestemmingsplan, de bijbehorende punten beschreven, zoals in kaart gebracht door mobiliteit. Per punt wordt beschreven welke afspraken er zijn gemaakt in het bestemmingplan (en het bijbehorende parkeeronderzoek) en welke acties eruit volgen.

Bestemmingsplan

-  Katwijk aan Zee 2015
-  Zeehospitium Fase 1b
-  Zeehospitium Fase 2



2.1 Bestemmingsplan Katwijk aan Zee 2015:

3. Het is onduidelijk waar de bewoners en bezoekers van de Schuitematstraat (16-102 en 23-29) moeten parkeren.

Volgens SPARK parkeeronderzoek 2009, moeten bewoners en bezoekers Schuitematstraat parkeren in de openbare parkeervoorzieningen. Deels op maaiveld (52 plekken) en deels in de centrale garage (69 plekken).

Volgens een kopie koopcontract, dat van één van de woningen is ingezien, is er 1 parkeerplek in de centrale parkeergarage per woning. Voor Schuitematstraat 23 – 29, is er voor een mogelijk tweede auto, een daluren abonnement beschikbaar voor in de centrale parkeergarage.

- Ⓟ Uitzoeken of deze parkeerafspraken voor elke woning in de Schuitematstraat geldt. Checken bij het Raamwerk en/of Dunea.
- Ⓟ Is de wens van mobiliteit dat er geen parkeervergunningen worden verleend, voor straatparkeren, aangezien het SPARK parkeeronderzoek wel verwijst naar een aantal parkeerplekken op maaiveld.
- Ⓟ Is het SPARK parkeeronderzoek ook geldig voor dit bestemmingsplan, aangezien het onderzoek niet wordt vermeld in de bijlagen?

2.2 Bestemmingsplan Zeehospitium Fase 1b:

1. Wanneer bewoners van Duinreepstraat 1-151 (oneven) een parkeervergunning aanvragen voor een tweede auto in de centrale parkeergarage, wordt deze nu geweigerd.

Volgens SPARK parkeeronderzoek 2009, zouden de bewoners hun tweede auto deels (12 auto's) in de privé parkeergarage onder de appartementen moeten parkeren en de resterende tweede auto's zouden in de centrale parkeergarage moeten kunnen parkeren.

- Ⓟ Aan het Raamwerk vragen wat de reden is voor de geweigerde abonnementen.
- Ⓟ Is bovenstaande nog steeds het uitgangspunt vanuit mobiliteit?
- Ⓟ Zo ja, afspraken maken met het Raamwerk.

2. Bezoekers van bewoners van Duinreepstraat 1-151 (oneven), zouden op maaiveld moeten kunnen parkeren, maar al deze parkeerplekken zijn nu voorzien van een parkeerbeugel.

Volgens SPARK parkeeronderzoek 2009, zouden 24 van de 36 plekken op maaiveld beschikbaar moeten zijn voor de bezoekers van de bewoners Duinreepstraat. De overige parkeerbehoefte voor bezoekers wordt opgevangen in de centrale parkeergarage. De parkeerplekken op maaiveld zijn gesitueerd op een perceel in eigendom van het Raamwerk.

In het SPARK parkeeronderzoek 2015, wordt vermeld dat alle plekken gebruikt worden door medewerkers van het Raamwerk. De bezoekers van de bewoners Duinreepstraat zouden volgens dit onderzoek allemaal parkeren in de centrale parkeergarage.

- Ⓟ Navragen bij het Raamwerk of zij weten waarom er parkeerbeugels aangebracht zijn.
- Ⓟ Is bovenstaande nog steeds het uitgangspunt vanuit mobiliteit?
- Ⓟ Zo ja, dit opnieuw vastleggen met het Raamwerk.

4. Het is onduidelijk welke parkeerafspraken het Raamwerk met haar werknemers heeft gemaakt.

Volgens SPARK parkeeronderzoek 2009, zijn er 18 parkeerplekken op maaiveld bestemd voor werknemers van het Raamwerk. Daarnaast zijn er in de centrale parkeergarage nog (betaalde) plekken voor de werknemers, hoeveel is niet helemaal duidelijk.

- Ⓟ Navragen bij het Raamwerk, welke afspraken zij met hun medewerkers gemaakt hebben.
- Ⓟ Welk beleid heeft vanuit mobiliteit de voorkeur?

5. De openingstijden van de centrale parkeergarage zijn beperkt. Verder zijn de tarieven hoog voor bezoekers, als je deze vergelijkt met een bezoekersvergunning voor parkeren op maaiveld. Aangezien het Raamwerk eigenaar is, is zij vrij in het bepalen van de tarieven en openingstijden.

In het SPARK parkeeronderzoek 2009, zijn geen afspraken opgenomen over de tarieven en openingstijden van de centrale parkeergarage. Volgens internet is het uurtarief €2,- en is de centrale parkeergarage open tussen 7:00 – 23:00.

- Ⓟ Wat is de voorkeur van mobiliteit, qua openingstijden en tarieven bezoekers van bewoners.
 - Ⓟ Navragen bij het Raamwerk wat de tarieven en openingstijden zijn.
6. Sommige bewoners moeten verplicht een abonnement afnemen in de centrale parkeergarage. Deze aanvraag wordt nu geweigerd, omdat de garage vol zou zitten.
 - Ⓟ Navragen bij het Raamwerk aan welke doelgroepen er op dit moment een abonnement verstrekt is? Zitten hier ook doelgroepen tussen die geen abonnement zouden mogen krijgen?
 - Ⓟ Navragen bij het Raamwerk, wat de reden is dat abonnementen geweigerd worden?
 8. In de Duinreepstraat zijn een aantal Kiss&Ride plekken. Deze plekken zijn niet handhaafbaar, voorkeur is om deze op te heffen tot er een alternatief komt. Een van de Kiss&Ride plekken is al omgevormd tot een laadplek voor elektrische auto's.

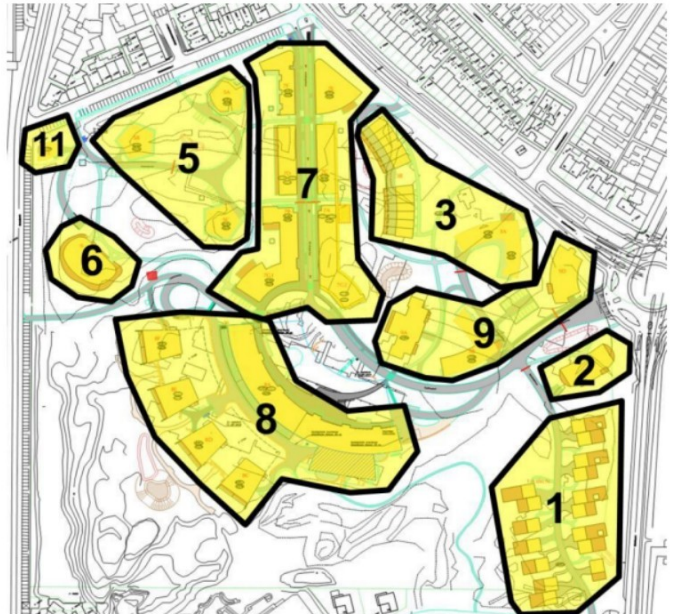
Volgens het parkeeronderzoek van SPARK uit 2015, worden de Kiss&Ride plekken gebruikt voor het kinderdagverblijf, bezoekers van het lab en een aantal functies van het gezondheidscentrum. Vraag is of dit nu nog zo is.

- Ⓟ Communiceren met het raamwerk, dat we de Kiss&Ride plekken willen opheffen, vragen hoe zij hier over denken.
- Ⓟ Wat is het proces voor het opheffen van een Kiss&Ride plek (mobiliteit).

2.3 Bestemmingsplan Zeehospitium Fase 2

7. Voor het parkeren van een deel van de nieuwbouwwoningen, wordt in de omgevingsvergunning verwezen naar de centrale parkeergarage. De bewoners van deze nieuw te bouwen woningen moeten dan wel een abonnement kunnen aanschaffen, maar deze worden bij bestaande bewoners al geweigerd.

De woningen aan de Dorendelstraat (deelgebied 1) krijgen een oprit met parkeergarage, hier kunnen de bewoners parkeren. De bezoekers van deze bewoners moeten, volgens het SPARK parkeeronderzoek 2023, parkeren in de centrale parkeergarage. Doordat de bewoners parkeren op eigen terrein, krijgen ze geen parkeervergunning voor bewoners en bezoekers.



Het woongebouw op de hoek Zeehosstraat en Dorendelstraat (deelgebied 2) krijgt een parkeergarage voor de bewoners (Tekort van 2 parkeerplekken wordt opgevangen in de centrale parkeergarage). De bezoekers van deze bewoners moeten, volgens het SPARK parkeeronderzoek 2023, parkeren in de centrale parkeergarage. Doordat de bewoners parkeren op eigen terrein, krijgen ze geen parkeervergunning voor bewoners en bezoekers.

De woningen aan de Drieplassenweg (deelgebied 3) krijgen een eigen garage, hiermee wordt in een deel van de parkeerbehoefte van de bewoners voorzien (12 parkeerplekken). De overige parkeerbehoefte van de bewoners (10 parkeerplekken) en van de bezoekers van deze bewoners (9 parkeerplekken) moeten, volgens het SPARK parkeeronderzoek 2023, in de centrale parkeergarage parkeren. Doordat de bewoners parkeren op eigen terrein, krijgen ze geen parkeervergunning voor bewoners en bezoekers.

Het woongebouw aan de Seinpoststraat (deelgebied 6) krijgt een parkeergarage voor de bewoners. De bezoekers van deze bewoners moeten, volgens het SPARK parkeeronderzoek 2023, parkeren in de centrale parkeergarage. Doordat de bewoners parkeren op eigen terrein, krijgen ze geen parkeervergunning voor bewoners en bezoekers.

In totaal is de normatieve parkeerbehoefte voor de bezoekers van de bewoners van Zeehospitium Fase 2 (inclusief het nog te ontwikkelen deelgebied 9) 44. Deze volledige behoefte moet opgevangen worden in de centrale parkeergarage. Volgens het SPARK parkeeronderzoek 2023, is er voldoende ruimte in de centrale parkeergarage om deze parkeervraag op te lossen. **Dit is op basis van actueel gebruik, de vraag is of dit klopt, omdat er nu vergunningen geweigerd worden van bewoners uit fase 1 die wel in de parkeergarage moeten parkeren.**

- Ⓟ Hoe kijkt het raamwerk naar het verlenen van vergunningen aan de nieuw te bouwen woningen.
- Ⓟ Volgen deze parkeerafspraken het beleid van mobiliteit?

Algemene conclusie parkeeronderzoek 2023:

Uit de gehouden parkeertellingen blijkt dat de huidige bezetting in de parkeervoorzieningen lager is dan wat in 2015 is berekend. De gemiddelde parkeerdruk ligt rond de 30%. Hiermee kan de conclusie getrokken worden dat in alle gevallen, zowel bij het toepassen van de normen uit 2015 als de actuele normen de parkeerbalans voldoende ruimte biedt voor de ontwikkelingen.

3. Planning

Actie	Doorlooptijd
Plan van aanpak afstemmen met mobiliteit	Februari 2025
Lijst van vragen en voorstellen voor het Raamwerk opstellen	Februari 2025
Inhoudelijke afstemming met het Raamwerk en mogelijk Dunavie	Februari – maart 2025
Communicatie met belanghebbenden	Maart – april 2025
Adreslijst opstellen, met daaraan per adres gekoppelde parkeerrechten	April – mei 2025
Besluitvorming in college	Mei 2025
Bezwaarprocedure	Juni – september 2025
Implementatie parkeerafspraken	September – december 2025

4. Bijlagen

2009 SPARK Parkeerbilans garage het Raamwerk

2015 SPARK Parkeerbilans het Raamwerk

2023 SPARK Herijking Parkeerbilans het Raamwerk

Advies Mobiliteit - Dorendelstraat - 05373317501 blok 5678

Advies Mobiliteit - Dorendelstraat- 05373317546 blok 12349

Advies Mobiliteit - Nabij Zeehosstraat – 05373266370

Advies Mobiliteit - Zeehos – 05373197487

Advies Mobiliteit - Zeehos - 05373287220

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1