Nota beantwoording zienswijzen

behorende bij het

‘Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025’

Versiedatum: 18 november 2025

behandeld in Commissie vergadering van 19 september 2025

Opsteller Wim Keja
Beleidsmedewerker verkeer Heiloo

Wethouder Rob Opdam

Inhoud

1. Inleiding 2
   1.1 Leeswijzer 2
2. Verslag zienswijzen 3
   2.1 Aanleiding 3
   2.2 Beantwoording zienswijze 3
   Zienswijze 1 3
      Beantwoording gemeente 1 3
   Zienswijze 2 5
      Beantwoording gemeente 2 5
   Zienswijze 3 7
      Beantwoording gemeente 3 8
   Zienswijze 4 10
      Beantwoording gemeente 4 10
   Zienswijze 5 11
      Beantwoording gemeente 5 11
   Zienswijze 6 12
      Beantwoording gemeente 6 12
   Zienswijze 7 13
      Beantwoording gemeente 7 14
3. Raadsvragen Commissie 15 september 15
4. Ambtshalve wijzigingen 23
   4.1 Samenvatting zienswijzen en raadsvragen 23
   4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen 23
      Samenvatting: 23
      Pagina 1: 24
      Pagina 8 en 9: 24
      Pagina 12 24
      Pagina 23 25
      Pagina 24 25
      Pagina 25 25
      Pagina 26 26
5. Eindconclusie 26

1. Inleiding

1.1 Leeswijzer

Dit document bevat de ontvangen zienswijze op het door de gemeenteraad vast te stellen parkeerbeleidsplan Heiloo 2025. In deze beantwoording van zienswijzen wordt de inhoud van de zienswijze weergegeven en hoe de gemeente hierop heeft gereageerd. Daarna komen de raadsvragen van de Commissie van 15 september aan bod met de bijbehorende antwoorden. In het hoofdstuk over ambtshalve wijzigingen worden de aanpassingen in het parkeerbeleid behandeld die voortkomen uit de zienswijzen en raadsvragen, inclusief een samenvatting van de belangrijkste punten en specifieke wijzigingen per pagina. Het document sluit af met de eindconclusie, waarin de resultaten worden samengevat en het definitieve parkeerbeleid wordt gepresenteerd.

2. Verslag zienswijzen

2.1 Aanleiding

Wij hebben zeven zienswijzen ontvangen afkomstig van een bewoner.

2.2 Beantwoording zienswijze

Zienswijze 1

“Het staat buiten kijf dat er meer en bredere fietsstallingen moeten komen bij het station aan de oostkant. Zeker voor scooters bakfietsen en fietsen met voordragers die vastgezet moeten worden met een slot.

Echter om hiervoor een aantal parkeerplaatsen voor auto's op te offeren is niet de oplossing.

Parkeerplaatsen uitbreiden!

1. Waar moeten ouderen of mensen die niet goed ter been zijn hun auto parkeren? Aangezien de vergrijzing al in onze gemeente toeslaat is dit niet wenselijk

2. Waar moeten mensen van de andere buch gemeenten (die zelf geen station hebben) hun auto parkeren? Zij komen zeker niet met de fiets.

3. Het station is van groot belang in onze gemeente en niet iedereen uit heiloo kan te voet of met de fiets komen. Bovendien zijn er ook veel nieuwe mensen in de nieuwe wijken bij gekomen en deze mensen hebben ook meerdere auto's en gaan daarmee ook naar de sportclub dus ook naar het station om hun kind op te halen of af te zetten.

De parkeer/ park&ride plaatsen zijn nu al niet voldoende en zorgen voor opstoppingen en gevaarlijke situaties de treinovergang omdat veel (oudere) mensen niet meer zo goed kunnen rijden en of niet het hele parkeerterrein gaan rondrijden om weer de goede richting de straat uit te kunnen komen.

4. Maak een dubbele fietsenstalling (boven op elkaar) zoals in Castricum bij het station en zorg voor méér parkeerplaatsen door het efficienter in te richten. Zie ook voorbeeld Castricum.”

Beantwoording gemeente 1

Samenvattend heeft de zienswijze 4: punten:

1. Er moeten meer fietsenstallingen komen in het bijzonder voor buitenmaatse fietsen en dit mag niet ten koste gaan van autoparkeerplaatsen omdat die noodzakelijk zijn voor andere (BUCH) gemeenten en nieuwe inwoners van de nieuwbouwwijken.
2. Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen moet op peil blijven.
3. Er zijn onvoldoende P&R plaatsen waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan waaronder op de overweg. We nemen aan dat hier K&R plekken worden bedoeld. Er ontstaan gevaarlijke situaties omdat (oudere) mensen
4. Kan er een dubbellaags fietsenstalling gemaakt worden?

Het project om de fietsenstallingen uit te breiden bij het station is opgenomen in het Verkeersbeleidsplan Heiloo 2018-2030, het Fietsbeleidsplan Heiloo 2025 en het concept Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 waarvoor u een zienswijze indient. De doelstelling is om 400 extra

fietsparkeerplaatsen aan te leggen en eind 2026 uit te voeren. Het project is onder leiding van ProRail gezien het niet op gebied van de gemeente bevindt. Bij deze antwoord op iedere vraag:

1. ~~1.~~ Het aantal fietsenstallingen wordt uitgebreid waarbij er ook dubbellaagsfietsenstallingen komen. Ook wordt er ruimte gereserveerd voor buitenmaatmodel fietsen.
2. Op de P+R locatie komen ook parkeerplaatsen voor gehandicapten.
3. Als onderdeel van de herinrichting Zeeweg wordt een halen en brengen locatie (K&R locatie) gerealiseerd voor op en afhalen van het station met de auto. De veiligheid van de spoorovergang is een belangrijk thema geweest in het opstellen van dit ontwerp.
4. Door de beschikbare ruimte bij het station kan het aantal P&R plaatsen niet worden vergroot en gaat uitbreiding van de fietsenstalling ten koste van P&R plaatsen. De gemeente vindt fietsen belangrijk en kiest er daarom voor om minder P&R plaatsen te realiseren en daarmee ruimte te maken voor uitbreiding van de fietsenstalling.

Zienswijze 2

“Geacht B&W,

Namens de Belangenvereniging Van Aostastraat geef ik u onze zienswijze op het concept parkeerbeleidsplan.

Graag hoor ik van u uw reactie.

Onze conclusie uit het voorliggende parkeerplan is, dat er op de meest drukke, dus “piek” momenten, onvoldoende parkeercapaciteit is rond om het Looplein en op het Raadhuisplein. Dat zal inhouden dat er door bezoekers dan ook (weer) in onze wijk (Tuindorp) geparkeerd gaat worden. Wij geven al langere tijd aan dat op piekmomenten bewoners vaak hun auto niet op een redelijke afstand van hun woning kwijt kunnen. Wij denken niet dat deze situatie met het voorliggende verkeersplan zal verbeteren. Wij vragen u te bewerkstelligen dat parkeren in de wijk Tuindorp uitsluitend is toegestaan voor bewoners en ter plekke noodzakelijke voertuigen van aannemers e.d.

Wij verwachten dan ook dat er bij de monitoring zoals genoemd in paragraaf 5.6 ook aandacht zal zijn voor een eventuele verandering van de parkeersituatie in wijk Tuindorp. Tevens verwachten wij dat er bij een monitoring daadwerkelijk op piekmomenten gemeten wordt, want dat is bij de laatste monitoring zeker niet gebeurd.

Tenslotte verwachten wij, dat bij de vergunning voor de nieuw-/verbouw van het voormalige gemeentehuis, voormalig Oss en de Kamer, dan wel andere toekomstige (ver-)bouwplannen die grenzen aan het Raadhuisplein, rekening wordt gehouden met het aanleggen van parkeerplaatsen/hier een gedegen parkeerplan voor wordt neergelegd, waarbij de situatie wordt aangepast aan de regels. Wij hebben eerder ervaren en zien dat nu ook weer in het voorliggende parkeerplan, dat dit andersom gebeurt, wat ons inziens geen correcte gang van zaken is.

Met vriendelijke groet,

voorzitter BvA Heiloo”

Beantwoording gemeente 2

Samenvattend heeft de zienswijze onderstaande zorgen:

1. Tijdens piekmomenten is er onvoldoende plek en parkeren mensen hun auto in onze wijk (Tuindorp).
2. ~~2.~~ Het verzoek om parkeerregulering in te stellen / te handhaven waardoor bewoners, bezoekers van bewoners en eventueel andere belanghebbenden voldoende parkeergelegenheid hebben/ houden.
3. Dat er bij de monitoring van de parkeersituatie ook op piekmomenten geteld wordt.
4. Dat er rekening wordt gehouden met de omgeving bij toekomstige (ver-)bouwplannen op rondom het Raadhuisplein.

Het nieuwe Parkeerbeleidsplan legt nieuwe kaders voor die betrekking hebben op winkelgebied ’t Loo. Hier wordt een verkleining van de blauwe zone, het opzeggen van ontheffingen en het vergroten van de loopafstand voor bewoners voorgesteld. Bij deze antwoord op iedere zorg:

1. ~~1.~~ Vooruitlopend op het opstellen van dit Parkeerbeleidsplan is een Parkeeronderzoek uitgevoerd waarbij in winkelgebied ’t Loo op meerdere momenten van de dag en meerdere dagen van de week (ook piekmomenten) is gemeten op meerdere dagen. Hieruit blijkt dat

de piek uitkomt op 85% op zaterdagmiddag. Dit is volgens het huidig parkeerbeleid het maximum. Om het zogenaamde “waterbedeffect” te verkleinen en omliggende wijken zoals Tuindorp te ontlasten wordt de blauwe zone verkleind zodat bezoekers van het winkelcentrum parkeren op de daarvoor bestemde plek. Hierdoor komt er meer ruimte vrij voor langparkeerders zoals bewoners om hun auto te parkeren. Volgens het parkeeronderzoek komt de piek hoger uit dan 85% op de zaterdagmiddag door deze maatregel maar vinden wij dat in een centrumgebied een hogere parkeerdruk acceptabel is om nog steeds de verschillende functies van een centrum mogelijk te maken. De parkeerdruk blijft echter nog altijd onder de 100. Om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken vindt de gemeente een grotere loopafstand voor bewoners acceptabel.

2. Door de aanpassingen in het parkeerbeleid verwachten wij dat parkeerregulering in een kleiner gebied volstaat en parkeerregulering in uw wijk niet (meer) noodzakelijk is.
3. Er zal iedere 2 jaar een nieuw parkeeronderzoek worden uitgevoerd waar ook op piekmomenten wordt geteld.
4. Bij het opstellen van gebiedsvisie ’t Loo wordt er rekening gehouden met parkeren en dat alle plannen voldoen aan het vastgesteld parkeerbeleid.

Zienswijze 3

“Beste Gemeente Heiloo,

Van deze gelegenheid maak ik graag gebruik om drie onderwerpen aan te kaarten.

1) Parkeren grote voertuigen paragraaf 6.5

Op de Breedelaan naast de Radboudschool is een plek waar met goedkeuring van team Handhaving een vrachtwagen parkeert. Om deze plek te bereiken moet de vrachtwagen door straten rijden met een inrijverbod voor vrachtverkeer. Ook rijdt het zware vrachtverkeer door een schoolzone langs basisschool de Springschans en de Radboud school en langs twee kinderopvanglocaties.

Mijn zienswijze is dat je vrachtverkeer ten alle tijden wilt mijden uit de buurt van basisscholen. Er zou een expliciet verbod moeten komen voor het parkeren van grote voertuigen / vrachtverkeer op deze locatie. Mogelijk kan dit naast de Breedelaan ook worden toegepast voor alle basisscholen in Heiloo waar dit relevant is. Er zijn in het verleden te veel ongelukken gebeurt met kinderen waarbij vrachtverkeer betrokken was.

2) Parkeren (bak)fietsen bij scholen

Vaak zijn de aangewezen plekken voor het parkeren van (bak)fietsen niet toereikend. De bakfiets blijft toenemen in populariteit en is een goed alternatief gebleken voor de auto voor het naar school brengen en halen van de allerkleinsten. Vaak zijn de wegen rondom scholen nog ingericht voor fiets en auto, maar niet voor bakfietsen.

Mijn zienswijze is dat de (bak)fiets een verdere bijdrage kan leveren aan het oplossen van parkeerdruk rondom scholen. Op een auto parkeervak kunnen met gemak 5 keer zoveel (bak)fietsen staan.

Daarom pleit ik voor het opofferen van auto parkeerplekken ten gunste van (bak)fietspaarkeerplek. Mogelijk speelt dit niet bij alle scholen even zwaar maar bij de Springschans en de Radboudschool is er een flink tekort aan fietsparkeerplek tijdens het halen en brengen. Bijkomend voordeel is dat door het verminderen van parkeerplek voor auto's het wordt ontmoedigt om je kinderen met de auto naar school te brengen, wat weer aansluit bij Heiloo fietsdorp en het fietsbeleidsplan.

3) Parkeerdruk Heerenweg

De parkeerdruk op de Heerenweg vanaf het Stationsgebied tot aan het Loo is op een aantal plekken groot. Factoren die meespelen zijn dat er aan 1 kant van de weg op eigen terrein geparkeerd moet worden wat niet bij elke woning kan, of maar ten dele bijvoorbeeld voor 1 voertuig terwijl er 2 of 3 voertuigen bij de woning staan geregistreerd. Winkelbezoek of bezoek aan andere voorzieningen verhoogd de parkeerdruk nog verder. Ter hoogte van de Ter Coulsterkerk is een parkeerplek die veelal als overloop door bewoners wordt gebruikt en daardoor onvoldoende ruimte biedt aan de bezoekers van de kerk. Gevolgen zijn dat er dagelijks op het voetpad geparkeerd wordt of dat er dubbel geparkeerd wordt.

Daarnaast zijn de parkeervakken zo smal op de Heerenweg dat voertuigen uitsteken op de weg of alsnog half op de stoep gaan staan.

Mijn zienswijze is dat er op meerdere plekken aan de Heerenweg parkeervakken gerealiseerd moeten worden zodat het dichter in de buurt van de parkeernorm komt. Daarnaast moet de breedte van de parkeervakken worden aangepast aan de norm.

En afsluitend, bij de Ter Coulsterkerk zijn extra parkeervakken nodig. Zie ook bijgevoegde foto's.

parkeerdruk en stoep parkeren Heerenweg



Parkeerdruk rondom Ter Coulsterkerk



vrachtverkeer bij de Radboudschool



“

Beantwoording gemeente 3

Het nieuwe parkeerbeleidsplan noemt het parkeren van grote voertuigen en benoemd het faciliteren van buitenmodelfietsen. Ook het uitbreiden van fietsparkeren bij maatschappelijke instanties wordt genoemd. Hierbij een antwoord op iedere zorg:

1. In de VFL (Verordening Fysieke Leefomgeving) is een verbod opgenomen voor het parkeren van grote voertuigen in de bebouwde kom in de nachtperioden. Momenteel kan daar niet op worden gehandhaafd omdat er geen plaatsen in de gemeente zijn aangewezen voor het

parkeren van dergelijke voertuigen. Wij werken eraan om deze plaatsen zo snel mogelijk te realiseren en zodra deze zijn gerealiseerd zal hierop ook worden gehandhaafd.

2. In de nota is opgenomen dat in overleg met scholen er gekeken kan worden hoe er wordt omgegaan met parkeren nabij scholen, fietsparkeren en de inrichting van de omgeving van de school..
3. Uitbreidding van het aantal parkeerplaatsen is in ~~de~~ bestaande situatie ~~is~~ niet meegenomen in dit parkeerbeleidsplan. Dit om ook te kunnen voldoen aan de noodzakelijke eisen van een leefbare –, menselijke en duurzame omgeving. Dat kan betekenen dat op grotere afstand van de woning moet worden geparkeerd. Uit door de gemeente gehouden parkeerdrukmetingen blijkt dat, als iets verder lopen geaccepteerd wordt, er voldoende parkeerruimte is, ook bij meerdere voertuigen per huishouden.

Zienswijze 4

“Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij een reactie geven op het nieuwe parkeerplan. Het gaat om twee punten uit het plan.

Onze situatie is: wij wonen aan de Kerkelaan 15 (eerste deel Kerkelaan) en hebben een elektrische auto. We hebben geen eigen oprit, en mogen niet over het trottoir laden, dus wij laden onze auto altijd op bij het dichtstbijzijnde laadpunt, en dat is aan de Schoollaan, voor de Gall & Gall.

In het nieuwe parkeerplan lezen wij dat de nieuw geplande, kleinere parkeerschijfzone komt te liggen aan de Schoollaan. Omdat het in de Kerkelaan altijd erg druk is, en er in het eerste stuk, waar wij wonen, weinig parkeerplaatsen zijn, parkeren wij regelmatig in het eerste pad bij De Beun, waar de blauwe zone niet geldt. Als het mogelijk is, parkeren wij voor de deur, maar die plek is ook vaak bezet door hondenuitlaters of andere mensen. Wat hun goed recht is, overigens. Maar vaak moet wij hem dan in dat eerste pad bij De Beun zetten. Voor ons op zich geen probleem.

Mocht dit pad nu ook helemaal een parkeerschijfzone worden, dan wordt het voor ons wel heel lastig om onze (enige) auto in de buurt kwijt te kunnen. Het parkeerterreintje op de hoek met de Heerenweg is bijna altijd vol.

Ook lezen wij in het nieuwe plan dat voor de laadpalen aan de Schoollaan de maximum parkeerduur gaat gelden.

Dit zijn voor ons de dichtstbijzijnde laadpalen, en laden in twee uur is, zoals u ongetwijfeld weet, onmogelijk.

Op het terreintje op de hoek van de Heerenweg staat al een paar jaar op de laadpalenkaart dat er een laadpunt ‘in voorbereiding’ is. Dit zou voor ons ook een optie zijn. Verder weg dan de Schoollaan wordt wel heel vervelend.

Voor ons als bewoners wordt het door het nieuwe plan dus erg lastig om onze auto kwijt te kunnen en om hem op te laden. Beide zijn toch belangrijk als je een auto hebt….

Hopelijk neemt u onze overwegingen mee in de totstandkoming van de definitieve plannen.”

Beantwoording gemeente 4

Samengevat heeft de zienswijze de onderstaande zorgen:

1. De blauwe zone komt op een laadpaal te staan die wij gebruiken voor onze elektrische auto waar een maximum parkeerduur geldt.
   Een laadpaal is bedoeld om elektrische auto wat betekent dat, als uw auto niet laadt, u daar in principe ook niet mag staan. Daarnaast moet de exacte locatie van de blauwe zone nog worden bepaald. Wij zullen bij de vaststelling van de blauwe zone rekening houden met de aanwezigheid van de laadpaal.
   Overigens zijn er op andere plaatsen in de buurt ook laadpalen aanwezig zoals op de Vinkebaan nabij huisnummer 2.(zie ook https://klimaatplein.heiloo.nl/laadpalen/)
2. U kunt uw auto niet meer bij de Beun parkeren. Bij het vaststellen van de blauwe zone zullen we kijken wat de meest logische grenzen zijn in relatie met het winkelcentrum. Daarnaast geldt de blauwe zone alleen overdag waardoor u uw auto in de avond.

Zienswijze 5

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen op het Parkeerbeleidsplan gemeente Heiloo.

Het aanleggen van een parallel, nieuw, duur, laadnetwerk ' tot aan de voordeur' is ongetwijfeld heel interessant voor een aantal bedrijven, maar niet schaalbaar, niet sustainable en economisch gezien niet handig. De gemeente gaat dan ook nog eens op de plek van de consument zitten, en creëert gedwongen winkelnering door de laadprijzen in de buurt vast te stellen.

Ik zou verwachten dat de gemeente in het beleidsplan aan geeft dat voor electrische auto's de eerste prioriteit is om het thuis, op het eigen terrein, op te (kunnen) laden.

Er zijn meerdere voordelen die dat met zich mee brengt:

- ontlasting van het elektriciteitsnetwerk doordat de auto's de piekbelasting van de zonnepanelen afvlakken en als thuisaccu kunnen werken. Dit zorgt er voor dat ruimte op het netwerk ontstaat voor nieuwbouw en voorkomt/beperkt dure infrastructuur aanpassingen.

- Is veel meer sustainable door maximaal gebruik van groene energie thuis.

- economisch: geen grote tweede infrastructuur nodig

- en de gemeente hoeft niet meer op de stoel van de consumenten te gaan zitten. Openbare laadpalen zijn, in de thuis situatie, practisch gezien gedwongen winkelnering. Bewoners hebben geen keus anders dan de stroomprijs die de gemeente bepaald heeft (door aanbestding) af te nemen. Een prijs die altijd hoger zal liggen dan bij het gebruiken van de eigen stroom thuis (waarbij de bewoners zelf de keus voor een contract hebben).

Ik mis dan ook de afstemming met het uitrit en groen beleid, waarin dan ook prioriteit opgenomen zou moeten worden voor het realiseren van een uitrit tbv het opladen van een electrische auto.

Voor nieuwbouw zou ik ook voorstellen dan ' ingebouwde laadstations' voor het perceel verplicht worden. Analoog naar het terugdringen van gebruik van aardgas.

Op die manier zijn we in staat om de parallelle infrastructuur flink te beperken.”

Beantwoording gemeente 5

Samengevat heeft de zienswijze onderstaande zorgen:

1. De door de gemeente aangelegde laadpalen zijn te duur en daardoor niet interessant voor bewoners.
2. Er dient meer afstemming met uitritten - en groen beleid te zijn zodat het realiseren van uitritten ten behoeve van het opladen van een elektrische auto wordt geprioriteerd.
3. Bij nieuwbouw dienen laadstations verplicht te worden per perceel.

De zienswijze betreft onderwerpen die niet in een parkeerbeleidsplan thuis horen. De BUCH heeft hiervoor apart laadpalenbeleid. (zie Beleidsaanpak Laadinfrastructuur va de BUCH).

In het algemeen worden (openbare) laadpalen alleen geplaatst als er vraag is naar laadvoorzieningen. Helaas is het zo dat niet iedereen over eigen laadvoorzieningen kan beschikken of niet op eigen terrein kan parkeren waardoor (openbare) laadpalen noodzakelijk zijn. Naast de

vier BUCH gemeenten werkt de gemeente ook samen met andere gemeenten in Noord Holland bij de inkoop van landpalen en stroom.

Zienswijze 6

“Hierbij twee opmerkingen over het nieuwe Parkeerbeleidsplan van de gemeente Heiloo...

1. Onder het hoofdstuk *6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen* staat onder meer aangegeven, dat het met een gehandicaptenparkeerkaart – volgens de wet – toegestaan is om maximaal 3 uur te parkeren op een locatie met een **parkeerverbod**. Mijns inziens is het dan impliciet niet toegestaan om te parkeren indien er een **stopverbod** geldt, zoals bij ons op de Bosboom Toussaintweg van toepassing is.

   Echter, de laatste keer dat ik hier een BOA zag (en aansprak) is alweer een heel tijdje geleden. Hij deelde destijds een paar waarschuwingsbonnen uit. De foutgeparkeerde auto's met een gehandicaptenparkeerkaart liet hij daarbij ongemoeid. Die mochten daar sowieso parkeren, zei hij. Naderhand heb ik dat nog eens bij de gemeente Heiloo gevraagd of dat wel terecht is, hetgeen – bij monde van de heer Wandelee (senior handhaver Ruimtelijke Ontwikkeling team VTH) – beaamd werd. Zie de bijgesloten e-mail.

   Het lijkt mij dan ook raadzaam om een waarschuwing in het Parkeerbeleidsplan toe te voegen dat "het wettelijk niet toegestaan is om te parkeren bij een **stopverbod** ook geldt voor automobilisten met een gehandicaptenparkeerkaart".

2. Onder het kopje *Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken* staat voorts dat de gemeente Heiloo specifieke voorwaarden heeft opgesteld voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Daarin wordt onder andere gekeken naar parkeergelegenheid op eigen terrein. Er staat hierbij evenwel niet expliciet vermeld dat... indien de aanvrager in een verpleeg-/verzorgingstehuis woont, er geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar wordt gesteld. De aanvrager dient dan een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen.

   Bovenstaande eis staat wel in het *Parkeerbeleidsplan Heiloo 2010*, maar ontbreekt thans in de Conceptversie van 2025. Abusievelijk, neem ik aan?”

Beantwoording gemeente 6

In een deel van de Bosboom Toussaintweg geldt inderdaad een stopverbod. In het achterste deel van de straat geldt een parkeerverbod. Aangezien het in uw zienswijze niet duidelijk is waar de bezitter van de gehandicaptenkaart exact heeft gestaan, kan in deze beantwoording daar niet verder op worden ingegaan.

Gehandicaptenparkeerplaatsen worden alleen aangelegd indien dat noodzakelijk is. Indien iemand op eigen terrein of op het terrein van bijvoorbeeld een zorginstelling, wat ook een vorm is van eigen terrein, is parkeren in de openbare ruimte niet noodzakelijk. In de nota wordt een verwijzing naar dit beleid opgenomen.

Zienswijze 7

“Ik heb grote vraagtekens bij de plannen voor de blauwe zone rond 't Loo. het gaat dan zowel over de locatie(s) als het aantal.

Voorgesteld wordt het aantal gereguleerde parkeerplaatsen (blauwe zone) sterk te beperken. dit zal (mede) gebaseerd zijn op de uitgevoerde tellingen (die echter ontbraken bij het concept beleidsplan op de site). Ik heb inmiddels de telresultaten ontvangen van de her Keja, vandaar deze late reactie.

Een belangrijk punt van kritiek is dat de methodiek van de parkeertellingen onvoldoende geëigend is om op basis daarvan een gedetailleerde kwantificering van het aantal benodigde kortparkeerplaatsen te bepalen. De tellingen zijn om de twee uur uitgevoerd, waarbij kentekens die één keer zijn waargenomen worden bestempeld als 'kort-parkeren'. De parkeerduur van een dergelijke parkeerder kan echter uiteenlopen van enkele minuten (aangekomen net voor de waarneming, en kort daarna weer vertrokken) tot bijna vier uur! (aangekomen net na de vorige telling, en vertrokken net voor de volgende). Anderzijds kan een kenteken dat twee opeenvolgden rondes is waargenomen net iets langer dan twee uur hebben geparkeerd, en daarmee in aanmerking komen voor parkeren in de parkeerschijfzone. Immers: de starttijd voor parkeren in een parkeerzone begint aan het eind van het 'aankomst-halfuur' en loopt dan twee uur door. De gemiddelde beschikbare parkeertijd in de parkeerschijfzone komt daarmee op twee uur en een kwartier.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de blauwe zone is daarmee onvoldoende onderbouwd.

Ook kan mijns inziens niet worden volstaan met alleen bezoekersparkeerplaatsen (blauwe zone) aan de noordkant van 't Loo. Dat miskent het karakter van het winkelgebied. 't Loo functioneert vooral als dorpscentrum. De boodschappenfunctie/ gericht aankopen doen is het belangrijkst. Shoppen/ flaneren verschuift steeds meer naar de grotere, regionaal verzorgende centra (zie bijvoorbeeld het rapport Het Verplaatsings- en bestedingsonderzoek 2024 van Platform Binnenstadsmanagement). In 't Loo zijn daarom in de buurt van de toegangen naar bij de belangrijkste bestemmingen (niet alleen AH, maar ook Hema, Blokker, ..) gereguleerde parkeerplaatsen voor kortparkeren benodigd.

Ook uit de afbakening van het telgebied voor parkeren 't Loo lijkt de gebiedsbegrenzing ingegeven door een onjuist beeld van het invloedsgebied van 't Loo. niet alleen de aan 't Loo gerelateerde parkeerzones, maar ook de omliggende woongebieden zijn daarin opgenomen en ook als totaal gerapporteerd. Hier is behoefte aan veel meer inzoomen op de parkeerlocaties die daadwerkelijk een rol hebben voor 't Loo (Die 'gebiedsvergroting' is ook gebeurd bij Stationscentrum en Hoekstuk overigens). Een bezettingspercentage over het gehele gebied zegt in dit verband niets.

Een punt dat mogelijk meer in algemene zin ook aandacht verdient is 'autobesitas', auto's worden breder, hoger en langer, ook in Heiloo. De maatvoering van de parkeerterreinen is daar niet echt meer op afgestemd, zoals blijkt uit de regelmatig waar te nemen moeizame in- en uitparkeeracties. De breedte van de parkeervakken lijkt nog wel (net) te voldoen aan de normen van de NEN 2443, maar of de rijbaanbreedte nog past??

Ik zal mijn bezwaren/ opmerkingen bovenstaand kort benoemd. ik zou het op prijs stellen als er een gelegenheid zou zijn waar ik e.e.a. nader zou kunnen toelichten.

Tot slot nog een opmerking over acceptabele bezettingsgraden. Heiloo (zoals veel Nederlandse gemeenten) houdt een bezettingspercentage van 85% aan, waar in vele gevallen 90% en in specifieke woongebieden nog iets meer, ook haalbaar is. Ik verwijs u daarvoor graag naar bijgaand artikel uit het vakblad Vexpansie.”

Beantwoording gemeente 7

Samengevat heeft de zienswijze onderstaande zorgen:

1. Onvoldoende onderbouwing over zowel de locatie als het aantal parkeerplaatsen en de gebruikte telmethode (waarneming om de twee uur) geeft geen betrouwbaar beeld van kortparkeerders. Het voorgestelde aantal blauwe zone-plaatsen is daardoor niet goed onderbouwd.
2. Alleen kortparkeerplaatsen aan de noordkant doet geen recht aan de functie van ’t Loo als dorpscentrum; er zijn ook bij andere winkels kortparkeerplaatsen nodig.
3. Het telgebied is te ruim en omvat ook woonstraten, waardoor het beeld van de parkeerdruk rond ’t Loo vertekend is.
4. Auto’s worden groter (“autobesitas”), terwijl parkeervakken en rijbanen niet zijn aangepast aan de huidige maatvoering.
5. De gehanteerde bezettingsnorm van 85% is te laag (90% is haalbaar); de indiener wil de punten graag mondeling toelichten.

Vooruitlopend op het opstellen van het parkeerbeleidsplan is een parkeeronderzoek uitgevoerd volgens daartoe algemeen gebruikte methodieken door een specialistisch bureau.

1. Deze cijfers zijn, door de wijze van verzamelen en de manier waarop ze bij het schrijven van de nota zijn gebruikt, wel bruikbaar. Dit onder meer omdat niet nar afzonderlijke straten is gekeken maar naar gebieden bij de analyse.
2. In de nota is aangegeven dat de blauwe zone in overleg met de winkeliers wordt vastgesteld en dat de blauwe zone onderdeel wordt van het opstellen van de gebiedsvisie ’t Loo. De daadwerkelijke locatie wordt met een verkeersbesluit vastgesteld. Het parkeerbeleidsplan is hierin alleen kader stellend. Het aantal kortparkeerders in de blauwe zone maakt verkleinen van de blauwe zone mogelijk. Dit blijkt uit een analyse van de parkeerduur in de blauwe zone er vanuit gaand dat de blauwe zone uitsluitend is bedoeld voor winkelend publiek.
3. De tellingen zijn in groot gebied uitgevoerd en gedurende een aantal dagen. Dit om een goed beeld te krijgen van de parkeersituatie in het gehele dorp en niet uitsluitend voor de omgeving van ’t Loo. Per onderwerp zijn de voor dit onderwerp relevante parkeercijfers gebruikt en voor ‘Loo is niet uitsluitend naar het gebied gekeken maar ook naar de andere cijfers uit het parkeeronderzoek.
4. Auto’s worden inderdaad steeds groter. De gemeente houdt daar bij nieuwe plannen en herinrichting rekening mee. Groter maken van parkeerplaatsen betekent bij hetzelfde ruimtegebruik vaak minder parkeerplaatsen waardoor er soms voor wordt gekozen om bij herinrichtingen de maten van de parkeervakken niet aan te passen.
5. De keuze voor een maximale bezettingsnorm is een afweging van een aantal zaken waaronder het vinden van het parkeerplaats, het voorkomen van onnodig zoekverkeer en het zo efficiënt mogelijk gebruiken van de (openbare) parkeerruimte.
   De percentages zijn gebaseerd op landelijk aanvaarde en algemeen gebruikte bezettingsgraden.

3. Raadsvragen Commissie 15 september

Er zijn voor de raadscommissie geen technische vragen ingestuurd. Onderstaande tabel is een weergave van aan de wethouder gestelde vragen en de reactie van het college.

Algemeen Beleid	
Vraag	**Antwoord**
Wat wordt bedoeld met “vraagvolgend beleid”?	In het parkeerbeleidsplan is opgenomen dat het beleid vraagvolgend waar mogelijk en sturend waar noodzakelijk. Daar waar vraagvolgend beleid mogelijk is betekent dat het college niet gaat sturen op de parkeervraag en bij een hoge parkeerdruk zoveel mogelijk gaat proberen te voorzien. Indien de leefbaarheid van de openbare ruimte dermate wordt beperkt is sturend beleid noodzakelijk. Dit betekent dat als er niet voldoende ruimte is om extra parkeerplekken aan te leggen zonder dat dit ten kostte gaat van bijvoorbeeld de leefbaarheid, bereikbaarheid en groenvoorzieningen is het beleid wel sturen. Bijvoorbeeld in de centrumgebieden (zie ook pagina 2). Hier wordt dan ook op locatie gestuurd met een blauwe zone.
Hoe wordt omgegaan met parkeren in bermen, en klopt het dat dit mag met vier wielen in de berm?	Het parkeerbeleidsplan introduceert een nieuw concept om in straten die geschikt zijn op basis van parkeerdruk de mogelijkheden tot het verwijderen van autoparkeerplekken mogelijk te maken. Hier worden standaard parkeerdruk percentages gehanteerd (zie ook pagina 15). Met vier wielen in de berm kan de gemeente wettelijk niet handhaven en wordt toegestaan of er kan voor worden gekozen fysieke maatregelen te nemen zoals een paaltje.
Welke maatregelen volgen als de parkeerdruk 95% bereikt?	Bij nieuwe ontwikkelingen dient deze te voldoen aan de parkeereis conform de Nota Parkeernormen. In de huidige situatie wordt in woongebieden eerst gekeken of er binnen de acceptabele loopafstand alsnog ruimte is (dit blijkt namelijk uit het parkeeronderzoek). In centrum gebieden wordt parkeerregulering toegepast in de vorm van een blauwe zone. In winkelgebied ‘t Loo worden ontheffingen niet meer geldig (zie ook pagina 16 onder “Beter benutten”).
Hoe wordt de afstand tussen fiets- en autoparkeren bepaald zodat fietsen aantrekkelijker wordt?	Bij nieuwe ontwikkelingen wordt ingezet op de afstand voor de fiets kleiner te maken dan naar de auto vanaf de voordeur. Bijvoorbeeld door parkeerkoffers voor auto’s op een centrale locatie te maken en fietsparkeren te faciliteren voor de deur (Zie ook pagina 13 onder “Kernpunten uit het beleid: Stimuleren fietsgebruik”).

Fietsparkeren	
Vraag	**Antwoord**
Kan fietsparkeren bij bushaltes aan de Kennemerstraatweg worden verbeterd, bijvoorbeeld door autoparkeerplekken op te heffen?	Indien de parkeerdruk dit toelaat en budget toereikend is kunnen er fietsparkeerplekken worden gerealiseerd bij bushaltes Zie ook 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: Pagina 23.
Waarom staat in het document dat als fietsparkeerplekken ontbreken, autoparkeerplekken gebruikt kunnen worden (pagina 23)?	Aangepast, zie 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: Pagina 23.

Betreffende winkelgebied 't Loo	
Is de marge van 80-90% parkeerdruk niet te smal gezien de grote variatie in gebruik door de dag heen?	Bij het toetsen van nieuwe ontwikkelingen op parkeerbehoefte wordt de Nota Parkeernormen gevolgd, waarbij rekening wordt gehouden met de dagelijkse variatie in parkeerdruk. De percentages zijn bedoeld voor de maatgevende (drukke) momenten. Het drukste moment in winkelgebied 't Loo ligt op zaterdag tussen 14.00 en 16.00 uur. Om ontwikkelingen mogelijk te maken, stelt het parkeerbeleidsplan voor om tijdens dit piekmoment geen maximum parkeerdruk meer te hanteren. Hierdoor mag de parkeerdruk tijdelijk boven de 85% uitkomen. Uit recent parkeeronderzoek blijkt dat de druk, ondanks deze aanpassing, niet boven 100% zal stijgen.
Wordt een uitbreiding van de blauwe zone in 't Loo overwogen, en zo ja, waarom?	Nee, het concept Parkeerbeleidsplan beschrijft geen uitbreiding maar juist een verkleining van de blauwe zone. Een blauw zone is bedoeld om bezoekers voldoende parkeerplaatsen dicht bij de winkels beschikbaar te stellen. Dit is hier het geval. Daarom is een uitbreiding niet overwogen.Dit maakt ruimtelijke ontwikkelingen beter mogelijk. Binnen de huidige blauwe zone is voldoen aan de parkeernormen lastig, en er geldt slechts één ontheffing per bewoner om ruimte voor bezoekers te behouden. Om het winkelgebied 't Loo te versterken, wordt de blauwe zone beperkt tot de parkeerplaats aan de Schoollaan. Bezoekers kunnen in de blauwe zone parkeren en daarbuiten komt er ruimte vrij voor langparkeerders zoals werknemers en bewoners (Zie ook pagina 13 en in dit document 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: pagina 12).
Wanneer wordt de Nota Parkeernormen geactualiseerd?	Na vaststelling van dit Parkeerbeleidsplan zal de Nota Parkeernormen geactualiseerd worden begin 2026 (Zie ook pagina 13).
Onder welke voorwaarden kan de verkleining van de blauwe zone worden onderbouwd?	De blauwe zone wordt momenteel voor meer dan de helft gebruikt door langparkeerders, terwijl deze bedoeld is voor kortparkeerders. Daardoor vinden bezoekers moeilijk een plek, neemt de druk in omliggende woonwijken toe en worden ontwikkelingen belemmerd. Door de blauwe zone te verkleinen: • komen parkeerplekken op het Raadhuisplein en een deel ten westen van de Willibrordusweg vrij voor langparkeerders, wat de druk op woonwijken verlaagt en ontwikkeling mogelijk maakt; • wordt de blauwe zone, door het opheffen van ontheffingen, uitsluitend bestemd voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat er daarna voldoende ruimte is voor bezoekers in de blauwe zone en voor langparkeerders buiten die zone (Zie ook in dit document 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: Pagina 12).
Waarom wordt het gebied in 't Loo zo ruim afgebakend, en welke plekken horen daar echt bij?	De figuur die wordt weergegeven op pagina 10 komt direct uit het rapport van het parkeeronderzoek. Hier is een gebied ingesteld als centrum gebied om daar ook dagtellingen uit te voeren zodat er een meer gedetailleerd beeld is van dit gebied. Buiten de blauwe zone wordt een stuk extra meegenomen om eventuele neveneffecten te kunnen meten (zie ook Bijlage 2 van het Parkeerbeleidsplan 2025).

Betreffende leefbare woongebieden	
Op basis waarvan worden parkeerplaatsen opgeofferd voor groen of fietsparkeren?	Dit wordt gedaan op basis van parkeerdruk. Het parkeerbeleidsplan introduceert een nieuw concept om in straten die geschikt zijn op basis van parkeerdruk de mogelijkheden tot het verwijderen van autoparkeerplekken mogelijk te maken. Hier worden standaard parkeerdruk percentages gehanteerd (zie ook pagina 15).
Waarom is er al een bespreeknotitie in de commissie zonder dat er een RIA is opgesteld?	De planning is begin dit jaar door het presidium zodanig vastgesteld dat er in plaats van een RIA een extra commissie georganiseerd wordt. Dit om inhoudelijke input op te halen bij de raad. Op verzoek wordt er een RIA georganiseerd op dinsdag 25 november.
Is de enquête over het parkeerbeleid representatief uitgevoerd?	Ja. Er hebben 324 respondenten deelgenomen aan de enquête. Dit is voldoende om een representatief beeld te geven volgens (zie ook bijlage 1).
Hoe wordt parkeren op eigen terrein gestimuleerd?	De Nota Parkeernormen stelt als eis dat er bij nieuwe ontwikkelingen de volledige parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is wordt er gekeken naar mogelijkheden van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Betreffende stationsomgeving	
Klopt het dat bezettingsgraden op sommige plekken op nul staan terwijl daar niet geparkeerd kan worden?	Dat klopt, dit is een weergave van dat er geen capaciteit is. (zie ook bijlage 2).
Hoe wordt rekening gehouden met de intercitystatus van het station bij het verminderen van autoparkeerplekken?	Het aantal parkeerplekken in de P+R wordt beperkt maar dit gaat om maximaal 6 parkeerplekken. Dit is een zeer beperkt aantal wat naar verwachting wordt gecompenseerd door het fietsparkeren meer te faciliteren en meer mensen van de trein gebruik maken.
Waarom verdwijnen er 22 parkeerplekken aan de oostkant van het station?	Er komen 22 parkeerplekken te vervallen als onderdeel van het project Stationsomgeving Oost. Dit om invulling te geven aan een autoluwe stationsgebied, ruimte te bieden aan groen en andere maatregelen om het gebied leefbaarder en verkeersveiliger te maken. Door het verwijderen van deze plekken zullen auto's geen reden meer hebben om een rondje te rijden op zoek naar een plek. De parkeercapaciteit zelf "verdwijnt" niet. Er is in de parkeergarage nog voldoende restcapaciteit.
Wordt de restcapaciteit in de parkeergarage daadwerkelijk benut om deze 22 plekken op te vangen?	Ja, zie ook antwoord hierboven.
Waarom is de aanpak van de stationsomgeving pas op de middellange termijn gepland?	Er wordt eerst afgewacht wat voor effecten de uitbreiding van de fietsenstallingen op het station heeft op de hoeveelheid fietsen op het plein in stationsomgeving oost. Hierna kunnen uitganspunten voor het project worden uitgewerkt.
Waarom wordt pas eind 2026 gestart met aanpassingen aan de fietsenstallingen in overleg met ProRail?	Er wordt momenteel samen met ProRail een technisch ontwerp uitgewerkt. Wanneer deze gereed is zullen er eerst planologische procedures doorlopen moeten worden. Daarna kan er worden aanbesteed. Deze processen zorgen ervoor dat eind 2026 al een krappe tijdlijn is. De ambtelijke organisatie en het college zet zich in de vordering zoveel mogelijk te bevorderen.
Waarom was er weinig tijd om punten van de raad en zienswijzen te verwerken?	De planning is krap omdat: - de raad voor het einde van dit jaar een Parkeerbeleidsplan ter vaststelling voorgelegd wilde krijgen - dat wij ervoor gekozen hebben wel voldoende participatie te hebben - het presidium deze begin dit jaar in deze vorm heeft vastgesteld.
Waarom voldoen de huidige fietsenstallingen niet en wordt er niet weinig gebruikgemaakt van de tweelaags stallingen?	Momenteel zijn er te weinig fietsparkeerplekken bij het station. Gezien de beperkte ruimte in dit gebied wordt er gekozen voor dubbelaags fietsparkeren. Dit wordt in vele andere gemeenten toegepast en is onder andere ook al toegepast in onze buurgemeente Castricum. Hier worden de dubbelaagse fietsparkeerplekken goed gebruikt (zie ook Fietsbeleidsplan Heiloo 2025 en Verkeersbeleidsplan Heiloo 2018-2030).

Waarom wordt de milieustraat bij het station als gevaarlijk beschouwd, en wat wordt eraan gedaan?	De milieustraat wordt als gevaarlijk beschouwd omdat de bocht krap is voor de vrachtwagen en er veel tegelijk gebeurt in een kleine ruimte. Als onderdeel van het project stationsomgeving oost wordt onderzocht of deze kan worden verplaatst naar een betere locatie.
Hoe kan het fietsparkeren beter worden gefaciliteerd en aantrekkelijker gemaakt in plaats van alleen geprioriteerd?	Fietsparkeren wordt bij de stationsomgeving uitgebreid met 400 plekken. Uitvoering staat gepland in 2026 (Zie ook Fietsbeleidsplan 2025).

Betreffende handhaving blauwe zone en ontheffingen	
Hoe wordt gehandhaafd op verkeerd parkeren bij het station?	Conform standaard procedure van handhaving.
Wat betekent “passend voor scholen” in het kader van de blauwe zone? (Verwijderen blauwe zone bij Radboud School)	De blauwe zone die daar nu geldt is wettelijk niet handhaafbaar en daarom wordt deze opgeheven. Er wordt in samenwerking met de school een passende oplossing gevonden.
Waarom kan de huidige parkeerschijf niet op 10 minuten worden ingesteld?	Volgens landelijke wet- en regelgeving kan een parkeerschijf niet op 10 minuten worden ingesteld.
Kan het systeem van ontheffingen worden vereenvoudigd en concreter uitgewerkt?	Het systeem van ontheffingen werkt onder de voorwaarden te vinden op de website van de gemeente (Parkeerontheffing aanvragen | Gemeente Heiloo). Deze wordt door het opheffen van ontheffingen bij de blauwe zone van winkelgebied ’t Loo vereenvoudigd omdat handhaving dan alleen nog hoeft te controleren op parkeerduur.
Hoe wordt de intensievere handhaving financieel opgenomen in het uitvoeringsprogramma?	Door de verkleining van de blauwe zone in winkelgebied ’t Loo kan er met dezelfde capaciteit automatisch meer gehandhaafd worden per parkeerplek gezien er een stuk kleiner gebied bestaat om te controleren. Ook hoeft er niet meer gecontroleerd te worden op ontheffingen.

Overig	
Vraag	**Antwoord**
Wordt het parkeerbeleidsplan nog geëvalueerd als blijkt dat maatregelen niet werken?	Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals de transitie van fossiel naar elektrisch, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling en uitvoering van de korte termijnmaatregelen (zie hiervoor het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 7) geëvalueerd. Indien de evaluatie daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast (zie ook pagina 1 sectie 1.2 Planperiode en in dit document 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: Samenvatting.
Waarom wordt in het stuk gesproken over de “Schoolstraat” terwijl dit “Schoollaan” moet zijn?	Aangepast, zie 4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen: Samenvatting.

4. Ambtshalve wijzigingen

4.1 Samenvatting zienswijzen en raadsvragen

Tijdens de commissievergadering kwamen vragen aan de orde over de volgende thema's:

- Evaluatie en actualisering van het parkeerbeleid
- Balans tussen fiets en auto (nuancering "Fiets eerst"),
- Praktische uitvoering, zoals handhaving en blauwe zones
- Veiligheid en ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld bij scholen, het station, bushaltes en woongebieden
- Communicatie en representativiteit van het parkeeronderzoek

Daarnaast is één zienswijze ontvangen die betrekking had op de balans tussen fiets en auto en de situatie rond het station.

4.2 Wijzigingen in Parkeerbeleidsplan naar aanleiding van zienwijzen en raadsvragen

Naar aanleiding van deze zienswijze en raadsvragen is deze Nota van Zienswijze opgesteld om extra duidelijkheid te scheppen. Ook zijn er een aantal ambtshalve wijzigingen doorgegeven om onder andere het balans tussen fiets en auto, het verkleinen van de blauwe zone bij winkelgebied 't Loo en het opheffen van parkeerplekken bij de stationsomgeving te verduidelijken en te nuanceren.

Samenvatting:

De passage wat betreft de balans tussen fiets en auto in de samenvatting aangepast en genuanceerd. Namelijk:

Originele tekst	**Opgenomen in nieuwe versie**
• Fiets eerst: meer en betere fietsparkeerplaatsen, inclusief ruimte voor bakfietsen en bijzondere formaten, vooral bij het station, winkelgebieden en scholen.	• Fietsparkeren dichtbij: meer en betere fietsparkeerplaatsen, inclusief ruimte voor bakfietsen en bijzondere formaten, vooral bij het openbaar vervoer, winkelgebieden en scholen.
• Stationsgebied: aanpak hoge parkeerdruk bij P+R door uitbreiding van stallingsmogelijkheden voor de fiets en het opheffen van de 22 parkeerplaatsen aan de Stationsweg/Stationsplein om ruimte voor voetgangers/fietsers te maken binnen het project voor dit gebied in overleg met de omgeving.	• Stationsgebied: aanpak hoge parkeerdruk bij P+R door uitbreiding van stallingsmogelijkheden voor de fiets en laten vervallen van de (maximaal) 22 parkeerplaatsen aan de Stationsweg/Stationsplein om ruimte voor voetgangers/fietsers te maken binnen het project voor dit gebied in overleg met de omgeving. In de parkeergarage is voldoende restcapaciteit beschikbaar om deze parkeerplaatsen op te vangen.

Schoolstraat aangepast naar Schoollaan.

Originele tekst	Opgenomen in nieuwe versie
't Loo: verkleinen parkeerschijfzone tot 110–120 plaatsen op de Schoolstraat, herplaatsen fietsrekken naar drukke locaties, het intrekken van parkeerontheffingen.	't Loo: verkleinen parkeerschijfzone tot 175–200 plaatsen op de Schoollaan, herplaatsen fietsrekken naar drukke locaties, het intrekken van parkeerontheffingen.

Pagina 1:

Evaluatie verduidelijkt met een referentie aan het uitvoeringsprogramma.

Originele tekst	Opgenomen in nieuwe versie
Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals de transitie van fossiel naar elektrisch, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2031 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.	Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals de transitie van fossiel naar elektrisch, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het parkeerbeleidsplan 5 jaar na vaststelling en uitvoering van de korte termijnmaatregelen (zie hiervoor het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 7) geëvalueerd. Indien de evaluatie in 2031 daar aanleiding toe geeft, wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

Pagina 8 en 9:

Toegevoegd dat de opgeheven parkeerplekken gecompenseerd kunnen worden door de restcapaciteit in de parkeergarage en genuanceerd dat deze parkeercapaciteit dus niet "verdwijnt".

Originele tekst	Opgenomen in nieuwe versie
 De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone is dusdanig laag, dat ook na het opheffen van de (maximaal) 22 parkeerplaatsen, met maximaal 52% ruim onder de grens van een acceptabele parkeerdruk blijft. Binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied zal dit verder worden uitgewerkt.	De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone is dusdanig laag, dat deze parkeerplaatsen kunnen worden gecompenseerd door benutting van de restcapaciteit in onder andere de parkeergarage. Binnen de parkeerschijfzone blijft, ook na het vervallen van de (maximaal) 22 parkeerplaatsen, de parkeerdruk met maximaal 52% ruim onder de grens van een acceptabele parkeerdruk blijft. Binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied zal dit verder worden uitgewerkt.
(in groene kader) **Aanpak hoge parkeerdruk rondom winkels** - Opheffen parkeerplaatsen stationsplein en stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.	(in groene kader) **Aanpak hoge parkeerdruk rondom winkels** - Laten vervallen parkeerplaatsen Stationsplein en Stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.

Pagina 12

Uitleg toegevoegd wat voor effect het verkleinen van de blauwe zone heeft.

“Met het verkleinen van de parkeerschijfzone verwachten we dat het in de woonstraten net buiten de parkeerschijfzone minder druk wordt en dat de beschikbare parkeerplaatsen binnen het centrum beter worden benut. Voor de verschillende doelgroep betekent dit:

- *Bezoekers met een korte verblijfsduur (maximaal 2 uur) kunnen blijven parkeren waar zij nu parkeren;*

- *Bezoekers die langer dan twee uur parkeren, hoeven niet langer buiten het centrum te parkeren, voor hen komen dichter bij de bestemming parkeerplaatsen vrij. Zij kunnen in het gehele centrum parkeren, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Uit de parkeertelling blijkt dat deze groep parkeerders (deels) al binnen het centrum geparkeerd staat;*

- *Bewoners kunnen de auto blijven parkeren waar zij nu ook al geparkeerd staan, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Indien op een adres meer dan 2 auto’s zijn geregistreerd, kunnen deze auto’s ook in het centrum parkeren;*

- *Ondernemers en werknemers krijgen eveneens de mogelijkheid om in het centrum te parkeren, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Uit de parkeertelling blijkt dat deze groep parkeerders (deels) al binnen het centrum geparkeerd staat.”*

Pagina 23

De werkwijze van fietsparkeren op autoparkeerplekken duidelijker opgeschreven.

Originele tekst	**Opgenomen in nieuwe versie**
. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen mag ten koste gaan van één of meer autoparkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld tijdelijk worden ingevuld met een fietsparkeervlonder. Bij herinrichtingen of groot onderhoud wordt gekeken naar een permanente oplossing.	Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen mag ten koste gaan van één of meer autoparkeerplaatsen, mits de parkeerdruk in de buurt onder de 90% blijft. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen kan bijvoorbeeld tijdelijk worden ingevuld met een fietsparkeervlonder. Bij herinrichtingen of groot onderhoud wordt gekeken naar een permanente oplossing.

Pagina 24

Naar aanleiding van zienswijze 6 wordt benadrukt dat automobilisten met een gehandicaptenparkeerkaart niet bij een stopverbod mogen parkeren.

Originele tekst	**Opgenomen in nieuwe versie**
• maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren	• maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren (dit geldt niet voor een stopverbod)

Pagina 25

Naar aanleiding van zienswijze 6 onderstaande toegevoegd onder het tweede paragraaf.

“Indien de aanvrager in een verpleeg-of verzorgingstehuis woont, wordt er geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld. De aanvrager dient dan een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen.”

Pagina 26

Ook in het uitvoeringsprogramma het komen te vervallen van parkeerplekken in de stationsomgeving genuanceerder verwoordt en hoofdletters gemaakt van de straatnamen.

Originele tekst	**Opgenomen in nieuwe versie**
Opheffen parkeerplaatsen stationsplein en stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.	Vervallen parkeerplaatsen Stationsplein en Stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.

5. Eindconclusie

Door de reacties op de zienswijzen en raadsvragen is een parkeerbeleid opgesteld dat de komende jaren goed kan blijven werken en beter aansluit bij de praktijk. De gemiddelde parkeerdruk in het dorp is laag, maar knelpunten bestaan vooral bij het stationsgebied en winkelcentrum ’t Loo. Voor het stationsgebied worden parkeerplaatsen aan de Stationsweg opgeheven en komen er meer fietsvoorzieningen, terwijl de parkeergarage voldoende capaciteit biedt. Bij ’t Loo wordt de parkeerschijfzone verkleind tot 175–200 plaatsen op de Schoollaan, worden fietsrekken herplaatst en parkeerontheffingen ingetrokken. Bij het scholencluster Molenweg/Breedelaan wordt de parkeerschijfzone opgeheven en in overleg met de school een passende oplossing gevonden. Ook de Nota Parkeernormen wordt aangepast om woningbouw in winkelgebied ‘t Loo te stimuleren, met een grotere loopafstand en versoepeling van de piekdruk op zaterdagmiddag. Hiermee ontstaat een toekomstbestendig beleid dat ruimte biedt voor bezoekers, bewoners en ontwikkelingen.