

Onderwerp: Uitvoeringsagenda Parkeerbeleid Gemeente Bergen

Datum: 20 april 2022

Auteur: Jos Bekkers namens het college

---

## 1. Inleiding

In de raadsvergadering van 4 november 2021 heeft de gemeenteraad de nota parkeerbeleid behandeld. In deze vergadering heeft de raad de nota aanvaard onder vaststelling van een amendement waarin het college verzocht wordt de uitvoeringsagenda met de bijbehorende financiële paragraaf verder uit te werken en aan de raad voor te leggen.

In de zelfde vergadering heeft de gemeenteraad verzocht om binnen twee jaar een mobiliteitsvisie op te stellen, hiervoor onderzoek te doen en deze als startnotitie aan de raad voor te leggen. In deze visie worden ook andere vervoerwijzen zoals fiets en openbaar vervoer meegenomen.

Naast de bovengenoemde moties heeft de raad ook inhoudelijke moties en een amendement behandeld:

- Een amendement om parkeren in bermen en groenstroken door een verbodsbepaling in de APV onmogelijk te maken. Dit amendement is niet in stemming gebracht maar is ingetrokken na een toezegging van de wethouder dat hij deze gaat uitvoeren;
- Een motie om langs de Duinweg geen parkeervakken aan te leggen voor het oplossen van de parkeerproblemen aldaar (motie 13.8). Door de wethouder is in de vergadering toegezegd dat op er op deze locatie eerst parkeerregulering wordt ingevoerd en dat vervolgens, indien nog steeds noodzakelijk, extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd;
- Een motie om te onderzoeken wat de effecten zijn om het betaald parkeren in Egmond aan Zee en Bergen aan Zee te laten gelden van 1 maart tot 1 oktober voor de volledige week en in de winterperiode betaald parkeren in de weekenden in te voeren. De verblijfsrecreantenvergunning is in de winterperiode niet meer geldig en Schoorl krijgt de zelfde parkeerregeling als Bergen aan Zee en Egmond aan Zee. (motie 13.4);
- Een motie om het uitgeven van strandhuisjesvergunningen in 2023 stop te zetten. Voorwaarde is dat aan de rand van Egmond aan Zee een transferium is gerealiseerd waar de huidige gebruikers van deze vergunningen kunnen parkeren. (13.5);
- Op 12 december 2019 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om geen recreatievergunningen meer uit te geven als de dagrecreatieverhuurders over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. (motie 3).

Fietsparkeerplaatsen staan niet expliciet als actiepunt in het parkeerbeleid vermeld maar worden wel genoemd als belangrijke (rand) voorwaarde bij parkeerbeleid. Het gaat daarbij om realisatie van fietsenstallingen op drukke punten, al dan niet alleen in het zomerseizoen.

Uit de nota parkeerbeleid komen verder de volgende uitvoeringspunten naar voren:

- *Digitaliseren parkeervergunningen*  
De uitgifte van parkeervergunningen is uitbesteed aan CPS en wordt gedigitaliseerd. Bewoners en andere gebruikers van een parkeervergunning kunnen digitaal via een

website parkeervergunningen aanvragen, aanpassingen aan de vergunningen doorvoeren en/of aan – en afmelden voor een vergunning als dat noodzakelijk is zoals bij de bezoekersvergunningen. Digitalisering van de parkeervergunningen is inmiddels in gang gezet en wordt naar verwachting in 2022 afgerond. Er is afgesproken dat er maatwerk wordt geleverd indien vergunninghouders onverhoopt niet de mogelijkheid hebben om digitale aanvragen te doen c.q. handelingen te verrichten. (1)

- *Gegevensverzameling gebruik van parkeerplaatsen en parkeervergunningen.*  
Door de digitalisering van de vergunningen is het eenvoudiger geworden om het parkeergedrag in de gemeente te monitoren. Hierdoor wordt het mogelijk om de parkeerdruk in de verschillende gebieden met parkeerregulering te meten en te bepalen of bijsturing van de parkeerregulering noodzakelijk is.  
Daarnaast is er het voornemen om een telprogramma te (her)introduceren waarbij periodiek (voorstel om het jaar) in alle kernen de parkeerdruk in nachtelijke uren wordt geteld om de parkeerdruk van bewoners vast te kunnen stellen. In winkelgebieden en andere locaties waar vooral overdag (met name in de weekenden) een hoge parkeerdruk is, wordt gericht parkeeronderzoek gehouden. Op locaties met (veel) toeristisch verkeer waar (nog) geen parkeerregulering is, kunnen aanvullende tellingen noodzakelijk zijn. (2)
- *Het evalueren van de huidige zone - indeling voor de parkeervergunningen*  
Binnen de gemeente is er een aantal locaties waar door bewoners aangegeven wordt dat er in verhouding met de beschikbare parkeerplaatsen, teveel vergunningen zijn uitgegeven terwijl er in naast gelegen gebieden wel parkeerruimte beschikbaar zou moeten zijn. (3)  
Dit moet worden gecombineerd met een evaluatie van het vergunningensysteem. In welke mate sluit het huidige systeem van vergunningen (bewonersvergunningen, bezoekersvergunningen, verblijfsrecreantenvergunningen etc.) nog aan bij het huidige gebruik van de vergunningen, zijn er andere vergunningensoorten gewenst of kunnen er vergunningensoorten vervallen? (4)
- *De introductie van een progressief tariefsysteem voor betaald parkeren.*  
Door de introductie van een progressief parkeertarief wordt het voor langparkeerders minder aantrekkelijk om te parkeren in de verschillende kernen terwijl de kosten voor bezoekers die kort parkeren, bijvoorbeeld om snel boodschappen te doen, binnen de perken blijven. Voorwaarde voor een dergelijk systeem is dat er ook een alternatief beschikbaar is, bijvoorbeeld in de vorm van een transferium of overloopgebied. (5)
- *Het ontwikkelen van transferia (hubs) en overloopgebieden om pieken in de parkeerbelasting te kunnen opvangen.*  
Bezoek van buiten de gemeente dat naar het strand of de duinen gaat, is voor een belangrijk deel weersafhankelijk. Op dagen met mooi weer is het drukker dan op dagen met regen. Op drukke dagen is de parkeerdruk daardoor in de omgeving van toegangen naar het strand en de duingebieden hoog en ontstaat er parkeeroverlast. Bewoners en andere parkeervergunningbezitters kunnen hierdoor niet meer parkeren. Transferia en overloopgebieden zijn, in combinatie met andere maatregelen, een middel om bezoekers op afstand te laten parkeren waardoor de parkeeroverlast afneemt.

Om transferia en overloopgebieden goed te laten functioneren, moet aan verschillende voorwaarden worden voldaan. Zo moeten ze voldoende vindbaar zijn, redelijk op de route van de bezoekers liggen, moeten ze voldoende faciliteiten bieden bijvoorbeeld in de vorm van natransportmogelijkheden en moeten de kosten t.o.v. parkeerplaatsen bij het strand, concurrerend zijn. Om ervaring op te doen wordt een pilot gestart. (6)

- *De introductie van een stickersysteem om het parkeren van tractoren op de openbare weg te reguleren.*

In het parkeerbeleid uit 2013 is al aangegeven dat het parkeren van tractoren op de openbare weg moet worden gereguleerd. Hieraan is tot op heden geen invulling gegeven. Tractoren waarvoor een kentekenregistratie niet verplicht is worden geregistreerd en voorzien van een sticker indien men in aanmerking wil komen voor een parkeervergunning. Tegen tractoren die geen parkeervergunning bezitten en/of niet voorzien zijn van een betalingssticker kan dan worden opgetreden.

Hiervoor wordt in de APV een parkeerverbod opgenomen om tractoren op de openbare weg te stallen. (10)

- *Het verbeteren van de bewegwijzering naar de verschillende parkeerterreinen in de gemeente.*

Bewegwijzering naar door bezoekers te gebruiken parkeerterreinen ontbreekt in de gemeente Bergen op verschillende locaties, is slecht zichtbaar en soms ook dubbel uitgevoerd.

Hoewel toeristen meer en meer gebruik maken van digitale systemen in plaats van wegwijzers blijft (lokale) bewegwijzering belangrijk, moet bewegwijzering eenduidig zijn, voldoende duidelijk zijn voor bezoekers en aansluiten bij digitale systemen. Hiervoor is het noodzakelijk dat het huidige systeem wordt herzien waardoor kan worden aangesloten op de digitale systemen en er een sturingsinstrument ontstaat voor het sturen van bezoekers naar voor deze doelgroep bedoelde parkeerterreinen. (12)

- Momenteel wordt geïnventariseerd waar in Egmond aan Zee en in Bergen aan Zee op korte termijn extra fietsenstallingen kunnen worden gerealiseerd. Daarbij wordt rekening gehouden met afwijkende maten van fietsen en tijdelijke fietsenstallingen alleen in het zomerseizoen.(12)

Het in de nota parkeerbeleid opgenomen uitvoeringspunt m.b.t. de Duinweg vervalft. Dit uitvoeringspunt is achterhaald vanwege de in de raad aangenomen motie en de toezegging van de wethouder op dit punt. In plaats daarvan wordt parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren ingevoerd op het parkeerterrein 'Duinvermaak'.

In de nota parkeerbeleid is opgenomen dat in Schoorl een regeling gaat gelden waarbij in de winterperiode alleen in de weekenden betaald parkeren wordt ingevoerd en dat door de week niet meer hoeft te worden betaald. Voor de kernen Egmond aan Zee en Bergen aan Zee gaat hetzelfde regime gelden. In motie 13.4 wordt gevraagd om dit in een onderzoek mee te nemen, waarbij de winterperiode met de maanden maart en oktober wordt uitgebreid en waarbij een verblijfsrecreantenvergunning in de winterperiode niet meer geldig is. Een doorrekening van deze variant is in paragraaf 4 van deze notitie opgenomen.

## 2. Planning uitvoering

De uit de nota parkeerbeleid naar voren gekomen uitvoeringspunten kunnen niet allemaal op hetzelfde moment worden gerealiseerd. Datzelfde geldt voor de bij de behandeling in de gemeenteraad aangenomen moties. Dit komt omdat er tussen de verschillende moties afhankelijkheden zijn ingebracht. Ook is een deel van de actiepunten afhankelijk van het resultaat van andere actiepunten.

Een deel van de actiepunten zijn relatief eenvoudig uit te voeren terwijl er voor andere actiepunten meer tijd nodig, bijvoorbeeld omdat er (ruimtelijke) procedures moeten worden doorlopen zoals bij het realiseren van transferia.

In bijlage 1 is een uitvoeringsschema opgenomen. In deze planning zijn de afhankelijkheden verwerkt die voortkomen uit de moties en amendementen. Ook zijn de technische - en inhoudelijke afhankelijkheden in deze planning verwerkt. Om de zone indeling en het vergunningensysteem te evalueren zijn bijvoorbeeld gegevens m.b.t. het aantal vergunningen en het gebruik van de vergunningen noodzakelijk.

## 3. Financiën

In bijlage 1 is daar waar van toepassing een inschatting gemaakt van de kosten van de verschillende maatregelen. Deze inschatting is gebaseerd op landelijke kencijfers en, waar beschikbaar, bij de gemeente aanwezige gegevens.

Het invoeren van een progressief parkeertarief is een maatregelen waarvan het uitgangspunt is dat deze (minimaal) kostendekkend is. De opbrengsten zijn afhankelijk van de manier waarop een progressief parkeertarief wordt ingevoerd en daarom nog niet berekend. Bij de verdere uitwerking van deze maatregel wordt hierop terug gekomen.

De kosten voor het realiseren van transferia zijn sterk afhankelijk van de locatie van het transferium, de noodzakelijke extra maatregelen zoals het realiseren van natransport en de afspraken die met eventuele andere partners kunnen worden gemaakt voor extra faciliteiten. Het college heeft besloten in de zomerperiode van 2022 een pilot te houden in Egmond aan den Hoef om ervaring op te doen met de inzet van een transferium.

## 4. Uitwerking winterparkeren

In een vervolg op de aangenomen motie “invoeren weekend parkeren” (motie 13.4) is op basis van bekende omzetcijfers m.b.t. parkeren van de gemeente Bergen uit 2018 en 2019 een inschatting gemaakt van de (financiële) effecten. Er is van deze gegevens uitgegaan om eventuele corona-effecten uit te sluiten. Er zijn daarbij twee varianten uitgewerkt:

Variant 1: Winterparkeren van nov-feb: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden;

Variant 2: Winterparkeren van okt-mrt: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden;

In de berekening is aangenomen dat de opbrengsten per parkeerplaats in de winterperiode in Egmond aan Zee vergelijkbaar is met die van Schoorl en die voor Bergen aan Zee lager liggen. Verder is als uitgangspunt aangehouden dat in de winterperiode in Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen parkeerplaatsen in een strook langs de kust worden gebruikt om te parkeren. Op basis van het passantenonderzoek in Schoorl uit 2016 is een inschatting gemaakt van het aantal parkeerders in de weekendperiode t.o.v. de doordeweekse dagen. De resultaten van de analyse zijn in tabel 1 weergegeven.

		Schoorl	Egmond aan Zee	Bergen aan Zee	Bergen	Subtotaal	Resultaat
variant 1	inkomsten		€ 111.000	€ 47.000		€ 158.000	€ 68.000
	uitgaven (minder opbrengsten)	€ -90.000				€ -90.000	
variant 2	inkomsten					€ 0	
	uitgaven (minder opbrengsten)	€ -155.000	€ -21.000	€ -25.000		€ -201.000	€ -201.000

Tabel 1: resultaten financiële doorrekening twee varianten winterparkeren

- Variant 1: Winterparkeren van nov-feb: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden;
- Variant 2: Winterparkeren van okt-mrt: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden;

Uit de analyse blijkt dat in geval van variant 1 de meerinkomsten vanuit Bergen aan Zee en Egmond aan Zee ruimschoots opwegen tegenover de minderinkomsten vanuit Schoorl.

Variant 2 geeft een andere prognose, doordat er vooral vanuit Schoorl en Egmond aan Zee aanzienlijk minder inkomsten zullen zijn omdat hier doordeweeks in de maanden maart en oktober niet meer hoeft te worden betaald voor het parkeren, terwijl dat nu nog wel het geval is. De minderinkomsten worden ingeschat op ruim € 200.000. Daarbij is overigens geen rekening gehouden met de meerinkomsten die er zullen zijn als er voor wordt gekozen dat de verblijfsrecreantenvergunning in deze periode niet geldig is. Deze zijn niet berekend, maar zullen bij lange na niet de minderinkomsten compenseren.

Zoals aangegeven zijn de berekeningen gebaseerd op een aantal aannames omdat meer gedetailleerde kencijfers ontbreken. Het is bijna wel zeker dat variant 1 een positief resultaat heeft en variant 2 een sterk negatief resultaat. Deze variant voldoet daarmee niet aan het uitgangspunt van kostendekkendheid en valt daarmee af. In de uitvoeringsagenda (onder punt 6) is daarom uitgegaan van variant 1.

Daarnaast is nog een exercitie gedaan waarbij voor de winterperiode een lager tarief geldt. De gedachte hierbij is dat vooral vanuit Egmond aan Zee en Bergen aan Zee er weerstand tegen de invoering van betaald parkeren in deze periode tijdens de weekenden. Door een lager tarief in te voeren kan dan tegemoet worden gekomen aan deze weerstand. Omdat een dergelijke maatregel strijdig is met het (parkeer)beleid om het gebruik van de auto zo veel mogelijk tegen te gaan, is deze mogelijkheid vooralsnog niet opgenomen in de uitvoeringsagenda.

Bij de exercitie zijn weer twee varianten uitgewerkt:

- Variant a: Winterparkeren van nov-feb: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden + laagtarief in winterperiode behalve in kern Bergen (€ 1,50/uur = 75% van tarief 2019);
- Variant b: Winterparkeren van nov-feb: in Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee alleen betaald parkeren in weekenden + laagtarief in winterperiode in hele gemeente Bergen (€ 1,70/uur = 85% van tarief 2019).

In geval van variant a is variant 1 als basis genomen waarbij daarnaast een lager wintertarief voor de kernen Schoorl, Bergen aan Zee en Egmond aan Zee is aangehouden. Voor de kern Bergen blijft het huidige tarief ook in de winterperiode van toepassing.

Het tarief in de genoemde drie kernen is gesteld op 75% van tarief uit 2019. Volgens de berekening heeft dit een klein positief resultaat van bijna € 14.000 op jaarbasis.

Bij de laatste variant is ook uitgegaan van de winterperiode als in variant 1. Nu is er in deze periode voor alle kernen uitgegaan van een lager tarief, welke is gesteld op 85% van het tarief. Dit tarief is iets hoger dan in geval van variant a omdat anders de doelstelling dat de maatregel geen negatief resultaat op de inkomstsaldo mag hebben, niet wordt gehaald. Nu is het resultaat zo goed als neutraal (een positief bedrag van ca. € 1.000 wat verwaarloosbaar is.)

Variant a heeft tot gevolg dat er een afwijkend tarief ontstaat tussen de diverse kernen. Daarnaast kunnen bewoners en vooral ondernemers van de kern Bergen deze variant als onrechtvaardig ervaren, omdat in deze kern dan een hoger tarief geldt dan in de overige kernen. Daarom valt variant a af.

Variant b is interessant omdat het voor de kernen Bergen aan Zee en Egmond aan Zee de verandering minder ingrijpend maakt. Immers is er nu nog geen betaald parkeren in de winterperiode en straks gaat dat wel voor de weekenden gelden. Zeker in de beginfase kan een lager tarief voor een 'gewenning' zorgen. Vooral voor de ondernemers zal dit de pijn enigszins verzachten. Als er om die reden wordt gekozen voor een wintertarief (ondanks dat dit strijdig is met het beleidsuitgangspunt t.a.v. duurzaamheid) is ons voorstel te kiezen voor variant b. Bij voorbeeld als gewenningsperiode in 2023. Daarna kan worden bekeken of continuering van het wintertarief wenselijk is.

## 5. Betaald parkeren Duinvermaak

Voor het invoeren van betaald parkeren op de parkeerplaats bij Duinvermaak (13.8) is ook een inschatting gemaakt van de mogelijke opbrengsten. Op deze locatie is momenteel geen parkeerregulering aanwezig waardoor betaald parkeren invoeren leidt tot extra opbrengsten van ongeveer € 134.000 uitgaande van een tarief van €2.05 / uur. Dit bedrag is ingeschat op basis van omzetgegevens van Schoorl waarbij is uitgegaan van een iets kortere parkeerduur dan Schoorl waarbij betaald parkeren het hele jaar door hetzelfde tarief geldt. Als wordt gekozen voor een wintertarief dan is de verwachting dat het bedrag op € 130.000 uitkomt.

Er is bij de berekening van dit bedrag geen rekening gehouden met eventuele noodzakelijke maatregelen om 'uitwaaiereffecten' naar omliggende straten zoals de Noordlaan en de Zuidlaan te voorkomen. Na de reconstructie van deze straten (2016) zijn hier alleen parkeervakken aangelegd voor bezoek van bewoners en is er geen reservecapaciteit aanwezig. Indien er uitwaaiereffecten optreden kan het noodzakelijk worden om in de omliggende straten aanvullende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld in de vorm van een gebied met parkeervergunningen. De ervaring is dat een dergelijke maatregel tot weerstand leidt bij bewoners; zeker als het straten betreft waar nu geen parkeeroverlast wordt ervaren.

## **6. Mogelijke aanpassing bezoekersregeling**

Door het digitaliseren van parkeervergunningen is duidelijk geworden dat de huidige regelingen rondom vergunningen niet altijd aansloten bij het daadwerkelijke gebruik van de vergunningen. Ook is duidelijk geworden dat er in de praktijk een aantal regelingen is ontstaan dat niet goed in de verschillende vergunningen en regels is doorgevoerd. Het merendeel van deze punten is inmiddels opgelost.

Het grootste resterende knelpunt is de regeling rondom de bezoekersvergunning en de manier waarop deze in de praktijk werd gebruikt. Uit de binnen gekomen reacties blijkt dat de maximale parkeerduur van 4 uur voor bezoekers als tekort wordt ervaren. Dat er per vergunning op hetzelfde moment slechts een auto van de vergunning gebruik kan maken, is een tweede knelpunt bij deze vergunning. Aanpassing van deze vergunning waarbij meerdere kentekens tegelijkertijd gebruik kunnen maken van een vergunning en het aantal uren op een vergunning flexibeler kan worden gebruikt is wenselijk.

Op basis van een benchmark onderzoek blijkt dat een regeling met een maximum van 600 uur per jaar aannemelijk is. In de meeste gevallen geven gemeenten minder uren uit. De gemeente Alkmaar heeft ook een regeling met maximaal 600 uur per jaar. Wij willen dit aantal aanhouden waardoor bewoners voldoende mogelijkheden hebben om hun bezoek te ontvangen, zonder dat dat deze in parkeertijd (huidige maximum van vier uur) worden beperkt.

Het voorstel is om maximaal 3 kentekens tegelijk toe te staan. Dit is een ruimere regeling dan de huidige maar voorkomt dat tijdens zomerse dagen de druk op de parkeercapaciteit te groot wordt en/of de parkeervergunningen anders worden gebruikt dan waar deze voor is bedoeld (strandbezoek i.p.v. bezoek aan bewoners).

Het voorstel is om het tarief van de vergunning voor bezoekersvergunningen niet te veranderen.

## Bijlage: Planning en financiën

Nr. motie/am.	Korte omschrijving	Paragraaf	Planning	Kosten	Inkomsten	Opmerkingen
13.6	Opstellen mobiliteitsvisie	amendement	2024/2025			
	Verbodsbepaling bermparkeren APV	amendement	2022 Q3			Toezegging wethouder aan de gemeenteraad
13.8	Parkeerregulering omgeving Duinweg		2022 /Q3	€ 15.000,- (eenmalig) + € 500,- per jaar) + € 5000,- per jaar t.b.v. handhaving	€ 134.000	Invoering 1 januari 2023 Opbrengst € 134.000 – zonder gereduceerd wintertarief.
13.4	Onderzoek uitbreiding winterperiode (okt-mrt) betaald parkeren in weekenden	motie	2022			Uitgevoerd tijdens het opstellen van de uitvoeringsagenda
13.5	Beëindigen uitgifte strandhuisjesvergunningen	motie	n.t.b.	€ 82.000,- minder opbrengsten / jaar		Afhankelijk van aanbieden alternatief (bijvoorbeeld transferium). Huidige geschatte vervallen opbrengsten a.g.v. niet meer uitgeven vergunningen
3	Beperken uitgifte verblijfsrecreantenvergunning (parkeren op eigen terrein)	motie	n.v.t.			Wordt momenteel al uitgevoerd



Nr. actiepoint	Korte omschrijving	Paragraaf	Planning	Kosten	Inkomsten	Opmerkingen
1.	Digitaliseren parkeervergunningen	5.2	2022	n.v.t.	n.v.t	Reeds opgestart. Kosten uitbesteding aan CPS is reeds in de begroting verwerkt.
2.	Gegevensverzameling	5.3	2022/2023	€ 25.000 (eenmalig) + € 10.000,- per jaar		Relevante metingen kunnen slechts op een beperkt aantal momenten in het jaar worden uitgevoerd Initieel uitgebreider onderzoek nodig; daarna jaarlijks actualiseren
3.	Evalueren huidige zone-indeling voor de parkeervergunningen	5.4	2024			Voor evaluatie zijn resultaten van de gegevensverzameling (actiepoint 2) nodig Uitgangspunt is dat dit onderzoek intern wordt uitgevoerd op basis van door CPS geleverde kentallen
4.	Evalueren vergunningensysteem	5.5	2024			Voor evaluatie zijn resultaten van de gegevensverzameling (actiepoint 2) nodig Uitgangspunt is dat dit onderzoek intern wordt uitgevoerd op basis van door CPS geleverde kentallen
5.	Introductie progressief parkeertarief	5.5	n.t.b.			Afhankelijk van aanbieden alternatief (bijvoorbeeld transferium) Opbrengsten en kosten afhankelijk van wijze van uitvoering
6.	Betaald parkeren winterperiode alleen in de weekenden in de kernen Schoorl, Egmond aan en Bergen aan Zee	5.4	2023		€ 68.000,-/jaar	Invoering 1 januari 2023 ?
8.	Pilot transferium	5.6	2022	€ 49.500 (eenmalig)		Er ligt een voorstel dat verder wordt voorbereid (o.a. vergunningverlening).
9.	Realisatie	5.6	v.a. 2023	n.t.b.	n.t.b.	Afhankelijk van o.a. planologische

	Transferia/overloopterreinen					procedures, verwervingskosten, noodzakelijke (civieltechnische) aanpassingen, aanvullende kosten (pendeldiensten, extra voorzieningen) en toestemming van derden (bijv. gemeente Alkmaar)
10.	Stickersysteem tractoren	5.7	2023	n.t.b.	n.t.b.	Verplichting invoeren nadat kentekenplicht in 2022 is geëffectueerd.
11.	Verbod parkeren tractoren APV	5.7	2023	n.t.b.		Opnemen van parkeerverbod in het APV is noodzakelijk om op te kunnen treden tegen tractoren zonder kenteken. Kosten handhaving afhankelijk van de manier van handhaven.
12.	Bewegwijzering	5.8	2024	€ 30.000 (eenmalig) + € 1.500,- per jaar		Uitvoering gekoppeld aan uitkomsten mobiliteitsvisie (amendementnr. 13.6) Eenmalige aanschaf + jaarlijks onderhoud; schatting o.b.v. 5 mogelijke locaties.
13.	(tijdelijke) Fietsenstallingen		2022 e.v.	€ 30.000 (eenmalig) + € 10.000 per jaar (opslag en uitbreiding)		(Tijdelijke) fietsenstallingen aan strand zijn in de winterperiode niet noodzakelijk en worden op terrein van de gemeente opgeslagen