

gemeente Edam-Volendam

Parkeernota Edam-Volendam

Visiedocument

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

gemeente Edam-Volendam

Parkeernota Edam-Volendam

Visiedocument

Datum	23 mei 2011
Kenmerk	EVD027/Rta/0198
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	gemeente Edam-Volendam
Titel rapport	Parkeernota Edam-Volendam Visiedocument
Kenmerk	EVD027/Rta/0198
Datum publicatie	23 mei 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer J. Kaars
Projectteam Goudappel Coffeng	mevrouw A.E.M. van de Reijt, de heer J.M. Roelands, mevrouw S. Dogterom
Projectomschrijving	Parkeernota voor de gehele gemeente Edam-Volendam, mede op basis van een analyse van de huidige parkeersituatie, te verwachten parkeersituatie en inventarisatie van knelpunten met betrekking tot parkeren.
Trefwoorden	Edam-Volendam, parkeren, parkeernota, visie

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doel	1
1.3 Leeswijzer	2
2 Beleidskader	3
2.1 Landelijk beleidskader	3
2.2 Provinciaal beleidskader	4
2.3 Regionaal beleidskader	4
2.4 Lokaal beleidskader	4
3 Huidige parkeersituatie	6
3.1 Centrum Edam	6
3.1.1 Huidige situatie	6
3.1.2 Toekomstige ontwikkelingen	8
3.2 Oude kom Volendam	8
3.2.1 Huidige situatie	8
3.2.2 Toekomstige ontwikkelingen	10
3.3 Overige woonwijken	11
3.4 Bedrijventerreinen	11
3.5 Samenvattend: de parkeerproblematiek	12
4 Parkeervisie	13
5 Mogelijke maatregelen	15
5.1 Parkeercapaciteit en benutting	15
5.1.1 Aantal parkeerplaatsen	15
5.1.2 Verschijningsvorm	16
5.1.3 Parkeerlocatie	16
5.1.4 Parkeerverwijzing	17
5.2 Parkeerregulering en handhaving	17
5.2.1 Wanneer reguleren?	17
5.2.2 Mogelijkheden blauwe zone	18
5.2.3 Mogelijkheden betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren	18
5.2.4 Reguleringstijden en tarieven	20
5.3 Parkeernormen en nieuwbouw	20
6 Uitwerking per gebied	23
6.1 Oude kom Volendam	23
6.2 Centrum Edam	25
6.3 Conclusies en aanbevelingen voor beide centrumgebieden	26
6.4 Overige woonwijken	27
6.5 Bedrijventerreinen	29
6.6 Buitengebieden	29

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

De vigerende parkeernota van Edam-Volendam dateert van 1995. In die nota is ondermeer als doel gesteld dat optimaal gebruik wordt gemaakt van de schaarse ruimte en het verkeer zodanig te reguleren dat onnodige belasting van de woonomgeving door verkeer wordt voorkomen met inachtneming van alle belangen. Ook is er in 1995 gekozen voor het invoeren van de parkeerschijfzone om de beide centra in de gemeente zoveel mogelijk te ontlasten en het parkeren aan de randen te stimuleren. Daarnaast is destijds de doelstelling geformuleerd dat parkeerbeleid in principe budgetneutraal moet worden vorm gegeven.

De huidige parkeernota is gedateerd. De parkeerdruk in de centra en woonwijken is verder opgelopen en de roep om minder verkeer in bepaalde straten wordt groter. In het coalitieakkoord 2008-2010 is daarom ook afgesproken voor de hele gemeente Edam-Volendam parkeerbeleid te ontwikkelen. In het coalitieakkoord 2010-2014 wordt vervolgens aangegeven dat er gezocht wordt naar oplossingen voor de parkeerknelpunten, waarbij het betaald parkeren voor niet-inwoners aan kan bijdragen.

1.2 Doel

Het doel van deze parkeernota is het formuleren van uitgangspunten en richtlijnen en het aanreiken van instrumenten om invulling te geven aan het parkeerbeleid in Edam-Volendam voor de periode 2010-2015. Deze uitgangspunten en richtlijnen dienen op ieder moment, voor elke situatie en voor elk gebied binnen de gemeente toepasbaar te zijn, waarbij maatwerk toegespitst op specifieke locaties en situaties mogelijk is. Met andere woorden: de parkeernota beschrijft het kader waarbinnen het parkeerbeleid van Edam-Volendam uitgevoerd dient te worden. Dit betekent dat deze nota ingaat op de hoofdlijnen van het beleid en niet op details van de uitvoering.

1.3 Leeswijzer

Bij het vormgeven van het parkeerbeleid van Edam-Volendam wordt rekening gehouden met de landelijke, provinciale en regionale beleidskaders op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening. Deze kaders staan beschreven in hoofdstuk 2 van deze nota. Vervolgens wordt in het derde hoofdstuk ingegaan op de huidige parkeersituatie in Edam-Volendam, waarbij onder andere in wordt gegaan op de resultaten uit het gehouden parkeeronderzoek en de uitkomsten van de bijeenkomsten met de klankbordgroepen. Aansluitend wordt in hoofdstuk 4 de visie op het gemeentelijk parkeerbeleid uiteengezet. Vervolgens wordt ingegaan op het beleidsinstrumenten die kunnen worden ingezet ter invulling van het parkeerbeleid waarbij in hoofdstuk 5 de nadruk ligt op de aard van de diverse instrumenten en het effect dat ze kunnen resulteren. Het zesde hoofdstuk beschrijft de inzet van de instrumenten in de verschillende gebieden binnen de gemeente zoals de centra, woonwijken en bedrijventerreinen.

2

Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader voor de parkeernota van Edam-Volendam geschetst. Allereerst wordt het landelijke, provinciale en regionale beleid dat van invloed is op het gemeentelijke parkeerbeleid beschreven. Daarna wordt ingegaan op de andere, al eerder vastgestelde, beleidskaders zoals de Structuurvisie en de detailhandelsvisie.

2.1 Landelijk beleidskader

Op landelijk niveau geven de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit de beleidslijnen aan: 'mobiliteit mag en hoort bij de samenleving'. Het rijksbeleid is daarmee een voorwaardenscheppend beleid dat gericht is op het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte. Daarbij wordt er gestreefd de gebruiker te verleiden om een keuze te maken voor een gewenst vervoermiddel, waarbij de leefbaarheid en de bereikbaarheid van stedelijke centra gegarandeerd blijven. Gesteld kan worden dat aan mobiliteit een prijskaartje hangt en dat de gebruiker per reis een afweging moet maken welk vervoermiddel het beste past voor die betreffende reis op dat betreffende tijdstip. Met dit rijksbeleid is een weg tussen sturend en vraagvolgend optreden ingezet.

De twee beleidsnota's van het Rijk gaan uit van het principe 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De 'rijksbrede' visie en de daarbij behorende uitvoeringsagenda zijn vastgelegd, maar de nadere uitwerking en uitvoering van dit beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio's¹. De streekplannen van de provincies dienen derhalve optimaal afgestemd te worden met de plannen van de gemeenten, en indien van toepassing de regio's, om op adequate wijze het locatie- en parkeerbeleid in te vullen.

¹ WGR-plusregio's: zeven regio's die onder het regime van de Kaderwet 'bestuur in verandering' zijn ingesteld: Stadsgewest Haaglanden, Regio Twente, Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Stadsregio Rotterdam (SRR), Bestuur Regio Utrecht (BRU), Stadsregio Amsterdam en Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De gemeente Edam-Volendam valt onder WGR-plusregio Stadsregio Amsterdam.

2.2 Provinciaal beleidskader

De provincie Noord-Holland heeft, in navolging van de Nota Ruimte, locatiebeleid geformuleerd waarbij de globale rijksdoelstellingen en uitgangspunten nader zijn uitgewerkt. Parkeren speelt daarbij een belangrijke rol. Door de provincie worden geen parkeernormen voorgeschreven. In gemeentelijke planologische besluiten dient echter inzichtelijk gemaakt te worden wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid en hoe en waar parkeren plaats kan vinden. Uitgangspunt daarbij is dat parkeervraag als gevolg van nieuwe ontwikkelingen niet mag worden afgewenteld op de omgeving. Daarnaast kan het instrument parkeerregulering alleen worden ingezet als parkeerders de mogelijkheid hebben om ook voor een andere alternatieve vervoerswijze te kunnen kiezen. Andersom geldt ook dat bepaalde bezoekersintensieve activiteiten alleen kunnen worden gevestigd op goed door het openbaar vervoer ontsloten locaties.

In stedelijke milieus moet in de eerste plaats gekeken worden naar in pandig en ondergronds parkeren. Dit geldt bij uitstek voor de stedelijke knooppunten. Voor specifieke werkmilieus moet parkeerruimte gezocht worden binnen de grenzen van de locatie. In gebieden met een grote bereikbaarheidsproblematiek dringt de provincie Noord-Holland aan op regionale afstemming van het parkeerbeleid.

2.3 Regionaal beleidskader

Edam-Volendam maakt deel uit van het samenwerkingsverband Stadsregio Amsterdam (voorheen ROA). Dit betekent dat het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) van de Stadsregio het beleidskader voor het verkeer- en vervoerbeleid is. Het RVVP is richtinggevend voor de uitvoering van het openbaar vervoer, voor de aanleg en verbetering van infrastructuur en voor de verhoging van de verkeersveiligheid.

Het RVVP bevat geen specifieke kaders voor het parkeren, maar gaat uit van een vijftal strategieën om een gezonde, gedifferentieerde economie te creëren met internationale concurrentiekracht, een goed sociaal klimaat voor de inwoners en een duurzame leefomgeving. De essentie van het RVVP is de juiste functie op de juiste plek. Het doel hiervan is het bereikbaar houden van locaties en het optimaal benutten van de schaarse ruimte en bereikbaarheid.

Daarnaast ziet Stadsregio Amsterdam beprijzing van onder andere parkeren als een financieringsbron voor maatregelen ter versterking van de netwerken en de bereikbaarheid in stedelijke gebieden.

2.4 Lokaal beleidskader

Het lokale beleidskader bestaat uit de Ontwerp structuurvisie, de detailhandelstructuurvisie, het Integraal Ontwikkelingsplan Waterfront Volendam en de beleidsnotitie Bereikbaarheid en Parkeren Toeristencentrum Volendam. De belangrijkste elementen hieruit zijn:

Het centrum van Edam omvat een historische kern welke is aangewezen als beschermd stadsgezicht. In de Ontwerp structuurvisie wordt benadrukt dat zeer zorgvuldig omgaan dient te worden met het historisch erfgoed in oud Edam.

In de detailhandelstructuurvisie wordt echter wel aangegeven dat een goede bereikbaarheid cruciaal is voor het functioneren van het voorzieningenaanbod in het centrum van Edam en dat het van belang is dat bezoekers, die doelgericht naar het centrum komen, kunnen blijven parkeren vóór of op korte afstand van de winkels.

Voor Volendam richt het beleid zich op het versterken van het Waterfront en het aan elkaar koppelen van de verschillende sferen langs dit Waterfront. Om dit te bereiken is ingezet op het zoveel mogelijk auto- en busvrij maken van De Dijk, het toeristisch product verstreken en de leefbaarheid rondom De Dijk verbeteren.

3

Huidige parkeersituatie

Om gefundeerde uitspraken ten aanzien van het parkeren in Edam-Volendam te kunnen doen, is de huidige parkeersituatie cijfermatig in kaart gebracht. Hiervoor is onder andere parkeeronderzoek verricht. Daarnaast is een verwachting voor de toekomstige parkeersituatie uitgesproken op het moment dat geen beleidswijzigingen voordoet. Deze kwantitatieve benadering van de parkeersituatie is voorgelegd aan klankbordgroepen uit de centra van Edam en Volendam waarin ondernemers en bewoners vertegenwoordigd zijn. Hieruit kwam een bevestiging van de gevonden situatie welke, in overleg met de klankbordgroepen, zijn aangevuld met een kwalitatieve beschrijving van de parkeersituatie, de knelpunten en de kansen binnen de gemeente. In een aparte technische rapportage² is de verantwoording van het kwalitatieve onderzoek opgenomen. In dit document wordt met name ingegaan op de betekenis van de resultaten.

3.1 Centrum Edam

3.1.1 Huidige situatie

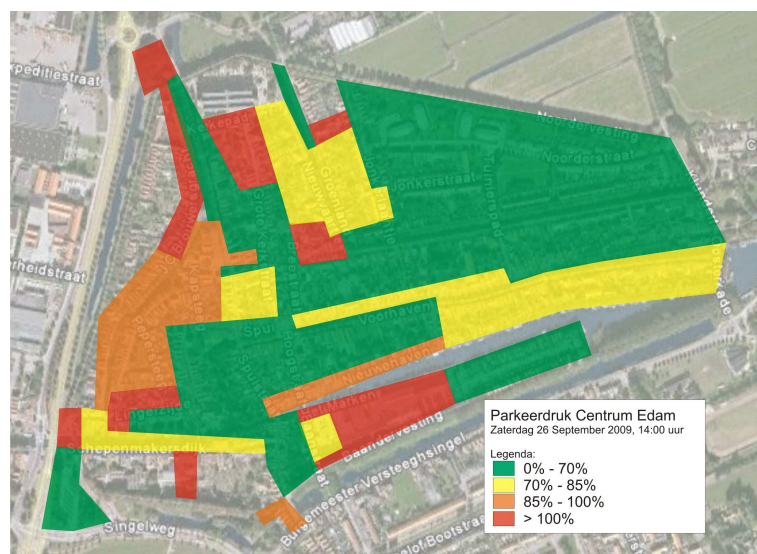
In het centrum van Edam is het parkeren in de winkelstraten gereguleerd middels een parkeerschijfzone (blauwe zone) van 07.00-24.00 uur met een maximale parkeerduur van anderhalf uur. De regulering geldt alle dagen van de week, dus van maandag tot en met zondag. In de straten om het centrum geldt geen parkeerregulering, daar kan dus vrij geparkeerd worden. Aan bewoners en bedrijven in het gereguleerde gebied kan een ontheffing van de parkeerschijfzone worden verleend, met een maximum van één ontheffing per adres. Voor toeristen, werknemers en bezoekers die langer willen parkeren beschikt het centrum van Edam twee parkeerterreinen waar de maximale parkeerduur 4 uur bedraagt en op iets grotere loopafstand zijn parkeerterreinen beschikbaar waar vrij geparkeerd kan worden (zie figuur 3.1).

² Goudappel Coffeng BV, Parkeernota Edam-Volendam, technische rapportage.



Figuur 3.1: Huidige parkeerregulering centrum Edam

In september 2009 is in het centrum van Edam een parkeeronderzoek gehouden, waarbij zowel de parkeerdruk (het aantal geparkeerde auto's gedeeld door de parkeer capaciteit) als het parkeermotief (bewoner, werker of bezoeker) bepaald is. Op basis van dit parkeeronderzoek is de parkeersituatie beoordeeld. Hierbij geldt dat hoe hoger de parkeerdruk, hoe minder prettig de parkeersituatie wordt ervaren. Deze beoordeling is vertaald naar de volgende kleuren: groen is een goede parkeersituatie; geel is een acceptabele parkeersituatie maar hier kunnen in de toekomst problemen ontstaan; oranje geeft een problematische parkeersituatie weer, waarbij veel zoekverkeer voorkomt om de laatste parkeerplaats te vinden; rood geeft de situatie weer waarbij meer auto's geparkeerd staan dan parkeerplaatsen aanwezig zijn (zie figuur 3.2).



Figuur 3.2: Huidige parkeersituatie centrum Edam

Kenmerkend voor het centrum van Edam is dat overal in alle straten geparkeerd mag worden en dat de parkeerdruk in de straten, nabij de winkels, gemiddeld rond de grens van een acceptabele parkeersituatie liggen.³ Ook wordt er veel foutief geparkeerd. Daarnaast valt op dat binnen de parkeerschijfzone ook veelvuldig door langparkeerders wordt geparkeerd. Van alle parkeerders binnen de parkeerschijfzone is op werkdagen 's ochtends slechts 30% van de parkeerders bezoeker. Het achterliggende beleidsdoel van de parkeerschijfzone: creëren van voldoende parkeerruimte voor bezoekers (kortparkeerders) in het centrum lijkt daarmee niet behaald.

3.1.2 Toekomstige ontwikkelingen

Binnen het centrum van Edam staan een aantal ontwikkelingen op stapel die effect hebben op de parkeersituatie. Een belangrijk plan is de ontwikkeling van het Korsnäs-terrein. Op deze locatie worden woningen, detailhandel en een parkeervoorziening met exclusieve parkeerplaatsen voor bewoners en openbare parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Eén van de parkeerterreinen waar nu maximaal 4 uur geparkeerd mag worden (Baanstraat), wordt ten behoeve van deze ontwikkeling opgeheven.

Een andere tendens die waarneembaar is, is dat het autobezit toeneemt. Dit is niet alleen een landelijke trend, maar ook in het centrum van Edam is de afgelopen jaren het gemiddelde autobezit met 1,5% in 5 jaar toegenomen. De verwachting is dat dit ook de komende jaren nog het geval zal zijn.

Ten gevolge van deze ontwikkelingen zal de parkeervraag in het centrum van Edam toenemen. De verwachting is dat door de groei van het autobezit en de ontwikkeling van het Korsnäs-terrein de parkeersituatie overdag vergelijkbaar blijft met de huidige parkeersituatie, maar in de avonduren en 's nachts zal de parkeerdruk met circa 10% zal stijgen tot gemiddeld 85% tot 90%. Hiermee zal een onacceptabele parkeersituatie worden ervaren; parkeerders zullen meer moeite krijgen met het vinden van een parkeerplaats, waardoor de hoeveelheid zoekverkeer toeneemt.

3.2 Oude kom Volendam

3.2.1 Huidige situatie

In de Oude Kom van Volendam is het parkeren, net als in het centrum van Edam, alle dagen van de week, dus van maandag tot en met zondag gereguleerd. In de winkelstraten geldt een parkeerschijfzone (blauwe zone) van 09.00 tot 18.00 uur (koopavond tot 21.00 uur) met een maximale parkeerduur van anderhalf uur. Onder winkelcentrum Havenhof ligt een parkeergarage waar betaald parkeren geldt en in een klein deel van het centrum (Spoorbuurt) geldt exclusief vergunninghoudersparkeren. In de straten daaromheen geldt geen parkeerregulering waardoor daar dus vrij geparkeerd kan worden. Aan

³ Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeersituaties kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders. Voor een centrumgebied zoals Edam ligt de grens voor een acceptabele parkeersituatie bij een parkeerdruk van 85%.

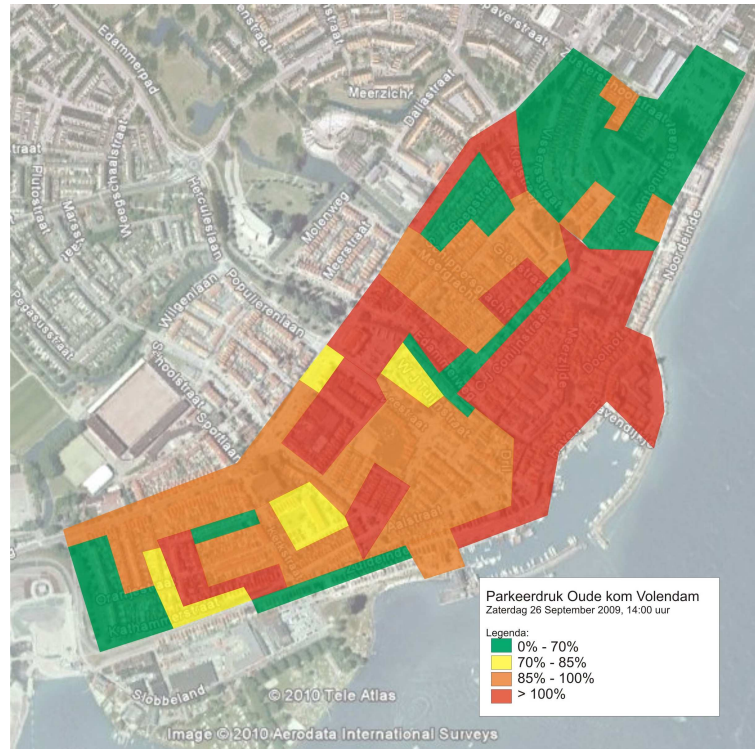
bewoners en bedrijven in de parkeerschijfzone worden maximaal twee ontheffingen per adres verleend en in het vergunninghoudersgebied maximaal één vergunning per adres. Voor toeristen, werknemers en bezoekers die langer willen parkeren kan worden geparkeerd bij het Marinapark, parkeerterrein Parallelweg en het Amvo-terrein in het centrum (zie figuur 3.3). Aan de noordzijde van de Haven, bij hotel Spaander ligt een parkeerterrein, dat in private handen is.



Figuur 3.3: Huidige parkeerregulering centrum Volendam

In september 2009 is in de oude kom van Volendam een parkeeronderzoek gehouden, waarbij zowel de parkeerdruk (het aantal geparkeerde auto's gedeeld door de parkeer-capaciteit) als het parkeermotief (bewoner, werker of bezoeker) bepaald is. Op basis van dit parkeeronderzoek is de parkeersituatie beoordeeld. Hierbij geldt dat hoe hoger de bezettingsgraad, hoe minder prettig de parkeersituatie wordt ervaren.

Deze beoordeling is vertaald naar de volgende kleuren: groen is een goede parkeersituatie; geel is een acceptabele parkeersituatie maar hier kunnen in de toekomst problemen ontstaan; oranje geeft een problematische parkeersituatie weer, waarbij veel zoekverkeer voorkomt om de laatste parkeerplaats te vinden; rood geeft de situatie weer waarbij meer auto's geparkeerd staan dan parkeerplaatsen aanwezig zijn (zie figuur 3.4).



Figuur 3.4: Huidige parkeersituatie centrum Volendam

Kenmerkend voor de oude kom van Volendam is dat deze bestaat uit smalle straatjes en relatief smalle huizen. Gevolg hiervan is dat er in deze straten weinig ruimte is voor het parkeren van voertuigen. De parkeerdruk in de straten van de oude kom ligt dan ook op of boven de grens van een acceptabele parkeersituatie, hoewel het autobezit niet hoger is dan in andere gemeenten. Vrije ruimte is met name te vinden op de grote parkeerterreinen op afstand (Marinapark en Parallelweg) en in de avonden ook op de parkeerterreinen in het centrum (Amvo-terrein en Europaplein). De parkeergarage is in de avonden gesloten. Opvallend is dat, net als in het centrum van Edam, veel foutief wordt geparkeerd en dat binnen de parkeerschijfzone meer langparkeerders (bewoners en werkers) dan bezoekers staan. Van alle parkeerders is op zaterdagmiddag maximaal 40% bezoeker van het gebied. Verder valt het op dat de parkeergarage pas wordt gebruikt als de parkeerplaatsen op straat (Europaplein en Amvo-terrein) vol staan.

3.2.2 Toekomstige ontwikkelingen

Binnen de Oude Kom van Volendam worden een aantal locaties herontwikkeld. Het betreft Pius-X en het Drilterrein. Daarnaast is een algemene tendens binnen de Oude Kom dat de bevolking verjongt. Hierdoor zal naar verwachting het gemiddelde autobezit snel toenemen (toename van circa 8%). Als gevolg van deze ontwikkelingen is de verwachting dat de parkeerdruk binnen de Oude Kom met 10% zal toenemen tot gemiddeld 93%. Rondom het centrum zal dan een absoluut tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

3.3 Overige woonwijken

Tussen de twee centra van Edam en Volendam liggen de overige woonwijken. In september 2009 is in deze woongebieden een nachtelijke parkeertelling gehouden. Op basis van deze telling is de parkeersituatie in de woonwijken beoordeeld. Op basis van deze nachtelijke meting is geconcludeerd dat de parkeerdruk in de woonwijken van Edam acceptabel zijn, maar dat in de woonwijken van Volendam en dan met name in Blok-gouw, de parkeerdruk erg hoog is. In sommige straten wordt bovendien foutief geparkeerd als gevolg van het tekort aan parkeerplaatsen. De ervaren parkeerdruk in de woonwijken ligt hoger dan de gemeten parkeerdruk. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat overal geparkeerd mag worden, waardoor er relatief veel parkeercapaciteit is. Daarnaast geldt bovendien dat garages, die bij het ontwerp van de wijk als parkeerplaats diende, momenteel niet meer als dusdanig in gebruik zijn. Veel garages zijn omgebouwd tot berging of schuur, maar worden niet meer door de auto gebruikt. In de nieuwere buurten is het parkeren op eigen terrein in de voortuin gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden goed gebruikt.

Ander opvallend element is dat in de woonwijken van Volendam relatief veel bedrijfsbussen geparkeerd staan. In de woonwijken is bijna een kwart van de geparkeerde voertuigen bedrijfsbus, terwijl gemiddeld op het gehele Nederlandse wagenpark 9% bedrijfsvoertuigen zijn. Hier tegenover staat dat in Volendam het personenautobezit per huishouden lager ligt dan landelijk gemiddeld. Per saldo is het aantal auto's (personenauto en bedrijfsbus samen) in de woonwijken van Volendam per huishouden met 1,05 auto's per huishouden lager dan gemiddeld in Nederland (1,12 auto's per huishouden).

Edam-Volendam en dan met name de woonwijken van Volendam kennen een groeiende vraag naar woningen. Nog steeds geldt hier een woningkrapte. De verwachting is dan ook dat kinderen steeds langer thuis blijven wonen, waardoor het autobezit per huishouden toeneemt. De verwachting is dat dit voor de woonwijken van Edam geen problemen oplevert, maar dat voor de woonwijken in Volendam de parkeerdruk tot onacceptabele hoogtes stijgt. Op sommige plaatsen dusdanig dat er te weinig parkeerplaatsen zijn.

3.4 Bedrijventerreinen

Edam-Volendam heeft drie bedrijventerreinen. Eén ten westen van het centrum van Edam langs de N247, Slobbeland ten westen van de Haven van Volendam en een bedrijventerrein aan de noordoostzijde van het centrum van Volendam. In september 2009 is op deze bedrijventerreinen een parkeertelling uitgevoerd. Op de bedrijventerreinen is het overgrote deel van het parkeren op eigen terrein georganiseerd. Op de openbare parkeerplaatsen langs de wegen wordt hoofdzakelijk door personenauto's geparkeerd. De gemiddelde parkeerdruk ligt ruim onder de 85%. Hoewel de gemiddelde parkeerdruk acceptabel is, is de parkeerdruk op sommige locaties hoog, zoals parkeerterrein Boon op het bedrijventerrein in Edam.

3.5 Samenvattend: de parkeerproblematiek

Op basis van de inventarisatie van de huidige situatie komen drie belangrijke aandachtspunten naar voren:

- de hoge parkeerdruk in de woonwijken van Volendam 's nachts;
- de aanwezigheid van grote aantallen bedrijfsbusjes in de woonstraten wordt als hinderlijk ervaren;
- de hoge parkeerdruk in de centra van Edam en Volendam in combinatie met de te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers.

4

Parkeervisie

Het parkeerbeleid in Edam-Volendam is lang vraagvolgend geweest: daar waar parkeerplaatsen nodig waren werden deze gerealiseerd en het gebruik daarvan was slechts zeer beperkt aan regels gebonden waarbij het uitgangspunt is dat iedere parkeerder zo dicht mogelijk bij de eigen bestemming mag parkeren. De mogelijkheden van dit vraagvolgende beleid lopen op zijn einde: de gebieden raken vol. Het parkeeronderzoek en de verwachte mobiliteitsgroei laten zien dat over 10 jaar de parkeersituatie in alle gebieden van Edam en Volendam dusdanig zal zijn dat bij ongewijzigd beleid de laatste vrije parkeerplaats en in sommige gebieden zelfs de laatste vrije ruimte in openbaar gebied door de auto wordt ingenomen. Deze parkeervisie is dan ook gericht op het zoveel mogelijk:

- weghalen van de knelpunten, zoals in paragraaf 3.5 is benoemd;
- voorsorteren op het beperken van parkeeroverlast in de toekomst;
- maken van duidelijke keuzes over de verdeling van parkeercapaciteit over de verschillende groepen parkeerders.

Deze parkeervisie kan dan ook worden gezien als een trendbreuk met het verleden. Het langer uitstellen van deze trendbreuk betekent dat als in de toekomst de maatregelen toch moeten worden genomen, deze bij invoering meer pijn zullen doen.

In deze beleidsnota wordt er voor gekozen om bepaalde doelgroepen op bepaalde locaties voorrang te geven:

- Bezoekers aan de winkels horen in de winkelstraten voor korte duur (stop en shop) voor de deur te kunnen parkeren en voor het langer winkelen op beperkte afstand.
- Bewoners dienen hun auto in de nabijheid van de woning kwijt te kunnen. In gebieden met beperkte ruimte is voor de tweede auto geen plaats.
- Bezoek aan bewoners moeten in de nabijheid van het bezoekadres kunnen parkeren.
- Werknemers parkeren in gebieden met beperkte ruimte op afstand. De prioriteit in deze gebieden ligt bij de bezoekers en bewoners.
- Toeristen aan Edam en Volendam komen van buiten de gemeente. Zij parkeren aan de rand van de toeristische centra en worden via prettig en duidelijke routes naar de centra geleid.

Hoewel deze parkeernota en visie sterk gericht is op de auto, dient het gehele verkeer en vervoerbeleid van de gemeente erop gericht te zijn om de alternatieven: openbaar

vervoer, fiets en ook concepten zoals autodelen te versterken om zo andere vervoerswijzekeuzes te stimuleren en de parkeervraag en groei van het autobezit te verminderen.

Gezien de beperkte ruimte in de centra en de wens om de historische kwaliteit van deze centra te herontdekken, zoekt de gemeente naar locaties waar extra parkeerplaatsen kunnen worden toegevoegd. Belangrijk om hierbij te beseffen is dat parkeren geld kost. De rekening hiervan zal door alle gebruikers worden gedragen. Ook dat is een trendbeuk want op dit moment worden binnen de gemeente Edam-Volendam de kosten voor het parkeren met name betaald vanuit de algemene middelen zonder dat er een link is met het gebruik. Parkeerders van buiten de gemeente betalen op dit moment niet mee aan het beleid. Wanneer extra parkeerplaatsen in de vorm van gebouwde parkeervoorzieningen wordt toegevoegd, is invoering van betaald parkeren noodzakelijk als bekostigingsmethode van deze parkeervoorzieningen.

Het uitgangspunt uit de vorige parkeernota dat het parkeren in Edam-Volendam budgetneutraal moet zijn blijft gehandhaafd. De gemeente heeft niet als doel geld te verdienen aan de regulering van het parkeren. Het parkeerbeleid als geheel zal kostendekkend moeten zijn maar hoeft geen batig saldo te hebben. Mocht er op een bepaald moment wel sprake zijn van een batig saldo dan is het aan de gemeenteraad om te besluiten op welke wijze dit saldo zal worden aangewend. Hierbij geldt als beperking dat het geld ingezet dient te worden voor het verkeer en vervoerbeleid binnen de gemeente.

5

Mogelijke maatregelen

Om de parkeervisie tot uitvoering te brengen heeft de gemeente Edam-Volendam een aantal maatregelen ter beschikking. In dit hoofdstuk zullen deze maatregelen verder worden uitgewerkt. Er wordt een overzicht gegeven van de verschillende opties die de gemeente heeft. In het volgende hoofdstuk worden hieruit keuzes gemaakt.

5.1 Parkeercapaciteit en benutting

5.1.1 Aantal parkeerplaatsen

De vraag naar meer parkeerplaatsen is op verschillende locaties duidelijk aanwezig. Op die locaties is de parkeerdruk erg hoog. Het is echter steeds moeilijker om locaties te vinden waar in de openbare ruimte (grootschalig) parkeercapaciteit kan worden toegevoegd, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit en leefbaarheid.

Daarnaast leidt een groter aanbod bijna altijd weer tot meer vraag. Dit betekent dat de realisatie van extra parkeerplaatsen op korte termijn een probleem kan oplossen, maar op lange termijn wellicht aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Uitgangspunt ten aanzien van de uitbreiding van parkeercapaciteit is het efficiënt benutten van zowel de bestaande parkeercapaciteit als die van de nog te bouwen nieuwe capaciteit.

Bij dit uitgangspunt van 'eerst benutten dan bouwen' wordt eveneens uitgegaan van het principe van dubbelgebruik.

Om een goede en acceptabele parkeersituatie te behouden is het belangrijk dat parkeerplaatsen bij opheffen worden gecompenseerd (bij hoge parkeerdruk) en bij nieuwbouwontwikkelingen worden gerealiseerd. Om te bepalen of er in een gebied voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, moet er sprake zijn van een acceptabele parkeersituatie. Van een acceptabele parkeersituatie is sprake als de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft en voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De acceptabele parkeersituatie vormt hiermee een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders.

Landelijke kencijfers voor een acceptabele parkeersituatie zijn in de literatuur nauwelijks beschreven. Uit de ervaring van Goudappel Coffeng blijkt dat bij een bezettingsgraad tussen 80% en 90% de zoektijd naar een parkeerplaats toeneemt. Deze waarden zijn algemeen geaccepteerd.

De beschikbare parkeercapaciteit ten behoeve van de centra dient te zijn afgestemd op de grenswaarde van 85% bezettingsgraad. In gebieden met veel langparkeerders, in parkeergarages en op grotere parkeerterreinen buiten de centra, is een bezettingsgraad tot 90% acceptabel. In woonwijken is een bezettingsgraad tot 95% in de nachtelijke uren acceptabel.

Wanneer ten gevolge van herinrichting en plaatsing van afvalcontainers en dergelijke parkeerplaatsen worden opgeheven, zullen deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd op het moment dat de parkeerdruk in de omgeving hoger dan 80% is, dan wel dat deze als gevolg van de herinrichting de parkeerdruk van 80% doet overschrijden. Op deze manier wordt een parkeersituatie behouden waarbij voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

5.1.2 Verschijningsvorm

Bij het aanleggen van extra parkeercapaciteit kan onderscheid worden gemaakt naar parkeerplaatsen op maaiveld (langs de straat of op terreinen) en in gebouwde voorzieningen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet een afweging worden gemaakt tussen de kwaliteit van de leefomgeving, economische ontwikkeling en bereikbaarheid van een gebied.

Als oplossingen op maaiveld niet voorhanden zijn, kan ook worden gekeken naar parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen. Deze voorzieningen kunnen zowel onder- als bovengronds worden aangelegd. Aan dergelijke oplossingen kleven twee belangrijke nadelen:

- de kosten voor bouw en exploitatie van een gebouwde parkeervoorziening zijn aanmerkelijk hoger dan die van een parkeerplaats op maaiveld.
- betaald parkeren is noodzakelijk om de exploitatie enigszins rendabel te krijgen.

5.1.3 Parkeerlocatie

Gezien de beperkte ruimte in de centra en de wens om de historische kwaliteit van deze centra te herontdekken, is het wenselijk dat bezoekers met een lange verblijfsduur (toeristen) en langparkeerders buiten de centra parkeren. Bewoners en bezoekers met een korte verblijfsduur kunnen wel in de centra parkeren.

Voor bezoekers met een beperkte bezoekduur (doelgericht winkelen) dienen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te zijn in en aan de rand van de centra. Voor toeristen en overige bezoekers met een langere bezoekduur (recreatief winkelen) kan ingezet worden op het parkeren aan de rand van de centra en op afstand. Voor het parkeren op afstand is het Marinapark een goed voorbeeld. Ook langs andere invalswegen zullen parkeervoorzieningen ontwikkeld moeten worden om te voorkomen dat toeristen en werkers het hart van de centra in zullen rijden. Van belang is dat deze terreinen op acceptabele loopafstand van de centra liggen. Deze acceptabele loopafstand wordt bepaald door de fysieke afstand én de attractiviteit van een looproute. Wanneer de loopaf-

stand te groot wordt, zal natransport noodzakelijk zijn. Bij betaald parkeren is extra sturing mogelijk door de meest gunstig gelegen locaties duurder te maken dan locaties op enige afstand van het centrum.

Daarnaast geldt dat werknemers zich moeilijk laten sturen naar bepaalde parkeerlocaties: als zij niet willen betalen voor het parkeren, gaan zij op zoek naar een gratis locatie die voor hen ideaal is gelegen (met name dichtbij de bestemming). Dit is niet per definitie een speciaal voor werknemers aangewezen parkeerlocatie. Dit uitwijkgedrag naar woongebieden kan overlast opleveren voor de bewoners aldaar, maar aangezien deze bewoners voor een deel zelf ook weg zijn, hoeft deze afwisseling van doelgroepen geen probleem op te leveren.

5.1.4 Parkeerverwijzing

Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit is een goede bereikbaarheid noodzakelijk. In de huidige situatie is er sprake van een statische verwijzing naar de parkeerterreinen middels bebording langs de openbare weg. Gezien het huidige gespreide parkeeraanbod is dit een logische keuze. Alleen bij grotere terreinen is eventueel dynamische parkeerverwijzing mogelijk (terreinen met één duidelijke in- en uitgang ten behoeve van de registratie).

Parkeerverwijzing levert een essentiële bijdrage aan de vindbaarheid van belangrijke parkeerlocaties. Tevens zorgt goede parkeerverwijzing voor het tegengaan van zoekverkeer, wat de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede komt. Goede verwijzing draagt eveneens bij aan het optimaliseren van het gebruik van de parkeergarage Havenhof.

5.2 Parkeerregulering en handhaving

5.2.1 Wanneer reguleren?

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerduurbeperingen of parkeertarieven worden bepaalde doelgroepen geweerd of gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Invoering van parkeerregulerende maatregelen is over het algemeen alleen aan te bevelen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De parkeerdruk in een gebied is op drukke momenten hoog: in centrumgebieden (met veel kortparkeren) hoger dan 85% en in woongebieden hoger dan 95%.
- De hoge parkeerdruk wordt ook daadwerkelijk door bewoners en andere belanghebbenden als probleem ervaren. Voor de invoering van parkeerregulering is een zeker draagvlak onder bewoners noodzakelijk.
- De hoge parkeerdruk geldt niet voor één of enkele straten, maar voor een hele buurt. Parkeerregulering in een heel klein gebied heeft meestal slechts een verschuiving van het probleem tot gevolg en wordt daarom afgeraden.
- Om onduidelijkheid te voorkomen en uitwijkgedrag te beperken, sluiten gereguleerde gebieden zoveel mogelijk op elkaar aan.

Parkeerregulerende maatregelen hoeven niet 24 uur per dag te gelden. Het is zelfs raadzaam om de maatregelen alleen op die momenten te laten gelden dat er ook sprake is van hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld alleen tijdens winkelopeningstijden).

5.2.2 Mogelijkheden blauwe zone

In de huidige situatie wordt het parkeren in het centrum van Edam en de oude kom van Volendam gereguleerd met een blauwe zone. In de blauwe zones worden ontheffingen uitgegeven aan bewoners en bedrijven (in Edam maximaal één ontheffing per adres en in Volendam maximaal twee ontheffingen per adres, zie ook hoofdstuk 3). Deze reguleringsvorm sluit aan bij de visie zoals in het voorgaande hoofdstuk is beschreven:

- Langparkeren wordt beperkt doordat bewoners en bedrijven alleen met een ontheffing mogen parkeren in de blauwe zone; bezoekers die langer dan 1,5 uur willen blijven kunnen alleen aan de randen van de gereguleerde gebieden parkeren.
- Door de beperkingen die gelden voor langparkeren, ontstaat ruimte voor kortparkeerende (winkel)bezoekers.
- Het gebruik van de parkeerplaatsen is binnen deze reguleringsvorm geoptimaliseerd doordat verschillende groepen parkeerders op verschillende tijden van dezelfde parkeerplaats gebruik maken (een deel van de bewoners is overdag niet aanwezig; de dan vrijkomende parkeerruimte kan worden benut door bezoekers).

De effectiviteit van deze vorm van parkeerregulering kan nog worden vergroot door de criteria om voor een ontheffing in aanmerking te komen, iets aan te scherpen. Dit geldt dan met name voor bedrijven binnen het gereguleerde gebied.

Een blauwe zone heeft echter ook enkele beperkingen:

- In een blauwe zone is alleen sturing door middel van regelgeving mogelijk. Er kan gedifferentieerd worden in maximale parkeerduur (bijvoorbeeld maximaal 1,5 uur of 4 uur) en in ontheffingscriteria. Bij betaald parkeren (en in minder mate ook bij vergunninghoudersparkeren) geeft het prijsmechanisme een extra sturingsmogelijkheid (goedkope en duurdere locaties). Bij betaald parkeren zou het maximum van 4 uur op geschikte terreinen voor bezoekers kunnen worden opgeheven, omdat het tarief er dan al voor zorgt dat het terrein onaantrekkelijk is voor werkers die hier dagelijks willen parkeren.
- Een blauwe zone is een 'kortparkeermaatregel' en past daarom minder goed bij woonwijken, waar hoofdzakelijk lang geparkeerd wordt. Daarom ligt het niet voor de hand om de huidige blauwe zone bij toenemende parkeerdruk verder uit te breiden tot woongebieden op grotere afstand van het centrum. Er zouden dan immers vooral ontheffinghouders parkeren. In zo'n situatie is een zone met vergunninghoudersparkeren passender.
- Ten slotte geldt dat een blauwe zone over het algemeen geld kost (voor handhaving) en geen geld oplevert. Dat beperkt de mogelijkheden om budgetneutraal nieuwe parkeermogelijkheden aan te bieden.

5.2.3 Mogelijkheden betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren

Naarmate parkeerproblemen groter worden en ook geld nodig is om parkeerproblemen te kunnen oplossen, wordt steeds vaker gekozen voor betaald parkeren voor bezoekers en een belanghebbendenregeling voor bewoners en bedrijven. In hoofdlijnen kan daarbij gekozen worden uit twee verschillende systemen:

1. Een combinatie van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren: bewoners en bedrijven kunnen een vergunning krijgen, waarmee zij gebruik mogen maken van de betaalde parkeerplaatsen.
2. Een scheiding van betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers en een zone 'parkeren voor vergunninghouders' voor bewoners en bedrijven.

De eerste mogelijkheid sluit het beste aan bij de bestaande parkeerregulering. In de gebieden waar nu al een blauwe zone bestaat, is de parkeerdruk bovendien zo hoog, dat dubbelgebruik van de parkeerruimte door verschillende doelgroepen noodzakelijk is. Een ander voordeel van dit systeem is dat parkeerovertredingen fiscaal afgedaan worden: er wordt een 'naheffingsaanslag' opgelegd aan parkeerders die geen parkeerbelasting hebben voldaan. De inkomsten van een dergelijke naheffingsaanslag komen ten goede aan de gemeente, terwijl inkomsten uit boetes voor foutparkeren (zoals ook parkeren in een zone voor vergunninghouders) naar de rijksoverheid gaan⁴.

In de centrumgebieden (centrum Edam en oude kom Volendam) is voorlopig alleen een gecombineerd systeem van betaald parkeren met vergunningen (waarmee men op betaalde plaatsen mag parkeren) een reëel alternatief voor de huidige blauwe zone. Omzetting van de blauwe zone naar parkeren exclusief voor vergunninghouders is alleen mogelijk als elders voldoende compenserende parkeerplaatsen voor kortparkende bezoekers kunnen worden geboden.



Indien in de toekomst in de omliggende woongebieden ook regulering nodig is, kan hetzelfde systeem ook daar worden ingevoerd⁵. Het voordeel daarvan is dat bezoek van bewoners ook overal kan parkeren, zij het betaald (tegen een laag tarief, zie ook hierna). In de omliggende woongebieden is echter minder functiemenging noodzakelijk, zodat hier ook gekozen kan worden voor een zone 'parkeren voor vergunninghouders'. Op momenten dat de vergunninghouders weg zijn, kunnen de parkeerplaatsen niet door anderen worden gebruikt. Deze keuze wordt daarom alleen aanbevolen voor gebieden waar uitsluitend bestemmingsverkeer gewenst is.

Voor bezoek van bewoners is in dit systeem een aanvullende regeling nodig:

- of er worden in het gebied toch nog enkele betaalde parkeerplaatsen gemaakt voor bezoekers;
- of er worden aparte bezoekersvergunningen uitgegeven (papieren vergunningen, kraskaarten of digitale bezoekerspassen).

Het kenmerk van bezoekersvergunningen is dat het gebruik hiervan gemaximeerd is (bijvoorbeeld maximum 30 dagen per kwartaal), om onbedoeld gebruik door langparkeerders te voorkomen⁶.

⁴ Onder bepaalde voorwaarden kunnen gemeenten wel een vergoeding krijgen voor gemaakte handhavingskosten ter hoogte van € 25,- per uitgeschreven bon.

⁵ Mits dit aansluit bij de regeling in het centrum/oude kom: zolang daar nog sprake is van een blauwe zone, ligt betaald parkeren in de woonwijken eromheen niet voor de hand.

⁶ Speciale bezoekersregelingen komen in veel gemeenten ook voor in gebieden met betaald parkeren, waarbij het tarief te hoog wordt geacht voor bezoek van bewoners. De regeling heeft dan tot doel om bezoek van bewoners tegen (sterk) gereduceerd tarief parkeergelegenheid te bieden.

5.2.4 Reguleringstijden en tarieven

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden, maar in Edam en Volendam geldt de blauwe zone zeven dagen per week. Gezien het toeristische karakter van beide gereguleerde gebieden is dat terecht.

In principe is het mogelijk om met de reguleringstijden te differentiëren naar gebied (bijvoorbeeld langere werking bij avondfuncties) of naar parkeerduur. In de huidige situatie wordt al gedifferentieerd naar parkeerduur (1,5 uur of 4 uur). Het is onwenselijk dat al te veel verschillende regelingen naast elkaar bestaan, om onduidelijkheid te voorkomen.

Eventuele parkeertarieven moeten eveneens in overeenstemming zijn met de ernst van de parkeerproblematiek en met de kwaliteit van de centrumgebieden (in vergelijking met concurrerende winkelgebieden). De omvang en kwaliteit van het winkelaanbod en de voorzieningen in Edam en Volendam rechtvaardigen eventuele invoering van betaald parkeren, mits gestart wordt met een relatief laag tarief (bijvoorbeeld lager dan Purmerend). Over het algemeen geldt:

- Naarmate de afstand tot het drukke centrum toeneemt, nemen de tarieven verder af.
- Parkeervergunningen voor bewoners zijn over het algemeen goedkoper dan vergunningen voor bedrijven.

Waar de parkeerdruk dit toelaat kan de mogelijkheid geboden worden om aparte dag- of weekkaarten te kopen.

5.3 Parkeernormen en nieuwbouw

Om ervoor te zorgen dat bij nieuwbouw, verbouw en functiewijziging (bijvoorbeeld van woning naar winkel) voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd, is het toepassen van parkeernormen noodzakelijk. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het (ver)bouwplan niet afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod.

Aan de hand van parkeernormen kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen er bij een ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. De parkeernorm is afhankelijk van de functie(s) die in het (ver)bouwplan worden ondergebracht en van de locatie van de ontwikkeling (centrum, schil of rest bebouwde kom). Op deze manier wordt met de parkeernorm recht gedaan aan:

- de mobiliteitskenmerken van de gebruikers (bewoners, bezoekers en/of werknemers);
- de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, zoals de aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.

De parkeerplaatsen moeten op eigen terrein, dus binnen de grenzen van het te ontwikkelen kavel, gerealiseerd worden.

De parkeercijfers van het CROW worden als uitgangspunt gehanteerd.⁷ De door het CROW opgestelde parkeercijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en/of praktijkervaringen van gemeenten. De parkeercijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die bij de diverse onderzoeken is aangetroffen.

De gemiddelde parkeercijfers voor 'matig stedelijke gebieden'⁸ worden als norm gehanteerd.

Het KpVV adviseert in haar KpVV Bericht nummer 90, maart 2010 een Nota Parkeernormen op te stellen. Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijk ordening (Wro) in 2008 is het niet langer toegestaan om stedenbouwkundige voorschriften, zoals parkeernormen, in de bouwverordening op te nemen. Ook een beleidsnota mag op grond van de nieuwe Wro geen normen meer bevatten. Daarom adviseert KpVV om een Nota Parkeernormen te maken. Dan kunnen wel parkeernormen worden gedefinieerd, maar zonder alles in ieder bestemmingsplan te beschrijven.

In praktijk blijkt veelal dat het realiseren van voldoende parkeerplaatsen niet mogelijk is. In dat geval zijn er grofweg drie mogelijkheden:

- De ontwikkeling wordt afgewezen, aangezien niet aan de gestelde eisen wordt voldaan. Dit betekent echter een rem op nieuwe ontwikkelingen. Binnen de historische kern van Edam en de oude kom van Volendam zullen dan geen ontwikkelingen meer plaats kunnen vinden.
- Voor de ontwikkeling wordt goedkeuring verleend, de gemeente verleent vrijstelling voor de verplichting tot het creëren van voldoende parkeerplaatsen. Dit betekent dat de parkeervraag afgewenteld wordt op de reeds beschikbare (openbare) parkeerplaatsen, waardoor de parkeersituatie verder onder druk komt te staan.
- Voor de ontwikkeling wordt goedkeuring verleend. De gemeente verleent weliswaar vrijstelling voor de verplichting tot het creëren van voldoende parkeerplaatsen, maar de ontwikkelaar moet deze verplichting afkopen. Met deze afkoop neemt de gemeente de verplichting op zich om deze parkeerplaatsen alsnog te realiseren. Op deze manier blijft de parkeercapaciteit op peil. Daarnaast wordt een ontwikkelaar door de financiële consequentie gestimuleerd een plan te ontwikkelen waarin voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen.

Om deze laatste mogelijkheid toe te kunnen passen, heeft de gemeente Edam-Volendam een parkeerfonds opgericht. Ontwikkelaars kunnen op deze manier bouwprojecten realiseren, waarbij onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, maar waarbij

⁷ CROW (Centrum voor regelgeving en Onderzoek in Grond-, Water en Wegenbouw en Verkeerskunde), Parkeercijfers – Basis voor parkeernormering, derde herziene druk september 2008. Indien het CROW komt met een actualisatie van de Parkeercijfers dan worden deze automatisch ook van toepassing verklaard als beleidsuitgangspunt voor de gemeente Edam-Volendam.

⁸ De stedelijkheidsgraad is een indeling van het CBS op basis van de adressendichtheid in de gemeente.

de gemeente door middel van het afkoopbedrag financieel in staat gesteld wordt deze parkeerplaatsen aan te leggen. Op deze manier zijn de mogelijkheden aanwezig om de parkeersituatie in balans te houden. Deze mogelijkheid zal niet in alle gevallen uitkomst bieden. De gemeente moet namelijk wel in staat zijn om de benodigde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk (binnen tien jaar) te realiseren. In de vastgestelde 'Nota parkeerfonds Gemeente Edam-Volendam' is aangegeven welke mogelijkheden er zijn tot benutting/uitbreiding van de parkeercapaciteit voor bezoekers aan de randen van de kernen.

6

Uitwerking per gebied

In dit hoofdstuk wordt per gebied ingegaan hoe de maatregelen, die zijn besproken in hoofdstuk 5, gebruikt kunnen worden om de doelstellingen uit de parkeervisie te behalen.

6.1 Oude kom Volendam

In principe vormen de bestaande blauwe zones in Volendam een geschikte reguleringsinstrument om de doelstellingen van de gemeente te bereiken. Vooral in Volendam is er echter ook met deze vorm van regulering sprake van een hoge parkeerdruk. Binnen het systeem zijn er maar beperkte mogelijkheden om hier wat aan te doen. De parkeerdruk zou nog iets beperkt kunnen worden door aanscherping van de criteria voor ontheffingen en scherpere handhaving in de blauwe zone. Daarmee wordt echter nog niet voldaan aan de volgende wensen van de gemeente:

1. Voldoende parkeerruimte voor toeristen op duidelijk herkenbare en goed bewegwijzerde parkeerterreinen;
2. Voldoende parkeerruimte voor het winkelend publiek in de directe nabijheid van de winkels;
3. Een ontvlechting van het parkeren van toeristen, winkelbezoekers en bewoners.

Een eerste vereiste om aan deze wensen te voldoen is: extra parkeerruimte. Met parkeerregulerende maatregelen kan men de beschikbare parkeerruimte wel zo goed mogelijk verdelen, maar niet of nauwelijks de totale behoefte aan parkeerplaatsen verminderen. En dat is, zeker in een toeristische kern als Volendam, ook niet de bedoeling: de gemeente wil haar toeristen van harte welkom heten, ook als zij met de auto komen.

Ad 1: parkeerruimte voor toeristen

Voor toeristen is het vooral van belang:

- dat zij op eenvoudige wijze een parkeerlocaties kunnen bereiken vanaf een duidelijke invalsroute;
- dat zij op die locaties ook verzekerd kunnen zijn van een parkeerplek;

- dat de looproute vanaf de parkeerplaats naar het toeristische gebied kort en aantrekkelijk is: de parkeerplaats ligt in de optimale situatie direct aan de rand van het toeristische gebied.

Het (eventuele) parkeertarief is voor toeristen veel minder van belang. Zij zijn er aan gewend dat in toeristische gebieden voor het parkeren moet worden betaald. En op vakantie wordt meestal niet op een paar euro's gekeken.

De gemeente wil het parkeren van toeristen in Volendam zoveel mogelijk concentreren op de terreinen Marinapark en Haven (Slobbeland) aan de zuidkant van het centrum, en Parallelweg aan de noordkant van het centrum. Alleen deze terreinen zullen dan ook met bewegwijzering worden aangegeven. Hiermee wordt aan de eerstgenoemde 'eis' voor toeristen voldaan: zij kunnen eenvoudig een parkeerlocatie bereiken vanaf een duidelijke invalsroute. Maar aan de andere eisen kan minder eenvoudig worden voldaan:

- het parkeerterrein aan de haven (Slobbeland) ligt zeer gunstig, maar heeft te weinig capaciteit om aan de vraag van toeristen te voldoen;
- de terreinen Marinapark en Parallelweg hebben voldoende capaciteit, maar liggen minder gunstig ten opzichte van de toeristische bestemmingen (vooral Marinapark).

Door in de bewegwijzering vol/vrij-signalering op te nemen voor het parkeerterrein aan de haven, wordt voorkómen dat toeristen naar een vol parkeerterrein rijden. Maar het geeft toeristen geen gastvrij gevoel, als zij vervolgens naar een terrein op veel grotere afstand van het centrum worden verwezen. Voor een gemeente die deels van toerisme leeft, is het echter erg belangrijk om toeristen juist het gevoel te geven dat zij met open armen worden ontvangen. Het klinkt misschien tegenstrijdig, maar invoering van betaald parkeren helpt daarbij, en wel op drie manieren:

- De inkomsten uit betaald parkeren maken nieuwe parkeeroplossingen mogelijk die beter voldoen aan de wensen van toeristen. Zo kan bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en herstructureringen (zoals bij Slobbeland) ook gedacht worden aan gebouwde parkeervoorzieningen. Een andere mogelijkheid is om het terrein Marinapark aantrekkelijker te maken met een bootverbinding vanaf Marinapark naar de haven van Volendam. De exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen of aanvullend vervoer zijn zonder betaald parkeren niet te exploiteren.
- Door invoering van betaald parkeren kan in het tarief onderscheid gemaakt worden tussen parkeerplaatsen op zeer gunstig gelegen plekken en parkeerplaatsen op iets verder weg gelegen locaties. De toerist kan dan bewust kiezen voor gratis parkeren op afstand en krijgt niet het gevoel naar een 'tweederangs' parkeerterrein verwezen te worden.
- De beste terreinen voor toeristen kunnen met behulp van betaald parkeren ook daadwerkelijk voor toeristen 'gereserveerd' worden, bijvoorbeeld door hier te werken met een dagtarief, waardoor het terrein voor kortparkerende winkelbezoekers minder aantrekkelijk is.

Kortom: de invoering van betaald parkeren biedt voor het toerisme in Volendam vooral kansen. Zoals eerder betoogd, zijn toeristen gewend aan betaald parkeren en beschouwen zij dit niet als een nadeel. Kwaliteit van parkeren is belangrijker dan het tarief. Voor die kwaliteit zijn investeringen nodig en die investeringen zijn alleen mogelijk als daar ook inkomsten tegenover staan.

Ad 2. Voldoende parkeerruimte voor het winkelend publiek

In de huidige situatie is het soms moeilijk om parkeerruimte te vinden in de directe nabijheid van winkels. Dit komt mede doordat toeristen ook gebruik maken van de beschikbare parkeerruimte bij winkels. Een betere parkeersituatie voor de toeristen (zoals hiervoor beschreven), kan er ook toe bijdragen dat er wat minder druk komt op de parkeerplaatsen bij winkels.

Om dat te bereiken moet echter wel betaald parkeren ingevoerd worden. Er kan namelijk niet uitsluitend op de toeristische parkeerterreinen betaald parkeren ingevoerd worden, want dat zou leiden tot de volgende ongewenste effecten:

- Toeristen die Volendam voor het eerst bezoeken en dan merken dat zij hebben betaald voor parkeren, terwijl er langs de weg gratis geparkeerd had kunnen worden, krijgen het gevoel dat zij de dupe zijn geworden van een 'tourist-trap'. Toeristen vinden het normaal dat er betaald moet worden voor een parkeerplaats, maar houden niet van het idee dat zij meer hebben betaald dan nodig was geweest!
- Toeristen die Volendam een tweede keer bezoeken, zullen eerst op zoek gaan naar gratis parkeerplaatsen en laten zich niet meer naar de gewenste parkeerterreinen leiden.

De nadelen van betaald parkeren voor het economisch functioneren van winkels worden over het algemeen overschat. Het eventueel nadelig effect is bovendien meestal maar tijdelijk. Dit geldt nog sterker als gekozen wordt voor een tariefopbouw die aansluit bij de gewenste doelgroep: ultrakortparkeren kan heel goedkoop worden gemaakt (zodat men voor een korte boodschap maar weinig geld hoeft te betalen), terwijl men bij langer parkeren juist meer geld kwijt is dan op de parkeerterreinen voor toeristen.

Ad 3: Ontvlechting van het parkeren van toeristen, winkelbezoekers en bewoners

Op dit moment is er sprake van een combinatie van een blauwe zone voor bezoekers en ontheffingen voor bewoners. Bewoners, bezoekers en (kortparkerende) toeristen kunnen dus allemaal gebruikmaken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij het huidige parkeeraanbod is dat ook hard nodig, anders zou er een nog nijpender parkeertekort ontstaan. Alleen bij een structurele toename van het parkeeraanbod is ontvlechting van de verschillende parkeerders mogelijk. Op dat moment kunnen de parkeerplaatsen in woonstraten dus ook weer exclusief voor bewoners worden (door invoering van belanghebbendenparkeren). Zoals eerder aangegeven is extra parkeeraanbod in een historische situatie met krappe ruimte niet mogelijk zonder aanzienlijke investeringen.

6.2 Centrum Edam

In het centrum van Edam is de parkeerdruk (nog) wat minder hoog dan in de oude kom van Volendam. In Edam vindt het parkeren echter erg gespreid plaats: er zijn geen grote parkeerterreinen die vanaf de invalswegen makkelijk bereikbaar zijn. Het gevolg daarvan is dat toeristen en andere bezoekers van Edam meer dan nodig door het centrum heen rijden, op zoek naar een parkeerplaats. Het rijdende en stilstaande verkeer in het cen-

trum van Edam leidt tot kwaliteitsverlies: de kleinere kwaliteitswinkels in het centrum kunnen het beste wandelend bezocht worden, terwijl de aanwezigheid van auto's het wandelen minder aantrekkelijk maakt. Daarom geldt net als voor Volendam ook voor Edam dat het parkeren van toeristen bij voorkeur meer geconcentreerd moet plaatsvinden op locaties die goed aansluiten bij zowel invalsroutes voor autoverkeer als looproutes in het centrum.

Voor het centrum van Edam bestaan al plannen om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te vergroten door het aantal parkeerplaatsen te reduceren. Het straatbeeld wordt daardoor rustiger en de kwaliteit van de openbare ruimte wordt verbeterd. Het gevolg hiervan is wel dat geïnvesteerd moet worden in compenserende parkeerruimte op enige afstand van het centrum. Ook in Edam zijn de mogelijkheden hiertoe echter niet talrijk. Bij invoering van betaald parkeren ontstaan er bij nieuwe ontwikkelingen echter wel mogelijkheden om ook extra parkeerruimte te realiseren. Dit bewijst bijvoorbeeld het project Kōrsnas, waar nu een stallingsgarage gerealiseerd wordt voor 150 plaatsen, maar waar ook nog 200 extra, openbare parkeerplaatsen hadden kunnen worden gerealiseerd als deze kostendekkend geëxploiteerd zouden kunnen worden. Indien er sprake was geweest van betaald parkeren, zou men hier een bezoekersgarage een zeer goede plek hebben kunnen realiseren.

Nieuwe parkeerterreinen aan de rand van het centrum van Edam zijn bijvoorbeeld mogelijk bij de Singelweg aan de zuidkant van het centrum of bij de Lokkementjesweg aan de noordkant van het centrum. De lokatie bij de Singelweg ligt optimaal ten opzichte van invalsroutes en looproutes, maar heeft invloed op het beschermde stadsgezicht van Edam. Voor de lokatie bij de Lokkementjesweg wordt het zicht op Edam niet aangetast, omdat het terrein achter een tuincentrum zou komen te liggen. De looproute naar het centrum van Edam zou dan wel geoptimaliseerd moeten worden.

Een onderzoek naar de haalbaarheid van mogelijke nieuwe parkeerlocaties dient nog te worden uitgevoerd. Op het moment dat er extra parkeergelegenheid wordt gerealiseerd aan de rand van het centrum, ontstaat wat extra ruimte om parkeerplaatsen in het centrum op te heffen of extra regulerende maatregelen te nemen in straten waar nu nog vrij parkeren geldt, maar waar wel sprake is van een hoge parkeerdruk. Betaald parkeren biedt extra mogelijkheden om het gewenste parkeergedrag te bereiken: het geeft een extra stimulans om gebruik te maken van parkeergelegenheid op iets grotere afstand.

6.3 Conclusies en aanbevelingen voor beide centrumgebieden

- Binnen de huidige regulering kan de parkeersituatie nog worden geoptimaliseerd door scherpere criteria voor ontheffingen (vooral Volendam) en extra handhaving.
- Zonder de extra inkomsten en extra reguleringsmogelijkheden die betaald parkeren biedt, zijn er weinig mogelijkheden om tot een structurele verbetering van de parkeersituatie te komen in de centra van Volendam en Edam. In Volendam en in iets minder mate ook in Edam is de invoering van betaald parkeren een belangrijk middel

om in de toekomst parkeerproblemen op te lossen en de centrumgebieden extra kwaliteit te geven.

- De invoering van betaald parkeren moet samengaan met een kwaliteitsimpuls voor het centrum. Er is dan een duidelijke aanleiding voor de invoering van betaald parkeren (een kwaliteitsimpuls kost immers geld en er zullen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden). Bovendien worden eventuele nadelige effecten van betaald parkeren op dat moment gecompenseerd door de kwaliteitsverbetering.
- In relatie met het voorgaande: inkomsten uit betaald parkeren moeten ten goede komen aan investeringen in het centrum.
- De tarieven moeten in overeenstemming zijn met de omvang en kwaliteit van het winkelaanbod. Daarom bevelen wij aan om bij eventuele invoering van betaald parkeren in Edam en/of Volendam lagere tarieven te hanteren dan bijvoorbeeld in Purmerend.
- Differentiatie van tarieven biedt extra sturingsmogelijkheden. Zo kunnen terreinen met dagkaarten aantrekkelijk gemaakt worden voor langparkerende toeristen, terwijl een gratis of heel goedkoop eerste halfuur de parkeerplaatsen vlakbij winkels aantrekkelijk houdt voor (ultra)kort parkeren.
- Een verdere beperking van de maximale parkeerduur (bijvoorbeeld van 1,5 uur naar 1 uur) is alleen aan te bevelen in specifieke situaties, zoals bij een voorziening waarvoor het wenselijk is dat men altijd even voor de deur kan parkeren. Een algemene verkorting van de maximale parkeerduur kan bezoekers opjagen terwijl bezoekers juist rustig moeten kunnen winkelen.
- Om de parkeerdruk in de woongebieden te verlagen, kan voorts het gereguleerde gebied uitgebreid worden (zie ook paragraaf 6.2). Waar de parkeerplaatsen overdag beschikbaar moeten blijven voor kortparkeerders (dubbelgebruik), is uitbreiding van de blauwe zone of betaald parkeren het meest geschikt (met ontheffingen of vergunningen voor bewoners), maar in zones waar geen kortparkeerders gewent zijn, bevelen wij een vergunninghouderszone aan.

6.4 Overige woonwijken

In paragraaf 5.3 is ingegaan op parkeernormen voor nieuwe functies, waaronder woongebieden. Oudere woongebieden zijn over het algemeen met lagere parkeernormen ontworpen dan nieuwbouw. Maar de samenstelling van bestaande woongebieden is ook anders en het autobezit is veelal lager. De parkeerbehoefte per wijk kan als gevolg van verschillen in leeftijd van de wijk, bevolkingssamenstelling en ruimtelijke opbouw sterk variëren. Eventuele parkeervraagstukken in bestaande wijken kunnen daarom niet worden benaderd door een simpele toetsing aan parkeernormen. Er is daarom maatwerk nodig, maar het is wel handig om hier beleidsregels voor vast te stellen. Hiertoe is een 'stroomschema' opgesteld, waaruit precies blijkt welke acties ondernomen kunnen worden in verschillende gevallen. Het stroomschema bestaat uit twee hoofdonderdelen, te weten:

- toetsing van de geconstateerde parkeerproblemen;
- inventarisatie van mogelijke oplossingen (indien daadwerkelijk sprake blijkt te zijn van een structureel parkeerprobleem).

Een parkeerprobleem in een bestaande woonbuurt wordt meestal door bewoners zelf aangekaart. Dat hoeft niet altijd een klacht van autobezitters te zijn die hun auto niet in de buurt van hun woning kunnen parkeren. Ook klachten over overlast door fout geparkeerde auto's in de buurt duiden op een parkeerprobleem. Incidentele klachten vragen echter nog niet direct om actie, eerst moet nog worden getoetst of het een breder gevoeld probleem is (bijvoorbeeld op basis van een korte buurtenquête) en hoe groot het probleem daadwerkelijk is (bijvoorbeeld op basis van een parkeertelling).

Indien daadwerkelijk sprake is van een reëel en breed gedragen probleem, zijn er vaak eerst nog mogelijkheden om het gebruik van bestaande parkeerplaatsen te optimaliseren.

- Vaak is sprake van situaties waarin op ongewenste plaatsen wordt geparkeerd terwijl op korte afstand daarvan legale parkeerplaatsen ongebruikt blijven. In dergelijke gevallen wordt het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit geoptimaliseerd door fysieke afscherming van de plaatsen waar foutgeparkeerd wordt. Is dit niet mogelijk dan kan het gewenste parkeergedrag worden bereikt door gericht toezicht (tijdelijk intensieve controle op foutparkeren).
- Indien geregeld caravans of aanhangers op straat geparkeerd staan, kan hiertegen opgetreden worden op grond van de APV.
- Indien inefficiënt langs de straat geparkeerd wordt, kan de aanduiding van parkeervakken deze situatie verbeteren.
- Soms zijn er nog mogelijkheden om parkeren op eigen terrein te stimuleren.

Als optimalisering van het gebruik van bestaande parkeerplaatsen geen oplossing biedt, kan gekeken worden of aanleg van extra parkeerplaatsen mogelijk is. Soms ligt de 'bron' van het parkeerprobleem in een andere straat dan waar het parkeerprobleem zich manifesteert. In dat geval gaat de voorkeur uit naar uitbreiding van parkeercapaciteit bij de bron. Of uitbreiding van parkeerplaatsen op een bepaalde plaats mogelijk wordt geacht, hangt af van:

- inhoudelijke aspecten: veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- procedurele aspecten: juridisch kader (bestemmingsplan) en grondeigendom;
- kosten.

Als alle voorgenoemde opties geen reële oplossing bieden, is de invoering van vergunninghoudersparkeren aan te bevelen. In de woongebieden van Volendam is de parkeerdruk nu al zo hoog, dat invoering van vergunninghoudersparkeren een logische stap lijkt (mits de bewoners zelf ook aangeven dat zij een oplossing voor de parkeerproblemen nodig achten!). Zolang in de oude kom nog een blauwe zone geldt, ligt het niet voor de hand in de woonwijken te kiezen voor betaald parkeren in combinatie met vergunninghoudersparkeren. Voor bezoek van bewoners kunnen afzonderlijke parkeerstroken ingericht worden als blauwe zone of er wordt een speciale bezoekersregeling geïntroduceerd (zie ook paragraaf 5.2.3).

6.5 Bedrijventerreinen

De huidige parkeersituatie in de bedrijventerreinen van Edam en Volendam is acceptabel. De gemeente hoeft pas in te grijpen als parkeerders gaan uitwijken naar deze gebieden en de parkeerdruk te hoog wordt. In dat geval kunnen de openbare parkeerplaatsen exclusief gereserveerd worden voor de bedrijven en hun bezoekers door het instellen van een vergunninghoudersgebied.

6.6 Buitengebieden

In de buitengebieden van de gemeente Edam-Volendam is op dit moment geen parkeerregulering nodig. De huidige situatie dient gehandhaafd te worden. Mochten er in de toekomst toch problemen met het parkeren ontstaan, dan kan worden gekeken naar parkeren voor vergunninghouders.

Vestiging Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**