

Bijlagenboek 6.2



GEMEENTE
Hoorn

Stadsstrand Hoorn

Parkeerstudie



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. Uitgangspunten en onderzoeksvragen.....	3
2.1 Uitgangspunten.....	3
2.2 Onderzoeksvragen.....	3
3. Varianten	4
3.1 Variant 1a.....	4
3.2 Variant 1b.....	6
3.3 Variant 2a.....	8
3.4 Variant 2b.....	10
3.5 Variant 2c.....	11
3.6 Haalbare varianten	12
4. Uitwerking parkeerregulering.....	13
4.1 Parkeerregulerende maatregelen	13
4.2 Parkeertarieven	14
4.3 Financiële consequenties	14

1. Inleiding

Eén van de onderdelen van het project Stadsstrand is het parkeren. In het begin van het project is intern verkeerskundig advies gegeven over het strand, waar parkeren ook onderdeel van uit maakt. Het betreffende advies is dan ook één van de basiselementen voor het onderzoek. Over het parkeren luidt het advies als volgt:

- De locatie van de parkeerplaatsen zo ver mogelijk van de binnenstad af.
- Gratis parkeren omdat door de situering van de parkeerplaatsen parkeerregulerende maatregelen niet nodig zijn.

De Huurdersvereniging Sterflats heeft aangegeven geen (reguliere) parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats te willen hebben. De argumentatie daar voor is dat het parkeren het uitzicht ontsiert en voor extra geluidsbelasting zorgt (dichtslaande deuren, startende motoren, enz.). Zij stellen voor om zo veel mogelijk reguliere parkeerplaatsen aan de flanken van het strand te realiseren.

Tijdens een gesprek met de Huurdersvereniging en tijdens de Algemene Raadscommissie van 10 februari 2015 heeft de wethouder toegezegd het volgende uitgangspunt te hanteren: geen parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats, mits dat ook mogelijk is. Een garantie kan niet gegeven worden want er moet nog nader onderzoek gedaan worden. Dat nadere onderzoek is deze parkeerstudie.

2. Uitgangspunten en onderzoeksvragen

Voor het onderzoek is een aantal uitgangspunten gehanteerd. De uitgangspunten zijn gebaseerd op het raadsvoorstel waarbij de raad gevraagd is een aantal uitgangspunten vast te stellen die meegenomen worden met de dijkversterking.

2.1 Uitgangspunten

Onderstaande uitgangspunten worden gebruikt als input voor de parkeerstudie. De uitgangspunten kunnen strijdig met elkaar zijn. Dat leidt tot meerdere subvarianten.

- Het interne verkeerskundig advies.
- Er wordt een levendig strand gecreëerd.
- Over 30 meter verplaatsen van de oeverdijk richting het Markermeer. Deze 30 meter wordt aangevuld met zand om een parkeerstrook en andere voorzieningen aan te kunnen leggen.
- Twee autoverbindingen tussen bestaande dijk en de parkeerstrook langs het strand.
- Aanleg van circa 500 parkeerplaatsen, waarvan circa 300 alleen voor gebruik tijdens piekmomenten.
- Geen reguliere parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats is één van de varianten die onderzocht wordt.

2.2 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag is: **Wat is de beste locatie van de parkeerplaatsen ten behoeve van het stadsstrand?**

De volgende deelvragen worden betrokken in dit onderzoek:

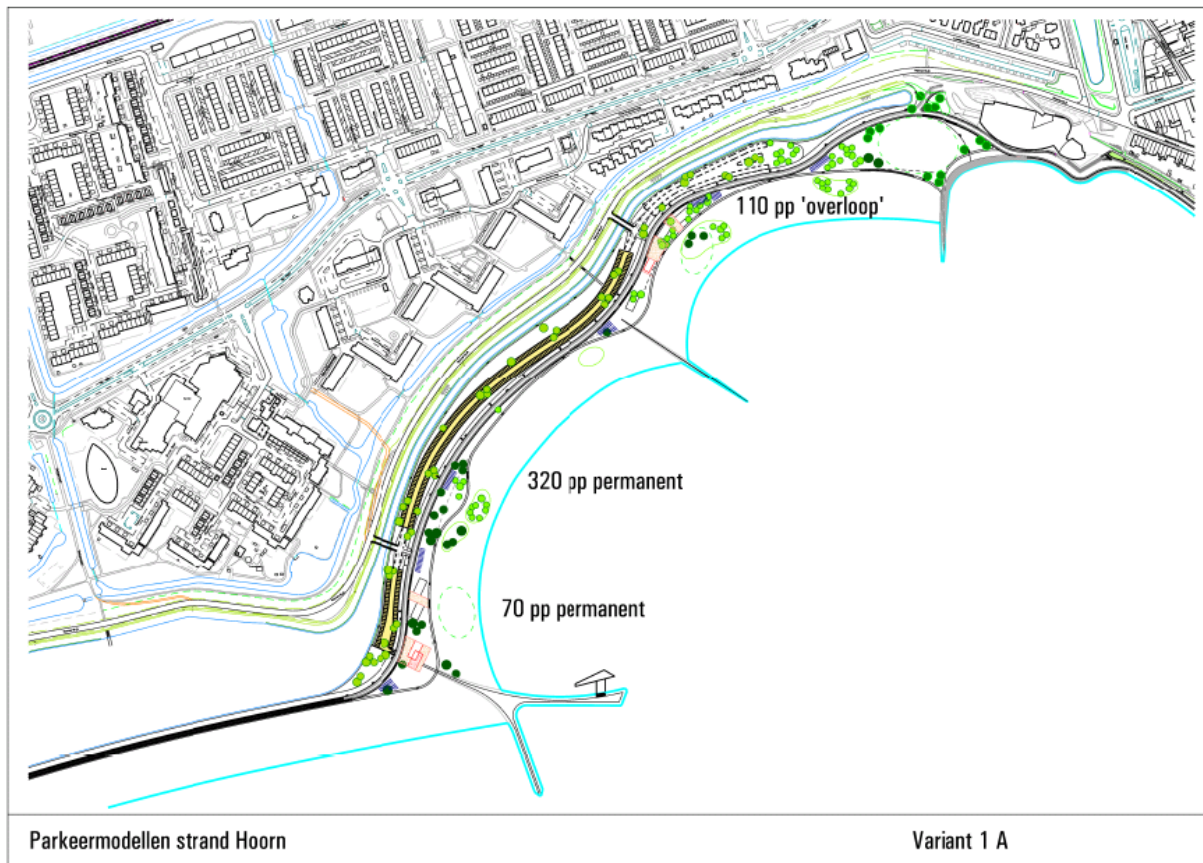
- Welke varianten voor de parkeerlocaties en ontsluiting daarvan zijn denkbaar binnen de uitgangspunten?
- Welke parkeerregulerende maatregelen zijn nodig bij de diverse varianten?
- Wanneer betaald parkeren wordt toegepast, welk parkeertarief sluit aan bij de parkeerregulering?
- Wat zijn de financiële consequenties van de verschillende varianten?

3. Varianten

In dit hoofdstuk worden de verschillende varianten beschreven. De varianten zijn gebaseerd op de uitgangspunten uit hoofdstuk 2. Er zijn twee basisvarianten: variant 1 uit het verkeerskundig advies en variant 2 naar het idee van de Huurdersvereniging Sterflats. Binnen de twee basisvarianten zijn andere variaties ook mogelijk. Per variant wordt een eerste (globale) beoordeling gemaakt om te kunnen bepalen of de variant kans van slagen heeft.

3.1 Variant 1a

De eerste variant komt uit het verkeerskundig advies voor het stadsstrand. In het advies wordt het volgende geschreven over de locatie van de parkeerplaatsen: "De situering van het parkeerterrein zal zoveel mogelijk van de binnenstad af moeten liggen (zo dicht mogelijk bij de Galgenbocht)." Bij een levendig strand wordt geadviseerd om 500 parkeerplaatsen te realiseren waarvan 100 overloop parkeerplaatsen. De 400 reguliere parkeerplaatsen zijn dan altijd bruikbaar. Het parkeerterrein wordt aan de uiteinden van het parkeerterrein ontsloten met een verbinding naar de bestaande dijk. Vanwege de ligging van het parkeerterrein (zo ver mogelijk van de binnenstad vandaan) is het invoeren van een parkeerregime niet noodzakelijk.



Onderdeel	Beschrijving
Aantal parkeerplaatsen	390 regulier, 110 overloop
Locatie parkeerplaatsen	Reguliere parkeerplaatsen tegen de Galgenbocht aan, overloop parkeerplaatsen aan zijde binnenstad
Ontsluiting	Aan weerszijden van het permanente parkeerterrein
Regime	Gratis parkeren

Beoordeling

Verkeerskundig gezien heeft deze variant de voorkeur. Echter, deze variant sluit niet aan op het uitgangspunt van circa 200 reguliere parkeerplaatsen en 300 overloop parkeerplaatsen. De reguliere parkeerplaatsen komen ook voor het zicht van de Sterflats. De huurdersvereniging heeft al aangegeven hier niet blij mee te zijn. Door de locatie van de reguliere parkeerplaatsen is parkeerregulering niet nodig. De afstand tussen de reguliere parkeerplaatsen en de binnenstad is circa 675 meter waardoor de kans klein is dat bezoekers van de binnenstad in groten getale bij het stadsstrand gaan parkeren.

Ontsluiting

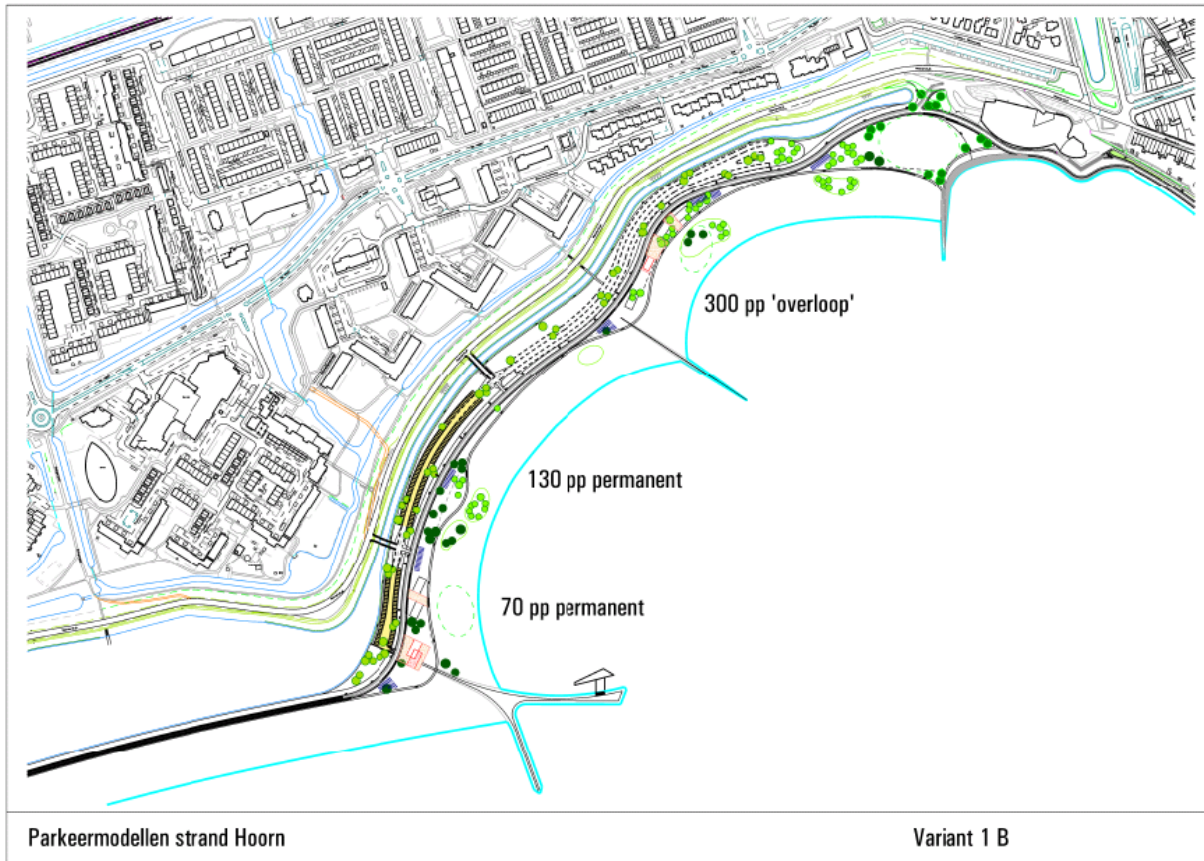
De reguliere parkeerplaatsen worden op twee locaties ontsloten: nabij de Galgenbocht en halverwege tussen de Galgenbocht en de schouwburg. Hiermee zijn de reguliere parkeerplaatsen vanuit beide richtingen goed bereikbaar. De overloop parkeerplaatsen zijn ontsloten via de ontsluiting halverwege de Galgenbocht en de schouwburg. De ontsluiting nabij de Galgenbocht kan gecombineerd worden met de ontsluiting voor langzaam verkeer vanuit de wijk. Hierdoor ontstaat een concentratie van oversteekpunten wat de verkeersveiligheid ten goede komt, mits verkeersremmende maatregelen genomen worden.

Haalbaarheid

Deze variant sluit niet aan het uitgangspunt van circa 200 reguliere parkeerplaatsen en 300 overloop parkeerplaatsen. Deze variant is dan ook niet kansrijk, mede omdat deze variant niet aansluit op de wens van de huurdersvereniging Sterflats om geen reguliere parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats te realiseren.

3.2 Variant 1b

Variant 1a voldoet niet aan het uitgangspunt van 300 overloop parkeerplaatsen. Variant 1b speelt daar op in door het aantal reguliere parkeerplaatsen terug te brengen tot 200 en het aantal overloop parkeerplaatsen op te schroeven naar 300 stuks. De locatie van de parkeerplaatsen en het regime blijven gelijk aan variant 1a.



Onderdeel	Beschrijving
Aantal parkeerplaatsen	200 regulier, 300 overloop
Locatie parkeerplaatsen	Reguliere parkeerplaatsen tegen de Galgenbocht aan, overloop parkeerplaatsen aan zijde binnenstad
Ontsluiting	Aan weerszijden van het permanente parkeerterrein
Regime	Gratis parkeren

Beoordeling

Deze variant is, als het ware, een compromis tussen het verkeerskundig advies, het uitgangspunt van 300 overloop parkeerplaatsen en de wens van de Sterflats. De reguliere parkeerplaatsen zijn geprojecteerd nabij de Galgenbocht. De overloop parkeerplaatsen bevinden zich tussen de reguliere parkeerplaatsen en de schouwburg. Door de locatie van de reguliere parkeerplaatsen is parkeerregulering niet nodig.

Ontsluiting

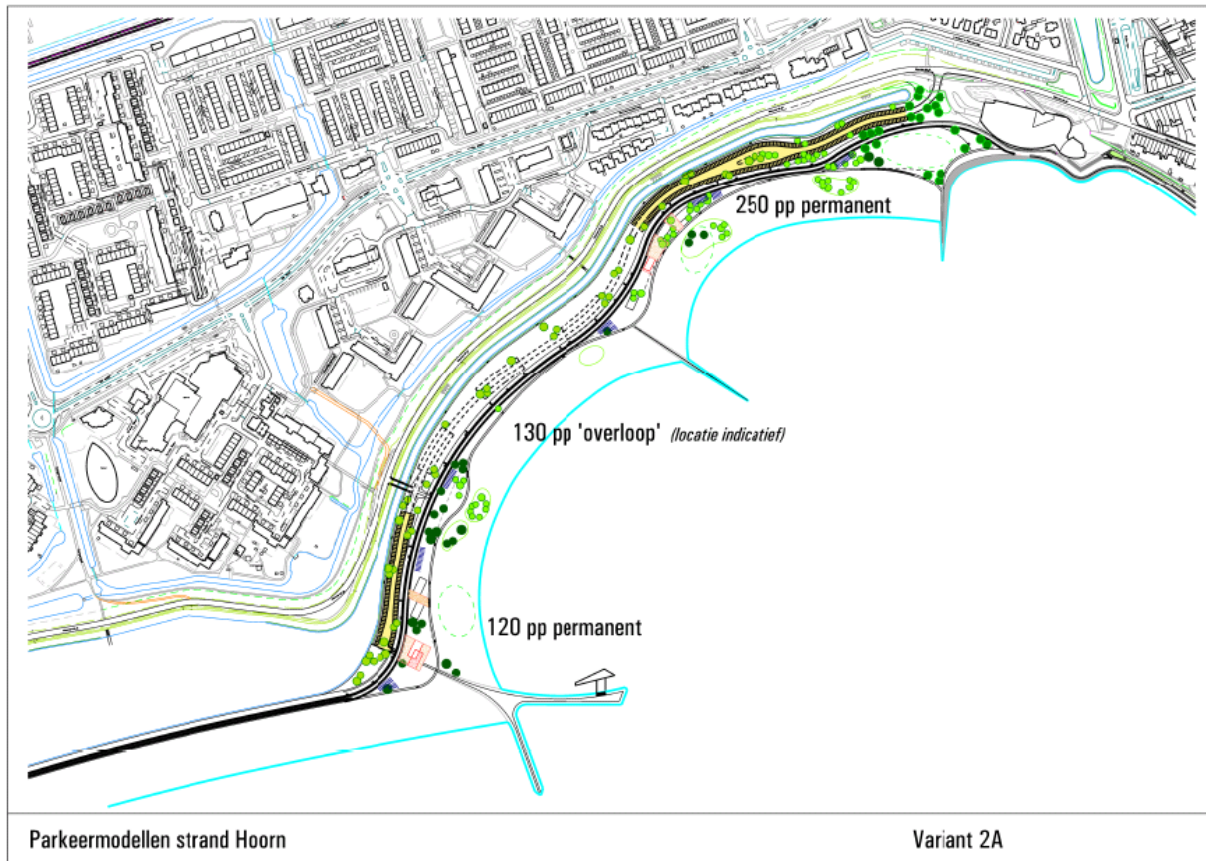
De reguliere parkeerplaatsen worden aan weerszijden ontsloten: bij de Galgenbocht en bij de overgang van de reguliere parkeerplaatsen naar de overloop parkeerplaatsen. Ook hier geldt dat de ontsluiting bij de Galgenbocht gecombineerd wordt met de oversteek voor langzaam verkeer vanuit de wijk.

Haalbaarheid

In tegenstelling tot variant 1a sluit deze variant wel aan op het uitgangspunt van (circa) 200 reguliere parkeerplaatsen en 300 overloop parkeerplaatsen. Wel komt een deel van de parkeerplaatsen voor de Sterflats te liggen waardoor deze variant slechts deels aansluit op de wens van geen parkeerplaatsen voor de Sterflats. Echter, ter invulling van die wens is variant 2 uitgewerkt. Verder sluit variant 1b aan op de uitgangspunten en kan gesteld worden dat deze variant kansrijk is.

3.3 Variant 2a

In deze variant gaat het er om dat er geen reguliere parkeerplaatsen in het gebied voor de Sterflats liggen. Er is wel een aantal parkeerplaatsen nodig in de buurt van de Galgenbocht vanwege de horeca. Daarnaast worden zo veel mogelijk reguliere parkeerplaatsen aangelegd in de richting van de binnenstad. Het gebied voor de sterflats is dan alleen beschikbaar voor overgebleven hoeveelheid overloop parkeerplaatsen. De ontsluiting van het parkeerterrein vindt op twee plaatsen plaats: bij de Galgenbocht voor de reguliere parkeerplaatsen bij de horeca en bij de schouwburg voor de overige reguliere parkeerplaatsen. Er is geen doorgaande verbinding tussen de twee locaties van de reguliere parkeerplaatsen. Deze rijbaan is alleen beschikbaar wanneer de overloop parkeerplaatsen 'open' zijn.



Onderdeel	Beschrijving
Aantal parkeerplaatsen	370 regulier, 130 overloop
Locatie parkeerplaatsen	Een deel reguliere parkeerplaatsen bij de Galgenbocht ten behoeve van de horeca, het grootste gedeelte reguliere parkeerplaatsen tussen de Sterflats en de binnenstad. De overloop parkeerplaatsen in het gebied bij de Sterflats.
Ontsluiting	Eén ontsluiting bij de Galgenbocht en één ontsluiting bij de schouwburg.
Regime	Gratis parkeren

Beoordeling

In deze variant is sprake van 370 reguliere parkeerplaatsen. Dit aantal komt dicht in de buurt van het verkeerskundig advies. Echter, 250 van de 370 parkeerplaatsen zijn gesitueerd tussen de Sterflats en de schouwburg. Deze parkeerplaatsen liggen dicht bij de binnenstad waardoor parkeerregulering nodig is. Deze variant is strijdig met het uitgangspunt van 300 overloop parkeerplaatsen. Deze variant gaat uit van gratis parkeren.

Ontsluiting

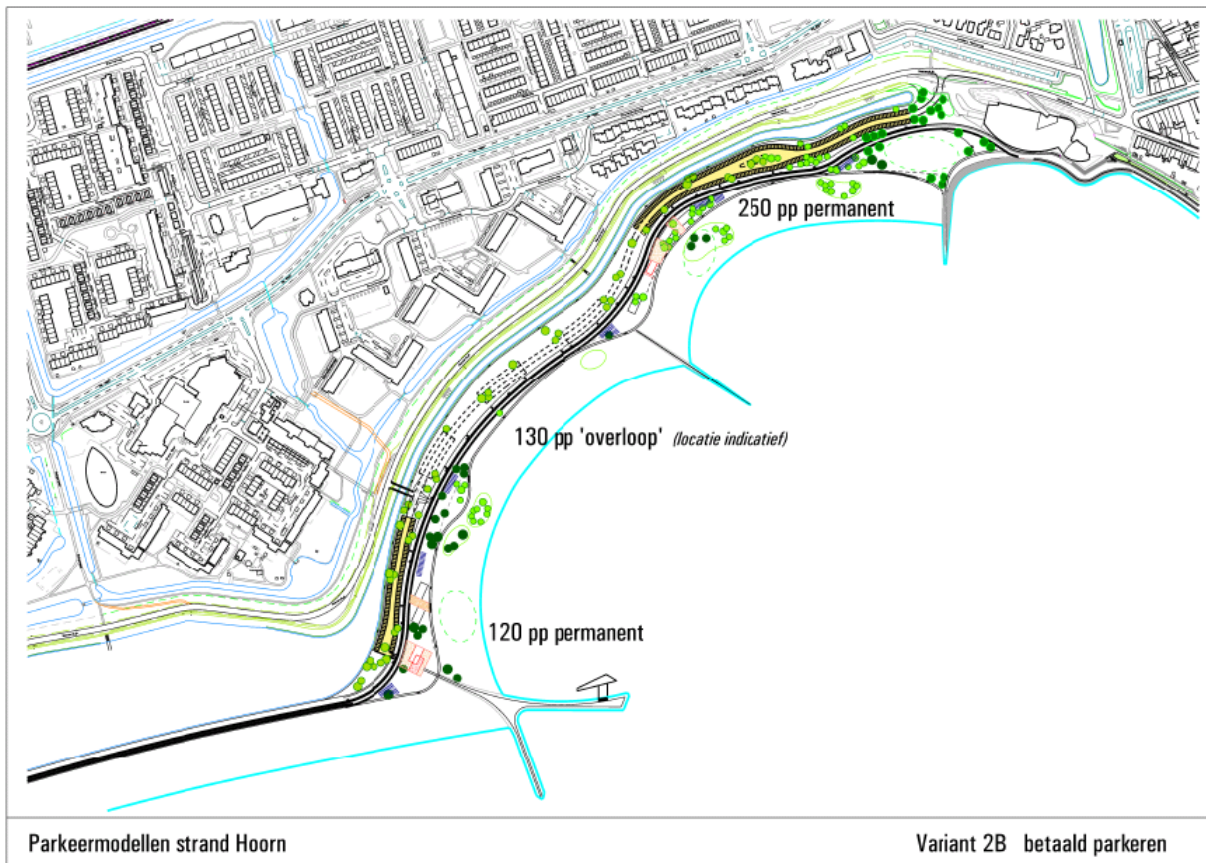
De reguliere parkeerplaatsen bij de Galgenbocht worden ontsloten aan de noordzijde. De reguliere parkeerplaatsen bij de schouwburg worden ontsloten via de bestaande aansluiting bij de schouwburg. Deze aansluiting zal wel aangepast moeten worden. De huidige situatie is onduidelijk en onoverzichtelijk.

Haalbaarheid

Deze variant is niet realistisch. Door de locatie van de reguliere parkeerplaatsen aan de schouwburgzijde, is de kans groot dat bezoekers van de binnenstad daar gratis gaan parkeren. De parkeervraag neemt dan toe waardoor de capaciteit ontoereikend wordt. De overloop parkeerplaatsen zullen op reguliere basis aangesproken worden en op piekmomenten is het parkeerterrein vol en zullen strandbezoekers elders parkeren (Grote Waal). Dat is onwenselijk.

3.4 Variant 2b

In het verkeerskundig advies is aangegeven dat het verschuiven van de parkeerplaatsen naar de binnenstad gevolgen heeft voor de bruikbaarheid daarvan. Wanneer de parkeerplaatsen dichterbij de binnenstad komen te liggen wordt de kans groter dat bezoekers van de binnenstad bij het strand gaan parkeren omdat het daar gratis parkeren is. Om te voorkomen dat de parkeerplaatsen vol staan met binnenstad bezoekers en de strandbezoekers een uitvlucht zoeken naar andere mogelijkheden, is het nodig om parkeerregulering toe te passen. Dit geldt voor zowel het parkeerterrein bij het strand als in de omgeving (de woonwijk).



Onderdeel	Beschrijving
Aantal parkeerplaatsen	370 regulier, 130 overloop
Locatie parkeerplaatsen	Een deel reguliere parkeerplaatsen bij de Galgenbocht ten behoeve van de horeca, het grootste gedeelte reguliere parkeerplaatsen tussen de Sterflats en de binnenstad. De overloop parkeerplaatsen in het gebied bij de Sterflats.
Ontsluiting	Eén ontsluiting bij de Galgenbocht en één ontsluiting bij de schouwburg.
Regime	Parkeerregulering (betaald parkeren strand / vergunning parkeren omgeving)

Beoordeling

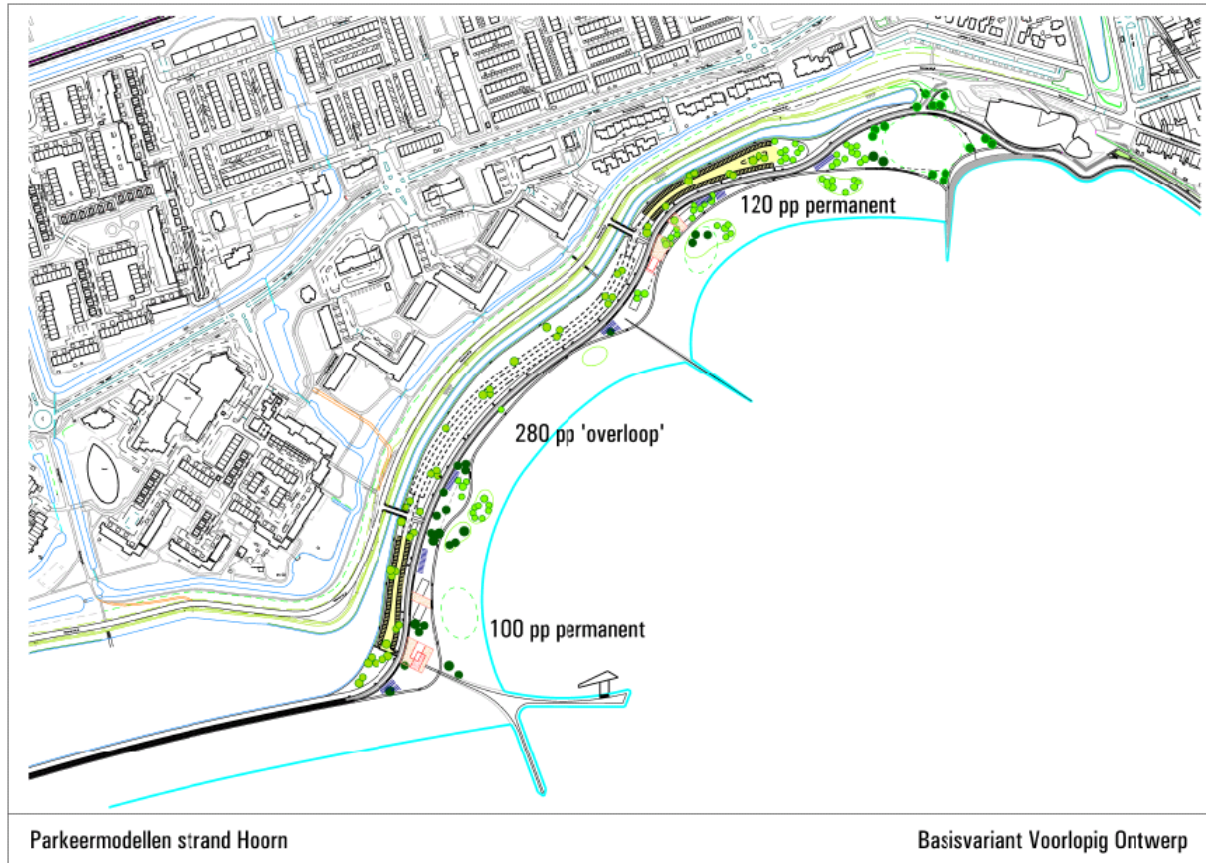
Ten opzichte van variant 2a is het enige verschil dat in deze variant sprake is van parkeerregulering.

Haalbaarheid

Deze variant sluit aan bij het uitgangspunt van geen reguliere parkeerplaatsen voor de Sterflats. Aandachtspunt is wel dat niet voldaan wordt aan het vastgestelde uitgangspunt van 200 reguliere parkeerplaatsen. Echter, deze variant leidt wel tot zo min mogelijk parkeermomenten voor de Sterflats waardoor deze variant mogelijk tot draagvlak kan leiden. Hierdoor is deze variant haalbaar en kan verder uitgewerkt worden. Met name nader onderzoek naar draagvlak is noodzakelijk.

3.5 Variant 2c

De vorige variant sluit niet aan bij het uitgangspunt van 200 reguliere parkeerplaatsen en 300 overloop parkeerplaatsen. Variant 2c legt een beperking op het maximum aantal reguliere parkeerplaatsen. Hierdoor sluit deze variant beter aan op de uitgangspunten uit hoofdstuk 2.



Onderdeel	Beschrijving
Aantal parkeerplaatsen	220 regulier, 280 overloop
Locatie parkeerplaatsen	Circa 100 reguliere parkeerplaatsen bij de Galgenbocht ten behoeve van de horeca en circa 120 reguliere parkeerplaatsen tussen de Sterflats en de binnenstad. De 280 overloop parkeerplaatsen in het gebied bij de Sterflats.
Ontsluiting	Eén ontsluiting bij de Galgenbocht en één ontsluiting ter hoogte van de oostelijke sterflat. Variant: ontsluiting bij schouwburg i.p.v. bij Sterflats
Regime	Parkeerregulering (betaald parkeren strand / vergunning parkeren omgeving)

Beoordeling

Deze variant sluit aan op zowel het uitgangspunt van circa 300 overloop parkeerplaatsen alsook de wens om geen reguliere parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats te realiseren.

Ontsluiting

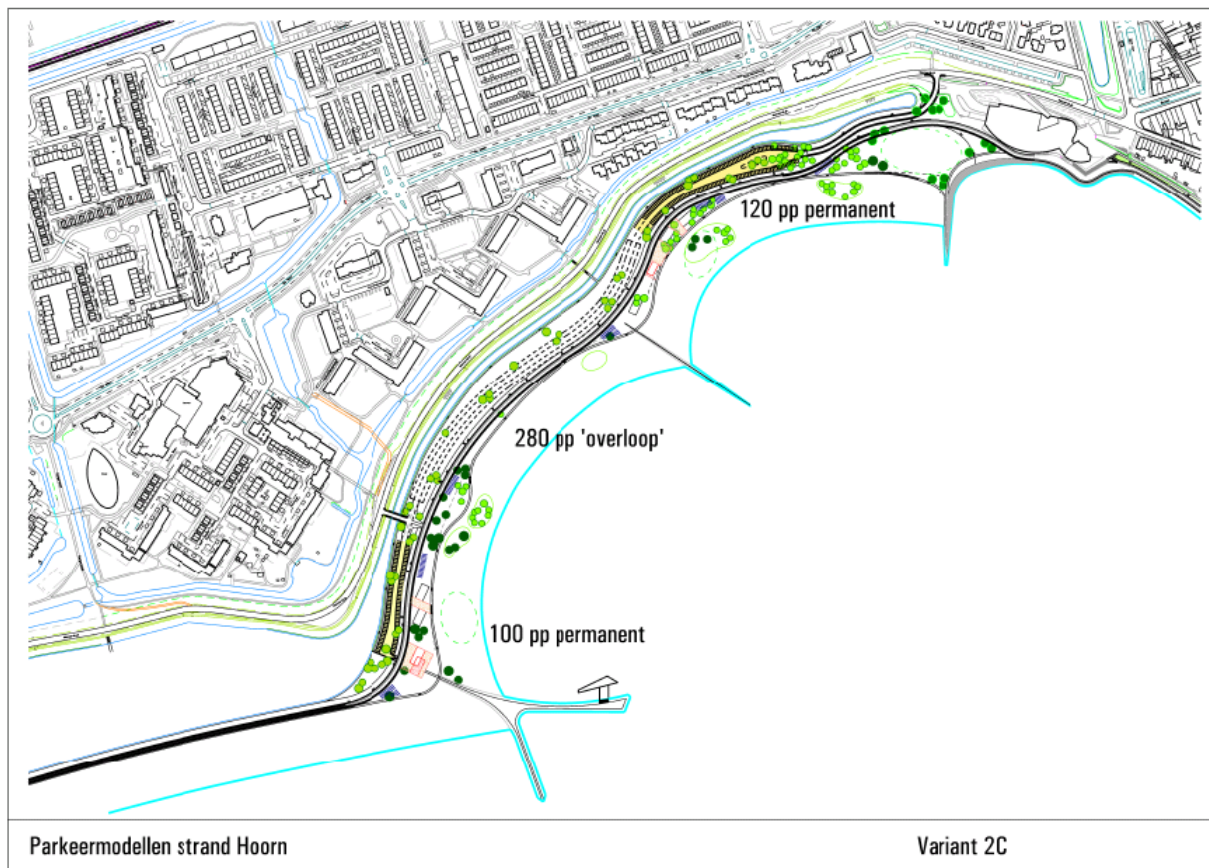
De ontsluiting van de reguliere parkeerplaatsen bij de Galgenbocht wordt aan de noordzijde ontsloten. Deze ontsluiting kan gecombineerd worden met de langzaam verkeer oversteek vanuit de wijk. De ontsluiting van de reguliere parkeerplaatsen aan de schouwburgzijde vindt plaats tussen de reguliere parkeerplaatsen en de overloop parkeerplaatsen. Echter, het is ook mogelijk om de ontsluiting bij de schouwburg te situeren. Vanuit verkeerskundig oogpunt hebben beide varianten hun

eigen voor- en nadelen. Bij de schouwburg heeft als voordeel dat een bestaande ontsluiting wordt gebruikt in plaats van een extra (nieuwe) ontsluiting. Tussen de reguliere en de overloop parkeerplaatsen heeft als voordeel dat binnenstad bezoekers minder geneigd zijn om op de reguliere parkeerplaatsen te gaan parkeren. Vanuit het oogpunt van ontwerp is het wenselijk om de ontsluiting te realiseren ter hoogte van de overgang van de reguliere parkeerplaatsen naar de overloop parkeerplaatsen.

Haalbaarheid

Ook deze variant is haalbaar. Er wordt aangesloten bij de uitgangspunten uit hoofdstuk 2, waaronder de verhouding reguliere en overloop parkeerplaatsen. Ook wordt uitgegaan van geen reguliere parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats.

Variante op ontsluiting



3.6 Haalbare varianten

Uit de vorige paragrafen blijken drie van de vijf varianten haalbaar:

- Variant 1b: 200 reguliere parkeerplaatsen, zo dicht mogelijk bij de Galgenbocht;
- Variant 2b: zoveel mogelijk reguliere parkeerplaatsen buiten de zone voor de Sterflats;
- Variant 2c: 200 reguliere parkeerplaatsen buiten de zone voor de Sterflats.

Bij de varianten 2b en 2c wordt parkeerregulering toegepast. In het volgende hoofdstuk wordt verder ingegaan op de parkeerregulering bij deze varianten.

4. Uitwerking parkeerregulering

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op de uitwerking van de haalbare varianten. Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat drie varianten haalbaar zijn. In twee van deze varianten is sprake van parkeerregulering. In variant 1b is geen parkeerregulering noodzakelijk. Hierdoor is verdere uitwerking van deze variant niet aan de orde. Bij de varianten 2b en 2c is wel sprake van parkeerregulerende maatregelen.

4.1 Parkeerregulerende maatregelen

In de varianten 2b en 2c is sprake van betaald parkeren bij het strand. Dit is nodig omdat anders bezoekers van de binnenstad gratis gaan parkeren bij het strand en lopend de binnenstad in gaan. De capaciteit van de parkeerplaatsen bij het strand is niet toereikend om de binnenstadbezoekers op te vangen op piekdagen waarbij het strand goed bezocht wordt. De overloop parkeerplaatsen zullen regelmatig aangesproken worden en op piekdagen zullen strandbezoekers elders moeten parkeren omdat het parkeerterrein, inclusief de overloop parkeerplaatsen, vol is. De dichtstbijzijnde alternatieve parkeerlocatie is in de wijk Grote Waal bij de Sterflats.

Naast betaald parkeren bij het strand zijn ook parkeerregulerende maatregelen in de wijk Grote Waal nodig. In welk gebied parkeerregulerende maatregelen nodig zijn in de Grote Waal hangt af van het bezoekmotief. Het bezoeken van het stadsstrand is een recreatief bezoekmotief. 70% van de parkeerders met een recreatief bezoekmotief vindt een loopafstand van circa 400 meter acceptabel (bron: CROW). Hierom wordt er van uit gegaan dat parkeerregulerende maatregelen in een straal van 400 meter van het stadsstrand noodzakelijk zijn.

Er is bewust gekozen voor het gehele gebied met een hemelsbrede afstand van 400 meter in plaats van loopafstanden tot 400 meter. Door de hemelsbrede afstand te hanteren wordt een grotere groep dan de 70% bereikt. Het exacte gebied wordt in een later stadium vastgelegd. Daarbij kan ook gedacht worden aan een fasering van invoering. Bijvoorbeeld eerst het gebied ten zuiden van De Weel en, wanneer nodig, daarna het gebied in de omgeving van de Siriusstraat.

In de afbeelding op de volgende pagina is te zien dat in nagenoeg het gehele oostelijke deel van de Grote Waal (het lichtgroen gearceerde gebied) parkeerregulerende maatregelen nodig zijn wanneer betaald parkeren op het stadsstrand ingevoerd wordt.

De overlast die ontstaat voor de omwonenden is het parkeren van strandbezoekers in de wijk, waardoor de bewoners de auto niet meer kwijt kunnen. Om te voorkomen dat dit gaat gebeuren is vergunning parkeren invoeren (met kraskaart voor bezoekers van bewoners) de parkeerregulerende maatregel die soelaas biedt. Hiermee worden bezoekers van het stadsstrand geweerd uit het gebied. Het vergunningregime zal dan gelden voor de omgeving Poolster, Astronautenweg en Siriusstraat (het lichtgroene gebied in de afbeelding).



Parkeervergunning in de Grote Waal?

4.2 Parkeertarieven

Het motief van de parkeerder is recreatie waardoor het parkeren als langparkeren kan worden aangemerkt. Het beste is dan om een dagtarief te hanteren in plaats van een uurtarief. De hoogte van het tarief is afhankelijk van de overige tarieven in de omgeving. Logischerwijs kan het tarief gelijk getrokken worden met het tarief op het Pelmolendpad of het Transferium.

Voor het vergunning parkeren in de wijken Hoorn-Noord en Venenlaankwartier geldt een lager tarief dan voor het vergunning parkeren in de binnenstad. Het ligt voor de hand om het tarief in de Grote Waal voor de parkeervergunningen gelijk te trekken aan de vergunningen in Hoorn-Noord en Venenlaankwartier.

4.3 Financiële consequenties

Het toepassen van parkeerregulerende maatregelen heeft ook financiële consequenties. Aan de hand van een berekening is een inschatting gemaakt welke financiële gevolgen hangen aan de parkeermaatregelen. Uit de berekening komt naar voren dat het invoeren van parkeerregulering per jaar ongeveer € 35.000 kost (prijsspeil 2014). In dat bedrag zit onder andere de investering in parkeerautomaten, handhaving, uitgifte parkeervergunningen en opbrengst parkeervergunningen. De kosten voor de parkeerregulering kunnen gedekt worden uit de inkomsten van het betaald parkeren bij het stadsstrand. Bij een levendig scenario kan het betaald parkeren een plus opleveren. De inschatting is dat in eerste instantie het strand niet direct het aantal bezoekers in het levendig scenario trekt. Later neemt het aantal bezoekers toe. De verwachting is dan ook dat het invoeren van parkeerregulering ongeveer kostenneutraal is.