

Besluit tot wijziging Beleidsplan verkeer 2017-2021 door toevoeging van Parkeervisie Abcoude

De raad van de gemeente De Ronde Venen,
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders,

besluit

het Beleidsplan Verkeer 2017-2021 te wijzigen door:

- na de titel de volgende tekst toe te voegen: 'let op: voor de kern Abcoude is bijgaande Parkeervisie van toepassing'
- helemaal onderaan de Parkeervisie Abcoude in te voegen:

Parkeervisie Abcoude

1. Inleiding

1.1. Waarom een nieuwe visie op parkeren in Abcoude?

Het dorps karakter in combinatie met de ligging in een groene omgeving onder de rook van Amsterdam, maakt Abcoude tot een aantrekkelijk en gewild dorp. Het karakteristieke en historische dorp moet ook in de toekomst behouden blijven. De hoeveelheid openbare ruimte in Abcoude is beperkt. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Die ruimte is schaars, en er moet veel in gebeuren. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die functies is parkeren.

In het centrum van Abcoude en rondom het station, evenals in een aantal omliggende wijken en straten, zijn regelmatig parkeerproblemen. Zonder aanvullende maatregelen zal de parkeerdruk in de toekomst verder toenemen, wat ten koste gaat van de bereikbaarheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorp. Bovendien blijkt het parkeren steeds vaker een beperkende factor bij het realiseren van nieuwe ontwikkelingen. Dit terwijl Abcoude nog niet 'af' is en nieuwe ontwikkelingen gewenst zijn, bijvoorbeeld om het voorzieningenniveau op de langere termijn op peil te houden.

Op de schaal van Abcoude heeft het parkeren bij het centrum invloed op de parkeersituatie bij het station – en andersom. Daarom is er behoefte aan een parkeervisie voor geheel Abcoude. In deze visie worden de gemeentelijke ambities op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid vertaald naar parkeren. Een visie waarin belangrijke keuzes (moeten) worden gemaakt, hoe nu en in de nabije toekomst in Abcoude wordt omgegaan met parkeervraagstukken. En hoe het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen duurzaam en gebalanceerd wordt ingepast, zodat het parkeren bijdraagt aan een dorpskern die aantrekkelijk blijft om te wonen, te werken en te verblijven. Parkeren is daarbij ondersteunend aan de gestelde ambities en geen doel op zichzelf. Het uiteindelijke doel van de nieuwe parkeervisie is om de schaars beschikbare openbare ruimte in Abcoude zo goed mogelijk te verdelen.

1.2. Scope

De parkeervisie richt zich op de hele kern van Abcoude. De meest urgente parkeervraagstukken bevinden zich echter in het centrum en rondom station Abcoude. Deze gebieden vragen daarom om specifieke aandacht bij de concrete uitwerking van de parkeervisie. Op de kaart ziet de scope van de parkeervisie er als volgt uit:



1.3. Het ontstaan van deze parkeervisie: van abstract naar concreet

- Bij het opstellen van de parkeervisie is van abstract naar een steeds concretere uitwerking toegevoerd. Er is gestart met het opstellen van een brede en integrale visie op het parkeren in Abcoude. Deze parkeervisie is besproken met de gemeenteraad. Vanuit de geformuleerde parkeervisie zijn vervolgens concrete maatregelen uitgewerkt. De figuur hiernaast geeft het stappenplan op hoofdlijnen weer voor de totstandkoming van de Parkeervisie Abcoude.
- Hoe de gemeente De Ronde Venen haar ambities voor de fysieke leefomgeving wil waarmaken is vastgelegd in verschillende beleidsdocumenten waaronder de gemeentelijke structuurvisie en verkeersvisie. Deze documenten vormen het toekomstperspectief en het referentiekader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Abcoude. Deze parkeervisie is uiteraard opgesteld binnen deze kaders.



- De afgelopen jaren zijn diverse parkeertellingen uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de parkeerdruk op specifieke locaties in Abcoude. Deze data vormt een belangrijk kwantitatief uitgangspunt voor het opstellen van deze parkeervisie.
- De parkeervisie is voor een belangrijk deel gebaseerd op de kennis en ervaring van de bewoners en ondernemers van Abcoude. Middels een aantal gesprekken met sleutelfiguren en een online enquête (die breed onder de inwoners van Abcoude is uitgezet en welke 157 keer is ingevuld) zijn

- de huidige aandachtspunten en knelpunten wat betreft parkeren geïnventariseerd. Ook zijn wensen, ambities en verwachtingen in kaart gebracht. Deze input is vertaald naar deze parkeervisie.
- Samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden is de parkeervisie uitgewerkt naar concrete beleidskeuzes en maatregelen. Daarvoor zijn twee parkeerpanels samengesteld: één voor het centrum (10 deelnemers) en één voor de stationsomgeving (8 deelnemers). Elk panel is in een digitale sessie één keer bij elkaar gekomen. De deelnemers aan de parkeerpanels zijn geselecteerd op basis van een combinatie van vrijwillige aanmelding en loting. Bij een te groot aantal aanmeldingen is op basis van loting bepaald wie deelneemt aan de workshops, waarbij is gestreefd naar een evenwichtige samenstelling van de klankbordgroep.

1.4. Leeswijzer

De opbouw van deze parkeervisie is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een beeld van de huidige parkeersituatie in Abcoude geschetst – gebaseerd op de input die is verkregen uit de gehouden enquête en de gesprekken met bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 beschreven hoe parkeren bijdraagt aan het realiseren van de gemeentelijke ambities om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van Abcoude te behouden en waar mogelijk te versterken. In hoofdstuk 4 worden de visiepunten geformuleerd voor het parkeren in Abcoude. De kaders uit de visie zijn vervolgens uitgewerkt in concrete maatregelen: voor het centrum (hoofdstuk 5), de stationsomgeving (hoofdstuk 6) en de overige wijken in Abcoude (hoofdstuk 7). Tot slot wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op hoe wordt omgegaan met parkeren bij nieuwbouw en transformaties in Abcoude.

2. Parkeren in Abcoude op dit moment

De parkeervisie begint niet bij nul. De gemeente De Ronde Venen heeft enkele uitgangspunten voor het gemeentelijk parkeerbeleid vastgelegd in de Verkeersvisie 2030. Deze uitgangspunten zijn nog altijd relevant en vormen de basis voor het opstellen van de parkeervisie voor Abcoude. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het parkeren in Abcoude op dit moment geregeld is en welke knelpunten worden ervaren. Daarbij wordt geput uit de input die opgehaald is bij bewoners, bedrijven, ondernemers en instellingen die aan deze parkeervisie meewerkten. Een uitgebreide samenvatting van de enquête is in bijlage 4 terug te vinden.

2.1. Zo is het parkeren nu georganiseerd in het centrum

Het centrum is het levendige middelpunt van Abcoude en heeft een multifunctioneel karakter waarin winkels, horeca, dienstverlening en wonen (boven winkels) elkaar afwisselen. De Hoogstraat (vanaf de Hulksbrug tot aan de kerk) vormt de ruggengraat van het centrum. Voor alle dagelijkse boodschappen is er met twee supermarkten, een weekmarkt en verschillende winkels een afwisselend aanbod. Ook vervult het centrum een belangrijke recreatieve functie met een divers aanbod van cafés, restaurants en hotels. Daarnaast bevinden in en rondom het centrum diverse maatschappelijke voorzieningen variërend van het dorps huis (Piet Mondriaan Gebouw) tot basisscholen, huisarts, apotheek en de dorpskerk.

Het centrum van Abcoude kent een aantal parkeerclusters, waarvan de parkeerterreinen aan het Dokter Van Doornplein (101 p.p.) en Het Markveld (43 p.p.) het grootst zijn. Ook aan de Molenweg (38 p.p.) en Henkkuitenstraat (40 p.p.) zijn relatief veel parkeerplaatsen gelegen. Verder bevinden zich in het centrumgebied verspreid een aantal kleinere clusters en solitaire parkeerplaatsen. Voorbeelden daarvan zijn de parkeerplaatsen aan de Hoogstraat, Stationsstraat en het Kerkplein. De PLUS aan de Amsterdamsestraatweg heeft een ruim parkeerterrein en een ondergrondse parkeergarage.

In een groot deel van het centrum van Abcoude is een blauwe zone van kracht. Op alle parkeervakken binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden van maandag tot en met zaterdag van 08:00 tot 18:00 uur. Daarbuiten geldt de blauwe zone niet en mag dus langer dan 2 uur worden geparkeerd. Er worden geen ontheffingen verstrekt om binnen de blauwe zone langer dan de maximale parkeerduur te parkeren. Bewoners die in de blauwe zone wonen, parkeren (tijdens de reguleringstijden) op eigen terrein óf aan de randen van de blauwe zone.



Er is één straat (Dorpsgezicht) waar uitsluitend vergunninghouders mogen parkeren van maandag tot en met zondag tussen 16:00 en 09:00 uur. Hiervoor kunnen bewoners een vergunning aanvragen. Bezoekers kunnen gebruik maken van omliggende parkeerplaatsen. In andere delen van Abcoude is het parkeren in de openbare ruimte niet gereguleerd.

2.2. Zo is het parkeren nu georganiseerd rondom station Abcoude

Station Abcoude speelt een belangrijke rol bij het bereikbaar houden van de regio door het parkeren bij het station en verder reizen per trein te faciliteren. Hiervandaan staan reizigers binnen een half uur op het Centraal Station van Amsterdam, op Schiphol óf op Hoog Catherijne in Utrecht. Auto's kunnen bij station Abcoude gratis parkeren op de twee P+R terreinen. Het zuidelijke P+R-terrein is in 2017 vergroot en verbeterd. De capaciteit is uitgebreid met 50 parkeerplaatsen en de bestaande parkeerplaatsen zijn opnieuw bestraat. De totale capaciteit van de P+R terreinen komt daarmee op 153 parkeerplaatsen.

De parkeerplaatsen op de P+R terreinen zijn gratis en ongereguleerd. Ook in de directe omgeving van het station geldt 'vrij' parkeren. Tegenover de ingang van het station is een strook ingericht als Kiss & Ride. Hier geldt een maximale parkeerduur van 15 minuten zodat er parkeerplaatsen (in principe) vrij zijn voor het ophalen of wegbrengen van treinreizigers.

Nabij het station komt het Sporthuis Abcoude, een multifunctioneel gebouw met een zwembad en sportzalen. Aan het Sporthuis is vrijstelling verleend van de verplichting om op eigen terrein in de benodigde parkeergelegenheid te voorzien. Het terrein van Sporthuis Abcoude grenst direct aan het zuidelijke parkeerterrein van het station. Om in voldoende parkeerplaatsen te voorzien voor het Sporthuis Abcoude wordt een gedeelte van dit terrein aangewezen als blauwe zone (waar langer parkeren dan 2 uur niet is toegestaan). Een aantal parkeerplaatsen op het parkeerterrein is daardoor voor langparkeerders en treinreizigers niet beschikbaar, zodat er tijdens piekmomenten voldoende parkeerplekken voor bezoekers van Het Sporthuis zijn. Daarnaast wordt de capaciteit van het parkeerterrein uitgebreid. Voor de rest van de parkeeropgave wordt een beroep gedaan op parkeerplaatsen in de openbare ruimte rondom het Sporthuis. Ondanks de onderbouwde parkeeroplossing is er veel weerstand in de omgeving. De vrees is dat met de komst van Het Sporthuis Abcoude de parkeerdruk in de omgeving verder toeneemt.

Vooruitlopend op deze integrale parkeervisie voor Abcoude is besloten een blauwe zone in te voeren ten westen van het station. Deze blauwe zone gaat gelden in de straten Ereprijs, Fluitekruid en Waterlilie. Hiermee wordt voorkomen dat treinreizigers in de aangrenzende wijk kunnen parkeren. Van maandag t/m zondag tussen 08:00 en 22:00 uur kan maximaal 2 uur worden geparkeerd. Voor bewoners worden er ontheffingen verleend om langer te kunnen parkeren. Mits er geen mogelijkheid is om op eigen terrein te parkeren, kunnen per woning maximaal 2 ontheffingen verstrekt worden.

2.3. De effecten van het huidige parkeerbeleid

In delen van Abcoude zijn er geen parkeerproblemen en werkt het huidige parkeerbeleid goed. Maar op sommige punten willen we het parkeren graag verbeteren. Er zijn een aantal specifieke parkeerknelpunten waarvoor deze parkeervisie oplossingen moet aandragen. De meest urgente parkeerknelpunten zijn als volgt:

2.3.1. Knelpunt 1: parkeeroverlast rondom station Abcoude

Onder meer de aantrekkingskracht van Amsterdam en Schiphol, gecombineerd met de goede treinverbinding, zorgt voor een vraag naar parkeerplaatsen bij station Abcoude die groter is dan de capaciteit van de P+R-terreinen. Waar het parkeren bij station Abcoude gratis en onbeperkt is, wordt het parkeren in Amsterdam steeds verder gereguleerd en stijgen de parkeertarieven daar. Daarnaast zijn een aantal P+R locaties in de regio voornemens hun parkeerterreinen te reguleren. Het gevolg van deze ontwikkelingen is een groeiende populariteit bij forenzen, treinreizigers, vakantiegangers en bezoekers van evenementen in Amsterdam (Zuidoost) die hun auto gratis bij station Abcoude parkeren en verder reizen met de trein.

Rond station Abcoude is de parkeerdruk de afgelopen jaren dan ook steeds verder toegenomen. Op de P+R terreinen zijn alle parkeerplaatsen regelmatig bezet. Door het tekort aan parkeerplaatsen bij het station parkeren mensen hun auto vaak in de nabijgelegen woonstraten en op bedrijventerrein de Hollandse Kade. Volle straten, verkeerd geparkeerde auto's, verkeersonveilige situaties en weinig beschikbare parkeerplaatsen voor bewoners, ondernemers en hun bezoek zijn het gevolg. De leefbaarheid en bereikbaarheid rondom station Abcoude staat daarom onder druk.

Daarnaast zorgt de groeiende populariteit van het parkeerterrein voor knelpunten in de doorstroming in het centrum. Er is namelijk slechts één hoofdroute om het station te bereiken die midden door het centrum in Abcoude loopt. Gezien het historische karakter van Abcoude is de verkeersruimte hier erg beperkt.

Parkeren bij station Abcoude in cijfers

In opdracht van de provincie Utrecht is een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van diverse stationslocaties, waaronder Abcoude (juni 2019). Met een combinatie van parkeertellingen en enquêtes is een goed beeld geschetst van het gebruik van de parkeerterreinen bij station Abcoude. Hieronder zijn de belangrijkste inzichten uit dit onderzoek beschreven. Deze vormen een belangrijke kwantitatieve basis voor de uitwerking van deze parkeervisie.

Wie parkeren er bij het station?

De parkeerterreinen bij station Abcoude worden vooral gebruikt door forenzen (63%) voor het reizen per trein van/naar werk of school. Er wordt beperkt geparkeerd door Schiphol gerelateerde bezoekers (6%). Ook het aandeel parkeerders met een bestemming in de omgeving van het station is relatief beperkt (10%).

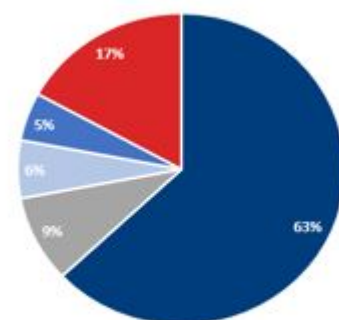
Wat is de herkomst- en bestemming van parkeerders?

De helft van de parkeerders (50%) op de parkeerterreinen bij het station is afkomstig uit de kernen in de gemeente De Ronde Venen: Abcoude (23%), Vinkeveen (14%), Baambrugge (8%) en Mijdrecht (5%). P+R Abcoude heeft een groot aandeel met Amsterdam als bestemming (>70%). Ook Utrecht is (12%) is een belangrijke bestemmingslocatie.

Wat is de parkeerdruk?

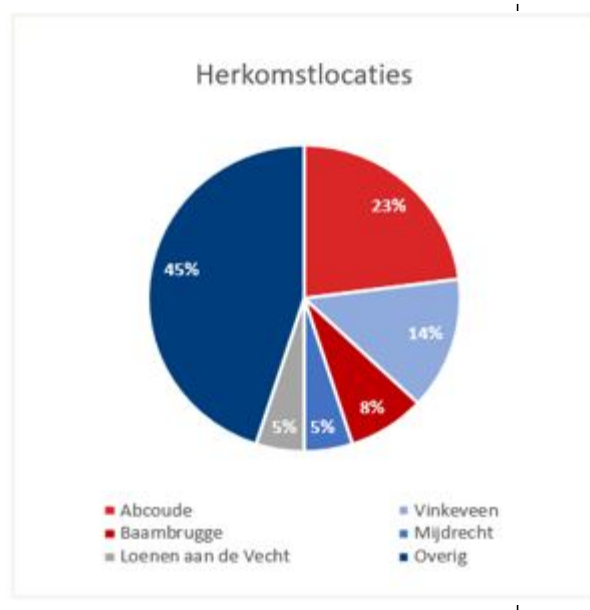
De gemiddelde bezetting op de P+R terreinen is op een werkdag overdag 87% en in de avond 67%. Op piekmomenten wordt de volledige capaciteit van de parkeerterreinen benut en leidt dit tot uitwijk naar omliggende

Reden voor parkeren bij station Abcoude



■ Treinreis van / naar werk of studie ■ Bezoek in de omgeving
■ Treinreis: van / naar Schiphol ■ Bewoners
■ Anders

straten. De parkeerdruk daar wordt met name ervaren op werkdagen tussen de ochtend- en avondspits als gevolg van forenzen. In de avonden is er vaak voldoende plek beschikbaar. In de avonden en weekend is het soms erg druk door bezoekers van evenementen in Amsterdam Zuidoost.



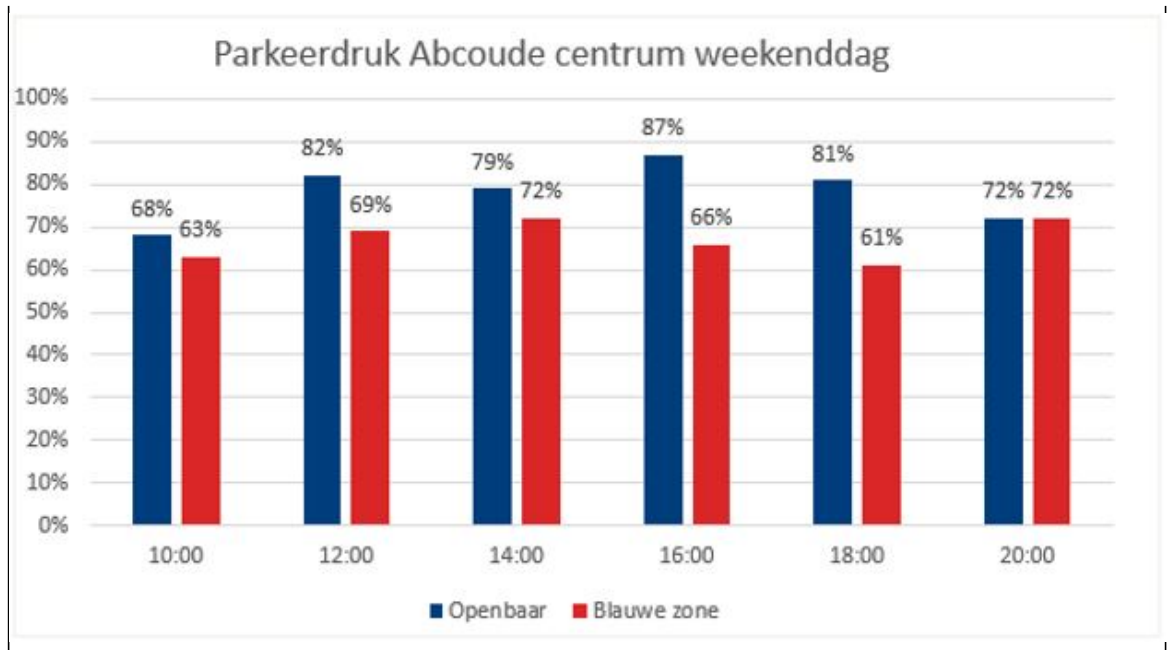
2.3.2. Knelpunt 2: Kritische parkeerbalans centrum

Voor het totale centrum ligt de parkeerdruk nu binnen acceptabele waarden. Over het algemeen zijn er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners, ondernemers en bezoekers van het centrum. Vraag en aanbod van parkeerplaatsen is momenteel in balans. Met name omdat - sinds de verhuizing van de PLUS supermarkt van het Hoogstraat naar de Amsterdamsestraatweg – er meer 'lucht' ontstaan is in het centrum. Er is echter sprake van een kritische balans. Op sommige locaties is de parkeerdruk in het centrum nu al hoog. Bij een toename van de parkeervraag (door nieuwe ontwikkelingen en/of een toename van autobezit en gebruik bij bewoners/bezoekers) kan de balans voor het totale centrum worden verstoord.

Parkeren in het centrum in cijfers

In februari/maart 2019 is een parkeeronderzoek uitgevoerd om de parkeerdruk in het centrum van Abcoude in kaart te brengen. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn als volgt:

- De totale parkeercapaciteit in het centrum van Abcoude ligt op 415 parkeerplaatsen. Daarvan vallen 275 parkeerplaatsen in de blauwe zone. Aan de randen van de blauwe zone liggen nog eens 140 parkeerplaatsen.
- De parkeerdruk over het centrum als geheel is acceptabel. Tijdens de hoogste parkeerpiek, gedurende de zaterdagmiddag, wordt 72% van het totale aantal parkeerplaatsen in en rondom het centrum bezet.
- Aan de randen van de blauwe zone stijgt de parkeerdruk in het weekend tot maximaal 87% (zie onderstaande figuur). De gemiddelde parkeerdruk in de blauwe zone schommelt tussen de 60% en 70%.
- Op specifieke locaties in het centrum is de parkeerdruk hoog. De parkeerplaatsen op de Molenweg en het Raadhuisplein worden bijna de gehele dag door volledig bezet. Ook de parkeerplaatsen aan de Stationsstraat en Kerkgaarde/Kerkstraat kennen een relatief hoge bezetting.
- Uit het onderzoek blijkt dat de maximale parkeerdruk in de blauwe zone van 2 uur regelmatig overschreden wordt. Dat is met name het geval op het Dokter van Doornplein. Dit duidt op onvoldoende en/of te voorspelbare handhaving waardoor het effect van de blauwe zone niet optimaal is.



2.3.3. Knelpunt 3: Parkeren als barrière voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum

Op basis van parkeernormen wordt een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte bij nieuwbouw of gebouwen die een andere functie krijgen. Hoe groter het project, hoe groter de parkeerbehoefte is. Op basis van het huidige gemeentelijk parkeerbeleid is de eis dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd om op eigen terrein te voorzien in de totale parkeerbehoefte. Deze aanpak moet ervoor zorgen dat het parkeren van een auto bij nieuw- of verbouw op een goede wijze plaatsvindt en Abcoude bovendien bereikbaar en aantrekkelijk blijft.

In de praktijk blijkt echter dat het realiseren van de parkeereis op eigen terrein regelmatig qua ruimte niet mogelijk is óf geen haalbare business case oplevert. In het centrum ontbreekt het op veel plekken aan eigen terrein en ook laat de hoge parkeerdruk op straat het vaak niet toe om het parkeren (deels) in de openbare ruimte op te lossen. Het gevolg is dat ontwikkelingen, vooral in- en rondom het centrum, steeds vaker stranden op het parkeervraagstuk. Een voorbeeld daarvan is de (her)ontwikkeling op de locatie van de voormalige PLUS aan de Hoogstraat. Omdat er geen sluitende parkeeroplossing geboden kan worden volgt een weigering van omgevingsvergunningen. Dit terwijl er soms ook mogelijkheden zijn om het parkeren in de buurt van de ontwikkeling op te lossen. Het huidige parkeerbeleid biedt onvoldoende mogelijkheden om af te wijken van de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren en de beschikbare alternatieven te benutten. Het centrum van Abcoude raakt daardoor steeds meer op slot.

3. Ambities voor Abcoude

Abcoude zet in op het behoud en waar mogelijk het versterken van bestaande kwaliteiten. Onderstaande ambities hebben invloed op de invulling van de parkeervisie. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar ondersteunend aan het behalen van de ambities om de aantrekkelijkheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van het dorp te behouden en waar mogelijk te vergroten. De ambities zijn afgeleid uit verschillende beleidsdocumenten van de gemeente, waaronder:

Basis voor gemeentelijke beleidsambities voor Abcoude	
Beleidsdocument	Jaartal
Structuurvisie De Ronde Venen 2030	2013
Verkeersvisie De Ronde Venen 2030	2013
Economische visie 2025	2013
Dorpsvisie Abcoude	2014
Manifest Centruminitiatief Abcoude	2017
Beleidsplan Verkeer 2017-2021	2017
Woonvisie De Ronde Venen 2025	2017

3.1. Behouden en koesteren dorps karakter

Abcoude wil het dorps karakter behouden. Dat betekent niet te veel groeien en vooral de ruimte openhouden tussen het dorp en Amsterdam. Abcoude is zeer compact opgezet, waardoor verdere verdichting van het dorp niet wenselijk is. Het weinig aanwezige groen dat er is, wordt door de inwoners als zeer waardevol beschouwd en moet behouden blijven en waar mogelijk versterkt.

Herontwikkeling in het dorp blijft echter mogelijk en wenselijk, maar vanwege de beperkte mogelijkheden zal ruimte voor nieuwe ontwikkelingen vooral aan de rand van het dorp gevonden moeten worden (uitbreiden). Uitgangspunt hierbij is dat nieuwe uitbreidingen alleen mogelijk worden gemaakt in gebieden met een lage landschappelijke kwaliteit. Alle nieuwe ontwikkelingen moeten passen bij de dorps maat en schaal.

De ruimte in Abcoude is schaars en er moet veel in plaatsvinden. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die (ondersteunende) functies is parkeren.

3.2. Stilstaan is achteruitgang

Abcoude is niet 'af'. Voor een leefbare kern is het van belang dat er voldoende voorzieningen zijn waar inwoners terecht kunnen voor diensten of voor ontmoeten. Er wordt gewerkt aan het behoud en waar mogelijk uitbreiding van het voorzieningenniveau. Op peil houden van de leefbaarheid begint bij het behoud van een heterogene opbouw van de bevolking, met ruimte voor zowel jong als oud. Nieuwe ontwikkelingen zijn noodzakelijk om dit doel te bereiken. Zo is er grote lokale behoefte aan levensloopbestendige woningen in de nabijheid van voorzieningen. Hierdoor blijft de leefbaarheid en vitaliteit ook op langere termijn op peil.

Om Abcoude ook in de toekomst aantrekkelijk te houden is het belangrijk dat nieuwe (her)ontwikkelingen niet tot (extra) parkeeroverlast zorgen. Voor nieuwe ontwikkelingen is het daarom belangrijk om parkeernormen vast te stellen, die aansluiten bij het verwachte autogebruik en -bezit. Deze normering moet tegelijkertijd voldoende flexibiliteit garanderen. Dit biedt meer ontwikkelmogelijkheden voor inwoners en ondernemers.

3.3. Op peil houden bereikbaarheid

Via de A2 en het spoor is Abcoude goed met de stad (Amsterdam en Utrecht) en de rest van het land verbonden. De bereikbaarheid van het dorp moet ook op de langere termijn op peil blijven. Dit betekent dat inwoners, bedrijven en recreanten de keuze uit verschillende vervoerwijzen hebben om hun bestemming binnen en buiten de gemeente te bereiken. Voor langere verplaatsingen ligt de focus op de auto en het openbaar vervoer. Er wordt expliciet geen keuze gemaakt tussen beide vormen van vervoer: keuzevrijheid staat voorop. Voor korte verplaatsingen is het streven om fietsen en lopen te stimuleren en te bevorderen. Dit komt niet alleen de bereikbaarheid ten goede, maar verbetert ook de leefbaarheid van Abcoude en de gezondheid van de inwoners.

De auto is één van de modaliteiten die Abcoude bereikbaar houden. Parkeren is in dit kader onlosmakelijk verbonden met bereikbaarheid. Verplaatsen is namelijk alleen zinvol als je ook stil kunt staan. Voldoende ruimte om de auto te parkeren is daarbij van belang.

3.4. Borgen economische vitaliteit centrum

Een goed draaiende lokale economie is een belangrijke voorwaarde voor de vitaliteit van Abcoude. Met twee supermarkten, een weekmarkt en een mooie verscheidenheid aan winkels heeft Abcoude een goed functionerend centrum. Naast de dagelijkse levensbehoeften voorziet het centrum in een maatschappelijke en recreatieve behoefte. Voor een toekomstbestendig centrum wordt ingezet op de volgende punten:

- Behoud van het multifunctionele karakter van het winkelgebied met winkels, horeca, dienstverlening, weekmarkt en woningen boven winkels.
- Benoemen van een kernwinkelgebied, waarbinnen hoofdzakelijk detailhandel, daghoreca en consumentgerichte dienstverlening gevestigd zijn. Nieuwe winkelinitiatieven vinden binnen het kernwinkelgebied plaats en bevorderen de clustering.
- Buiten het kernwinkelgebied functieverandering naar dienstverlening mogelijk maken, maar ook naar wonen.

Bij een levendig, florerend en economisch functionerend centrum horen bezoekers en mensen die er wonen en/of werken. Zonder goede (auto)bereikbaarheid en daarbij behorende parkeercapaciteit is er geen aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee geen vitaal centrum.

3.5. Energietransitie

Vanaf 2040 wil de gemeente De Ronde Venen klimaatneutraal zijn. De komende jaren wordt ingezet op het evenveel energie gaan opwekken als dat er gebruikt wordt. Niet langer met aardgas, maar met schone energie, verkregen uit zon, wind of bijvoorbeeld aardwarmte. Voor mobiliteit betekent dit een

toename in het aantal schone kilometers en een samenleving die een meer bewuste keuze voor een vervoersmiddel maakt.

Er is steeds meer behoefte aan voorzieningen met betrekking tot duurzaamheid in hun eigen leefomgeving. De verduurzaming van auto's – elektrisch rijden en het gebruik van alternatieve brandstoffen – levert een bijdrage aan klimaatneutraliteit. Dat heeft consequenties voor de locatie en kwaliteitseisen van parkeerplaatsen in Abcoude.

3.6. Financieel: doen wat noodzakelijk is

De gemeente heeft nu en in de toekomst de financiële middelen niet om alle knelpunten op te pakken en problemen aan te pakken. De parkeervisie stelt daarom prioriteiten. Alleen die maatregelen worden voorgesteld, die echt noodzakelijk zijn voor het bereikbaar en leefbaar houden van Abcoude.

4. De visie op parkeren in Abcoude

Het parkeren in Abcoude draagt bij aan het behalen van de gestelde ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De hierna genoemde visiepunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes die gemaakt gaan worden om 'de juiste parkeerder op de juiste plek' in Abcoude te faciliteren. De visie op parkeren in Abcoude is als volgt:

De visie op parkeren in Abcoude	
1.	We faciliteren de auto waar het kan
2.	Als parkeerruimte schaars is, verdelen we deze zo eerlijk mogelijk
3.	Er is voldoende ruimte om te parkeren, maar niet altijd voor de deur
4.	Parkeren reguleren we alleen als het moet
5.	Met flexibele parkeernormen maken we nieuwe ontwikkelingen mogelijk
6.	Parkeren draagt bij aan duurzaamheid
7.	Het nemen van parkeermaatregelen gebeurt sober en doelmatig

In de volgende paragrafen wordt elk visiepunt nader uitgewerkt.

4.1. Visiepunt 1: Faciliteren van de auto waar het kan

Het parkeerbeleid van Abcoude is erop gericht het dorp goed bereikbaar te houden. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar Abcoude komen. Voor een aantrekkelijke en economisch vitaal dorp is het essentieel dat we kunnen blijven voorzien in de werkelijk noodzakelijke parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers en werknemers. Daar horen goed vindbare en aantrekkelijke parkeervoorzieningen bij.

Hierbij merken we op dat we de 'noodzakelijke parkeerbehoefte' niet als een vaststaand gegeven beschouwen, maar als iets waarop we zelf ook invloed hebben. Autobezit en -gebruik in Abcoude wordt niet ontmoedigd. Om de bereikbaarheid van het centrum en het station ook op de langere termijn beheersbaar te houden, is het stimuleren van fietsgebruik en wandelen voor het maken van korte verplaatsingen noodzakelijk. De potentie om de parkeerdruk in het centrum te reduceren is groot: relatief veel autoverplaatsingen worden door Abcoudenaren gemaakt, die vaak ook met de fiets of te voet gemaakt kunnen worden.

4.2. Visiepunt 2: Bestaande schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen

De verwachting is dat het autobezit en -gebruik in Abcoude de komende jaren verder gaat toenemen. Voldoen aan de bijbehorende parkeerbehoefte is moeilijk: de fysieke ruimte ontbreekt in veel gevallen om meer parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast zouden de consequenties voor het (groene) karakter van wijken groot zijn en de kosten fors. We kiezen daarom voor een goede balans tussen grijs en groen. Dat betekent dat in het bestaande dorp - zeker in het kernwinkergebied - géén extra parkeerplaatsen gecreëerd worden ten koste van (groene) openbare ruimte¹. De uitdaging is vooral om de bestaande schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk te verdelen.

4.3. Visiepunt 3: Er is voldoende ruimte, maar niet altijd voor de deur

Op veel locaties waar het parkeren in Abcoude knelt zit het probleem niet zozeer in het aantal parkeerplaatsen, maar in het feit dat te veel mensen tegelijkertijd gebruik willen maken van dezelfde (populaire) parkeerplaatsen. In totaal is er voldoende parkeerruimte beschikbaar voor bewoners, ondernemers en hun bezoek. Echter niet altijd precies op de plek waar men het liefst hun auto zou willen parkeren. In Abcoude is onvoldoende ruimte om iedereen op hun voorkeurslocatie te laten parkeren. Daarom accep-

1) Dat neemt niet weg dat het aantal parkeerplaatsen kan worden uitgebreid door kleinschalige optimalisaties of herinrichting van bestaande parkeercapaciteit.

teren we dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan. Er worden geen maatregelen genomen als er in de nabijheid voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Om elke doelgroep binnen acceptabele loopafstand zoveel mogelijk kans op het vinden van een parkeerplaats te bieden, streven wij naar een parkeerdruk die (structureel) niet hoger is dan 85%. Bij een hogere parkeerdruk neemt de zoektijd naar een parkeerplaats over het algemeen sterk toe. Wanneer de zoektijd toeneemt, neemt de bereikbaarheid van een locatie af en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toe.

4.4. Visiepunt 4: Regulering als het moet

Soms loopt de parkeerdruk (structureel) zo hoog op dat er ook binnen loopafstand geen acceptabel alternatief beschikbaar is voor het parkeren van de auto. Wanneer de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren is regulering nodig. We zetten regulering alleen in wanneer het afdwingen van een betere benutting van parkeerplaatsen en van gewenst parkeergedrag noodzakelijk is. Bij invoering van regulering willen we de parkeerdruk verlagen, zodat de gewenste doelgroep meer ruimte krijgt om te parkeren. Wanneer regulering nodig blijkt te zijn, dan hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Regulering is nodig wanneer te veel mensen gebruik willen maken van dezelfde parkeerplaatsen. Bij regulering hoort het maken van een prioriteitstelling. Dat wil zeggen: welke doelgroep willen we waar laten parkeren. Per doelgroep (bewoners; bezoekers van bewoners; bezoekers van voorzieningen; werknemers, etc.) stellen we vast waar we hen primair willen laten parkeren en stemmen de regulering daar op af.
- Het streven is een zo eenduidig en helder mogelijke vorm van regulering. Op die manier is het voor iedereen duidelijk wie waar tegen welke voorwaarden een parkeerplek kan vinden. Zodat de automobilist weet waar hij/zij aan toe is en niet nodeloos hoeft te zoeken. De aard van de parkeerproblematiek verschilt soms echter – ook op de schaal van Abcoude. De instrumenten die worden ingezet om vraag en aanbod in balans te brengen, kunnen daarom verschillen van buurt tot buurt.
- Regulering in Abcoude is een middel om overlast van uitwijkgedrag te voorkomen. Bijvoorbeeld overlast van treinreizigers die een parkeerplaats zoeken in de omliggende woonwijk. Regulering zien wij dus niet als een instrument om te sturen op het autobezit van bewoners, ondernemers en hun bezoek. Bij de invoering van regulering laten wij de bestaande parkeersituatie daarom zoveel mogelijk in takt. Ons ontheffingen/vergunningenbeleid stemmen wij daar dan ook op af.
- De ruimte in Abcoude is schaars. Om de openbare ruimte te ontzien wordt vooral ingezet op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen. Op die manier kunnen dezelfde parkeerplaatsen door meerdere doelgroepen worden gebruikt. Alleen dan worden de bestaande parkeerplaatsen optimaal benut. Dat betekent terughoudendheid met het verstrekken van exclusieve parkeerplaatsen voor één bepaalde doelgroep.
- Bij invoering van regulering kiezen we voor een structurele oplossing en niet voor het verplaatsen van het parkeerprobleem. De ervaring leert dat bij het invoeren van regulering per straat de overlast zich verplaatst naar de eerstvolgende straat. Een deel van de parkeerders zal namelijk op zoek gaan naar de dichtstbijzijnde parkeerplaats waar zonder beperkingen geparkeerd kan worden. Invoering van regulering gebeurt daarom niet straat voor straat, maar binnen een logisch afgebakend en aaneengesloten gebied.
- Momenteel wordt het parkeren in het centrum van Abcoude gereguleerd met een parkeerduurbeperking (blauwe zone). Door het uitgeven van ontheffingen kunnen bepaalde doelgroepen worden uitgezonderd van de maximale parkeerduur. Wanneer het reguleren van parkeerplaatsen nodig is, kiezen we ook de komende jaren voor de blauwe zone als de standaard reguleringsvorm, omdat:
 - Het een strikte scheiding van lang- en kortparkeerders mogelijk maakt, waardoor gestuurd kan worden op het principe van 'de juiste parkeerder op de juiste plaats'
 - De blauwe zone relatief klantvriendelijk en laagdrempelig is
 - Het parkeren in Abcoude door regulering met een blauwe zone gratis is en blijft voor bezoekers
 - Er beperkte infrastructurele maatregelen (bebording en blauwe markering) nodig zijn waardoor de realisatietermijn kort is en de kosten laag.

Toekomstperspectief betaald parkeren

In deze parkeervisie is gekozen voor de blauwe zone als reguleringsvorm in Abcoude. Bij een toenemende parkeerdruk is regulering op grotere schaal nodig om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het dorp te borgen. Een vorm van betaald parkeren is dan te overwegen. De gebruiker betaalt in dat geval een prijs voor de parkeerduur van zijn parkeeractie. Afhankelijk van de situatie kan men vooraf betalen (bij de parkeerautomaat) of achteraf betalen (slagbomen of bel/app-parkeren). Op de langere termijn biedt betaald parkeren de volgende voordelen:

- Betaald parkeren is de meest flexibele manier om het gebruik van een parkeerplaats te reguleren en te stimuleren. Indien gewenst kunnen bepaalde doelgroepen langer of gratis parkeren door parkeervergunningen uit te geven.

- Door mogelijke tariefdifferentiatie (in tijd en/of plaats) kan meer gestuurd worden op een efficiëntere verdeling van de parkeerdruk.
- Betaald parkeren is een geschikt middel om parkeerplaatsen optimaal dubbel te gebruiken. Dat is van belang omdat de mogelijkheden voor extra capaciteit in Abcoude beperkt zijn. De bestaande capaciteit moet daarom zo efficiënt mogelijk worden ingezet.
- Door de flexibiliteit is betaald parkeren geschikt voor toepassing in gebieden met een grote mix aan functies (wonen, voorzieningen, winkels etc.).
- Betaald parkeren is (op grotere schaal) kostenefficiënter t.o.v. een blauwe zone. Enerzijds door de inkomsten uit parkeergeld en anderzijds omdat de opbrengsten uit boetes volledig naar de gemeente gaan. Bij een blauwe zone gaan deze naar het Rijk, die voor de kosten van handhaving slechts een beperkte vergoeding betaalt. Een Blauwe Zone is dus eigenlijk nooit kostendekkend voor de gemeente. Zeker niet wanneer uitbreiding van parkeerregulering nodig is op termijn.
- Handhaving op kenteken is mogelijk waardoor effectiever (en digitaal) gehandhaafd kan worden.

4.5. Visiepunt 5: Met flexibele parkeernormen maken we nieuwe ontwikkelingen mogelijk

Abcoude is dichtbebouwd en de openbare ruimte is schaars. Parkeren is één van de functies die aanspraak maakt op de schaarse ruimte. Bij nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw, kantoren, winkels en andere voorzieningen gebruiken wij parkeernormen om de omvang vast te stellen van de parkeerbehoefte bij deze ontwikkelingen. In Abcoude wordt de auto gefaciliteerd door parkeernormen te gebruiken die gebaseerd zijn op het werkelijke autobezit- en gebruik. We kiezen daarbij voor flexibele en gebiedsgerichte normen, zodat rekening gehouden kan worden met de specifieke karakteristieken van de locatie en de beoogde gebruikersgroepen.

Om de druk op de openbare ruimte beheersbaar te houden is en blijft het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen wordt opgelost op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, kan worden geparkeerd in de openbare ruimte. Deze aanpak moet ervoor zorgen dat het parkeren van een auto bij nieuw- of verbouw op een goede wijze plaatsvindt en het dorp bovendien aantrekkelijk blijft. Het centrum vraagt om een andere aanpak. Om ontwikkelingen daar mogelijk te maken is het noodzakelijk de harde eis voor het realiseren van de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein te versoepelen. Anders vormt parkeren een (te) grote barrière en staat het centrum op slot. We brengen daarom meer flexibiliteit in het vinden van een parkeeroplossing voor (her)ontwikkelingen in het centrum. Bijvoorbeeld door het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen of het mogelijk maken om restcapaciteit in de openbare ruimte op grotere loopafstand te benutten. Een belangrijke randvoorwaarde blijft dat een nieuwe (her)ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

4.6. Visiepunt 6: Parkeren draagt bij aan duurzaamheid

Het aantal (volledig) elektrische auto's in Nederland groeit sterk en een nog hardere groei wordt voorspeld. Zo moeten volgens het huidige regeerakkoord vanaf 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Elektrisch laden gebeurt veelal aan het begin of het einde van een rit. Dat vraagt om parkeer- en oplaadvoorzieningen thuis, op het werk of waar je langdurig op bezoek bent. Daarmee wordt opladen en parkeren een gecombineerde opgave.

Ook autodelen is aantoonbaar in opkomst - met name in de grote steden waar men minder afhankelijk is van de auto om van A naar B te komen. Het bezit van een auto wordt steeds minder een voorwaarde voor het maken van een flexibele en relaxte reis. Gedeelde auto's kunnen efficiënter worden ingezet, waardoor minder auto's nodig zijn om in dezelfde mobiliteitsbehoefte te voorzien. Meer gebruik van deelauto's leidt op die manier tot een lagere parkeerbehoefte en een significante ruimtebesparing. De opkomst van deelauto's past binnen de algemene maatschappelijke transitie van bezit naar gebruik. Waarom zou je een immers een auto kopen – en verzekeringen, belastingen en onderhoud betalen – als je hem toch niet zo vaak gebruikt en er op ieder moment gemakkelijk eentje kan gebruiken?

In het kader van duurzaamheid faciliteren we elektrisch vervoer en deelauto's in Abcoude door te zorgen voor (clusters van) parkeerplaatsen in de openbare ruimte met een oplaadvoorziening of waar deelauto's gestald kunnen worden. Tegelijkertijd zien we dat de mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen (met laadpalen) in de openbare ruimte uit te breiden beperkt zijn. Dat betekent dat elke parkeerplaats die we uitrusten met laadinfrastructuur of waar we een deelauto neerzetten, ten koste gaat van een reguliere parkeerplaats. Om de komende jaren een balans te houden in parkeervoorzieningen voor elektrisch- en brandstof aangedreven (deel)auto's, kiezen we voor een vraagvolgende aanpak bij de uitbreiding. Daarbij kijken we kritisch naar de beschikbare openbare (parkeer)ruimte. Soms moeten we grotere loopafstanden tot een parkeervoorziening of laadpaal accepteren. In straten met een hoge parkeerdruk onderzoeken we daarnaast of het nodig is een parkeerplaats permanent voor elektrische of deelauto's te reserveren, of dat een dagdeel/bepaalde periode volstaat.

4.7. Visiepunt 7: Sober en doelmatige uitvoering

We willen graag dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente betaalbaar blijft. Het uitgangspunt is dat het parkeren als geheel kostendekkend is. Voor elke maatregel vindt een kosten-baten afweging plaats. In principe wordt altijd gekozen voor een sobere en doelmatige uitvoering, tenzij er uitdrukkelijke redenen zijn hiervan af te wijken.

5. Van visie naar maatregelen: centrum

De in het vorige hoofdstuk beschreven visiepunten geven de kaders en uitgangspunten weer voor het omgaan met (toekomstige) parkeervraagstukken in Abcoude. Hierna worden de algemene visiepunten toegespitst op het centrum van Abcoude.

5.1. Beleidsuitgangspunten

Het centrum is het levendige middelpunt van Abcoude. Vraag en aanbod van parkeren is momenteel in balans. Dat moet ook zo blijven om het centrum bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Nieuwe ontwikkelingen in het centrum – met een aanvullende parkeerbehoefte – brengen de kwetsbare balans in gevaar. We willen nieuwe ontwikkelingen in het centrum wel mogelijk maken en tegelijkertijd de bereikbaarheid en vitaliteit van het dorp behouden. Daarom kiezen wij ervoor om in het centrum:

- De parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied² (overdag) primair voor bezoekers (kortparkeerders) te bestemmen
- Bewoners, ondernemers en werknemers (langparkeerders) in het kernwinkelgebied, een parkeeroplossing te bieden buiten het kernwinkelgebied
- Het parkeren in het centrum in de basis op te lossen met het huidige aantal parkeerplaatsen. De aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van het centrum is namelijk niet gebaat met meer parkerende auto's in het kernwinkelgebied
- Geen parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied te verwijderen zolang de parkeerdruk in het centrum niet afneemt. De verwachting is dat de parkeerdruk de komende jaren eerder toe- dan af zal nemen. Gezien de relatief beperkte parkeercapaciteit rondom het centrum is het daarom van belang de capaciteit op hetzelfde niveau te houden
- De parkeervraag van vaste gebruikers (bewoners, ondernemers en werknemers) van nieuwe ontwikkelingen – wanneer dit niet past op eigen terrein - te faciliteren op locaties buiten het kernwinkelgebied. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van bestaande private parkeercapaciteit of restcapaciteit in de openbare ruimte.

5.2. Uitwerking maatregelen

De uitwerking van de beleidsuitgangspunten voor het centrum is met name gericht op de (middel)lange termijn. Op korte termijn functioneert het parkeren in het centrum van Abcoude naar behoren en zijn geen concrete maatregelen nodig. Bij een toenemende parkeerdruk komt daar verandering in en moeten meer maatregelen genomen worden om vraag en aanbod van parkeren in balans te houden. Hieronder volgt een overzicht van maatregelen voor het centrum:

Overzicht maatregelen parkeren centrum Abcoude	
1.	Continueren huidige blauwe zone
2.	Zoeken naar mogelijkheden voor toekomstige uitbreiding van parkeerplaatsen
3.	Onderzoek naar gebruik huidige laadpalen en deelauto's
4.	Flexibele parkeeroplossing centrum

Hierna wordt elke maatregel nader uitgewerkt.

Maatregel 1) Continueren huidige blauwe zone

De parkeersituatie in het centrum van Abcoude is momenteel acceptabel. Nu zijn daarom geen aanpassingen nodig aan de huidige parkeerregulering. Dat betekent dat de huidige blauwe zone gehandhaafd blijft: zowel de maximale parkeerduur, de gebiedsgrenzen als het ontheffingenbeleid blijven hetzelfde. Waarom?

- De hoeveelheid parkeerplaatsen in het centrum is beperkt en dat vraagt om keuzes in welke parkeerder waar wordt gefaciliteerd. Om voldoende parkeerruimte voor bezoekers van het centrum te behouden worden er ook straks geen ontheffingen verstrekt aan bewoners om langer te parkeren in de blauwe zone. De consequentie is dat bewoners binnen de blauwe zone verder moeten lopen naar een parkeerplaats. Rondom het centrum is voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en hun bezoekers om te parkeren op acceptabele loopafstand – bijvoorbeeld op de parkeerterreinen op het Dokter van Doornplein of aan de Heinkuitenhof.

2) Met kernwinkelgebied worden alle parkeerplaatsen binnen de huidige blauwe zone bedoelt

- De maximale parkeerduur van 2 uur geeft voldoende tijd aan de bezoekers van het centrum. Ruim 90% van de bewoners bevestigen in de enquête dat dit voldoende is. Tegelijkertijd geeft de parkeerduurbepaling voldoende bescherming tegen het parkeren van langparkeerders.
- Aan de randen van de blauwe zone is het soms erg druk. In de buurt zijn vaak wel voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Bewoners kunnen aan de randen van de blauwe zone niet altijd voor de deur parkeren, maar hebben wel een alternatief op acceptabele loopafstand. Op korte termijn is er dan ook geen aanleiding om parkeerregulering uit te breiden rondom het centrum. Uitbreiding van regulering per straat zou de parkeeroverlast alleen verplaatsen. Uitbreiding van parkeerregulering op grotere schaal is op dit moment niet aan de orde.

Dát de manier waarop wij ons in de toekomst gaan verplaatsen – en als afgeleide daarvan parkeren – gaat veranderen is zeker. Maar hoe de parkeerdruk in Abcoude zich op de langere termijn gaat ontwikkelen, dat weet niemand. Gezien de kritische parkeerbalans in het centrum, monitort de gemeente de (parkeer)situatie actief. Als de parkeerdruk, beschikbaarheid van parkeerplekken en de bereikbaarheid van het centrum onder druk komt te staan, kan onder andere worden gestuurd door uitbreiding van parkeerregulering, het aanpassen van de maximale parkeerduur of het uitbreiden van de regulerings-tijden.

Bij een toekomstige uitbreiding van de blauwe zone is het van belang het ontheffingenbeleid aan te passen. Een onderscheid in waar ontheffingen geldig zijn is nodig bij groter reguleringsgebied. Om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers van het centrum – ligt het voor de hand geen ontheffingen te verstrekken in de huidige blauwe zone. Daarbuiten zijn ontheffingen wel nodig. Ook voor bewoners die binnen de huidige blauwe zone wonen. Voor deze doelgroep is er anders geen alternatief beschikbaar.

Maatregel 2) Zoeken naar mogelijkheden voor toekomstige uitbreiding van parkeerplaatsen

Er wordt gezocht naar mogelijkheden om bestaande parkeerlocaties buiten het centrum te intensiveren en/ of nieuw locaties aan te wijzen om op termijn extra parkeercapaciteit te realiseren. Om daarmee ook op de langere termijn ontwikkelingen in het centrum mogelijk te maken. Een sluitende parkeeroplossing blijft namelijk een eis bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen – ook in het centrum. Op korte termijn kan restcapaciteit in de openbare ruimte of privéterrein gebruikt worden om ontwikkelingen in het centrum mogelijk te maken (die parkeren niet op eigen terrein op kunnen lossen). De hoeveelheid restcapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is echter beperkt en dus moet er naar andere oplossingen gekeken worden voor de (middel)lange termijn.

De mogelijkheden voor het realiseren van extra parkeercapaciteit in en rondom het centrum zijn beperkt. De fysieke ruimte ontbreekt in veel gevallen of het realiseren van extra parkeerplaatsen is financieel onhaalbaar. De volgende locaties kunnen - als de behoefte aan extra parkeerplaatsen er is - onderzocht worden op haalbaarheid voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen:

- Het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen aan de Burgemeester Des Tombeweg (tegenover de schapenweide)
- Het herinrichten van het Dokter van Doornplein
- Het creëren van extra parkeerplaatsen op Het Markvelt – op het deel dat nu al verhard is, maar geen parkeerplaatsen gelegen zijn

Is deze ruimte er niet of blijkt het realiseren van parkeercapaciteit onhaalbaar – dan moeten we accepteren dat er een grens zit aan het aantal ontwikkelingen dat past binnen het centrum van Abcoude (wanneer parkeren niet op eigen terrein wordt opgelost).

Parkeerplaatsen aan de Hoogstraat

Aan de Hoogstraat zijn tien langspaarkeerplaatsen gelegen. Over de toekomst van deze parkeerplaatsen zijn de meningen van bewoners en ondernemers verdeeld. Enerzijds spelen deze parkeerplaatsen een belangrijke rol in het faciliteren van een (kort) bezoek aan de slager, stomerij, bakker of andere voorzieningen in het centrum. Anderzijds is er behoefte om de voetganger en fietsers in het centrum meer ruimte te geven. Het verplaatsen of verwijderen van deze parkeerplaatsen creëert daar ruimte voor. En zou tegelijkertijd een positieve invloed hebben op de doorstroming van het verkeer op de Hoogstraat. Op korte termijn worden de parkeerplaatsen behouden – mede door het gebrek aan parkeerplaatsen in het centrum.

Om te borgen dat de parkeerplaatsen aan de Hoogstraat gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn – namelijk het faciliteren van kortparkeren – is het te overwegen om hier de maximale parkeerduur te verlagen. Bijvoorbeeld naar maximaal 30 minuten parkeren.

Maatregel 3) Onderzoek naar huidige laadpalen en deelauto's

Gezien de gemeentelijke duurzaamheidsambities moet er voldoende ruimte beschikbaar zijn voor elektrisch laden en/of deelmobiliteit in Abcoude. In relatie tot de huidige parkeerdruk is het wel belangrijk

dat deze 'bijzondere' parkeerplaatsen ook benut worden. Daarom wordt kritisch gekeken naar de bezetting en het gebruik van de huidige parkeerplaatsen voor elektrisch laden en deelmobiliteit. Een voorbeeld daarvan is het laadplein aan de Koppeldijk. Als blijkt dat (een deel van) de parkeerplaatsen structureel onbenut blijken gedurende de week, dan worden deze parkeerplaatsen verwijderd, verplaatst of opengesteld voor reguliere parkeerders.

Voor de langere termijn wordt een afwegingskader opgesteld voor het faciliteren van elektrisch laden en deelmobiliteit in de openbare ruimte. Daarin wordt de vraag beantwoord waar, hoeveel en onder welke voorwaarden deze mobiliteit in Abcoude wordt gefaciliteerd.

Maatregel 4) Flexibiliteit in parkeeroplossing

Eén van de belangrijkste knelpunten is dat parkeren een (te) grote barrière vormt voor ontwikkelingen in het centrum van Abcoude. Om nieuwe ontwikkelingen in het centrum toch mogelijk te maken bieden we meer mogelijkheden voor het vinden van een passende oplossing. Hoe dat er precies uitziet en aan welke voorwaarden voldaan moet worden is in detail uitgewerkt in hoofdstuk 8.

6. Van visie naar maatregelen: stationsomgeving

Ook voor de stationsomgeving zijn de visiepunten uitgewerkt in concrete beleidsuitgangspunten en maatregelen.

6.1. Beleidsuitgangspunten

Om het gebruik van het station Abcoude in de toekomst aantrekkelijk te houden en de overlast in de omgeving te beperken moeten vraag en aanbod van parkeren in balans worden gebracht. Dat kan door het parkeeraanbod te (blijven) vergroten totdat de parkeercapaciteit voldoende is om te voorzien in de parkeervraag of het beïnvloeden van de parkeervraag. We kiezen ervoor om:

- Géén extra parkeerplaatsen te realiseren op de P+R-terreinen van station Abcoude. Een uitbreiding van capaciteit vormt geen structurele oplossing. De ervaring van de recente uitbreiding van de P+R terreinen in 2017 (met 50 parkeerplaatsen), leert dat nieuw aanbod van parkeerplekken ook een nieuwe vraag creëert. Een uitbreiding van de parkeerterreinen bij station Abcoude zou bovendien leiden tot een toename aan autoverkeer door het centrum, met meer knelpunten in de doorstroming tot gevolg.

Hoe gaan we om met parkeren bij Sporthuis Abcoude?

Onderdeel van de parkeeroplossing het Sporthuis Abcoude is het aanleggen van extra parkeerplaatsen. Dit als compensatie voor parkeerplaatsen op het P+R terrein die worden ingezet als blauwe zone om voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bezoekers van het Sporthuis. In het licht van de voorgestelde maatregelen in dit hoofdstuk, is de verwachting dat er restcapaciteit gaat ontstaan op de P+R terreinen. Wanneer de maatregelen precies van kracht gaan is nu echter niet te zeggen. Conform de afspraak worden de extra parkeerplaatsen voor het Sporthuis aangelegd, maar wel als tijdelijke plekken. Na implementatie van de voorgestelde maatregelen wordt de bezetting van de P+R terreinen gemonitord. Op basis daarvan maken we de keuze om de parkeerplaatsen definitief aan te leggen of dat de tijdelijke parkeerplaatsen verwijderd kunnen worden.

- Actief te sturen op de parkeervraag bij station Abcoude. Dat start met het beantwoorden van de vraag: voor welke doelgroep(en) zijn de parkeerplaatsen rondom station Abcoude eigenlijk bedoeld? Oftewel, wie is de primaire doelgroep³. Bij de parkeerterreinen rondom station Abcoude willen we de volgende doelgroepen faciliteren:
 1. Treinreizigers uit omliggende kernen (en Abcoude)
 2. Kortparkeerders met een bestemming in de directe omgeving, zoals bezoekers van het Sporthuis Abcoude en bedrijventerrein de Hollandse Kade
 3. Bewoners van omliggende straten en hun bezoek
- De aantrekkingskracht van station Abcoude voor ongewenste doelgroepen te verminderen, zodat de P+R terreinen weer voor de prioritaire doelgroepen beschikbaar komen. Momenteel faciliteert station Abcoude het parkeren voor een veel bredere doelgroep. Voor forenzen buiten de regio en langparkeerders met bijvoorbeeld het doel te reizen naar Amsterdam (Zuidoost of Schiphol), maken we het onaantrekkelijk(er) om te parkeren bij station Abcoude.

3) Het expliciet benoemen van prioritaire doelgroepen betekent niet dat andere doelgroepen deze parkeerplaatsen niet mogen gebruiken. De belangen van de prioritaire doelgroep worden eerst gefaciliteerd. Andere doelgroepen mogen gebruik maken van eventuele restcapaciteit.

- Te sturen op de parkeervraag met een vorm van parkeerregulering. Dit is een middel om de juiste doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren. Hierbij hanteren wij de volgende uitgangspunten:
 - De invoering van parkeerregulering moet ertoe leiden dat de parkeerbehoefte zoveel mogelijk op de parkeerterreinen bij het station wordt opgevangen en niet tot een verplaatsing c.q. verhoging van parkeerdruk naar de directe omgeving zorgt;
 - Bij keuze voor parkeerregulering is eenduidigheid en herkenbaarheid cruciaal. Er wordt daarom zoveel mogelijk één reguleringsvorm gehanteerd, met zo min mogelijk uitzonderingen. Om misverstanden op straat te voorkomen zijn logische grenzen van het te reguleren gebied noodzakelijk;
 - De gekozen reguleringsvorm moet praktisch uitvoerbaar zijn. Dat wil zeggen dat de maatregelen eenvoudig te handhaven is en ook zo min mogelijk handhaving vergt;
 - De kosten en baten van parkeerregulering (zowel initieel als jaarlijks) moeten in balans zijn.
- Een goede mix van 'honing' (stimuleren) en 'azijn' (tegengaan van ongewenst gedrag) toe te passen bij de beïnvloeding van de parkeervraag bij station Abcoude. Naast de invoering van parkeerregulering willen we mensen daarom verleiden om op een andere manier (lopen of fietsen) naar het station te komen. Ook dat draagt bij aan een lagere parkeervraag bij station Abcoude.
- We geven prioriteit aan verkeersveiligheid en bereikbaarheid rondom het station.

6.2. Uitwerking maatregelen

Om vraag en aanbod van parkeren bij station Abcoude in balans te brengen wordt de volgende (combinatie van) maatregelen voorgesteld:

Overzicht maatregelen parkeren station Abcoude	
1.	Uitbreiding parkeerverbod Hollandse Kade
2.	Regulering P+R terreinen
3.	Uitwijkgedrag voorkomen door regulering in omgeving
4.	Alternatieven zoeken voor langparkeerders
5.	Stimuleren lopen en fiets in het vortransport
6.	Regionale afstemming upgrade carpoolplaats

Maatregel 1) Uitbreiding parkeerverbod Hollandse Kade

De doorgang, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de Hollandse Kade wordt regelmatig belemmerd door verkeerd geparkeerde auto's. Het komt herhaaldelijk voor dat bestuurders hun voertuig langs beiden zijden van de Hollandse Kade parkeren. Dit zorgt ervoor dat het profiel van de weg gevaarlijk versmald wordt en dat de doorgang voor met name de grotere voertuigen beperkt wordt. Ook zorgen geparkeerde auto's op de Hollandse Kade voor verkeersonveilige situaties voor fietsend verkeer.

Er is nu al een parkeerverbod van kracht op een groot deel van de zijstraten van de Hollandse Kade. Het parkeerverbod op de Hollandse Kade wordt uitgebreid. Op sommige locaties aan één zijde van de weg en op andere locaties aan beide kanten van de weg. Onderstaande figuur geeft inzicht in de nieuwe situatie. Voor deze oplossing is draagvlak binnen het Parkeerpanel voor de stationsomgeving.



Een groot deel van de bedrijven aan de Hollandse Kade beschikt over voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Een aantal bedrijven is echter (mede) afhankelijk van parkeerplaatsen op straat. De uitbreiding van het parkeerverbod betekent voor deze bedrijven dat de loopafstand tot een parkeerplaats voor werknemers of hun bezoek toeneemt. Bij de uitwerking van maatregelen wordt daarom aandacht besteed aan aantrekkelijke alternatieven voor het parkeren van deze doelgroepen.

Maatregel 2) Regulering parkeerterreinen station

De enige manier om grip te krijgen op de doelgroepen die parkeren op de parkeerterreinen bij station Abcoude is met het invoeren van parkeerregulering. Met regulering kan gestuurd worden op tijdsduur van parkeren, het gebruik van natransport en de plaats van herkomst. De wijze waarop gereguleerd dient te worden is afhankelijk welke doelgroepen geweerd en gefaciliteerd moet worden. Bij het station willen we primair parkeerders uit Abcoude en omliggende kernen faciliteren. Op hoofdlijnen zijn drie vormen van regulering mogelijk om dit te bereiken:

- Slagbomen plaatsen
- Betaald parkeren (parkeerautomaten met digitaal parkeerrecht)
- Blauwe zone

Met de eerste twee types van regulering kan gekozen worden om parkeerders die binnen een bepaalde tijdsduur vertrekken en/of kunnen aantonen dat ze gebruik maken van het openbaar vervoer een gereduceerd/gratis tarief aan te bieden. De andere (ongewenste) doelgroepen betalen een hoger parkeertarief. Op meerdere P+R-locaties in Nederland wordt dit systeem succesvol toegepast. Bij het derde type kan op tijd en herkomst worden gereguleerd.

Wat doen stations in de omgeving?

Langs veel stations is een (vorm van) P+R te vinden. Iedere P+R is uniek in zijn omvang, doelgroep en/of problemen. Toch zijn er op een aantal vlakken gelijkenissen te vinden. Zo zijn er P+R terreinen die 'the-last-mile' faciliteren en P+R terreinen die de treinreizigers zo dicht mogelijk bij de herkomst willen afvangen. Het doel van de P+R bepaald mede de aanpak van knelpunten.

Meerdere P+R terreinen die binnen acceptabele afstand van Amsterdam en Schiphol gelegen zijn, hebben in zekere zin hetzelfde knelpunt: geparkeerde auto's voor langer dan 24 uur. In het onderzoek voor de Metropool Regio Amsterdam (MRA) is onderzocht hoe groot dit aandeel is. Op sommige P+R terreinen kan dit oplopen tot bijna een kwart van de bezetting. In Abcoude gaat het om een relatief lager aandeel.

P+R terreinen die dit knelpunt ervaren, hebben over het algemeen een reguleringsvorm op het terrein. Zo is op P+R Nieuw-Vennep de eerste 24 uur gratis op de P+R, daarna geldt een tarief per uur. Andere P+R locaties, zoals P+R Hoofddorp, hanteren direct een tarief, waarbij in veel gevallen de eerste 24 uur een gereduceerd tarief aangehouden wordt.

De omgeving van een gereguleerde P+R is over het algemeen gereguleerd, tenzij er in de directe omgeving geen volwaardig alternatief is voor P+R gebruikers. Dan is een vorm van regulering in de omgeving niet nodig.

Er zijn ook P+R terreinen die niet gereguleerd zijn, maar de vraag groter is dan het aantal parkeerplaatsen. Gevolg hiervan is uitwijkgedrag naar de omgeving. Dit is in onder andere Diemen aangepakt met een blauwe zone in de omgeving. De P+R van Diemen is gratis, terwijl de omgeving beschermd is met een blauwe zone.

Hierna zijn de verschillende reguleringsvormen uitgewerkt:

1. **Slagbomen plaatsen**

Met deze vorm van regulering worden de parkeerterreinen rondom het station afgesloten met slagbomen. Bij het oprijden van een van de parkeerterreinen dient de parkeerder een betaalpas aan te bieden, waarmee de slagboom opengaat. Bij het vertrekken dient dezelfde betaalpas aangeboden te worden. Hiermee kan worden gecontroleerd wat de tijdsduur was van het parkeren van de auto. Het grote voordeel van deze reguleringsvorm is dat er geen aanvullende handhaving nodig is.

Afhankelijk van de tijdsduur wordt het tarief bepaald waarvoor geparkeerd is. Bij veel P+R locaties wordt gekozen voor een 0-tarief voor mensen die maximaal 24 uur parkeren. Dit houdt in dat de eerste 24 uur gratis geparkeerd kan worden op de P+R en daarna een regulier uurtarief moet worden betaald. Dit heeft als voordeel dat de P+R minder interessant is voor 'langparkeerders'. Aan de check op tijdsduur kan daarnaast ook een extra voorwaarde gekoppeld worden, zodat het nultarief alleen geldt als er ook gereisd is met het openbaar vervoer van en naar station Abcoude. Hiermee worden parkeerders geweerd die een bestemming rondom het station zelf hebben.

De doelgroepen die we willen weren (forenzen buiten de regio en bezoekers van evenementen in Amsterdam), maken juist gebruik van het openbaar vervoer en parkeren over het algemeen korter dan 24 uur. De reguleringsvorm die op veel P+R locaties wordt toegepast sluit niet aan op de situatie in Abcoude. Bij deze reguleringsvorm moet daarom gezocht worden naar een andere tariefstructuur in combinatie met abonnementen waardoor de primaire doelgroepen goedkoop/gratis kunnen parkeren.

Belangrijkste nadelen plaatsen van slagbomen	
1.	Deze reguleringsvorm weert niet alle beoogde doelgroepen. Een 0-tarief geldt in deze reguleringsvariant namelijk voor iedereen die binnen 24 uur vertrekt. Een check op herkomst vindt niet plaats.
2.	Het plaatsen van slagbomen vraagt om een investering van circa €100.000,- per terrein. Ook dienen de systemen beheerd te worden en is een meldkamer noodzakelijk om eventuele storingen en vragen van parkeerders op te vangen. Een inschatting van de kosten zijn ongeveer €50.000 per jaar aan beheer, onderhoud en organisatie kosten.
3.	De regulering heeft tot doel om ongewenste doelgroepen te weren. Er moet daarom rekening worden gehouden met minimale parkeerinkomsten. Als wel parkeerinkomsten ontstaan, betekent dit dat toch langdurig geparkeerd wordt door doelgroepen die niet gewenst zijn en dient er ingegrepen te worden. Het plaatsen van slagbomen is daarom een relatief dure oplossing.
4.	Door een tarief te rekenen voor ongewenste doelgroepen is er een grotere kans op uitwijkgedrag in de directe omgeving van het station.

2. **Betaald parkeren (parkeerautomaten met digitaal parkeerrecht)**

Met deze vorm van regulering dient een parkeerder of een parkeerticket te halen bij de parkeerautomaat óf bij de gemeente een digitaal parkeerrecht aan te vragen/te kopen. De gemeente controleert in hoeverre de aanvrager in het bedieningsgebied woont (Abcoude en omliggende kernen) en geeft op het kenteken van het voertuig een recht uit om op de P+R te mogen staan zonder te hoeven betalen. Iedereen die niet in aanmerking komt voor een parkeerrecht betaalt het reguliere uurtarief. Daarmee worden de doelgroepen geweerd die niet in het bedieningsgebied gaan. Handhavers kunnen vervolgens controleren of er een parkeerrecht is uitgegeven door het scannen van het kenteken van het geparkeerde voertuig. Zo nee, dan dient er een ticket gekocht te zijn bij de parkeerautomaat. Indien beide niet het geval is kan de handhaver een naheffingsaanslag opleggen.

Het tarief en de maximale parkeertijd is flexibel in te regelen. In de parkeerautomaat kan bijvoorbeeld ingesteld worden dat het niet mogelijk is om een parkeerticket te kopen die langer dan 24 uur geldig is. Daarmee worden ook de langparkeerders geweerd die toch willen betalen voor het parkeren.

Belangrijkste nadelen betaald parkeren (parkeerautomaten met parkeerrecht)	
1.	Er vindt uitwijkgedrag plaats in de omgeving van het stationsgebied door het hanteren van een parkeertarief, ook door de doelgroepen die wel mogen parkeren, maar niet weten dat ze een parkeerrecht kunnen aanvragen bij de gemeente.
2.	Deze reguleringsvorm vraagt om een uitgebreide communicatiecampagne om te voorkomen dat de parkeerterreinen bij het station leeg staan en de omgeving vol. Voordeel van deze reguleringsvorm is wel dat incidentele treinreizigers uit de gemeente De Ronde Venen, altijd kunnen parkeren door het reguliere uurtarief te betalen. Het hebben van een digitaal parkeerrecht is dus geen voorwaarde om te kunnen parkeren.
3.	Er dienen betaalautomaten geplaatst te worden wat vraagt om een investering van circa €50.000 euro in totaal en jaarlijkse beheerkosten van circa €15.000 á €20.000 euro per jaar. Ook moet rekening worden gehouden met een jaarlijkse beheerkosten van circa €5.000 in een parkeerrechtendatabase.
4.	Daarnaast dient handhavingskosten gemaakt te worden, om op de terreinen te handhaven. Deze handhavers dienen ook toegang te hebben tot een digitale database met parkeerrechten, wat vraagt om een jaarlijkse investering. Als 2 keer per week gehandhaafd wordt zijn deze kosten circa €20.000 per jaar. Daar staan inkomsten uit naheffingsaanslagen tegenover (in tegenstelling tot een blauwe zone).
5.	Deze vorm van regulering (betaald parkeren) sluit niet aan op de bestaande reguleringsvorm (blauwe zone) in Abcoude. Hierdoor ontstaan additionele kosten op de bestaande kosten van de organisatie.

3. Uitbreiden blauwe zone

Buiten betaald parkeren of plaatsen van slagbomen kan voor de parkeerterreinen bij station Abcoude ook gekozen worden om een blauwe zone in te voeren. Met deze reguleringsvorm kan alleen gestuurd worden op de tijdsduur van het parkeren. Parkeerders mogen alleen parkeren als ze een parkeerschijf achter de voorruit plaatsen. Hierdoor kunnen de handhavers controleren wanneer de parkeeractie is gestart en in hoeverre de parkeeractie nog binnen de gestelde tijdslimiet valt. Met deze regulering worden de langparkeerders geweerd. Afhankelijk van de ingestelde tijdslimiet worden ook de forenzen geweerd. Als de blauwe zone bijvoorbeeld een maximale parkeerduur van 4 uur heeft, worden de langparkeerders geweerd en kunnen de parkeerplaatsen gebruikt worden voor het Sporthuis zonder daar een ontheffing voor aan te vragen. Bewoners van de gemeente De Ronde Venen kunnen een digitale ontheffing (op het kenteken van het voertuig) aanvragen om op de P+R terreinen te parkeren.

Het voordeel van een blauwe zone is dat deze vorm van regulering al bekend is binnen de gemeente De Ronde Venen. De organisatie is hierop ingericht en de bewoners kennen deze vorm van regulering. Hierdoor zijn de initiële kosten lager dan bij de andere reguleringsvormen. Echter dient er rekening gehouden te worden met het plaatsen van borden, blauwe strepen aanbrengen en een toereikende handhaaforganisatie. De initiële investering is (veel) lager dan bij het plaatsen van slagbomen of parkeerautomaten. Bovendien zijn de structurele kosten beperkt tot handhaving omdat de kosten voor het beheer en onderhoud minimaal zijn.

Belangrijkste nadelen uitbreiden blauwe zone	
1.	Deze reguleringsvorm maakt het alleen mogelijk om te sturen op parkeerduur en niet op herkomst. Daardoor sluit de reguleringsvorm – zonder het uitgeven van ontheffingen – niet aan bij de beleidsuitgangspunten.
2.	Een maximale parkeerduur in combinatie met het uitgeven van (digitale) ontheffingen lijkt een meer logisch scenario. Nadeel is dat ontheffingen verstrekt moeten worden met allerlei vraagpunten/keuzes als gevolg (wie komt in aanmerking voor een ontheffing, hoeveel worden er uitgegeven en voor welk tarief).
4.	De parkeerterreinen dienen voorzien te worden van bebording en blauwe markering, wat vraagt om een initiële investering. Deze investering zal lager zijn dan de benodigde investering in slagbomen of parkeerautomaten. De hoogte van de investering is afhankelijk van de keuze voor blauwe verf of blauwe bestrating. Inschatting kosten: €5.000 á €10.000 eenmalig.
5.	Daarnaast dienen handhavingskosten gemaakt te worden voor deze oplossingsrichting. Deze zijn beperkt aangezien niet dagelijks gehandhaafd hoeft te worden om effectief te zijn. Wel is periodiek regulering nodig in de avond (op het moment dat er evenementen zijn in Amsterdam Zuidoost). De inschatting van kosten is €20.000.

6.	Ook in dit scenario vraagt het uitgeven van digitale ontheffingen om een jaarlijkse beheerkosten van circa €5.000 in een parkeerrechtendatabase.
7.	Deze vorm van regulering is voor zover bekend nog niet toegepast op P+R terreinen nabij stations. Hierdoor is het (nog) niet mogelijk om ervaringen bij andere gemeenten op te halen of het functioneren van dergelijke systemen. Ook is het nog niet bekend hoe andere partijen, zoals NS en de provincie, staan ten opzichte van een dergelijke reguleringsvorm bij P+R terreinen. Een blauwe zone in combinatie met ontheffingen is echter zeker niet nieuw en wordt op grote schaal toegepast in Nederland.
8.	Bij een blauwe zone, ook wel een administratiefrechtelijke maatregel, zijn de inkomsten voor ontheffingen voor de gemeente. Indien nodig wordt er een boete opgelegd, waarvan de inkomsten naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CIJB) gaan. Handhaving van een blauwe zone is daarom nooit kostendekkend: er worden wel kosten gemaakt, maar er staan geen inkomsten tegenover.

Voorstel regulering op P+R terreinen:

Elk van de genoemde reguleringsvormen is zo in te richten dat de gewenste doelgroepen worden gefaciliteerd en de overige parkeerders worden 'geweerd'. Tegelijkertijd kennen de verschillende reguleringsvorm tekortkomingen in of dat ze te weinig invloed hebben op de beoogde doelgroepen of dat ze hoge kosten en organisatieaanpassingen vragen. Alle voor- en nadelen tegen elkaar afwegend is het voorstel op de blauwe zone op de P+R terreinen uit te breiden:

- De tijdsduurbepanking voor deze blauwe zone wordt ingesteld op 3 uur, om forenzen en bezoekers van evenementen te weren en kortparkeerders te faciliteren.
- De blauwe zone geldt van 08:00 tot 24:00 om ook effectief te zijn voor parkeerders die met de trein reizen naar Amsterdam-Zuidoost
- Om de forenzen uit het bedieningsgebied (de gemeente) toch de mogelijkheid te geven langer te parkeren op de terreinen geeft de gemeente ontheffingen uit op kenteken. Als men binnen het bedieningsgebied woont, krijgt men dus een ontheffing op de blauwe zone op de terreinen.

Een belangrijke overweging bij de keuze voor de blauwe zone als reguleringsvorm is dat de kosten voor een vorm van betaald parkeren (met slagbomen of parkeerautomaten) niet opwegen tegen de inkomsten. Met een blauwe zone wordt hetzelfde effect bereikt, maar tegen minder kosten. Handhaving is wel een voorwaarde om de regulering effectief te laten zijn. De frequentie van handhaving is relatief laag. De ongewenste doelgroep parkeert relatief lang en dat geeft ook een grote kans om 'gepakt' te worden wanneer langer dan de maximale parkeerduur geparkeerd wordt.

Een indicatie zijn dat de kosten voor één fte handhaving circa €50.000 per jaar bedragen. Voor de handhaving van de voorgestelde reguleringsvorm is geen volledige fte nodig. Er moet daarom een afweging gemaakt worden voor de opschaling van handhaving op gemeentelijk niveau (ook voor inzet in andere kernen). Het is ook een mogelijkheid om gericht handhaafcapaciteit in te kopen bij een externe partij.

Maatregel 3) Parkeerregulering: uitwijkgedrag oplossen en voorkomen

Invoering van regulering op de parkeerterreinen bij station Abcoude heeft een nadeel: in meerdere of mindere mate zal namelijk uitwijkgedrag plaatsvinden naar de directe omgeving. Voorkomen moet worden dat de parkeerterreinen bij het station volledig leeg staan door de invoering van regulering en dat er in de omgeving veelvuldig geparkeerd wordt – met toenemende overlast voor bewoners en bedrijven als gevolg. Daarom wordt ook in de directe omgeving van station Abcoude parkeerregulering ingevoerd. Bij de nadere invulling van regulering (tijden, parkeerduur, maximale parkeerduur etc.) wordt hierna een onderscheid gemaakt tussen de woonstraten en bedrijventerrein de Hollandse Kade:

- **Woonwijk**
Om overlast door langparkeerders (forenzen en bezoekers van evenementen etc.) in de woonwijk te voorkomen is – vooruitlopend op deze parkeervisie - het besluit genomen een blauwe zone in te voeren in de volgende straten rondom het station: Ereprijs, Fluitekruid en Waterlelie. De reguleringstijden (maandag t/m zondag van 08:00 tot 22:00) zijn zo gekozen dat ook in de avonden en het weekend voldoende bescherming wordt geboden tegen parkeeroverlast van bezoekers van evenementen. Er worden op korte termijn geen aanpassingen voorgesteld aan de in te voeren blauwe zone in de woonwijk.
- **Hollandse Kade**
Om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de Hollandse Kade te waarborgen wordt op veel plekken in de openbare ruimte een parkeerverbod ingesteld (zie maatregel 1). Aan de noord- en zuidzijde van de Hollandse Kade blijft het mogelijk om te parkeren op straat. Hier willen we langparkeerders weren, maar wel ruimte houden voor het parkeren van bezoekers van bewoners en ondernemers. Omdat de zuidzijde van de Hollandse Kade direct tegenover de parkeerterreinen

van het station gelegen zijn, is de kans op uitwijk groot als er geen aanvullende maatregelen genomen worden. Hier wordt daarom een blauwe zone ingevoerd. Voor de eenduidigheid worden dezelfde reguleringstijden en maximale parkeerduur gekozen als in de woonwijk rondom het station:

- Maximale parkeerduur van 2 uur
- Maandag t/m zondag van 08:00 tot 22:00

In tegenstelling tot de woonwijk worden er géén ontheffingen beschikbaar gesteld aan de bedrijven op de Hollandse Kade. Het uitgangspunt is dat werknemers en bezoekers van bedrijven parkeren op eigen terrein. De resterende parkeerplaatsen in de openbare ruimte (waar geen parkeerverbod wordt ingevoerd) willen we primair beschikbaar houden voor bezoekers. Het aantal plekken op straat aan de Hollandse Kade is beperkt. Om voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar te houden, worden er daarom geen ontheffingen verleend aan bedrijven om langer te parkeren dan de maximale parkeerduur van 2 uur. Voor werknemers van bedrijven die niet op eigen terrein kunnen parkeren wordt op verschillende locaties een alternatief geboden om langer te parkeren (zie maatregel 4).

Aan de Noordzijde van de Hollandse kade wordt vooralsnog geen blauwe zone ingevoerd. Dat geeft mogelijkheden om naast bezoekers van de bedrijven ook werknemers te laten parkeren. Gezien de loopafstand tot het station is de verwachting dat deze parkeerplaatsen slechts beperkt gevonden zullen worden door langparkeerders c.q. treinreizigers. Mocht blijken dat de parkeerdruk hier toch te hoog wordt, dan kan de blauwe zone ook hier worden toegepast om voldoende parkeergelegenheid voor bezoekers van de bedrijven aan de Hollandse Kade te borgen.

Evaluatie

Omdat vooraf niet altijd exact is aan te geven tot hoever het uitwijkgedrag plaatsvindt, is monitoring en evaluatie na invoering van parkeerregulering rondom het station nodig. Als zou blijken dat er ongewenste effecten buiten het te reguleren gebied optreden, kan aanpassing/uitbreiding van de parkeerregulering worden overwogen. Hiervoor vindt één jaar na invoering monitoring en evaluatie plaats. Naast de parkeerdruk is het belangrijk om de ervaring van bewoners en bedrijven met de parkeerregulering mee te nemen in de evaluatie. Op voorhand zijn er een aantal knoppen om aan te draaien:

- **Maximale Parkeerduur**
De uitdaging is om de maximale parkeerduur zo te kiezen dat er maximale flexibiliteit ontstaat voor de bewoners en hun bezoek en tegelijkertijd voldoende bescherming geeft tegen uitwijkgedrag van langparkeerders. Een mogelijkheid is om de maximale parkeerduur te vergroten van 2 uur naar bijvoorbeeld 3 uur. Er zou dan ook geen aparte bezoekersvergunning nodig zijn.
- **Aantal ontheffingen**
Het invoeren van parkeerregulering heeft als doel om langparkeerders te weren. En niet om te sturen op het autobezit van bewoners. Ook om uitwijk van de eigen bewoners naar volgende straten te voorkomen. Het aantal te verstrekken ontheffingen aan bewoners zou daarom op termijn verruimd kunnen worden. Met het tarief worden gestuurd – door de 2^o en volgende ontheffing duurder te maken t.o.v. de ontheffing voor de 1^o auto.
- **Uitwijkgedrag aanpakken**
Als blijkt dat er parkeeroverlast ontstaat aan de randen van de blauwe zone dan is de eerste stap om te bepalen wie het uitwijkgedrag veroorzaakt. Zijn dat treinreizigers, dan kunnen straten worden toegevoegd aan de blauwe zone. Wordt de overlast veroorzaakt door bewoners in het gereguleerd gebied, dan kan het aantal uit te geven ontheffingen naar boven worden bijgesteld.

Voldoende handhaafcapaciteit als randvoorwaarde

Rondom het station wordt een uitbreiding van parkeerregulering ingevoerd/voorgesteld. Voldoende handhaving is essentieel om deze maatregelen effectief te laten zijn. Een veel gehoord signaal van bewoners en ondernemers is dat handhaving in de huidige situatie te wensen over laat. Dat blijkt onder andere uit de cijfers in de blauwe zone – waar de maximale parkeerduurbepaling van 2 uur wordt in veel gevallen overschreden. Bij een uitbreiding van parkeerregulering hoort dus ook een opschaling in handhaafcapaciteit. Afhankelijk van de gekozen maatregelen dient een handhaafstrategie te worden opgesteld. Op basis daarvan kan worden afgeleid hoeveel fte. nodig is om te voorzien in voldoende handhaving.

Maatregel 4) Alternatieven aanwijzen langparkeren rondom station Abcoude

Met de invoering van blauwe zone op de parkeerterreinen en directe omgeving en de uitbreiding van het parkeerverbod op de Hollandse kade – is het aantal mogelijkheden voor langparkeerders in de openbare ruimte beperkt. Het is wenselijk om een aantal locaties te hebben waar langparkeren mogelijk is. Bijvoorbeeld om personeel van de Hollandse Kade te laten parkeren. Rondom het station zijn een

aantal mogelijkheden – waar deze parkeerders ook geen andere doelgroepen in de weg zitten. Op deze locaties blijft parkeren gratis:

- **Parkeerterrein FC Abcoude**
Het parkeerterrein bij FC Abcoude vormt een prima alternatief voor werknemers van de Hollandse Kade. Er worden nadere afspraken gemaakt over het gebruik van deze parkeerplaatsen. Belangrijk is dat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de sportverenigingen gewaarborgd blijft. Met bedrijven is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen prima mogelijk. De Bedrijven hebben vooral op doordeweekse dagen overdag een parkeervraag en de sportvelden vooral in de avond en weekend. Andersom zou FC Abcoude op piekmomenten ook gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen op eigen terrein bij bedrijven (die dan grotendeels leeg staan). Er dient onderzoek gedaan te worden naar de welwillendheid en beschikbaarheid van het parkeerterrein bij FC Abcoude.
- **Parkeerplaatsen Bijdorplan**
Aan de Bijdorplan liggen circa 40 parkeerplaatsen die vaak grotendeels leeg staan. Deze parkeerplaatsen vormen een alternatief voor bezoekers van bedrijven en woningen in de omgeving die langer dan de maximale parkeerduur parkeren. Er dient onderzoek gedaan te worden naar de (her)inrichting en (sociale)veiligheid van de omgeving aan de Bijdorplan om deze capaciteit optimaal te kunnen benutten.
- **Parkeerplaatsen Ruwelspad**
Ook aan het Ruwelspad zijn parkeerplaatsen beschikbaar voor langparkeerders. De inrichting van deze parkeerplaatsen is een aandachtspunt. De parkeervakken zijn te smal waardoor auto's deels op het fietspad geparkeerd staan. De inrichting van de straat en het geschikt maken van de parkeerplaatsen aan het Ruwelspad moet verder onderzocht worden.

Hieronder zijn de mogelijkheden voor 'vrij' parkeren rondom station Abcoude weergegeven:

Op termijn ontstaat door de invoering van parkeerregulering op de P+R terreinen mogelijk een andere optie voor langparkeerders. Mocht blijken dat er structureel restcapaciteit beschikbaar is, dan kunnen ook ontheffingen worden verstrekt aan andere doelgroepen, zoals werknemers van de Hollandse Kade. Dat mag echter niet ten kosten gaan van parkeerruimte voor forenzen uit de directe omgeving - die doelgroep heeft namelijk prioriteit. Dit vraagt om goede monitoring van de parkeerdruk op de P+R terreinen.



Maatregel 5) Stimuleren fiets en lopen in voortransport

Een groot gedeelte van de parkeerders op de parkeerterreinen bij het station zijn afkomstig uit Abcoude. Voor deze mensen is het station prima te bereiken door te lopen of te fietsen. Er wordt daarom ingezet op het stimuleren van fietsen en lopen in het voortransport naar het station. Het stimuleren van fiets (gedrag) wordt bij voorkeur gecombineerd met het op orde brengen van fietsvoorzieningen, zoals fietspaden/netwerk en voldoende stallingen bij het station. Het beschikbaar hebben van voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken is cruciaal in het verleiden van reizigers om met de fiets naar het station te reizen. Het stimuleren van lopen en fietsen naar het station gaat verder dan de scope van deze parkeervisie en wordt daarom niet in detail uitgewerkt. In het strategisch OV-plan wordt ook aandacht besteed aan de ontsluiting van station Abcoude met het OV.

Maatregel 6) Onderzoeken uitbreiding carpoolplaats Abcoude

De carpoolplaats aan de A2 bij Abcoude (afrit 3) functioneert als veelzijdig knooppunt. Zo kunnen reizigers de locatie niet alleen bereiken met de auto, maar ook met de fiets of bus 126 richting Mijdrecht of Amsterdam. In totaal biedt de carpoolplaats ruimte voor 70 geparkeerde auto's.

De parkeerterreinen bij station Abcoude leveren momenteel een belangrijke bijdrage aan de regionale bereikbaarheid door parkeren bij het station en verder reizen per trein te faciliteren. Een bijdrage aan de bereikbaarheid van de regio willen we nog steeds leveren, maar niet op de huidige stationslocatie. Dat is gezien de negatieve effecten op de stationsomgeving en de gevolgen voor de doorstroming in het centrum onwenselijk. We zoeken naar regionale afstemming om te kijken op welke manier Abcoude een rol kan (blijven) spelen bij het bereikbaar houden van de regio. Het reguleren van de parkeerterreinen bij station Abcoude heeft namelijk direct effect op de P+R locaties in de omgeving. Uitwijkgedrag naar andere gemeenten willen we voorkomen. En hetzelfde geldt voor uitwijkgedrag van parkeerders naar de woonwijken rondom station Abcoude.

Een upgrade van P+R Abcoude zou een alternatief kunnen zijn voor langparkeerders (onder wie forenzen en evenementbezoekers) en Schipholreizigers. In samenwerking met de provincie Utrecht zijn er mo-

gelijkheden om de capaciteit van de carpoolplaats verder uit te breiden. Het is daarbij de vraag welke capaciteit nodig en wenselijk is. Om een volwaardig alternatief te kunnen bieden is een frequentere busverbinding richting Amsterdam (Zuidoost) echter noodzakelijk. In ieder geval op momenten dat er evenementen zijn en de vraag het grootst is. Het realiseren van een dergelijke busverbinding kunnen we niet alleen. Ook hiervoor zoeken we naar regionale samenwerking.

7. Van visie naar maatregelen: overige wijken

De meest urgente parkeerproblemen in Abcoude spelen in het centrum en rondom het station. Dat neemt niet weg dat ook in de tussenliggende/omliggende wijken ook 'parkeerissues' spelen. Hierna wordt beschreven hoe daar mee om wordt gegaan.

7.1. Beleidsuitgangspunten

Het gebied tussen het centrum en het station Abcoude bestaat uit voornamelijk woonwijken en bedrijventerreinen. In deze gebieden neemt het aantal vragen over hoge parkeerdruk en parkeeroverlast toe. De algemene tendens is een stijgend gebruik door automobilisten die geen herkomst of bestemming in deze gebieden hebben, bijvoorbeeld door treinreizigers of Schipholgangers. In de overige woonwijken in Abcoude (west en zuid) zijn geen problemen met parkeren.

Voor de woonwijken in Abcoude zijn de beleidsuitgangspunten als volgt:

- Bewoners en hun bezoek vormen de prioritaire doelgroep. Zij kunnen op acceptabele loopafstand van de woning parkeren.
- Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor de parkeervraag van alle in het gebied gevestigde functies (scholen, winkels en voorzieningen etc.), op korte loopafstand van de bestemming.
- Nieuwbouw en gebouwen die een andere functie krijgen moeten parkeren in de basis volledig oplossen op eigen terrein.
- Het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijft behouden, er komen in principe geen nieuwe parkeerplaatsen bij.
- Wanneer de overlast door wijkvreemde parkeerders te groot wordt, is regulering het instrument dat wordt ingezet om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor bewoners en andere functies in het gebied.

7.2. Uitwerking maatregelen

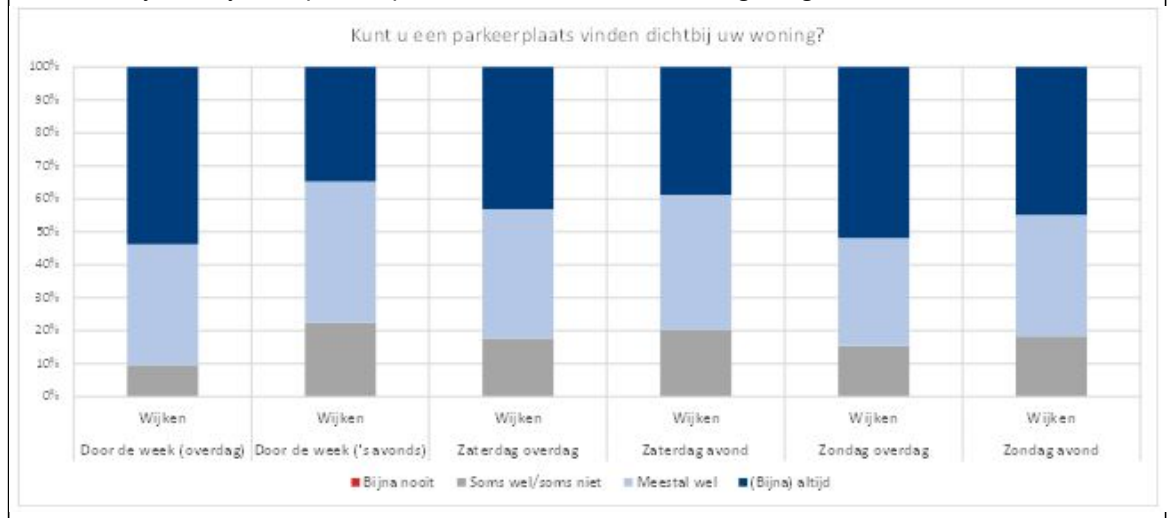
In de woonwijk rondom het station worden maatregelen genomen om overlast van uitwijkgedrag te voorkomen. Rondom het centrum worden voorsnog geen aanvullende maatregelen nodig. Ook in de overige wijken worden geen maatregelen genomen om het parkeren te reguleren. De huidige parkeerdruk geeft daar geen aanleiding toe. Dat wil niet zeggen dat er in de toekomst geen maatregelen nodig zijn. Op het moment dat de parkeerdruk toeneemt – en er geen alternatieven op acceptabele loopafstand beschikbaar zijn – dan is uitbreiding van regulering aan de orde. Eenduidigheid van regulering is het uitgangspunt. De invulling van de regulering (tijden, maximale parkeerduur etc.) is echter afhankelijk van welke parkeerders de overlast veroorzaken. Voorafgaand aan een toekomstige uitbreiding is onderzoek nodig naar wie, waar parkeert. Op basis daarvan kan de juiste reguleringsvorm worden gekozen.

Parkeren in woonwijken in cijfers

Over het algemeen is men zeer tevreden over het parkeren in de woonwijken rond het centrum. Het gemiddelde cijfer dat door de bewoners rond het centrum gegeven wordt aan de parkeersituatie in hun straat is een 7,2. De cijfers variëren van een 3 tot een 10, waarbij de laagste cijfers over het algemeen gegeven zijn in het gebied tussen het station en het centrum. Onderstaande figuur geeft weer wat het minimum en maximum is en wat de meest gegeven cijfers zijn:



Bijna 70% van de bewoners in de woonwijk ervaart wel eens een probleem met de parkeersituatie in de straat. Dit gaat met name over geparkeerde auto's in bochten en bedrijfsbusjes. Over het algemeen kan men (bijna) altijd een parkeerplaats vinden in de directe omgeving:



8. Parkeren bij bouwontwikkelingen in Abcoude

In deze parkeervisie zijn een aantal belangrijke keuzes gemaakt voor de wijze waarop het parkeren in Abcoude de komende jaren plaatsvindt en gefaciliteerd wordt. Keuzes die ook van invloed zijn op hoe met parkeren wordt omgegaan bij nieuwe ontwikkelingen en transformaties. Dit hoofdstuk beschrijft het kader en uitvoeringsregels voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij nieuwbouw of transformaties in Abcoude.

8.1. Kijk op parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft wat de parkeerbehoefte is voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. Aan de hand van parkeernormen wordt een zo goed mogelijke inschatting gegeven van de te verwachte parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling. Op basis daarvan wordt een parkeereis bepaald: het aantal te realiseren parkeerplaatsen. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een nieuwe ontwikkeling wordt, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, getoetst of er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Het niet voldoen aan de parkeereis kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn.

8.2. Van parkeercijfers naar parkeernormen

Als basis voor parkeernormen voor Abcoude kiest de gemeente De Ronde Venen voor meest actuele cijfers van het CROW. Deze cijfers zijn door het CROW opnieuw uitgebracht en in december 2018 gepubliceerd in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen'. De cijfers vormen een goede basis voor het opstellen van parkeernormen, maar daarbij moet wel rekening worden gehouden met de lokale omstandigheden in Abcoude. De parkeercijfers zijn als volgt vertaald naar parkeernormen:

- **Stedelijkheidsgraad**
Een belangrijke invloedsfactor op de parkeerbehoefte is de mate van stedelijkheid. Hoe compacter een stad of dorp is, hoe dichtbij de voorzieningen zijn en hoe minder de inwoners afhankelijk zijn van de auto om in de dagelijkse behoeften te voorzien. Er zijn parkeercijfers per stedelijk gebied (afhankelijk van de adressendichtheid). Abcoude wordt in de classificering van het CROW aangemerkt als een "weinig stedelijk" gemeente (tussen de 500 en 1000 adressen per km²). Dit betekent dat relatief hoge cijfers van toepassing zijn.
- **Gebiedsindeling**
De cijfers zijn gedifferentieerd naar gebieden. In het centrum gelden andere parkeernormen dan in het buitengebied. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen. Deze autoafhankelijkheid wordt met name bepaald door de kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer, fietsroutes en de nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen. Op basis van een specifieke gebiedsindeling kan per gebied gedifferentieerd worden in de hoogte van de parkeernormen en de wijze waarop deze worden toegepast.

Voor Abcoude wordt de volgende gebiedsindeling gehanteerd:

- Kern

- Buitengebied
- **Bandbreedte**
Per gebiedstype worden de parkeerkcijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Om een keuze te maken binnen deze bandbreedtes wordt voor woonfuncties aangesloten op het bestaande, werkelijke autobezit van bewoners. Het werkelijk autobezit in Abcoude is 1,1 auto per huishouden. Dit is een fractie hoger dan het landelijk gemiddelde. Voor niet-woonfuncties in Abcoude is het uitgangspunt dat voor de kern de gemiddelde bandbreedte en voor het buitengebied de bovenkant van de bandbreedte van de CROW-kcijfers wordt gehanteerd.

Op basis van bovenstaande zijn parkeernormen voor Abcoude vastgesteld. Een volledig overzicht van de normen per functie zijn opgenomen in bijlage 1.



8.3. De parkeernorm is een minimumnorm

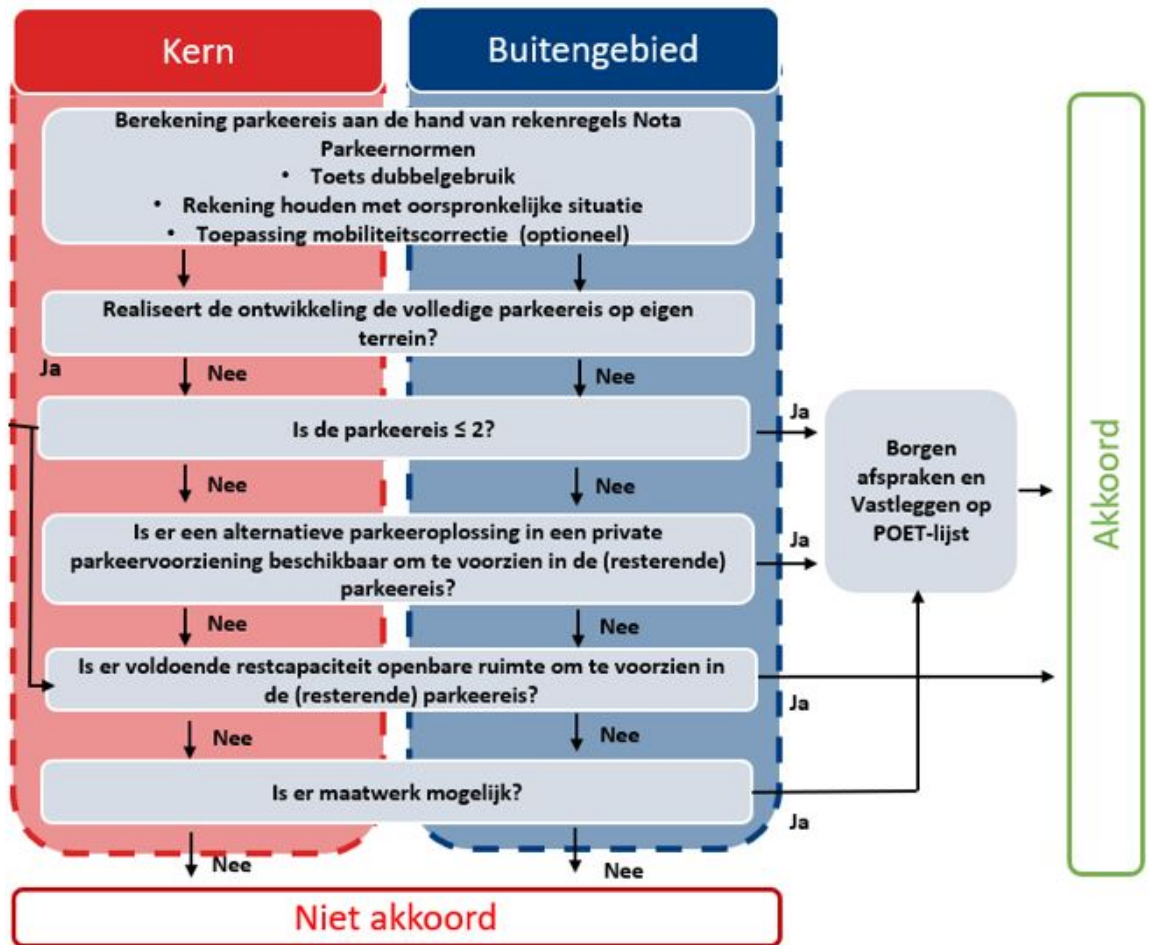
Bij het hanteren van de parkeernormen gaan wij uit van een minimaal te realiseren aantal parkeerplaatsen. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan de norm niet is toegestaan, maar meer parkeerplaatsen dan de norm is – onder de hierna genoemde voorwaarden – mogelijk. In het geval een initiatiefnemer meer parkeercapaciteit wil realiseren dan het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernormen, zal de initiatiefnemer eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van bijvoorbeeld de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de hogere parkeercapaciteit. Als die gevolgen voor de gemeente De Ronde Venen te veel negatieve effecten hebben, dan kan de initiatiefnemer gehouden worden aan de minimum parkeernorm.

8.4. Toepassingskader parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Hierna wordt beschreven welke stappen worden doorlopen om tot een parkeereis te komen bij een nieuwe functie of transformatie. Deze zijn gevisualiseerd in onderstaande figuur en worden in de paragrafen hierna verder toegelicht. Het uitgangspunt is dat de volledige parkeereis binnen de contouren van de ontwikkeling wordt opgelost. Als het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In het toepassingskader worden deze mogelijkheden beschreven.

In het toepassingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?). De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties en bedrijven etc.). Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door de realisatie van nieuwe of gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende

locaties op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private organisaties of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen.



8.4.1. Wat | Vaststellen van normatieve parkeerbehoefte

De eerste stappen is het vaststellen van de parkeerbehoefte bij een nieuwe ontwikkeling aan de hand van de parkeernormen. Daarbij worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1) Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welk gebied (centrum, schil of buitengebied) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m² bvo of vermelde eenheden) te vermenigvuldigen met de parkeernorm die van toepassing is voor de betreffende functie in het betreffende gebied.

Wanneer binnen één ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, geldt dat de parkeervraag wordt berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm en deze bij elkaar op te tellen.

Stap 2) Toetsen op dubbelgebruik

In sommige situaties worden verschillende functies gecombineerd binnen één bouwontwikkeling. Dan dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voor kan doen, is soms dubbelgebruik van parkeerplaatsen met andere functies te realiseren. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen de hoogste parkeerbehoefte genereren is leidend bij het vaststellen van de parkeereis. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 2.

Bij de toepassing van dubbelgebruik wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige parkeercapaciteit uitwisselbaar is. Parkeercapaciteit die niet gebruikt kan worden voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen exclusief bij een woning verkocht worden) worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte.

Stap 3) Rekening houden met oorspronkelijke situatie

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop). Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar; voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal) - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt. Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. Voor die momenten moet een parkeeroplossing worden geboden.

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (> 2 jaar) ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan 2 jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Stap 4) Mobiliteitscorrectie

Mobility as a Service staat voor een mobiliteitsconcept, waarbij bewoners mobiliteit inkopen, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in servicelevels. Nieuwe services zullen een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Steeds vaker worden "Mobility as a Service"-concepten ingezet bij nieuwe ontwikkelingen. Het inzetten van bijvoorbeeld deelauto's of zelfs deelscooters bij een (grootschalig) appartementencomplex is van invloed op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte. Bij het indienen van een vergunningsaanvraag voor een bouwplan dient de initiatiefnemer te onderbouwen op welke wijze deze "Mobility as a Service"-concepten worden ingezet en welk verwacht effect dit heeft op de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners. Op basis daarvan kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld. Het blijft aan de gemeente om op basis van de onderbouwing bij een vergunningaanvraag te beoordelen in welke mate de parkeerbehoefte wordt beïnvloed.

Stap 5) Vaststellen normatieve parkeereis

De normatieve parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat minimaal nodig is om in de eigen parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling te voorzien. In veel situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. Bij bouwplannen waarbij bestaande (openbare) parkeercapaciteit verloren gaat, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat verdwijnt, wordt daarom opgeteld bij de maatgevende parkeerbehoefte om zo te komen tot de parkeereis.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeereis wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Een parkeereis tot 0,5 wordt naar beneden afgerond. Een parkeereis van 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

8.4.2. Hoe | Voldoen aan de parkeereis

De volgende vraag is hoe de parkeereis wordt opgelost. Aan de parkeereis kan worden voldaan door de realisatie van nieuwe- of het gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een bouwlocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private partijen of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen zijn.

Stap 6) Oplossen op eigen terrein

Het uitgangspunt is dat een bouwontwikkeling in Abcoude in de parkeereis voorziet op eigen terrein – zowel voor vaste gebruikers als bezoekers. Parkeerplaatsen moeten voldoende toegankelijk zijn, ook voor bezoekers. Wanneer niet (volledig) aan dit uitgangspunt kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval dient te worden bezien of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis op eigen terrein.

Stap 7) Vrijstelling kleine ontwikkelingen

Voor kleine bouwontwikkelingen in Abcoude wordt geen parkeereis gesteld dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Kleine ontwikkelingen hebben in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt verstaan ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 2 parkeerplaatsen. Als de (toename van de) parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling niet meer dan 2 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevend moment mag het parkeren worden opgelost door gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit geldt ongeacht de locatie van de ontwikkeling. Voorwaarde is wel dat er (aantoonbaar) voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte is – zie stap 8.

Stap 8) Gebruik private parkeerplaatsen

In sommige gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen door gebruik te maken van private parkeerplaatsen.

Als de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, is het mogelijk om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen. Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s)
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar) en de mate van kettingbeding. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening met data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten zijn voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning.

Stap 9) Benutten restcapaciteit omgeving

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd is het mogelijk om gebruik te maken van (structurele) restcapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen (op bepaalde tijden) minder intensief gebruikt of staat zelfs leeg.

Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie bijlage 3)
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren. Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 85%.
- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen of ambities.

Stap 10) Maatwerk oplossing

In bijzondere gevallen zijn er ontwikkelingen in Abcoude denkbaar (met name in en rondom het centrum) waarbij het niet mogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en waar geen beschikbaar alternatief in de omgeving (zowel private parkeerplaatsen als restcapaciteit in de openbare ruimte) kan worden gevonden. Dan kijken we naar maatwerkoplossingen. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met een initiatiefnemer over het realiseren van extra parkeerplaatsen (inclusief de financiële verplichting die daarbij hoort) in de openbare ruimte of een parkeeroplossing op grotere loopafstand toe te staan. Het is aan de gemeente om mee te werken aan een dergelijke maatwerkoplossing.

Stap 11) Borgen parkeeroplossing

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 5) kan worden opgelost (zie stappen 6 t/m 9) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan(kunnen) worden gehouden. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

De adressen die behoren tot bouwontwikkelingen waarvan het parkeren op eigen terrein en/of op privaat terrein wordt gerealiseerd, worden daarnaast opgenomen in een POET (Parkeren op eigen terrein) - overzicht. Aan deze adressen worden geen ontheffingen (of vergunningen) voor parkeren in de openbare ruimte verstrekt.

Registratie parkeren op eigen terrein (POET-lijst)

Het grootste deel van de parkeerplaatsen in Abcoude is op dit moment niet gereguleerd. Voor ontwikkelingen in ongereguleerd gebied heeft het vastleggen op de POET-lijst geen consequenties in de praktijk. Er is op die plekken immers geen ontheffing nodig om te kunnen parkeren. Op het moment dat de parkeerdruk in bepaalde delen van Abcoude te hoog oploopt, dan is uitbreiding van parkeerregulering mogelijk wel aan de orde. In dat geval komen deze adressen niet in aanmerking voor een parkeeronthefing of vergunning. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van de ontwikkeling parkeerregulering wordt ingevoerd, grip wordt gehouden op de parkeerdruk. Parkeren op eigen terrein wordt hiermee gestimuleerd en afgedwongen zodat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bijlage 1. Parkeernormen Abcoude

	Kern	Buitengebied	Bezoekers
1. Winkelen en boodschappen (per 100m2 bvo)			In %
Bouwmarkt	1,5	2	87%
Tuincentrum	2,3	2,6	89%
Groencentrum	2,3	2,6	89%
Bruin- en witgoedzaken	5,8	7,9	92%
Woonwarenhuis (zeer groot)	5,1	5,1	95%
Kringloopwinkel	1,3	1,9	89%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,7	1,9	91%
Meubel/woonboulevard	2,1	2,4	93%
Winkelboulevard	3,8	4,2	94%
Outletcentrum	9,2	10,1	94%
Buurtsupermarkt	2,7	3,5	89%
Discountsupermarkt	4,9	6,5	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	4,7	5,4	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	4	4,9	93%
Grote supermarkt	6,9	7,7	84%
Groothandel in levensmiddelen	6,4	5,8	80%
Buurt- en dorpscentrum	3,1	3,7	72%
Wijkcentrum (klein)	3,7	4,5	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	4,4	5,1	79%
Wijkcentrum (groot)	4,8	5,7	81%
Weekmarkt (1)	0,2	0,2	85%

	Kern	Buitengebied	Bezoekers
2. Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m2 bvo)			In %
Bowlingcentrum	1,6	2,8	89%
Biljartcentrum	0,9	1,4	87%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,8	87%
Fitnesscentrum	1,7	6,3	90%
Dansstudio	1,6	5,5	93%
Golfbaan (18 holes) – per baan 60ha	nvt	96	98%
Golfoefencentrum – per centrum	nvt	51,1	93%
Sporthal	1,6	2,9	96%
Sportzaal	1,2	2,8	94%

Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,3	1,9	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	nvt	2,6	98%
Indoorspeeltuin(kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	3,1	4,7	97%
Idem, groot	3,7	5,6	98%
Idem, zeer groot	3,9	5,8	98%
Tennishal	0,3	0,5	87%
Squashhal	1,6	2,7	84%
Zwembad, overdekt (per 100m2 bassin)	nvt	11,5	97%
Zwembad, openlucht (per 100m2 bassin)	nvt	12,9	99%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	nvt	9,3	99%
Sauna, hammam	2,5	6,7	99%
Bibliotheek	0,5	1,2	97%
Bioscoop	3,2	11,2	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	97%
Theater/schouwburg	7,4	9,8	87%
Musicaltheater	2,9	4	86%
Casino	5,7	6,5	86%
Volkstuin	nvt	1,4	100%
Attractie- en pretpark per ha netto terrein	8	8	99%
Dierenpark	8	8	99%
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	nvt
Museum	0,6	1,1	95%
Stadion (per zitplaats)	0,1	0,12	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	20	20	95%

	Kern	Buitengebied	Bezoekers in %
3. Horeca en (verblijfs)recreatie			
Bungalowpark (huisjescomplex) – per bungalow	Nvt	1,7	91%
1*hotel – per 10 kamers	0,4	2,4	77%
2*hotel – per 10 kamers	1,5	4,1	80%
3*hotel – per 10 kamers	2,1	5	77%
4*hotel – per 10 kamers	3,4	7,2	73%
5*hotel – per 10 kamers	5,3	10,6	65%
Discotheek	6,9	20,8	99%
Cafe/bar/cafetaria	5	6	90%
Restaurant	9	13	80%
Evenementenhal/beursgebouw /congresgebouw	5,5	8,5	99%

	Kern	Buitengebied	Bezoekers in %
4. Gezondheid en (sociale) voorzieningen			
Huisartsenpraktijk (centrum) (1)	2,1	3	57%
Fysiotherapiepraktijk (centrum) (1)	1,3	1,8	57%
Consultatiebureau (1)	1,4	1,9	50%
Gezondheidscentrum (1)	1,6	2,2	55%
Consultatiecentrum voor ouderen (1)	1,3	1,9	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) (1)	1,6	2,4	47%
Apotheek (per apotheek)	2,3	3,2	45%
Ziekenhuis – per 100 m2 bvo	1,4	1,7	29%

Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	30,1	99%
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,7	3,3	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	X
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	60%
(1) Per behandelkamer			

	Kern	Buitengebied	Bezoekers
5. Onderwijs			in %
Kinderdagverblijf (crèche) – per 100m2	1,0	1,4	0%
Basisschool – per leslokaal	0,8	0,8	X
Middelbare school – per 100 leerlingen	3,7	4,9	11%
ROC – per 100 leerlingen	4,7	5,8	7%
Hogeschool – per 100 studenten	9,3	10,7	72%
Universiteit – per 100 studenten	13,2	16,5	48%
Avondonderwijs – per 10 studenten	4,5	6,8	95%

	Kern	Buitengebied	Bezoekers
6. Wonen (per woning)			
Koop, vrijstaand	1,8	2,2	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,1	0,3
Koop, tussen/hoek	1,6	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,6	0,3
Koop, etage, midden	1,4	1,8	0,3
Koop, etage, duur	1,6	2	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop	1,1	1,4	0,3
Huur, etage, duur	1,4	1,8	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,9	0,3
Kamerverhuur – per kamer	0,6	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig – per kamer	0,2	0,2	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	1	1,1	0,3

	Kern	Buitengebied	Bezoekers
7. Werken (per 100 m2)			in %
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1	2,9	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	–

Bijlage 2. Aanwezigheidspercentages Abcoude

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%

Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sprotfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium/ enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

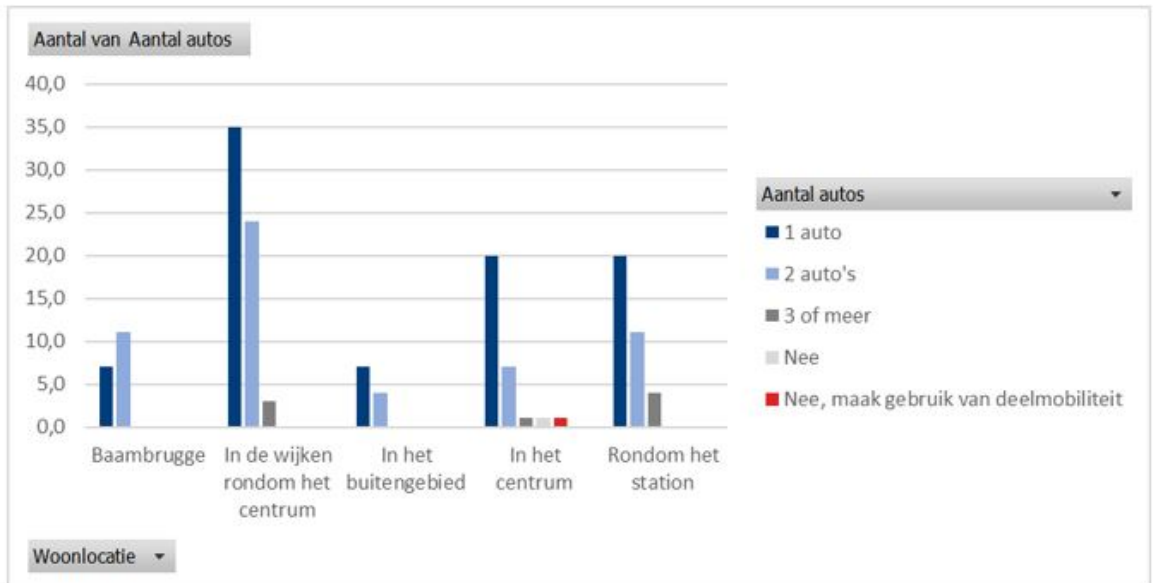
Bijlage 3. Loopafstanden

Acceptabele loopafstanden (in meters)		
	Kern	Buitengebied
Wonen: bewoners	400	100
Wonen: bezoekers	400	250
Winkelen	400	400
Werken	600	600
Ontspanning	500	500
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

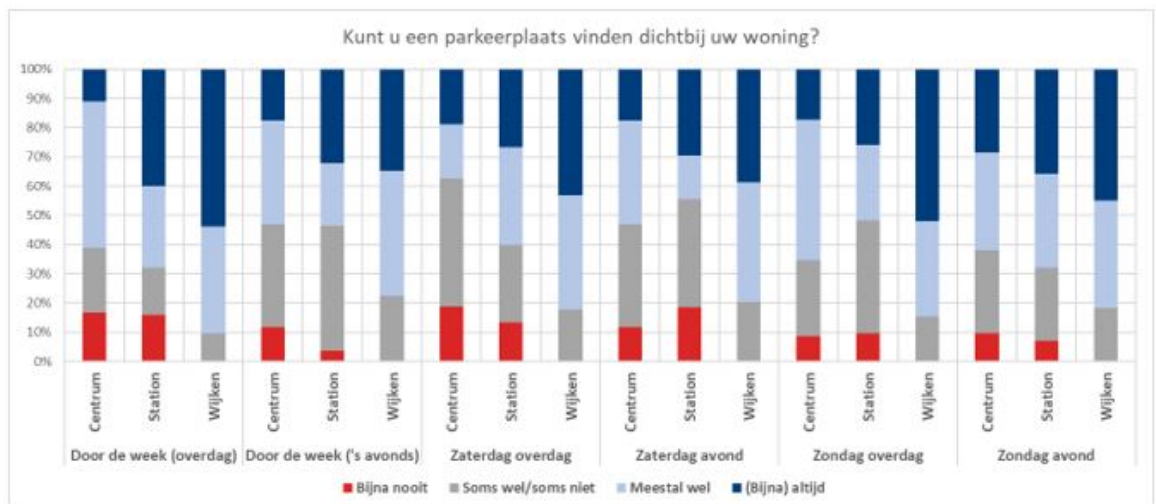
Bijlage 4. Resultaten enquête

In totaal hebben 157 inwoners van Abcoude en omgeving de enquête ingevuld. De enquête is via social-media kanalen verspreid. 19% van de respondenten is afkomstig uit het centrum, 22% vanuit de stationsomgeving, 39% uit de wijken rond het centrum, 8% uit het buitengebied en 11% uit Baambrugge.

98% van de respondenten heeft minimaal één auto. Daarvan heeft 5% drie auto's of meer, 36% twee auto's en 57% één auto. Twee respondenten hebben geen auto, waarvan één wel eens gebruik maakt van deelmobiliteit. In onderstaand figuur is per deelgebied weergegeven hoeveel auto's de respondenten hebben.

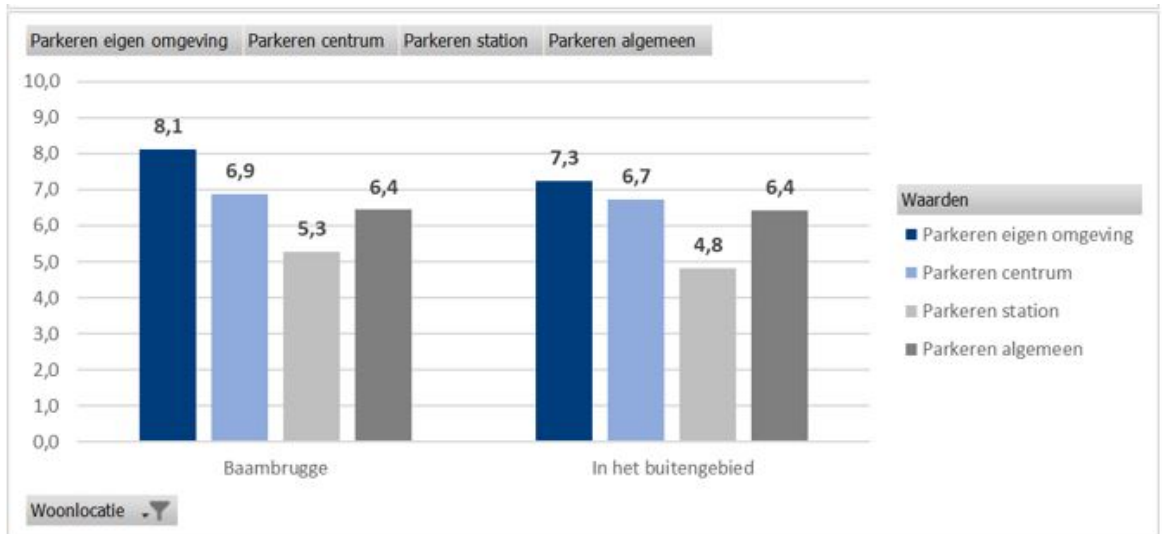
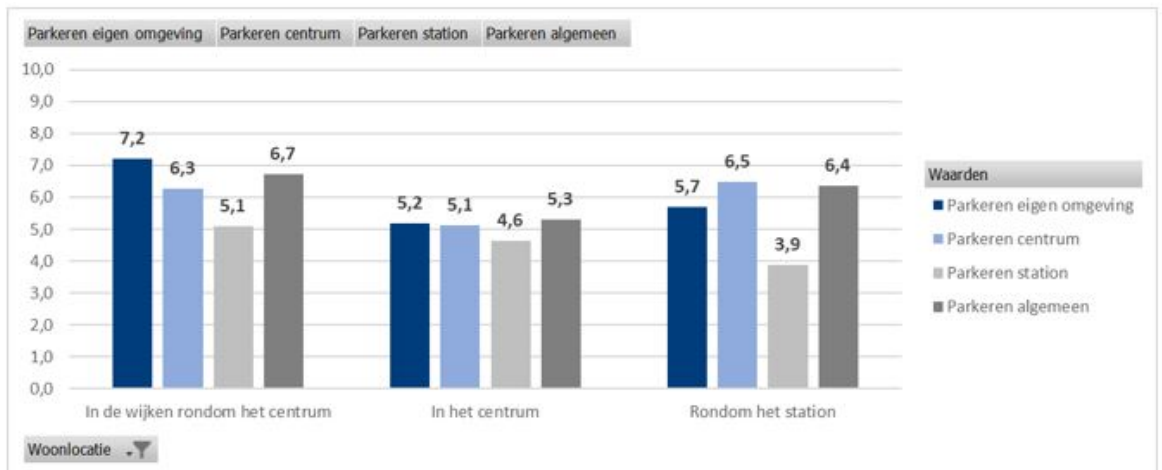


Het autogebruik door de week is niet gelijk, de auto wordt namelijk ook gebruikt. Hierdoor is de vraag naar parkeerplaatsen door de week heen variërend. In de enquête is gevraagd of men een parkeerplaats kan vinden dichtbij de woning, op verschillende momenten. In onderstaand figuur zijn de resultaten weergegeven.



Er is ook gevraagd naar een cijfer voor de parkeersituatie in de eigen omgeving, bij het centrum van Abcoude, bij het station en parkeren in het algemeen in Abcoude. In onderstaande figuren is zichtbaar welke cijfers per deelgebied gegeven zijn aan de parkeersituatie.

Gemiddeld geven de respondenten een 6,6 voor het parkeren in de eigen omgeving, waarbij de bewoners in Baambrugge het meest tevreden zijn (8,1) en de bewoners in het centrum het minst tevreden (5,2). De parkeersituatie in het centrum krijgt gemiddeld een 6,2. De parkeersituatie bij het station scoort een ruime onvoldoende (4,8), waarbij de bewoners die rond het station wonen een 3,9 geven voor de parkeersituatie bij het station. Het parkeren algemeen in Abcoude scoort een 6,3.



Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente De Ronde Venen, d.d. 16 december 2020.

De raad voornoemd,
De griffier,

de voorzitter