

Parkeernota Landsmeer 2021-2025

Uitwerking mobiliteitsvisie Landsmeer 2017

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2017 is de “*Mobiliteitsvisie Landsmeer*” door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin is de ambitie opgenomen om Landsmeer in ieder geval voldoende toegankelijk te houden voor gemotoriseerde verkeer. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van fietsen, lopen of het openbaar vervoer. Hiermee wordt getracht duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren ten opzichte van de auto. Dit draagt immers bij aan de veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid van Landsmeer.

In de Mobiliteitsvisie staat dat het in een aantal woongebieden niet altijd makkelijk is om een parkeerplaats nabij de woning te vinden. In de betreffende straten is veelal onvoldoende ruimte om extra parkeerruimte te realiseren. In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, dat voortvloeit uit het Mobiliteitsplan is daarom opgenomen dat een parkeernota wordt opgesteld.

De blauwe zone rondom het winkelcentrum is als onderdeel van de parkeernota geëvalueerd. Voldoen de omvang, venstertijden en parkeerduur nog aan de wensen van bezoekers en ondernemers? Of moet de blauwe zone op onderdelen worden aangepast?

Landsmeer wil tenslotte nieuwe ontwikkelingen faciliteren door duidelijke parkeereisen te formuleren voor de ontwikkelende partijen. Dit kan in afzonderlijke bestemmingsplannen worden uitgewerkt, maar het is eenduidiger en meer transparant als de parkeereisen zijn opgenomen in een parkeernormennota. De in deze nota beschreven parkeernormensystematiek vormt hiervoor de basis.

Voorliggende parkeernota biedt de gemeente kortom handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen Landsmeer spelen – of in de komende jaren kunnen gaan spelen.

1.2 Het proces

Om te komen tot voorliggende nota zijn verschillende stappen doorlopen. Allereerst is de huidige parkeersituatie in Landsmeer in beeld gebracht. Waar en wanneer doen zich knelpunten voor? Wie ondervindt hier overlast van? Waardoor worden de problemen veroorzaakt? Om een correct beeld van de parkeersituatie te krijgen is enerzijds gebruik gemaakt van beschikbaar onderzoeksmateriaal over de parkeerdruk (2019) en anderzijds relevante beleidsstukken voor deze nota.

Om de parkeernota een interactief karakter te geven is in augustus 2020 een bijeenkomst georganiseerd waar belanghebbenden (inwoners en ondernemers van de gemeente) ervaringen op het gebied van parkeren konden aandragen en zijn enquêtes afgenomen onder werknemers en bezoekers van het winkelcentrum.

In oktober 2020 heeft een discussieavond met de gemeenteraad plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst zijn relevante ontwikkelingen (zie hoofdstuk 2), de huidige stand van zaken en toekomstige ontwikkelingen besproken (zie hoofdstuk 3) en is een aanzet gegeven voor de kaders en uitgangspunten van de parkeervisie (zie hoofdstuk 4). Het geheel is vervolgens door Movares vertaald in voorliggende parkeernota.

1.3 Leeswijzer

Dit plan gaat uit van een relatie tussen:

- De trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren (hoofdstuk 2).
- De huidige en toekomstige parkeersituatie (hoofdstuk 3).
- De lange termijnvisie op parkeren (hoofdstuk 4).
- De oplossingsrichtingen (hoofdstuk 5).
- De wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 6).

2 Parkeerontwikkelingen

Onderstaande trends en ontwikkelingen zijn (mogelijk) van invloed op de toekomstige parkeersituatie in Landsmeer.

2.1 Toenemend autobezit

Nederland telde begin 2020 bijna 8,7 miljoen personenauto's, dat is 1,7 procent meer dan het jaar ervoor. Daarmee groeide het aantal auto's sterker dan de bevolking van 18 jaar en ouder.¹ De auto neemt hierdoor steeds meer schaarse openbare ruimte in beslag.

Door de vergrijzing zijn er landelijk steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. Het autobezit nam de afgelopen vijf jaar het sterkst toe bij 80-plussers. Onder 18-30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien. Dit staat haaks op het beeld dat jongeren zich steeds meer afkeren van een eigen auto en volledig uitgaan van de fiets, OV en vormen van shared-mobility (zie paragraaf 2.6).

Het autobezit onder jongeren die buiten de stad wonen (waaronder Landsmeer) is gemiddeld twee keer zo hoog als dat van jongeren in de grotere steden. Het gemiddeld autobezit in Nederland is 1,08 particuliere personenauto's per huishouden - in Landsmeer is dit 1,16 particuliere personenauto's per huishouden (2019).²

2.2 De gevolgen van COVID-19 op mobiliteit?

Bij het opstellen van voorliggende parkeernota is de 'anderhalvemetersamenleving', als gevolg van de COVID-19 pandemie en de maatregelen om die te bestrijden, vooralsnog de nieuwe realiteit. Sinds maart 2020 (het begin van de intelligente lockdown in Nederland) luidt het advies om zoveel mogelijk thuis te werken. Deze oproep van de regering was direct terug te zien in het verkeer: het aantal files nam namelijk fors af. De verkeersdruk op de weg en het aantal files nam in de zomer langzaam weer toe. De filedruk was in het najaar, door het toenemend aantal besmettingen en het herhaalde advies om zoveel mogelijk thuis te werken, fors lager dan rond dezelfde tijd in 2019.

Op dit moment is onduidelijk hoe COVID-19 zich gaat ontwikkelen en of dit tot blijvende gedragsveranderingen leidt. Zo is niet duidelijk of werkgevers en werknemers thuiswerken blijven omarmen of dat werknemers uiteindelijk toch weer op kantoor gaan werken. Wat vaststaat is dat de coronacrisis ertoe heeft geleid dat er de afgelopen maanden (maart 2020 – januari 2021) minder met het openbaar vervoer is gereisd. De exploitatie van het openbaar vervoer staat zwaar onder druk.

Onderzoek in opdracht van branchevereniging Bovag (juni 2020) wijst uit dat veel reizigers die voorheen met het openbaar vervoer reisden de auto als alternatief zien. Direct na de uitbraak van het coronavirus was een forse daling in de verkoop van auto's zichtbaar. Echter, sinds de zomer is weer een stijgende lijn zichtbaar in de verkoop van -vooral- tweedehandsauto's.

Voor deze parkeernota betekent dit dat we de huidige parkeersituatie enerzijds baseren op telgegevens uit 2019 (zie paragraaf 3.2) en dat anderzijds onduidelijk is wat de effecten van COVID-19 op ons verplaatsingsgedrag zijn. Het uitvoeren van een nieuw parkeeronderzoek, zodra de situatie rondom COVID-19 weer genormaliseerd is, is daarmee essentieel om een beeld te krijgen van de parkeersituatie op dat moment en om de noodzaak voor het nemen van maatregelen goed te kunnen onderbouwen. Deze parkeernota bevat het afwegingskader hiervoor. Wanneer neemt Landsmeer parkeermaatregelen? En welke strategie wordt hierbij gevolgd?

2.3 Steeds vaker minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw

Parkeernormen stellen eisen aan de te realiseren parkeercapaciteit bij nieuwbouw. De gemeente bepaalt de hoogte van deze normen. De parkeerkencijfers van het CROW dienen hierbij als richtlijn. Deze getallen zijn gebaseerd op de huidige situatie.

De afgelopen jaren hebben diverse grotere steden hun parkeernormen (fors) verlaagd (o.a. Rotterdam, Utrecht en Nijmegen). Amsterdam heeft in haar Nota Parkeernormen (2017) voor A-locaties zelfs geen minimum parkeernorm meer opgenomen. De reden voor deze gemeenten om hun parkeernormen te verlagen heeft te maken met ondersteuning van onder andere de volgende bovenliggende ambities:

1) Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking#:~:text=6%2D3%2D2020%2000%3A, van%2018%20jaar%20en%20ouder>

2) Bron: <https://gdindex.nl/dashboard/dashboard/particulier-autobezit>

verbeteren kwaliteit openbare ruimte, stimuleren lopen, fietsen en gebruik openbaar vervoer, beter benutten van bestaande parkeerplaatsen en realisatie van betaalbare woningen.

Het verlagen van parkeernormen lijkt haaks te staan op de trend van alsmear toenemend autobezit (zie paragraaf 2.2). Belangrijk aandachtspunt bij het toepassen van lagere parkeernormen is dat dit veelal samen gaat met een sterk sturend parkeerregimes. Zonder parkeerregulering kan immers niet worden voorkomen dat bewoners van het betreffende complex de auto op straat parkeren, waardoor de parkeerdruk in de omgeving toeneemt en/of problemen in de betreffende woonwijk ontstaan.

Het specifieke karakter van Landsmeer en het ontbreken van grootschalige parkeerregulering in de gemeente vragen om locatie-specifieke parkeernormen (zie paragraaf 5.3).



2.4 We bezitten met z'n allen meer fietsen

Fietsen heeft een positief effect op de gezondheid. Het is bovendien gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto. In de vier grote gemeenten (G4) is het aandeel fiets voor verplaatsingen binnen de stad de afgelopen jaren gestegen. Ook in sommige andere grote gemeenten doet zich een stijging voor, hoewel het beeld minder eenduidig is.³ Voor Landsmeer zijn deze cijfers niet beschikbaar.

Volgens de laatste schatting van brancheverenigingen BOVAG en RAI zijn er 22,8 miljoen fietsen in Nederland. Daarmee bezit iedere Nederlander dus ruim 1,3 fiets.⁴ In 2019 werd een recordaantal van 420.000 nieuwe e-bikes verkocht in Nederland en dat is 2,6 procent meer dan in 2018.

3) Bron: Fietsfeiten: nieuwe inzichten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM, oktober 2020

4) Bron: Hoeveel wordt er gefietst in Nederland? Alle cijfers op een rijtje. (fietsersbond.nl)

Fietsparkeren behoeft daarom meer aandacht. Fietsers hebben immers niet alleen behoefte aan veilige en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fiets veilig, ordelijk en gemakkelijk te parkeren. Omdat er grote samenhang is met autoparkeren, is het belangrijk dat dit niet op zichzelf staat maar integraal onderdeel uitmaakt van de totale parkeeropgave.

Onderstaande trends zijn van invloed op de stallingsbehoefte van de fiets:

- Mensen reizen slimmer en bewuster. In de grote steden is er de afgelopen jaren een toename geweest van deelsystemen voor zowel auto als fiets. Dit wordt vooral gebruikt door jongeren en jongvolwassenen. Het bezit van een auto is door de opkomst van deze concepten in grote steden niet meer noodzakelijk. Voor Landsmeer is dit minder van toepassing.
- De fiets als lifestyle-symbool. Er zijn steeds meer verschillende soorten fietsen op straat zichtbaar: reguliere fietsen, herkenbare deel- en leenfietsen, bakfietsen, city-bikes, cityhoppers et cetera. De fiets is uitgegroeid tot lifestyle symbool, als belangrijke functionele én trendy accessoire, die benadrukt wie je bent. Een grotere diversiteit in fietsen, die ook in Landsmeer zichtbaar is, vraagt om andere fietsvoorzieningen dan het standaard fietsenrek.
- De opkomst van de elektrische fiets. Het waren eerst vooral ouderen die een elektrische fiets namen, maar inmiddels is de elektrische fiets ook populair bij andere doelgroepen. De grotere actieradius zorgt er voor dat langere woon-werk afstanden fietsend kunnen worden afgelegd. Dit maakt de elektrische fiets en ook de speed-pedelec aantrekkelijk voor inwoners van Landsmeer die bijvoorbeeld naar Amsterdam, Zaanstad, Purmerend of Monnickendam moeten (en omgekeerd voor bezoekers uit de omgeving). De opkomst van de elektrische fiets vraagt om veilige fietsvoorzieningen en oplaadpunten.

2.5 Het delen van een auto

Autodelen zorgt voor een vermindering van het aantal autokilometers, vermindering van het autobezit en draagt daarnaast bij aan verbetering van de luchtkwaliteit. Dit komt deels doordat er minder kilometers gereden worden en deels doordat deelauto's gemiddeld genomen milieuvriendelijker zijn. Autodelen is hiermee nadrukkelijk geen doel op zich, maar een middel om doelen op het terrein van bijvoorbeeld mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu te realiseren.

Onderzoeksgegevens van het kennisplatform CROW (september 2019) laten een sterke groei van het aantal deelauto's zien. In Nederland waren in 2019 ongeveer 515.000 deelauto's. Dat is een groei van 10.000 auto's ten opzichte van het voorgaande jaar. Van alle deelauto's is het merendeel te vinden bij een autodeel-platform, waarbij mensen hun eigen auto aan anderen verhuren. Deze vorm van autodelen groeit het snelst. In de Green Deal Autodelen II (ondertekend door 42 partners, waaronder het Rijk, gemeenten en aanbieders) wordt gestreefd naar 100.000 deelauto's in 2021 en 700.000 gebruikers van autodelen.



Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)(2015) blijkt dat autodelen (en dan vooral de standplaatsgebonden deelauto) een drietal effecten heeft:

1. Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die een auto hebben weggedaan en gebruik maken van een klassieke deelauto zijn minder gaan rijden (gemiddelde reductie 1.600 kilometer/jaar). De deelauto wordt incidenteel gebruikt en meestal voor een bezoek aan vrienden en familie.
2. Ritten met een deelauto werden voorheen met een ander vervoermiddel gemaakt (auto, trein) of niet gemaakt. Van alle ritten met een deelauto zou 16% niet zijn gemaakt als de deelauto niet voorhanden was. Autodelen leidt dus tot beperkt extra verkeer. Deze ritten worden doorgaans buiten de spits gemaakt: ongeveer 10% van alle deelautoritten vindt plaats tijdens de ochtendspits

(tussen 8 en 9 uur) en dit ligt in de avondspits aanmerkelijk lager (3 procent). Hierbij geldt dat, met name standplaatsgebonden deelauto's, doorgaans zuiniger zijn en minder uitstoten dan de gemiddelde auto in Nederland.

3. Klassieke deelauto's (met een eigen standplaats) worden voornamelijk gebruikt voor middellange en lange afstanden: bijna driekwart van de verplaatsingen gaat over afstanden van meer dan 20 kilometer, de helft gaat over meer dan 50 kilometer. Ongeveer één op de tien verplaatsingen betreft afstanden van maximaal 5 kilometer.

Autodelen maakt hiermee onderdeel uit van een breed pakket van alternatieve, duurzame mobiliteitsdiensten voor de (tweede) auto. Het heeft hiermee een belangrijke rol in het gemeentelijk mobiliteits- en parkeerbeleid (zie paragraaf 5.9).

2.6 Mobility-as-a-Service

Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. Bij mobiliteit wordt gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc.



De verwachtingen over MaaS zijn hooggespannen. Het heeft immers de potentie om ketenmobiliteit (mobiliteit van deur tot deur) verder te versterken.

Het KiM heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS.

Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen (18-30 jaar) die in grote steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden.

In het geval van Landsmeer verwachten we niet dat MaaS-oplossingen op korte termijn een alternatief gaan vormen voor het bezit en het gebruik van de privéauto.

We volgen de komende jaren de ontwikkelingen op het gebied van onder andere deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service. We zijn geen koploper op dit gebied. Samen met de markt en regio (VRA) beoordelen we of toekomstige MaaS-concepten van toegevoegde waarde zijn voor onze inwoners en bezoekers en in hoeverre het bijdraagt aan onze de gemeentelijke (mobiliteits)doelstellingen

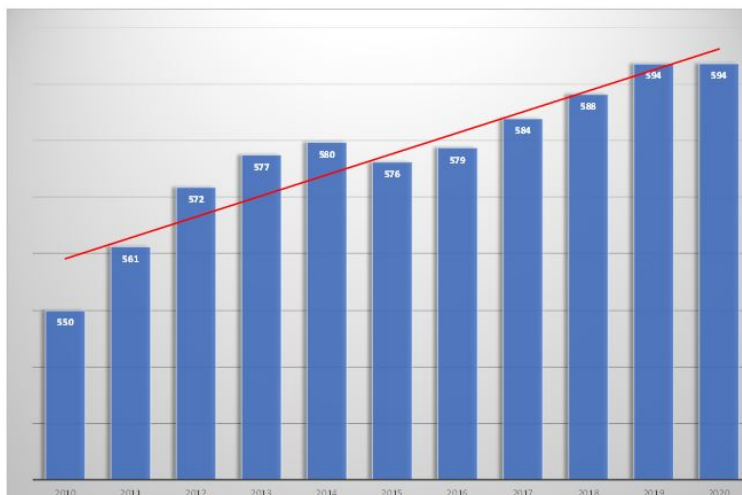
3 Wat is de huidige situatie?

In 2017 is de Mobiliteitsvisie Landsmeer vastgesteld. Voor parkeren is in de Mobiliteitsvisie samengevat opgenomen dat in het centrum van Landsmeer de vraag en het aanbod van parkeren in balans zijn. In de woonwijken worden echter steeds vaker problemen ervaren, daar waar dichte bebouwing samengaat met relatief smalle wegprofielen en weinig parkeerruimte. De in het verleden gehanteerde parkeernormen zijn niet in lijn met het huidige (relatief hoge) autobezit. Meer specifiek:

- Het bestaande regime met de blauwe zone voldoet om zowel bezoekers, omwonenden als werkers een goede plek te bieden. Enige punt van aandacht wat betreft verdrijvingseffecten is de Martin Luther Kingstraat, nabij het centrum. Hier is de druk al hoog door de aanwezige voorzieningen zoals OBS De Stap en het dienstencentrum. De druk wordt nog hoger door centrum gerelateerd (lang)parkeren.
- Het autobezit is in de loop der jaren enorm toegenomen. In oudere wijken is hier wat betreft de ruimte voor parkeren geen rekening mee gehouden. Ook in nieuwere wijken is niet altijd rekening gehouden met het huidige autobezit. In een aantal woongebieden in Landsmeer is het daarom niet

altijd makkelijk om een plekje voor de eigen deur te vinden. Dit geldt met name voor de wijken Oude Dorp, Luijendijk en De Nieuwe Gouw. In de meeste probleemstraten is onvoldoende ruimte om extra parkeerruimte te realiseren. Daar waar wel mogelijkheden zijn wordt dit samen met omwonenden afgewogen en bekeken op het moment dat er groot onderhoud en reconstructie van de weg plaatsvindt.

In onderstaande figuur is het aantal particuliere personenauto's per duizend inwoners weergegeven. De grafiek laat zien het gemiddeld autobezit de afgelopen jaren (met uitzondering van 2015) gestaag is toegenomen. We verwachten dat deze ontwikkeling zich de komende jaren (zie hoofdstuk 2) door zal zetten.



Figuur 1 Ontwikkeling autobezit per 1000 inwoners (bron CBS)

3.1 Parkeeronderzoek eind 2019

De parkeersituatie is in november 2019 op verschillende momenten geïnventreerd.⁵ De uitkomsten van dit onderzoek zijn hieronder kort samengevat. De deelgebieden zijn door het onderzoeksbureau bepaald op basis van acceptabele loopafstanden vanaf een bepaalde voorziening, winkel of woning. Dit is terug te zien in de benaming van de deelgebieden.



Figuur 2 Onderzoeksgebieden parkeeronderzoek november 2019

3.1.1 Parkeerdruk

In totaal zijn er 2.476 openbare parkeerplaatsen in de gemeente aanwezig, waarvan 2.251 in de kern Landsmeer, 90 in Den IJp en 135 in Purmerland. Het aantal geparkeerde voertuigen is op verschillende momenten geteld:

5) Bureau De Groot Volker, Parkeeronderzoek Landsmeer, Den IJp en Purmerland, november 2019

- de hoogste gemiddelde bezettingsgraad is gemeten op donderdag 7 november 2019 om 19:00 uur, met een bezettingsgraad van 71% met 1.756 geparkeerde voertuigen;
- de laagste gemiddelde bezettingsgraad is gemeten op vrijdag 8 november 2019 tussen 11:00 en 13:00 uur, met een bezettingsgraad van 56% met 1.390 geparkeerde voertuigen.

Als we kijken naar verschillende deelgebieden (zie figuur 2), dan vallen de grote onderlinge verschillen op. Onderstaande tabellen geven de (maximale) bezettingsgraad per deelgebied weer:

Purmerland	zaterdag 9 uur	102%
Schil BS de Stap	vrijdag 19 uur	99%
	vrijdag 5 uur	96%
Blauwe Zone	vrijdag 13 uur	93%
	vrijdag 11 uur	92%
Centrumschil ZO	vrijdag 13 uur	90%
BS Augustinus	vrijdag 5 uur	90%

Tabel 3.2: Bezettingsgraad van het drukste meetmoment per dag en per deelgebied / regime - week 45

Dag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Per gebied / regime		
	19 uur	19 uur	9 uur	Periode	Bezetting.	Aantal
Totaal onderzoeksgebied	71%	68%	68%	donderdag, 19 uur	71%	1756
Gebied						
Centrumschil noord	75%	65%	60%	donderdag, 19 uur	75%	168
Gemeentehuis	78%	68%	64%	donderdag, 19 uur	78%	228
Blauwe zone	81%	64%	52%	vrijdag, 13 uur	93%	92
Centrumschil zuidwest	52%	58%	42%	zaterdag, 13 uur	85%	187
Centrumschil zuidoost	83%	77%	80%	vrijdag, 13 uur	90%	182
Bedrijventerrein Scheepsbouwersweg	14%	11%	0%	donderdag, 11 uur	57%	16
BS Montessori	74%	77%	72%	donderdag, 5 uur	83%	187
Sportpark De Breek	66%	64%	73%	zaterdag, 9 uur	73%	355
BS Wagemakerschool	68%	69%	66%	donderdag, 21 uur	77%	121
Schil BS De Stap	94%	96%	76%	vrijdag, 19 uur	96%	136
BS Augustinus	75%	79%	80%	vrijdag, 5 uur	90%	156
Den Iip	60%	62%	52%	donderdag, 5 uur	62%	56
Purmerland	61%	58%	102%	zaterdag, 9 uur	102%	138

Tabel 3.3: Bezettingsgraad van het drukste meetmoment per dag en per deelgebied / regime, week 48

Dag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Per gebied / regime		
	19 uur	19 uur	9 uur	Periode	Bezetting.	Aantal
Totaal onderzoeksgebied	68%	68%	67%	vrijdag, 19 uur	68%	1693
Gebied						
Centrumschil noord	63%	61%	65%	vrijdag, 19 uur	70%	157
Gemeentehuis	71%	70%	65%	donderdag, 13 uur	72%	213
Blauwe zone	60%	65%	49%	vrijdag, 11 uur	92%	78
Centrumschil zuidwest	46%	58%	38%	donderdag, 11 uur	86%	189
Centrumschil zuidoost	86%	87%	77%	vrijdag, 9 uur	95%	193
Bedrijventerrein Scheepsbouwersweg	21%	7%	0%	donderdag, 15 uur	86%	24
BS Montessori	73%	68%	72%	vrijdag, 5 uur	84%	190
Sportpark De Breek	64%	59%	73%	zaterdag, 9 uur	73%	353
BS Wagemakerschool	68%	79%	75%	donderdag, 5 uur	83%	131
Schil BS De Stap	81%	99%	77%	vrijdag, 19 uur	99%	139
BS Augustinus	79%	83%	77%	vrijdag, 21 uur	89%	154
Den Iip	71%	56%	42%	donderdag, 19 uur	71%	64
Purmerland	67%	61%	90%	zaterdag, 9 uur	90%	121

Tabel 1 Uitkomsten parkeeronderzoek november 2019 per deelgebied

Als we inzoomen naar straatniveau, dan valt het volgende op:

- Er zijn verspreid over de gemeente verschillende woonstraten waar de parkeerdruk vooral 's avonds (als de meeste bewoners thuis zijn) hoog is.
- Het Marktpllein staat overdag grotendeels vol (vanaf 9.00 uur) en is in de avonduren voor circa driekwart bezet.
- Het is overdag druk in de straten rondom het gemeentehuis.
- De parkeerdruk in de Martin Luther Kingstraat is overdag hoog. Deze straat grenst aan de blauwe zone (overloop), maar er zijn ook het dienstencentrum, bedrijven en OBS de Stap gevestigd.
- Op de hoek van de Van Beekstraat en Calkoenstraat bevindt zich Het Wapen van Landsmeer. Het Wapen beschikt over meerdere grote en kleine ruimtes die gebruikt worden voor evenementen en vergaderingen. Het parkeerterrein in de Calkoenstraat staat overdag (max 60%) en 's avonds (50-70%) deels vol, waardoor er beperkt ruimte voor bezoekers is. Deze kunnen niet in de blauwe zone parkeren en in de omliggende straten is beperkt capaciteit beschikbaar.

3.1.2 Parkeermotief

Tijdens het onderzoek is eveneens gekeken wie de parkeerdruk veroorzaakt.⁶ Hieruit blijkt dat:

- in de meeste woongebieden zijn omwonenden verantwoordelijk zijn voor de parkeerdruk,
- de parkeerdruk in Purmerland op de zaterdagochtend vooral door bezoekers (sporters) wordt veroorzaakt,
- er overdag in de blauwe zone vooral bezoekers (63%-76%) staan en er naast omwonenden ook enkele werknemers (7-15%) staan,
- auto's van werknemers overdag redelijk verdeeld over de drie schilgebieden staan met een maximaal aandeel van 52% op donderdag (Centrumschil zuidwest), 43% op vrijdag (Centrumschil noord) en 40% op zaterdag (Centrumschil zuidoost).

3.1.3 Herkomstanalyse

De herkomst van de parkeerders is op basis van het kenteken achterhaald. Tijdens het piekmoment (donderdag 7 nov 2020, 19:00 uur) was de onderverdeling als volgt:

- 62% van de parkeerders kwam uit de kern Landsmeer,
- 8% kwam uit het lint (Den IJp en Purmerland) en buitengebied,
- 8% kwam uit Amsterdam,
- 3% kwam uit Purmerend,
- 19% kwam uit de rest van het land.

Opvallend is dat in de deelgebieden Den IJp en Purmerland vrijwel niemand parkeert die afkomstig is uit de kern Landsmeer. Op de vrijdag en zaterdag is het beeld vergelijkbaar met de donderdag. Wel is op zaterdag in de blauwe zone het percentage parkeerders uit Landsmeer iets hoger dan op de andere dagen (61%).

6) Het parkeermotief is bepaald aan de hand van het kenteken. Een bewoner is een parkeerder die tijdens de nachtmeting is waargenomen. Een werknemer is een parkeerder die minimaal twee keer achter elkaar is waargenomen en geen bewoner is. Een bezoeker is een parkeerder die op één meetmoment is waargenomen.



3.2 Evaluatie blauwe zone

Rondom de winkels in de kern Landsmeer geldt een blauwe zone (Dorpsstraat, naast Zuideinde 10, Dr. M.L. Kingstraat (deels) en Burgweg nabij het winkelcentrum). Hier mag van maandag tot en met zaterdag tussen 10.00 en 18.00 uur maximaal 2 uur met een parkeerschijf worden geparkeerd. Bewoners die binnen de blauwe zone wonen en geen parkeerplaats op eigen terrein hebben, kunnen één ontheffing aanvragen. Er worden geen ontheffingen aan werknemers verstrekt.

In augustus 2020 zijn op een woensdag en zaterdag enquêtes afgenomen onder bezoekers en ondernemers van het winkelcentrum. In totaal hebben 154 bezoekers en 39 ondernemers meegewerkt. Het aantal omwonenden dat meegewerkt heeft is dermate laag (4x) waardoor deze groep niet meegenomen is in de analyse.

	De mogelijkheid om te parkeren in de blauwe zone (vrije parkeerplaatsen)	De mogelijkheid om buiten de blauwe zone te parkeren (vrije parkeerplaatsen)	De dagen waarop de blauwe zone geldig is (maandag t/m zaterdag)	De tijden waarop de blauwe zone geldig is (van 10.00 t/m 18.00 uur)	De maximale parkeerduur van 2,0 uur	De fietsparkeervoorziening en rondom het winkelcentrum
Verslechd	10%	5%	5%	3%	6%	2%
Goed	56%	53%	66%	73%	73%	50%
Neutraal	12%	12%	15%	11%	7%	8%
Matig	14%	12%	7%	4%	7%	17%
Slecht	5%	5%	2%	3%	5%	4%
Weet niet	2%	13%	5%	5%	3%	19%

Tabel 2 Reactie bezoekers winkelcentrum

	De mogelijkheid voor bezoekers om in de blauwe zone te parkeren (vrije parkeerplaatsen)	De mogelijkheid voor bezoekers om rondom de blauwe zone te parkeren (vrije parkeerplaatsen)	De dagen waarop de blauwe zone geldig is (maandag t/m zaterdag)	De tijden waarop de blauwe zone geldig is (van 10.00 t/m 18.00 uur)	De maximale parkeerduur van 2,0 uur	De laad-los voorzieningen rondom het winkelcentrum
Verslechd	3%	0%	8%	5%	5%	0%
Goed	36%	33%	54%	69%	56%	18%
Neutraal	31%	21%	23%	15%	10%	21%
Matig	13%	15%	3%	3%	10%	21%
Slecht	18%	31%	13%	8%	18%	31%
Weet niet	0%	0%	0%	0%	0%	10%

Tabel 3 Reactie ondernemers winkelcentrum

De belangrijkste conclusies zijn:

- 19% van de bezoekers en 31% van de ondernemers beoordeelt de mogelijkheid om binnen de blauwe zone te parkeren als onvoldoende, terwijl respectievelijk 66% en 38% dit als voldoende beoordeelt.
- 17% van de bezoekers en 46% van de ondernemers beoordeelt de mogelijkheid om buiten de blauwe zone te parkeren als onvoldoende, terwijl respectievelijk 58% en 32% dit als voldoende beoordeelt.

- 71% van de bezoekers en 62% van de ondernemers beoordeelt de dagen waarop de blauwe zone van kracht is positief.
- 74% van de bezoekers en 74% van de ondernemers beoordeelt de tijden waarop de blauwe zone van kracht is positief.
- 79% van de bezoekers en 61% van de ondernemers beoordeelt de maximale parkeerduur als positief.
- 52% van de bezoekers beoordeelt de fietsvoorzieningen rondom het winkelcentrum positief en 21% negatief.
- 18% van de ondernemers beoordeelt de laad-losvoorzieningen rondom het winkelcentrum positief en 52% negatief.

3.3 Conclusie huidige situatie

Bovenstaande resulteert tot de volgende drie conclusies:

- Er wordt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod doorgaans een grens van 85% parkeerdruk aangehouden als acceptabel. Boven dit percentage neemt de kans op zoekverkeer namelijk toe. Voor woongebieden (dag en nacht) wordt in het algemeen een grenswaarde van 90 procent gehanteerd. De belangrijkste conclusie die we uit de parkeerdrukonderzoeken trekken is dat er in geen van de kernen sprake is van een structureel hoge parkeerdruk (op meerdere momenten parkeerdruk >85%), die ingrijpende maatregelen vereist.
- Binnen ieder deelgebied zijn er straten met een hoge parkeerdruk, waar er (op specifieke dagen / tijden) sprake is van een parkeerprobleem. Bij de gemeente komen ook regelmatig klachten binnen over het parkeren van bedrijfsvoertuigen in woonstraten en verlies aan openbare parkeercapaciteit door het instellen van laadpalen. Hier lijken maatwerk-oplossingen noodzakelijk.
- De evaluatie van de blauwe zones geeft geen aanleiding om de blauwe zone te veranderen. De meeste respondenten zijn tevreden over de dagen, tijden en maximale parkeerduur. Uitbreiding van de blauwe zone resulteert weliswaar in meer parkeergelegenheid voor kort-parkerende bezoekers (19% beoordeelt dit als matig / slecht), maar zorgt tegelijkertijd ook voor meer druk op de omliggende straten. Dit betreft grotendeels als straten met een hoge parkeerdruk, waardoor langparkeerders zich gaan verspreiden over een groter gebied (het waterbed-effect)/

Er zijn geen gegevens beschikbaar over fietsparkeren in de gemeente. Uit de enquête komt naar voren dat 52% van de bezoekers de fietsvoorzieningen rondom het winkelcentrum positief en 21% negatief beoordeelt.





4 Wat zijn onze parkeerambities?

In dit hoofdstuk staat de visie op parkeren in Landsmeer centraal. Het bevat de uitgangspunten van het parkeerbeleid (wat wij als basis zien) en de doelstellingen (wat wij willen bereiken). De parkeervisie is daarmee niet alleen leidraad voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleid, maar tegelijkertijd de basis voor de evaluatie daarvan.

4.1 Uitgangspunten

Voorliggend plan biedt Landsmeer handvatten hoe om te gaan met de diverse parkeervraagstukken die binnen de gemeente spelen – of de komende jaren kunnen gaan spelen en die aansluiten op de perceptie van de parkeerproblematiek (zie hoofdstuk 3). Het parkeerbeleid heeft een integraal karakter:

- Het parkeerbeleid van Landsmeer staat niet op zichzelf, maar is een middel om verschillende doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, economie en verkeer te realiseren. Het parkeerbeleid ondersteunt het streven naar een bereikbare en toegankelijke gemeente voor verschillende modaliteiten (zie paragraaf 3.1).
- Het parkeerbeleid van Landsmeer zet in op verschillende doelgroepen (zie paragraaf 4.2). Deze doelgroepen staan centraal in het zoeken naar oplossingsrichtingen. Iedere doelgroep heeft zijn 'eigen' parkeerlocatie. In woonwijken wordt prioriteit gegeven aan inwoners en hun bezoekers, rondom het winkelcentrum aan bezoekers en op de bedrijventerreinen aan werknemers.
- Het parkeerbeleid van Landsmeer zet in op maatwerk bij het oplossen van specifieke parkeerknelpunten op specifieke locaties. Bij het treffen van maatregelen op het gebied van parkeren geldt het principe van beïnvloeden, benutten, beheersen, bouwen (B-B-B-B) als basis voor het nemen van maatregelen (zie paragraaf 5.1). Dit betekent dat niet wordt uitgegaan van het bijbouwen van (dure) parkeerplaatsen. Eerst bestuderen we andere mogelijkheden om de parkeerproblemen van verschillende doelgroepen op te lossen: beïnvloeden, benutten en beheersen.

4.2 Visie op parkeren

Parkeren maakt deel uit van het mobiliteitsbeleid en levert optimale ondersteuning aan alle activiteiten die in Landsmeer plaatsvinden (o.a. wonen, werken en recreëren) en aan de kwaliteit en het gebruik van de schaarse openbare ruimte. Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op actieve sturing van autobezit en gebruik door inwoners, werknemers en sociaal & economisch bezoek.

Onze visie op parkeren voor de komende jaren is (in lijn met de Mobiliteitsvisie) als volgt: *“Het parkeerbeleid van Landsmeer zet in op voldoende parkeercapaciteit voor inwoners en bezoekers en stimulering van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede alternatieven zoals de fiets, deelauto's en elektrische auto's.”*

4.3 Uitwerking naar doelgroepen

Onderstaand de belangrijkste uitgangspunten voor verschillende doelgroepen.

- Inwoners van Landsmeer hebben de mogelijkheid om de auto in de nabijheid (binnen 100 meter) van de woning te parkeren (op straat óf op eigen terrein). Voor verplaatsingen binnen de eigen

- kern wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets en openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van inwoners, wel wordt gebruik van fiets en openbaar vervoer gestimuleerd.
- Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Een loopafstand van 500 meter (6 minuten) naar de werklocatie is daarmee acceptabel. Vooral een goedkope en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers kunnen bijna overal in Landsmeer vrij parkeren. Daar waar een blauwe zone is ingevoerd wordt aan werknemers geen ontheffing verstrekt om ruimte te behouden voor andere doelgroepen (=bezoekers).
 - Bezoekers van inwoners en bezoekers van voorzieningen kunnen de auto in de nabijheid van de bestemming parkeren (250-600 meter). Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of (hoge) parkeertarieven.

In het volgende hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

4.4 Doelstellingen parkeerbeleid

Op basis van de probleeminventarisatie, bovenstaande uitgangspunten en de parkeervisie, zijn de volgende beleidsdoelen opgesteld:

- We zetten in op het voorkomen en oplossen van knelpunten op het gebied van parkeren door het bieden van maatwerk-oplossingen. We zetten hierbij niet in op actieve sturing van het autobezit en autogebruik van onze inwoners door grootschalige invoering van parkeerregulering of vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen in de kernen.
- We zorgen voor voldoende parkeergelegenheid rondom het kernwinkelgebied voor kortparkeeders (=bezoekers) door het faciliteren van noodzakelijk autoverkeer (maximale parkeerdruk 85%). Dit doen we door een blauwe zone, niet door betaald parkeren.
- We houden in woonwijken een maximale parkeerdruk van gemiddeld 90% aan om de dynamiek te behouden en plaats te bieden aan inwoners, wijkgebonden ondernemers en hun bezoek. We nemen maatregelen wanneer de parkeerdruk boven deze grens uitkomt. Het gaat hierbij om een gemiddelde per wijk, waardoor de parkeerdruk per straat hoger of lager kan zijn.
- We actualiseren de gemeentelijke auto-parkeernormen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt een op maat gemaakte parkeernormering toegepast ten behoeve van de kwaliteit van de openbare ruimte. 'Parkeren op eigen terrein' is hierbij het uitgangspunt. De parkeernormen leggen we vast in aparte beleidsregels.
- We stellen een uniform en transparant toetsingskader (beleidsregels) op, waaraan we aanvragen voor oplaadpunten, gehandicapten-, deelauto- en andere bijzondere parkeerplaatsen in de gemeente uniform en transparant kunnen toetsen.

5 Wat gaan we doen?

In hoofdstuk 3 is geconcludeerd dat er momenteel geen sprake is van een structureel hoge parkeerdruk die ingrijpende maatregelen vereist. Er zijn wel diverse straten waar (op specifieke dagen en tijden) sprake is van een hoge parkeerdruk. Dit betreft onder andere delen van de wijken Oude Dorp, Luijendijk en De Nieuwe Gouw (zie hoofdstuk 3). Hier zijn maatwerk-oplossingen noodzakelijk. Dit hoofdstuk bevat de doorvertaling van de visie op parkeren naar oplossingsrichtingen voor problemen die nu spelen of in de komende jaren kunnen gaan spelen.

5.1 Onze aanpak voor (toekomstige) parkeerproblemen

Doordat de ruimte beperkt is, is het niet mogelijk om op grote schaal parkeercapaciteit bij te bouwen. Om (toekomstige) knelpunten in woonwijken op te lossen worden in Landsmeer de komende jaren maatregelen genomen binnen de onderstaande oplossingsrichtingen.

- **Beïnvloeden:** deze maatregelen zijn erop gericht om een parkeerprobleem te verlichten door ruimtelijk ontwerp en het bieden van alternatieven. Dit betreft het informeren van parkeeders waar deze het best kan parkeren, hoe daar te komen en onder welke voorwaarden op die plek geparkeerd kan worden. In deze nota wordt vooral ingezet op verminderen van de parkeervraag door het aanbieden van alternatieven voor de eigen auto (zie paragraaf 2.6 en 5.9) of alternatieve vervoerswijzen zoals OV en fiets (zie paragraaf 5.7).
- **Benutten:** de aanwezige parkeercapaciteit in woonwijken wordt niet altijd optimaal benut. Parkeervoorzieningen worden regelmatig voor andere doeleinden gebruikt (opslag van tuinmeubelen, fietsen) of bij de woning getrokken. Bewoners parkeren dan in de openbare ruimte in plaats van

op eigen terrein. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt hierdoor toe. We zetten de komende jaren in op een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit. Dit betreft enerzijds de als parkeervoorziening aangewezen locaties, zoals carports, garageboxen en opritten als zodanig te gebruiken. Anderzijds zetten we bij nieuwbouw in op parkeernormen die (beter) aansluiten op het huidige autobezit (zie paragraaf 5.3). Zonder vorm van parkeerregulering (zie paragraaf 5.2) kunnen bewoners echter niet worden gedwongen om op eigen terrein te parkeren. De gemeente vindt invoering van parkeerregulering in woonwijken ongewenst. Het is dus primair een taak van onze inwoners / ondernemers om eigen parkeercapaciteit ook daadwerkelijk te gebruiken waarvoor het bedoeld is.

De tweede benuttingsmaatregel is het optimaliseren van bestaande parkeercapaciteit op maaiveld. Dit omvat onder andere het aanbrengen van belijning bij parkeervakken (als dit ontbreekt) en het meenemen van parkeerproblemen bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. Indien nodig wordt in samenspraak met de buurt bekeken of en waar extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hierbij gaat het om een beperkt aantal parkeerplaatsen dat extra kan worden gerealiseerd – niet om aanleg van extra parkeerterreinen. De beschikbare ruimte is immers beperkt. Er wordt daarom altijd maatwerk geleverd en een integrale ruimtelijke afweging gemaakt.

- **Beheersen:** als na uitvoering van benuttingsmaatregelen nog steeds een te hoge parkeerdruk bestaat, dan kunnen doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers van onze gemeente) door parkeerregulering actief worden gestuurd. Hier wordt de komende jaren nadrukkelijk niet op ingezet (zie paragraaf 5.2).
 - o Betaald parkeren en grootschalige uitbreiding van de blauwe zone buiten het centrumgebied is niet aan de orde (zie paragraaf 4.4). We zijn geen voorstander van de omzetting van de blauwe zone naar een fiscale blauwe zone, waar bijvoorbeeld de eerste uren gratis of tegen gereduceerd tarief kan worden geparkeerd en daarna een standaard parkeertarief geldt. Het mogelijk maken om, tegen betaling, langer bij het winkelcentrum te parkeren leidt immers tot minder parkeercapaciteit voor kortparkeerders. En daar is de maatregel juist voor bedoeld!
 - o Voldoende gratis parkeergelegenheid op straat is één van de 'Unique Selling Points' van de gemeente. Dit heeft een positief effect op de concurrentiepositie van Landsmeer in de regio. De blauwe zone in het centrum functioneert goed. De parkeercapaciteit in het centrum is -met uitzondering van piekmomenten (vrijdag en zaterdag)- nu voldoende. Dit moet zo blijven.
- **Bijbouwen:** in gebieden waar parkeeroverlast wordt veroorzaakt door de eigen inwoners en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden, is (grootschalige) uitbreiding van de parkeercapaciteit de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van extra parkeercapaciteit op maaiveld vaak fysiek lastig en ongewenst (omdat het ten koste gaat van overige openbare ruimte). Gebouwde parkeervoorzieningen voor bezoekers van Landsmeer zijn geen optie, omdat zonder een vorm van parkeerregulering op straat automobilisten doorgaans de voorkeur geven aan gratis parkeren op straat. Deze optie is derhalve niet verder uitgewerkt in deze nota.

5.2 Terughoudend met parkeerregulering

Er zijn verschillende vormen van parkeerregulering mogelijk, deze staan hieronder kort beschreven:

- In gebieden met een vergunninghoudersregime kunnen alleen houders van een parkeervergunning parkeren. Deze reguleringsvorm wordt vooral toegepast in gebieden zonder bezoekers aantrekkende functies (zoals winkels en horeca) om overlast door overloop vanuit bijvoorbeeld de binnenstad of kantoorlocaties tegen te gaan. Deze vorm van parkeerregulering is niet geschikt voor grote gebieden, omdat bezoekers zonder aparte regeling hier niet kunnen parkeren. Bij winkels en voorzieningen zijn daarom stroken met een ander regime nodig. Dit werkt verwarrend en is niet gewenst.
- Een blauwe zone wordt ingesteld om kortparkeren te faciliteren en werkt goed in het weren van langparkeerders. In een blauwe zone (parkeerschijfzone) kunnen automobilisten gratis voor de maximaal vastgestelde parkeerduur parkeren (bijvoorbeeld 2 uur). Aan belanghebbenden kunnen ontheffingen worden verleend (in Landsmeer enkel omwonenden), waarmee zonder tijdsbeperking kan worden geparkeerd. Invoering geschiedt door het nemen van een verkeersbesluit.
- In een gebied met betaald parkeren kunnen automobilisten tegen betaling van de vereiste parkeerbelasting parkeren. Binnen deze reguleringsvorm is het mogelijk om inwoners of medewerkers van bedrijven een ontheffing te verlenen voor het betalen van de parkeerbelasting (parkeervergunning). Net als bij een blauwe zone kan een maximaal vastgestelde parkeerduur worden gehanteerd. Sturing van het parkeergedrag is echter ook mogelijk via tarieven, tijden en vergunningenbeleid. Invoering geschiedt door het opnemen van het gebied in de Verordening Parkeerbelasting. Betaald parkeren is voornamelijk geen optie in Landsmeer.

De huidige blauwe zone rondom het winkelcentrum functioneert goed. De parkeercapaciteit is, met uitzondering van piekmomenten (vrijdag-zaterdag), momenteel voldoende. We breiden de parkeercapaciteit van de blauwe zone daarom nu niet uit (om bijvoorbeeld rondjes rijden tegen te gaan). Dit resulteert immers in extra druk op de omgeving. De uitbreiding betreft namelijk straten met een hoge parkeerdruk (zoals de Martin Luther Kingstraat), waardoor langparkeerders zich gaan verspreiden over een nog groter gebied. Vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone is tegelijkertijd ook niet gewenst – dit is immers tegenstrijdig met het bieden van voldoende parkeercapaciteit aan bezoekers.

Aandachtspunt is het Marktpllein. Uit het in 2019 uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat het Marktpllein overdag grotendeels vol staat met langparkeerders (zie hoofdstuk 3). We weten echter niet wie hier staat en waarom. De parkeercapaciteit voor bezoekers is hierdoor (zeer) beperkt. We voeren, zodra de situatie rondom COVID-19 weer genormaliseerd is (als bijvoorbeeld mensen weer met de bus naar het werk gaan), een parkeeronderzoek uit om de parkeerdruk opnieuw te onderzoeken en een beter beeld te krijgen van de parkeerder (waar komt deze vandaan, waar gaat deze naartoe). Op basis hiervan bekijken we of er aanleiding is om ook een blauwe zone op het Marktpllein in te voeren (parkeerdruk, parkeermotief, herkomst) en welk effect deze maatregel op de parkeerdruk in de omliggende straten heeft. Hierbij wordt ook de aanwezigheid en het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen meegenomen.

5.3 Actualisatie van de parkeernormensystematiek

Om problemen in de toekomst te voorkomen, is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Landsmeer bij ruimtelijke ontwikkelingen. De parkeernormen worden uitgewerkt in de nota 'Beleidsregels Parkeernormen Landsmeer'.

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen) worden voor Landsmeer specifieke parkeernormen opgenomen in de op te stellen 'Beleidsregels Parkeernormen Landsmeer (nota parkeernormen)'. Ten opzichte van de huidige parkeernormen maken we hierbij een grotere uitsplitsing in functies en type woningen.

In de 'Beleidsregels Parkeernormen Landsmeer' staan onderstaande punten centraal:

1. De parkeerverplichting van een ruimtelijk plan wordt, m.u.v. (sloop)-nieuwbouw, bepaald door de parkeervraag van de laatst toegestane situatie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen), tenzij sprake is van langdurige leegstand (minimaal 10 jaar).
2. Bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte.
3. Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Gebiedstype	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zones
Centrum kern Landsmeer	Matig stedelijk	Centrum
Rest kern Landsmeer	Matig stedelijk	Schil centrum
Het Lint	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Rest	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 4 Gebiedsindeling Parkeernormen Landsmeer

Welke parkeernormen voor een gebied gelden is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom wordt in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. De gemeente Landsmeer valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie "Matig stedelijk". Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. Het buitengebied en de kernen Purmerland en Den IJp hebben een veel lager OAD dan de kern Landsmeer. Daarnaast is in bovenstaande tabel een onderscheid gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) binnen de gemeente.

4. Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van locatie specifieke parkeernormen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW. De keuze voor het gemiddelde komt voort uit het huidig autobezit en de ambitie van de Mobiliteitsvisie om duurzame mobiliteitsvormen (openbaar vervoer en fiets) te stimuleren (zie paragraaf 1.1) en efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

5. Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld. Er wordt hierbij gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in publicatie 381 van het CROW.
6. Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager onderbouwd voldoet aan nader op te stellen afwijkingcriteria.

In het beleid wordt momenteel uitgegaan van drie soorten woningen: goedkope, middeldure en dure bouw (overeenkomstig kengetallen CROW 2004). Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen koop- en huurwoningen. De parkeernorm voor woningen in het centrumgebied bedraagt respectievelijk 1,4, 1,5 en 2,0 parkeerplaats per woning (zie tabel 5).

In de huidige kengetallen van het CROW wordt een groter onderscheid gemaakt. Er zijn bijvoorbeeld aparte kengetallen voor vrijstaande woningen, 2-onder-1-kap woningen, verschillende soorten appartementen, huur- en sociale huurwoningen en kleine eenpersoonswoningen (zie tabel 5). Dit stelt ons in staat om parkeernormen op te stellen die beter aansluiten op het hedendaags autobezit van de verschillende soorten woningen. Bovenstaande systematiek vertaalt zich voor het centrumgebied in een parkeernorm van 1,8 parkeerplaats per vrijstaande woning en 1,3 parkeerplaats per sociale huurwoning. Voor ontwikkelaars betekent dit dat ze veelal minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren.

Soort woning	Parkeernorm centrum GVVP 2007	Bandbreedte centrum CROW 381
Goedkope bouw	1,4	-
Middeldure bouw	1,5	-
Dure bouw	2,0	-
<i>Koop, vrijstaand</i>	-	1,4 - 2,2
<i>Koop, 2-onder-een-kap</i>	-	1,3 - 2,1
<i>Koop, tussen/hoek</i>	-	1,1 - 1,9
<i>Koop, appartement (gemiddeld)</i>	-	1,0 - 1,8
<i>Huur, huis, vrije sector</i>	-	1,1 - 1,9
<i>Huur, huis, sociale huur</i>	-	0,9 - 1,7
<i>Huur, appartement, vrije sector</i>	-	1,0 - 1,8
<i>Huur appartement, sociale huur</i>	-	0,7 - 1,5
<i>Kamerverhuur zelfstandig</i>	-	0,5 - 0,6
<i>Kleine eenpersoonswoning</i>	-	0,5 - 0,6
<i>Serviceflat</i>	-	0,6 - 1,3

Tabel 5 Huidige parkeernormen versus CROW-bandbreedte (centrum)

5.4 Actualisatie van de regels voor oplaadvoorzieningen

Een aspect dat steeds meer tot tegenstellingen leidt zijn de laadplaatsen voor elektrische voertuigen. Het aandeel elektrische voertuigen neemt steeds meer toe en niet iedereen kan op eigen erf parkeren en laden. De regering wil dat na 2030 alleen nog elektrische voertuigen worden verkocht. Dit houdt in dat de komende jaren het spanningsveld tussen het aantal openbare parkeerplaatsen en de toenemende vraag naar laadpalen zal toenemen. De verkoop van elektrische auto's en de vraag naar oplaadvoorzieningen gaat immers hand in hand.

De toename van het aantal laadpunten leidt ertoe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'benzine-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is (zie hoofdstuk 3), kan dit tot onbegrip onder omwonenden leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt. Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden en ze nergens anders in de direct omgeving terecht kunnen.

Landsmeer heeft beleidsregels opgesteld om duidelijkheid te geven op welke plaatsen en onder welke voorwaarden oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's in de gemeente kan worden gerealiseerd. Hierin staat dat een aanvraag voor een laadvoorziening wordt toegekend als er geen andere laadpaal in de buurt is en de parkeerdruk op de betreffende locatie maximaal 85% betreft. Hierbij staat niet aangegeven welk moment van de dag dit betreft en hoe graag het gebied is waarbinnen de parkeerdruk moet worden bepaald. Door het opnemen van parkeerdruk als toetsingscriteria zijn er nu buurten waar

op basis van het beleid geen laadpaal kan worden geplaatst. Dit vormt voor inwoners die niet over eigen parkeergelegenheid beschikken een belemmerende factor in de transitie naar uitstootvrije mobiliteit.

We passen de beleidsregels aan, waarbij de huidige regels ten aanzien van de maximale parkeerdruk (85%) worden vervangen door het volgende:

- Bij een nieuw te realiseren oplaadpaal wordt één parkeerplaats aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen (in het verkeersbesluit worden direct twee parkeerplaatsen aangewezen - de feitelijke realisering van het punt wordt echter uitgesteld tot een nader door het college te bepalen datum).
- Als binnen 150 meter loopafstand van de aanvrager een laadvoorziening met een enkele parkeerplaats aanwezig is, dan kan de tweede parkeerplaats bij de bestaande laadpaal in gebruik worden genomen.
- Aan de hand van het aantal uren dat een bestaande oplaadpaal effectief in gebruik is geweest en/of aan de hand van nieuwe verzoeken van potentiële gebruikers kan worden besloten om een extra oplaadvoorziening te realiseren.

5.5 Parkeercapaciteit laden en Lossen

Er zijn in het centrum twee laad-los plaatsen: in de Burgweg ter hoogte van het magazijn van de Jumbo (figuur 3) en op het Marktpllein ter hoogte van de Hema.

Meer dan de helft van de ondervraagde ondernemers heeft in augustus 2020 aangegeven de laad-losvoorzieningen rondom het winkelcentrum negatief beoordeeld (zie paragraaf 3.3). In de Mobiliteitsvisie was al opgenomen dat door goede afspraken te maken en laad-losvoorzieningen goed te positioneren overlast kan worden voorkomen. Er staat beschreven dat in overleg met de betreffende bedrijven gewerkt zou worden aan verbeteringen en optimalisatie op dit vlak. Hier is onvoldoende uitvoering aan gegeven.



Figuur 3 Laad- en losplaats bij de Jumbo (Burgweg)

Vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone is, zoals eerder aangegeven, tegenstrijdig met het bieden van voldoende parkeercapaciteit aan bezoekers. We gaan daarom samen met ondernemers de mogelijkheden en wensen ten aanzien van een of meer extra laad-losvoorzieningen uitwerken. Hierbij denken we vooralsnog aan de zuidzijde van het winkelcentrum, op de parkeerterreinen Nieuwe Gouw.



Figuur 4 Mogelijkheden laden-lossen Nieuwe Gouw

5.6 Beperkte mogelijkheden parkeren bedrijfsbusjes

Het parkeren van bedrijfsbusjes in woonwijken kan tot irritatie leiden. Deze overlast wordt voornamelijk veroorzaakt door buurtbewoners die van deze busjes gebruik maken. Er gelden vanuit de APV geen beperkingen voor het parkeren van voertuigen met een lengte tot 6 meter of een hoogte tot 2,4 meter in woonwijken. Het verkleinen van de maten zoals opgenomen in de APV is praktisch onuitvoerbaar omdat hierdoor ook personenvoertuigen die langer of hoger dan de gekozen maatvoering zijn onder de regeling vallen. In buurten waar overlast is van bedrijfsbusjes dienen de eigenaren deze zoveel mogelijk voor de eigen deur te parkeren en niet bij de burens. Het hierop aanspreken van de eigenaren is geen taak van de gemeente. Hetzelfde geldt voor bedrijven waarvan bedrijfsvoertuigen op openbare parkeerplaatsen staan geparkeerd.

Het is mogelijk om speciale parkeerplaatsen voor bedrijfsbusjes aan te leggen op plaatsen waar ze geen overlast voor omwonenden veroorzaken. Deze parkeerplaatsen moeten dan een bepaalde omvang hebben en zijn voorzien van goede verlichting. Vanwege de veiligheid is het ongewenst dat deze plaatsen ergens achteraf worden aangelegd. Het gebruik van deze plaatsen is echter juridisch niet af te dwingen - het gebruik heeft een vrijblijvend karakter. Het effect is daarom onzeker.

Bedrijfsvoertuigen staan soms op plaatsen waar dit niet is toegestaan. De gemeentelijke BOA's handhaven hierop. Echter, door de gemeente ingestelde regels als stop- en parkeerverboden gelden niet voor iedereen. Nutsbedrijven en overheidsinstellingen beschikken namelijk over een door Rijkswaterstaat uitgegeven ministeriële vrijstelling voor de bepalingen van het RVV. Dit wil zeggen dat bepaalde verkeersregels landelijk voor hen niet gelden – er hoeft hierdoor niet bij iedere wegbeheerder een aparte ontheffing te worden aangevraagd. Hierdoor kan het voorkomen dat bedrijfsvoertuigen van bedrijven en instellingen (zoals Liander, Nuon, PWN, KPN) voor de uitvoering van hun werkzaamheden, als er geen alternatief is, ergens staan waar dat voor anderen niet is toegestaan.

5.7 Meer aandacht voor fietsparkeren

Dé fietser bestaat niet! Iedere soort fietser vraagt om een eigen oplossing. In Landsmeer gaat het vooral om de volgende segmenten, met ieder een eigen behoefte:

- Run-parkeren (5-15 minuten) - het voor korte duur stallen van de fiets voor bezoek aan een gerichte bestemming. Hieronder vallen een snelle aankoop, het wegbrengen van iemand en het afgeven of ophalen van een pakket. Voor deze acties stalt men de fiets het liefst voor de deur.
- Functiegericht parkeren (15 min – 2 uur) - Grotere hoeveelheden fietsen worden geparkeerd voor een gericht bezoek aan één specifieke locatie. Kenmerkend is, naast de hogere intensiteit, ook een gemiddeld langere stallingduur dan voor runparkeren en korter dan fun-parkeren. Voorbeelden zijn (gericht) bezoek aan supermarkt, bibliotheek, sportvereniging, vergaderlocatie of zakelijk bezoek.
- Fun-parkeren (1,5 – 4 uur) - het parkeren van de fiets ten behoeve van een verblijf van middellange duur zonder gerichte bestemming. Bijvoorbeeld om een binnenstad meerdere winkels te bezoeken, marktbezoek of een avondje uit. Voor deze doelgroep is het minder belangrijk waar de fiets wordt neergezet, zolang dit maar in of aan de rand van het gebied is gelegen waar het verblijf zich op richt. De afstand tussen stalling en bestemming is over het algemeen groter dan bij het run-parkeren. Binnen Landsmeer speelt dit minder dan de overige segmenten.
- Langparkeren (meer van 4 uur); het structureel en langdurig parkeren van de fiets nabij de eigen woning, school of werklocatie.

Fietsparkeervoorzieningen zijn kostbaar en de openbaar beschikbare ruimte in Landsmeer is schaars. We verhogen daarom, daar waar nodig, op een kosteneffectieve wijze de beschikbare fietsparkeercapaciteit. We geven hierbij prioriteit aan fietsers die hun fiets vaak gebruiken. Het aantal ongebruikte fietsen dat de bestaande fietsvoorzieningen bezet houdt, wordt tot een minimum beperkt.

Dit begint met het beter benutten van bestaande fietsvoorzieningen. Als voorzieningen voor een deel bezet worden gehouden door ongebruikte fietsen (zoals fietswrakken), dan zijn nieuwe fietsparkeerplaatsen niet altijd nodig. Het beter benutten van de bestaande capaciteit is in veel gevallen kosteneffectiever dan het bijplaatsen van fietsparkeerplaatsen.

Bij het winkelcentrum, supermarkten en overige voorzieningen (functiegericht parkeren) kunnen vaste fietsrekken ook worden weggehaald en worden vervangen door fietsparkeervakken. Zo ontstaat meer ruimte voor fietsers die kort hun (brom)fiets willen stallen. De fietsparkeervakken worden met lijnen op de straat aangegeven. In diverse steden zijn hierbij positieve ervaringen opgedaan.

We nemen fietsparkeren mee in parkeeronderzoeken om inzicht te krijgen in enerzijds het gebruik van de huidige fietsparkeervoorzieningen in het centrum en bij bezoekersaantrekkelijke functies en anderzijds om de noodzaak voor het nemen van maatregelen te kunnen onderbouwen.



5.8 Parkeren gehandicapten en huisartsen

De gemeente Landsmeer hecht grote waarde aan het zelfstandig kunnen functioneren van gehandicapten, waarbij de eigen mobiliteit, zonder hierbij afhankelijk te zijn van derden, zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. Bij het instellen van gehandicaptenparkeerplaatsen wordt de komende jaren uitgegaan van onderstaande punten.

- Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGPP's) worden doorgaans gerealiseerd bij voorzieningen en openbare instellingen waar regelmatig gehandicapte personen komen. Een landelijke richtlijn is dat op 50 'gewone' parkeerplaatsen één AGPP beschikbaar moet zijn.
 - o Bij nieuw te bouwen instellingen houden we rekening met het aanleggen van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen conform de richtlijnen van het CROW. Het uitgangspunt hierbij is dat instellingen / voorzieningen waar een gehandicapte uit medische noodzaak naar toe moet gaan, over tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats in de nabijheid van de ingang beschikt. Als een instelling om meerdere algemene AGPP's verzoekt, dan dient daarvoor een onderbouwing te worden gegeven.
 - o Bestaande instellingen die niet over een algemene gehandicaptenparkeerplaats beschikken kunnen deze aanvragen bij de gemeente. Een algemene gehandicaptenparkeerplaats kan worden opgeheven als de openbare voorziening waarvoor deze is ingesteld ophoudt te bestaan.
 - o We voeren, zodra de situatie rondom COVID-19 weer genormaliseerd is, een nieuw parkeeronderzoek uit waarbij we de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en het gebruik daarvan inventariseren. Op basis hiervan bekijken we of uitbreiding van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen noodzakelijk is.
- Een persoonlijke gehandicaptenparkeerplaats wordt toegekend aan gehandicapte inwoners van Landsmeer die in het bezit zijn van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart bestuurder (GPK-B) en geen eigen parkeergelegenheid hebben in de directe nabijheid van hun woning. De gemeente houdt bij de toewijzing van een gehandicaptenparkeerplaats zoveel mogelijk rekening met de voorkeur van de aanvrager, maar houdt het recht een andere plaats toe te wijzen. Voor bezitters van een passagierskaart (P) geldt dat zij in principe niet voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking komen. Deze regels leggen we vast in de op te stellen *'Beleidsregels gehandicapten-, deelauto's en andere bijzondere parkeerplaatsen'* zodat dit voor iedereen duidelijk is.
- In de Regeling gehandicaptenparkeerkaart (een ministeriële regeling) zijn de criteria voor de afgifte van gehandicaptenparkeerkaarten opgenomen. Automobilisten die in het bezit zijn van een Europese gehandicaptenparkeerkaart kunnen onbepakt in de blauwe zone parkeren. Zij zijn vrijgesteld van de parkeerduurbepaling. Met de Europese gehandicaptenparkeerkaart kan ook worden geparkeerd op een algemene invalidenparkeerplaats.



We hebben op dit moment geen beleid voor het toekennen van belanghebbenden parkeerplaatsen aan huisartsen. Bij een aanvraag beoordelen we nu nut en noodzaak per individueel geval. Dit laat ruimte voor interpretatie. We nemen in de *'Beleidsregels gehandicapten-, deelauto's en andere bijzondere parkeerplaatsen'* criteria voor gereserveerde parkeerplaatsen op. Uitgangspunt hierbij is dat een aanvraag voor een artsenparkeerplaats wordt beoordeeld aan de hand van de volgende beleidsuitgangspunten:

- de huisarts heeft een praktijk in de gemeente,
- er wordt alleen een voorziening aangebracht op de locatie waar de praktijk is gevestigd,
- bij een verzamelpraktijk wordt slechts één voorziening aangelegd,
- indien er parkeermogelijkheden op eigen terrein zijn dan worden op de openbare weg geen voorzieningen aangebracht.

Een artsenparkeerplaats wordt ingetrokken in de volgende situaties:

- bij verhuizing van de aanvrager;
- bij overlijden van de aanvrager;
- bij het opheffen van de praktijk in de gemeente.

Aan alle andere doelgroep worden geen belanghebbendenparkeerplaatsen in de openbare ruimte toegekend.

5.9 Een duidelijk kader voor deelauto's

I. *Standplaatsgebonden deelauto's*

Bij klassiek autodelen beheren aanbieders een eigen vloot van deelauto's. Deze deelauto's hebben een vaste parkeerplaats en zijn 24 uur per dag beschikbaar voor abonnees. De auto wordt na gebruik op dezelfde plek teruggebracht. Autodeelorganisaties kunnen een standplaats bij de gemeente aanvragen. Op dit moment hebben we geen toetsingskader om deze aanvragen te beoordelen.

We stellen daarom de *'Beleidsregels gehandicapten-, deelauto's en andere bijzondere parkeerplaatsen'* op voor de toetsing van aanvragen voor een standplaats. Deze worden na vaststelling van het parkeerbeleid nader uitgewerkt aan de hand van onderstaande uitgangspunten:

- Een parkeerplaats voor deelauto's wordt uitsluitend toegekend aan een organisatie die is ingeschreven in een Kamer van Koophandel en Fabrieken in Nederland en waarbij zowel uit de statuten als uit het feitelijk handelen van de organisatie blijkt dat gedeeld autogebruik doelstelling is van de organisatie.
- De door de aanbieder gewenste locatie voor het plaatsen van een deelauto dient een parkeerplaats te zijn die voldoet aan de volgende eisen:
 - o het dient te gaan om een bestaande parkeerplaats,
 - o de locatie moet goed zichtbaar vanaf de doorgaande weg zijn,
 - o de plaats moet zich kenmerken door makkelijk in- en uitparkeren (verkeersveiligheid).
- De aanbieder van een deelauto dient de gemeente binnen 2 weken te informeren als de parkeerplaats niet langer door hem in gebruik is voor autodelen. Na intrekken van het verkeersbesluit

wordt de bebording verwijderd, waardoor de betreffende parkeerplaats weer algemeen beschikbaar wordt.

- Parkeerplaatsen voor deelauto's worden aangeduid met bord E8 van bijlage 1 van het RVV 1990 met en onderbord met de tekst 'Autodelen' en de naam van de aanbieder.

II. **Deelauto bij nieuwbouw**

Bij nieuwe ontwikkelingen kan de parkeereis (het aantal te realiseren parkeerplaatsen) worden beïnvloed door het bieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen. Dit zorgt immers voor een lager autobezit en een andere mobiliteitsbehoefte. We nemen daarom in de beleidsregels parkeernormen (zie paragraaf 5.3) op dat als bij een woningontwikkeling commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen worden verlaagd. Hierbij geldt het uitgangspunt dat één autodeelparkeerplaats gelijk staat aan vier gewone autoparkeerplaatsen (= saldo -3 plaatsen).

We leggen niet vooraf vast wat de exacte korting op de parkeereis is of hoe deze moet worden toegepast. Dit moet door de ontwikkelaar worden onderbouwd omdat dit onder andere afhankelijk is van de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en de toegepaste vorm van deelmobiliteit. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan een korting van maximaal 20% van de parkeereis worden toegepast. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.

De deelauto('s) moeten duurzaam beschikbaar zijn voor de gebruikers van de betreffende ontwikkeling. Dat wil zeggen dat er een overeenkomst voor ten minste 10 jaar is, waarin deze beschikbaarheid is geregeld en de kosten vanuit de betreffende ontwikkeling worden gedragen. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een langlopende overeenkomst met de Vereniging van Eigenaren.

III. **Particulier autodelen**

Het particulier delen van een auto via een online platform is de afgelopen tijd snel gegroeid. Hierbij gaat het om privéauto's die verhuurd worden als de eigenaar hem zelf niet nodig heeft. Hierdoor kunnen de kosten van een auto (deels) worden terugverdiend. Over de effecten van peer-to-peer autodelen is nog weinig bekend. Wel is duidelijk dat het aanbod sterk uiteenloopt – in tegenstelling tot de andere vormen van autodelen betreft het niet alleen nieuwe, vaak kleine auto's of elektrische voertuigen, maar ook grotere en oudere modellen.

In tegenstelling tot de standplaats-gebonden (klassieke) deelauto is er bij peer-to-peer autodelen geen directe rol voor de gemeente. De voertuigen worden op eigen terrein of op niet-gereguleerde parkeervakken in de wijk geparkeerd. Hetzelfde geldt voor commerciële initiatieven waarbij een voertuig door meerdere mensen uit de buurt wordt gebruikt. Er wordt hiervoor geen speciale parkeerplaats ter beschikking gesteld en het promoten onder potentiële gebruikers is primair een taak van de betreffende organisaties.

5.10 De acties samengevat

Bovenstaande resulteert in de volgende acties voor de komende jaren (2021-2025), waarbij de COVID-19 ontwikkelingen een belangrijk effect kan hebben op de ontwikkeling van het autobezit, de mobiliteit van onze inwoners, bezoekers en werknemers en de noodzaak tot het nemen van ruimtelijke maatregelen.

- Doorlopend: optimaliseren / uitbreiden van bestaande parkeercapaciteit in woonwijken bij groot onderhoud / herinrichtingsprojecten.
- Doorlopend: jaarlijkse monitoring van de parkeerdruk in de gemeente (inclusief fietsparkeren, gehandicaptenparkeerplaatsen).
- 2021: Actualiseren van de beleidsregels parkeernormen.
- 2022: Opstellen 'Beleidsregels gehandicapten-, deelauto's en andere bijzondere parkeerplaatsen'.
- 2022: Actualiseren 'Beleidsregels oplaadvoorzieningen'.
- 2022: samen met ondernemers van het winkelcentrum uitwerken van mogelijkheid van extra laaden losvoorzieningen.
- Als de situatie op basis van de uitkomsten van het nieuwe parkeeronderzoek onderzoeken van nut en noodzaak van een blauwe zone op het Marktplein en het inzichtelijk maken van het effect van deze maatregel op de parkeerdruk in de omliggende straten.
- Op basis van de uitkomsten van het nieuwe parkeeronderzoek bepalen van de stallingsbehoefte fiets bij het winkelcentrum, sportverenigingen en andere voorzieningen en waar mogelijk uitbreiden van de stallingscapaciteit.

6 Monitoring en evaluatie

Bij nieuw parkeerbeleid is zowel monitoring (het volgen van ontwikkelingen), als evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) van belang. Beide elementen worden in dit hoofdstuk nader toegelicht.



Monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een parkeerdrukmeting toont aan of het parkeerareaal aansluit bij de vraag. De parkeerdruk wordt eens per jaar integraal in kaart gebracht. Als blijkt dat de parkeerdruk in gebieden op meerdere momenten problematisch is (zie criteria hoofdstuk 4) wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. Tegelijkertijd wordt ook het fietsen op specifieke locaties / tijdstippen geïnterpreteerd.
- Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroep gebruik maakt van de parkeercapaciteit. Hiermee wordt onder andere aangetoond in hoeverre de parkeerdruk door inwoners van de gemeente, bezoekers of werknemers wordt veroorzaakt.
- Binnengekomen klachten op het gebied van parkeren geven eveneens een goed beeld van ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Het monitoren van klachten is essentieel omdat dit een van de aanleidingen is voor het nemen van maatregelen.

Het resultaat van de bovenstaande registraties wordt regelmatig uitgewerkt in een managementrapportage.

Evaluatie is het achteraf beoordelen of en in hoeverre de gestelde doelen zijn bereikt. Dit kan niet zonder goede monitoring. Bij een (tussentijdse) evaluatie van het nieuw opgestelde parkeerbeleid zal aandacht worden besteed aan de mate van tevredenheid onder belanghebbenden (klachtenanalyse) en ontwikkeling van de parkeersituatie.