

Bijlagenboek 6.1



GEMEENTE
Hoorn

Stadsstrand Hoorn

Verkeerskundig advies



Project	Stadsstrand Hoorn
Document	Verkeerskundig Advies
Projectleider	John Paul Zigenhorn
Auteur	Vincent Evers
Versie	161214-1
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 De verkeerskundige basis.....	3
1.2 Leeswijzer.....	3
Deel A – Algemeen	4
2. Bereikbaarheid	4
2.1 Auto.....	4
2.2 Bromfietsen.....	4
2.3 Fiets.....	4
2.4 Voetgangers.....	5
2.5 Openbaar Vervoer.....	5
2.6 Bevoorrading.....	5
2.7 Nood- en hulpdiensten.....	6
3. Verkeersveiligheid	7
3.1 Conflictpunten.....	7
3.2 Wegvakken.....	7
3.3 Parkeerterrein.....	7
3.4 Combinatie fiets/voet.....	7
4. Leefbaarheid	9
4.1 Geluidsoverlast.....	9
4.2 Zichtbelemmering.....	9
Deel B – Thema Parkeren	10
5. Aantal parkeerplaatsen	10
5.1 Richtlijnen CROW.....	10
5.2 Referentiestranden Markermeer/IJsselmeer.....	10
5.3 Referentiestrand Zeewolde.....	10
5.4 Behoeftonderzoek.....	11
5.5 Advies aantal parkeerplaatsen.....	11
6. Locatie parkeerplaatsen	12
6.1 Uitgangspunten voor de parkeerstudie.....	12
6.2 Gekozen variant.....	12
7. Parkeerregulering	14
7.1 Nut- en noodzaak van parkeerregulering.....	14
7.2 Effecten betaald parkeren op omgeving.....	14
7.3 Samenvatting parkeerregulering.....	15
8. Bijlagen	16

1. Inleiding

In het kader van de dijkversterking van het Hoogheemraadschap werkt de gemeente aan de realisatie van een stadsstrand bij de Grote Waal. Het toevoegen van deze functie aan de stad heeft ook gevolgen op het gebied van verkeer en vervoer. In dit document wordt de stand van zaken toegelicht over de verkeerskundige componenten van het stadsstrand.

1.1 De verkeerskundige basis

Bij elke nieuwe ontwikkeling is een verkeerskundige basis: de huidige infrastructuur en de toe te voegen infrastructuur. Voor het project oeverdijk/stadsstrand wordt enige infrastructuur toegevoegd. Het gaat daarbij om een fiets/voetpad over de nieuwe Oeverdijk en de realisatie van een parkeerterrein ten behoeve van het stadsstrand. Daarnaast worden extra verbindingen naar het stadsstrand en de oeverdijk gerealiseerd vanuit de wijk Grote Waal. De algemene doelstelling bij dit soort projecten is om de toegevoegde voorziening bereikbaar te maken op een zo groot mogelijke verkeersveilige manier zonder de leefbaarheid in de omgeving onevenredig aan te tasten.

1.2 Leeswijzer

Het verkeerskundig advies bestaat uit twee delen. Deel A is het algemene verkeerskundig advies dat ingaat op alle facetten van verkeer & vervoer. In deel B is op het thema Parkeren een verdiepingsslag gemaakt. Dit komt omdat het thema Parkeren bij dit project wat meer aandacht vraagt en waar ook aparte besluitvorming over is geweest.

Deel A – Algemeen

2. Bereikbaarheid

2.1 Auto

Het strand wordt bereikbaar via de bestaande Westerdijk. Tussen de bestaande dijk en de nieuw aan te leggen oeverdijk komt een parkeerterrein. Er komen twee toegangen tot het parkeerterrein: nabij de schouwborg en uit de richting van De Hulk. De inschatting is dat maximaal 500 auto's parkeren op het parkeerterrein (zie ook deel B). Bij een volle bezetting betekent dit 1.000 voertuigbewegingen per dag boven op de huidige verkeersbewegingen. Daarnaast zijn er mensen die het strand alleen 's ochtends bezoeken of juist alleen in de middag bezoeken. Dit zorgt voor een grotere toename van het aantal verkeersbewegingen. Om dat op te vangen kan uitgegaan worden van maximaal 1.500 extra verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. De schatting is dat de meeste bezoekers die met de auto komen, via het Keern en de Hoge Vest rijden.

Verkeersafwikkeling

Als gekeken wordt naar de huidige intensiteiten van het verkeer kunnen de aanloopwegen (Keern, Hoge Vest en Westerdijk) het extra verkeer aan. De intensiteit op het Keern neemt toe tot circa 22.700 motorvoertuigen per dag als alle verkeer richting het strand over de spoorwegovergang rijdt. De intensiteit op de Hoge Vest neemt dan toe van circa 8.800 tot circa 10.300 motorvoertuigen per dag. Op de Westerdijk is de relatieve toename het grootst: van circa 2.000 naar circa 3.500 motorvoertuigen per dag. Er is dan uitgegaan van het meest drukke scenario en dat alle verkeer via het Keern, Hoge Vest en Westerdijk rijdt. De wegen zelf kunnen deze intensiteiten aan. De stagnatie bij de spoorwegovergang zal wel groter worden.

2.2 Bromfietsen

Binnen de bebouwde kom van Hoorn geldt dat de bromfietsen gebruik maken van de rijbaan in plaats van het fietspad. De Provincialeweg en de oversteken van de Provincialeweg vormen daar een uitzondering in. Eén van de voornaamste redenen om bromfietsen op de rijbaan een plek te geven is het snelheidsverschil tussen bromfietsen en gewone fietsen. Om dit uitgangspunt te hanteren bij het stadsstrand wordt geadviseerd om op het pad op de oeverdijk geen bromfietsen toe te staan.

De bromfietsen zullen dan gebruik maken van de toegangen die het autoverkeer ook gebruikt. Het is van belang om parkeervoorzieningen van bromfietsen dan ook zoveel mogelijk bij deze toegangen en ter hoogte van het parkeerterrein te realiseren.

2.3 Fiets

Het stadsstrand is voor fietsverkeer bereikbaar via vele mogelijke toegangspaden. De hoofdontsluiting loopt over de nieuwe oeverdijk. Vanuit de richting De Hulk zullen de fietsers de oeverdijk blijven volgen. Vanuit de Grote Waal komen één of meerdere toegangen tot de oude dijk met een doorkoppeling naar de nieuwe oeverdijk. Vanuit de stad komen de fietsers via de Hoge Vest, Keern en Westerdijk (binnenstad) richting het stadsstrand.

In het behoefteonderzoek van Desicio is aangegeven dat de meeste bezoekers van het stadsstrand met de fiets naar het strand komen. Over de gehele lengte van het strand is het noodzakelijk om

fietsparkeervoorzieningen te bieden. Voor het fietsparkeren geldt hetzelfde als bij het parkeren van auto's: er is geen richtlijn voor het parkeren van fietsen bij het strand. De enige richtlijn die in de buurt komt is het fietsparkeren bij een openlucht zwembad. Deze heeft een kencijfer van 28 stalplaatsen per 100 m² bassin. De omtrek van een 100 m² bassin is 40 meter. Bij een strand van 800 meter komt dat vervolgens neer op 2000 m² bassin. Dit betekent dat dan ongeveer 560 stalplaatsen voor fietsen nodig zijn. Echter, het gaat hier niet om een openluchtzwembad. Daarnaast schat Decisio in dat er 3.300 fietsen op een piekdag in een levendig scenario op het strand af kunnen komen. Zij gaan er van uit dat op het drukste moment 60% van het dagtotaal aanwezig is. Het aantal stallingsplaatsen komt daarmee dan op circa 2.000. Omdat het verschil tussen beide getallen nogal groot is, wordt geadviseerd om plaats te bieden aan 2.000 fietsen. Door te kiezen voor een slim type stallingsvoorziening, bijvoorbeeld een houten raamwerk waar aan beide zijden twee fietsen geparkeerd kunnen worden, kan efficiënt met de ruimte omgegaan worden.

De locatie van de fietsparkeervoorzieningen zullen over de gehele lengte van het strand moeten komen. Wel kunnen dat concentratie van fietsstallekken zijn. Bijvoorbeeld bij een paviljoen zou dan sprake moeten zijn van een concentratie van fietsparkeervoorzieningen.

2.4 Voetgangers

De bereikbaarheid van het stadsstrand voor voetgangers is vergelijkbaar als voor de fietsers. De voetgangers krijgen wel meer verbindingen tussen de Grote Waal en het stadsstrand. Daarnaast wordt het pad over de nieuwe oeverdijk geschikt gemaakt voor zowel fietsers als voetgangers. De route over de nieuwe oeverdijk wordt ook aangesloten op het pad langs het water voor de schouwburg langs.

2.5 Openbaar Vervoer

Om te toetsen of het stadsstrand per openbaar vervoer bereikbaar is wordt gekeken naar de richtlijnen voor loopafstanden tot het openbaar vervoer. Voor treinstations geldt een invloedsgedebied van ongeveer 850 meter, voor bushaltes ongeveer 450 meter. Het oostelijk deel van het stadsstrand (zijde schouwburg) ligt op circa 600 meter van station Hoorn af. Daarnaast is het hele strand bereikbaar vanaf de bushaltes in de Grote Waal. Deze bushaltes liggen op een afstand van circa 350 meter. Gesteld kan dus worden dat het toekomstige stadsstrand goed bereikbaar zal zijn met het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer dichterbij het strand brengen lijkt niet waarschijnlijk. Er zal dan een aparte buslijn moeten rijden richting het strand. Omdat de bereikbaarheid zonder deze extra lijn goed is, is de verwachting dat een vervoerbedrijf geen extra lijn zal laten rijden. Het omleggen van een bestaande lijn is in dit geval ook niet mogelijk. Dit zou dan betekenen dat grote delen van de Grote Waal dan niet goed bereikbaar worden per openbaar vervoer.

2.6 Bevoorrading

Er wordt uitgegaan van tenminste één horecavoorziening op of bij het strand. Deze voorziening zal regelmatig bevoorradad worden. Het bevoorraden van horecavoorzieningen gebeurt doorgaans met kleine vrachtwagens. Deze kunnen gebruik maken van de infrastructuur voor de auto. Wel wordt geadviseerd om bij de horecavoorziening een laad- en losruimte te reserveren.

2.7 Nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet gegarandeerd zijn. Zij geven aan een minimale doorrijbreedte nodig te hebben van 3,5 meter. Zij kunnen gebruik maken van de bestaande Westerdijk, de toegangen tot het parkeerterrein en het fiets-/wandelpad op de oeverdijk. Hiermee is het strand voldoende bereikbaar voor de nood- en hulpdiensten.

3. Verkeersveiligheid

Het realiseren van een stadsstrand dat veel bezoekers trekt en daarmee ook extra verkeer aantrekt heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. Door de aanleg van nieuwe routes en ontsluitingen (zie het vorige hoofdstuk over bereikbaarheid) ontstaan potentieel gevaarlijke verkeerssituaties. Om te voorkomen dat het daadwerkelijk ook verkeersonveilige situaties worden is het noodzakelijk om vooraf de juiste keuzes te maken en maatregelen te nemen.

3.1 Conflictpunten

De meeste gevaarlijke situaties doen zich voor op kruispunten waar diverse verkeersstromen elkaar kruisen of samenkomen. Het gaat daarbij ook om de verschillende modaliteiten (bijvoorbeeld auto vs. fiets/voetganger). Punten waar het langzame verkeer (fietsers en voetgangers) het snelverkeer (auto's, motoren, brommers) kruist zijn conflictpunten. Het voordeel van de situatie van het stadsstrand is dat er sprake is van een barrièrewerking. De dijksloten zorgen er voor dat het stadsstrand op een aantal punten bereikbaar is, verdeeld over de lengte van het strand. Deze toegangen zorgen er voor dat de verkeersstromen geconcentreerd worden op enkele punten. Er kunnen dan beter gerichte verkeersmaatregelen genomen worden op die conflictpunten. Ter plaatse van de conflictpunten zijn diverse maatregelen denkbaar. De meest voor de hand liggende maatregel is een snelheidsremmende voorziening zoals een drempel of plateau. Hiermee wordt het snelheidsverschil tussen het langzame verkeer en het snelverkeer kleiner gemaakt. Door deze maatregelen te nemen op de punten waar de verkeersstromen elkaar kruisen kan de verkeersveiligheid gewaarborgd worden.

3.2 Wegvakken

Naast de kruispunten kunnen ook op wegvakken onveilige situaties ontstaan. Denk daarbij aan de combinatie van autoverkeer en fietsverkeer op hetzelfde stukje weg. Bijvoorbeeld in de huidige situatie maakt zowel het langzame verkeer als het snelverkeer gebruik van de weg op de dijk. Sporadisch komen meldingen binnen over (het gevoel van) verkeersonveiligheid. Om gevaarlijke situaties op dit soort wegvakken te voorkomen wordt aangeraden om zoveel mogelijk het langzame verkeer te scheiden van het snelverkeer. In het voorlopige plan van het stadsstrand is daar in voorzien. De fietsers (en voetgangers) maken straks aanzienlijk minder gebruik van de bestaande dijk en weg, maar maken grotendeels gebruik van het nieuwe pad op de oeverdijk.

3.3 Parkeerterrein

Automobilisten op een parkeerterrein zijn doorgaans op zoek naar een parkeerplaats. Dat wordt zoekverkeer genoemd. Om het snelheidsverschil laag te houden tussen het zoekverkeer en de voetgangers die van het parkeerterrein naar het strand lopen, zijn ook snelheidsremmende maatregelen nodig.

3.4 Combinatie fiets/voet

De combinatie van fietsers en voetgangers kan prima verlopen. Randvoorwaarde daarbij is dat beide doelgroepen voldoende ruimte hebben om zich te kunnen bewegen. De richtlijnen geven het volgende aan: voor de fietsers in twee richtingen geldt een breedte van minimaal 3,5 meter en voor

voetgangers een breedte van minimaal 2 meter. Dat kan op twee manieren opgelost worden: het scheiden van fietsverkeer en voetgangers door een verhoogd trottoir ten opzicht van het fietspad. Daarnaast is het mogelijk om één pad te realiseren met een minimale breedte van 6 meter met een visuele scheiding. Hierdoor geef je beide doelgroepen de ruimte en verantwoordelijkheid. De ervaring leert dat dit op andere plekken in het land niet tot gevaarlijke situatie leidt.

Bij het stadsstrand is gekozen om een pad van vijf meter breed te realiseren met een fysieke scheiding tussen de fietsers en voetgangers. Een nog breder pad wordt vanuit beeldvorming te breed. Hiermee wordt wel afgeweken van richtlijnen, maar door de fysieke scheiding blijft de verkeersveiligheid gewaarborgd.

4. Leefbaarheid

4.1 Geluidsoverlast

Naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid is ook de leefbaarheid een belangrijk kader. De toename van het verkeer zorgt voor meer verkeersdruk. Het voordeel is dat de hoofdroute voor het verkeer (Keern-Hoge Vest-Westerdijk) geen woningen direct naast de weg kent. Hierdoor wordt de leefbaarheid voor omwonenden niet extra geschaad. Wat wel een aandachtspunt is, is de toename van het verkeer op de Westerdijk. De weg kan het extra verkeer prima aan, maar in de huidige situatie is reeds sprake van overlast van verkeer. Met name geluidsoverlast van motoren en de snelheid van het verkeer wordt genoemd. Door de intensiteiten te verhogen wordt ook de mate van overlast mogelijk groter. Doordat een aantal verkeersremmende maatregelen genomen worden ten gunste van de verkeersveiligheid wordt ook de overlast zo veel mogelijk beperkt. De snelheid van het verkeer wordt verlaagd (met name op de conflictpunten). De geluidsoverlast van motoren zal ongeveer gelijk blijven omdat zij enerzijds minder snel rijden (= minder overlast), maar wel vaker accelereren (= meer overlast). Als alternatief is aangedragen om de bestaande dijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit valt buiten de scope van het project Oeverdijk/Stadsstrand en wordt apart opgepakt in het kader van de wijkvisie Grote Waal.

Door een gespecialiseerd bureau is een akoestisch onderzoek gedaan. Dit onderzoek is terug te vinden in de bijlagen van dit document.

4.2 Zichtbelemmering

Het toevoegen van een voorziening met een groot parkeerterrein zorgt ook voor een andere beleving van een gebied. Waar men nu nog kan uitkijken over een dijk en water wordt daar in de toekomst een stadsstrand en een parkeerterrein aan toegevoegd. De beleving van uitkijken op een parkeerterrein is vaak negatief. Gesteld kan worden dat de leefbaarheid negatief beïnvloed wordt. Echter, door het parkeerterrein zo veel mogelijk te maskeren door deze zo laag mogelijk en zo dicht mogelijk tegen de oude dijk te realiseren, kan het zicht op het parkeerterrein tot een minimum beperkt worden. Ook de locatie van het parkeerterrein speelt daar een belangrijke rol in. Ten westen van de galgenbocht is weinig hoogbouw aanwezig in de Grote Waal. De huizen aldaar kijken niet over de dijk heen waardoor daar geen zicht kan zijn op het parkeerterrein. Daar staat tegenover dat voor de bereikbaarheid van het strand het parkeerterrein niet te ver weg gerealiseerd kan worden. Dat kan leiden tot parkeren bij, bijvoorbeeld, de Sterflats. Er zal dus in het ontwerp gezocht moeten worden naar een optimum qua locatie van het parkeren en het zicht op het parkeren.

In deel B van dit document is een verdiepingsslag gemaakt van het thema parkeren. Daar wordt ingegaan op de hoeveelheid aan parkeerplaatsen, de locatie daarvan en het parkeerregime (betaald of gratis parkeren).

Deel B – Thema Parkeren

Voor het thema Parkeren is een verdiepingsslag gemaakt. In dit deel wordt ingegaan op de hoeveelheid parkeerplaatsen, de locatie daarvan en het parkeerregime (betaald of gratis parkeren).

5. Aantal parkeerplaatsen

Voor het project Oeverdijk/Stadsstrand is de vraag gesteld hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor het stadsstrand en de bijbehorende voorzieningen. Voor het beantwoorden van deze vraag is gebruik gemaakt van een aantal bronnen. Per bron wordt toegelicht wat de uitkomsten zijn.

5.1 Richtlijnen CROW

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor bepaalde voorzieningen nodig zijn. Voor het type strand of stadsstrand zijn geen richtlijnen opgenomen. Het is een specifieke functie die om maatwerk vraagt. De enige functie die in de buurt van een strand komt is de functie openluchtzwembad. De richtlijn voor deze functie is 10,1 parkeerplaatsen per 100 m² bassin. 100 m² bassin heeft een omtrek van 40 meter. Uitgaande van een strand van circa 800 meter lengte zou je uitkomen op 2000 m² bassin.

Uitgaande van de richtlijnen voor een openluchtzwembad kom je op circa 202 parkeerplaatsen voor het stadsstrand van Hoorn.

5.2 Referentiestranden Markermeer/IJsselmeer

Omdat er geen richtlijn is voor het aantal parkeerplaatsen bij stranden is gekeken naar vergelijkbare stranden in de omgeving. Onder andere is gekeken naar het schelpenstrand in het Julianapark, de vooroever bij Medemblik en het strand bij Lelystad. Op basis van de parkeergelegenheden die bij die stranden beschikbaar zijn komt het gemiddelde uit op 77 parkeerplaatsen per 100 strekkende meter strand. Dit zou neerkomen op 616 parkeerplaatsen voor 800 meter strand. Het is onvoldoende duidelijk of het aanbod aan parkeerruimte bij de referentie stranden afdoende is of wellicht te veel.

5.3 Referentiestrand Zeewolde

Naast de stranden bij het Markermeer/IJsselmeer is ook gekeken naar het strand bij Zeewolde. De kenmerken van het strand bij Zeewolde zijn vergelijkbaar met de wensen voor het stadsstrand van Hoorn. Het strand van Zeewolde kent ongeveer 300 parkeerplaatsen voor circa 600 meter strand. Dat komt neer op 50 parkeerplaatsen per 100 strekkende meter strand. Vertaald naar Hoorn zou dat 400 parkeerplaatsen betekenen. Ook bij Zeewolde is het onduidelijk of het aantal parkeerplaatsen afdoende is.

Bij het bezoek aan het strand van Zeewolde werd duidelijk dat met name gezinnen met de auto naar het strand komen en jongeren op de fiets.

5.4 Behoeftonderzoek

In het behoefte onderzoek van Desicio is het volgende te lezen over het parkeren:

“Uit de enquête blijkt dat 82 procent van de bezoekers wel eens met de fiets naar het stadsstrand zal gaan, 32 procent wel eens te voet en 21 procent wel eens met de auto. Sommige bezoekers zullen dus de ene keer met de fiets of te voet gaan en de andere keer met de auto. Gemiddeld komt ruim 14 procent van de bezoekers met de auto. Op een mooie zomerse dag zal het aantal wandelaars en fietsers hoger liggen dan gemiddeld en het aantal automobilisten lager: het is dan immers ook mooi weer om te fietsen en te wandelen. Ervan uitgaande dat het autogebruik op een mooie zomerse dag de helft bedraagt van het autogebruik op een gemiddelde dag, zal ruim zeven procent van de bezoekers zal dan met de auto komen. Dit komt neer op 200 bezoekers op een piekdag in het Rustige scenario en 400 in het Levendige scenario. Als er gemiddeld twee mensen in een auto zitten, betekent dit dat er 100 tot 200 auto's naar het strand zullen komen op een mooie zomerse dag. Het aantal fietsers loopt in het Levendige scenario op tot 3.300. Op de matig drukke dagen zal het aandeel autoverkeer hoger liggen (tot circa 20 procent van het aantal bezoekers), maar het aantal auto's niet doordat er minder bezoekers zijn. Voor bepaalde evenementen zou dit anders kunnen liggen.”

Bovenstaande betekent dat er circa 100 (rustig scenario) tot 200 (levendig scenario) parkeerplaatsen nodig zijn. De aanname dat het autogebruik op een mooie zomerse dag de helft bedraagt van een gemiddelde dag is onvoldoende onderbouwd en riskant. Daarnaast mist in het onderzoek dat gezinnen eerder geneigd zijn met de auto naar het strand te gaan (zie ook referentie Zeewolde).

5.5 Advies aantal parkeerplaatsen

Het is niet aan te geven hoeveel parkeerplaatsen er precies nodig zijn voor het stadsstrand. Er bestaan geen richtlijnen voor de hoeveelheid parkeren bij stranden. Veel hangt af van de invulling van de voorzieningen op het strand. Het aantal parkeerplaatsen blijft dus een schatting en kan in de praktijk te veel of te weinig zijn.

Op basis van de gegevens in de vorige paragrafen wordt geadviseerd om tenminste plek te bieden voor 300 parkeerplaatsen bij een sobere inrichting van het strand (richtlijn openluchtzwembad). Bij een levendiger strand wordt geadviseerd om plek te bieden voor tenminste 500 parkeerplaatsen (referentie Zeewolde). Let wel op dat bij de aanleg van een rustig strand met de ambitie om het later een levendig strand te maken wel voldoende ruimte gereserveerd wordt voor parkeerplaatsen (500 parkeerplaatsen totaal).

Bestaande parkeerlocaties lenen zich niet voor de strandbezoekers. De 500 parkeerplaatsen zijn nodig bij piekmomenten. Deze piekmomenten kunnen samenvallen met piekmomenten van de binnenstad (bijvoorbeeld een zaterdagmiddag of een superkoopzondag). Daardoor is er op de bestaande parkeervoorzieningen geen ruimte voor het parkeren door strandbezoekers. Door de parkeervraag van het strand ook bij het strand op te lossen wordt mede voorkomen dat strandbezoekers gaan parkeren in de omgeving (bijvoorbeeld bij de Sterflats).

6. Locatie parkeerplaatsen

Voor de locatie van de 500 parkeerplaatsen is een aparte studie gedaan. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies uit die studie beschreven. De volledige parkeerstudie is terug te vinden in de bijlage.

6.1 Uitgangspunten voor de parkeerstudie

De uitgangspunten voor de parkeerstudie zijn gebaseerd op de uitgangspunten voor de Oeverdijk en het Stadsstrand in zijn algemeenheid. Daarnaast is de informatie van de hoofdstukken 1 t/m 5 uit dit document meegenomen in de parkeerstudie. Hieronder staan de uitgangspunten benoemd:

- Het interne verkeerskundig advies (hoofdstukken 1 t/m 5 van dit document).
- Er wordt een levendig strand gecreëerd.
- Over 30 meter verplaatsen van de oeverdijk richting het Markermeer. Deze 30 meter wordt aangevuld met zand om een parkeerstrook en andere voorzieningen aan te kunnen leggen.
- Twee autoverbindingen tussen bestaande dijk en de parkeerstrook langs het strand.
- Aanleg van circa 500 parkeerplaatsen, waarvan circa 300 alleen voor gebruik tijdens piekmomenten.
- Geen reguliere parkeerplaatsen ter hoogte van de Sterflats is één van de varianten die onderzocht wordt.

Aan de hand van deze uitgangspunten zijn vijf varianten opgesteld en afgewogen. Uiteindelijk is door het college van B&W een voorkeursvariant vastgesteld en door de gemeenteraad overgenomen.

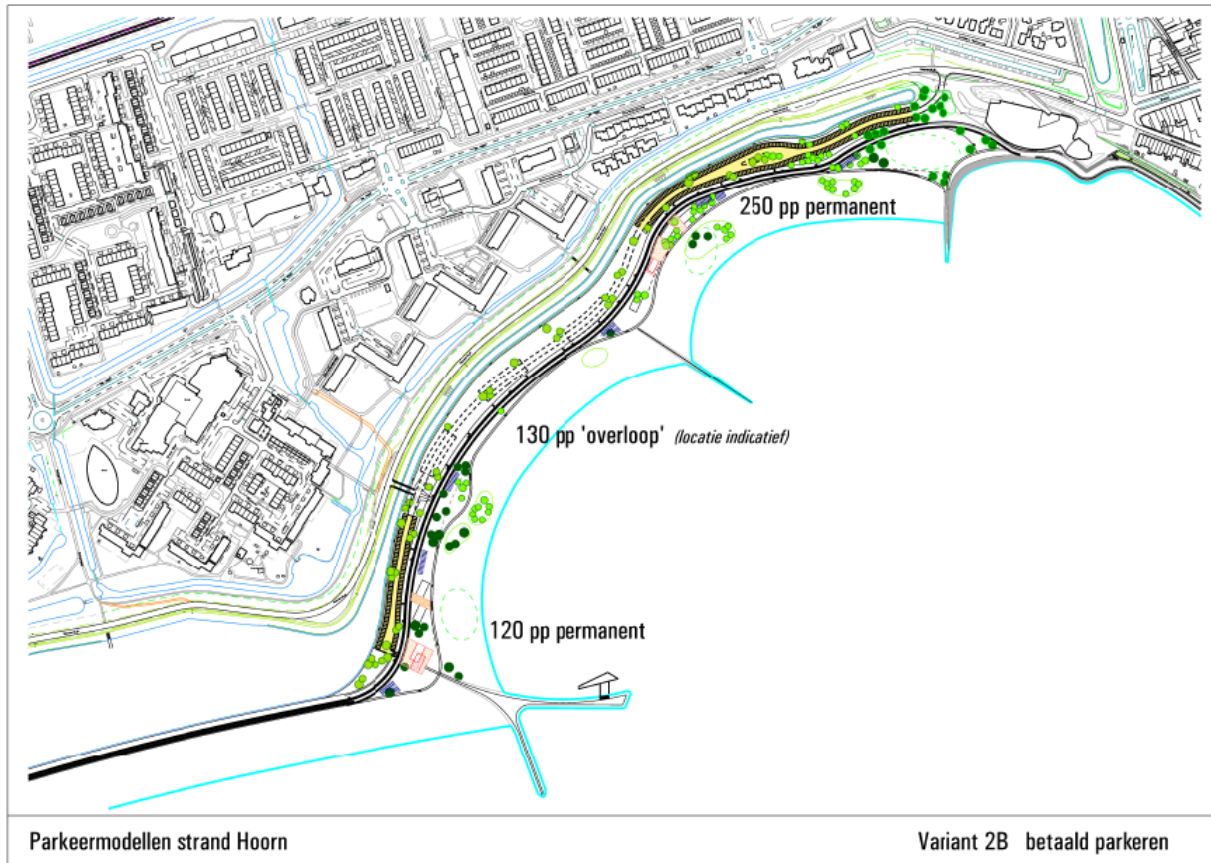
6.2 Gekozen variant

Uiteindelijk is gekozen voor variant 2b. Alleen met betrekking tot de parkeerregulering is een ander besluit genomen. Dat komt terug in hoofdstuk 7. De omschrijving van de gekozen variant is als volgt:

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

De reguliere parkeerplaatsen zijn verdeel over twee locaties: circa 250 parkeerplaatsen aan de kant van de schouwburg en circa 120 parkeerplaatsen aan de kant van de Galgenbocht.

In de afbeelding op de volgende pagina is de gekozen variant weergegeven.



Afbeelding 1: Gekozen variant parkeerlocaties

Deze variant sluit aan bij de wens van de huurdersvereniging Sterflats om zo min mogelijk parkeerplaatsen in de zone voor de Sterflats te realiseren en de overige ruimte maximaal te benutten voor reguliere parkeerplaatsen. Daardoor worden wel meer reguliere parkeerplaatsen gerealiseerd dan in de uitgangspunten voor het ontwerp is meegegeven. Het gaat om circa 370 reguliere parkeerplaatsen ten opzichte van circa 200 reguliere parkeerplaatsen in de uitgangspunten. De overloop parkeerplaatsen, die alleen tijdens piekmomenten beschikbaar komen, zijn dan zo min mogelijk nodig als extra capaciteit. Doordat de parkeerplaatsen dicht bij de binnenstad liggen is parkeerregulering nodig (zie ook hoofdstuk 7). Zonder regulerende maatregelen wijken bezoekers van de binnenstad uit naar het strand om gratis te kunnen parkeren. Bezoekers van het strand kunnen dan niet meer parkeren bij het strand en wijken uit naar alternatieve locaties. De dichtstbijzijnde locatie is bij de Sterflats in de Grote Waal waar bewoners parkeeroverlast kunnen ondervinden. Daarnaast zijn de overloop parkeerplaatsen vaker nodig.

Ook biedt deze variant kansen voor dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Door de parkeerplaatsen dichtbij de schouwburg te realiseren is het mogelijk voor bezoekers om een combinatiebezoek te brengen aan zowel de binnenstad als het strand. Buiten de piekdagen voor het strand kan het parkeerterrein nog steeds worden gebruikt door bezoekers van de binnenstad. Tijdens de piekdagen kan het gebied ter hoogte van de Sterflats opengesteld worden voor het parkeren.

7. Parkeerregulering

In dit hoofdstuk wordt verder ingegaan op parkeerregulering: wel of geen betaald parkeren, vergunningparkeren of een andere vorm van regulering.

7.1 Nut- en noodzaak van parkeerregulering

Het nemen van parkeerregulerende maatregelen is onder meer gewenst als het voor bepaalde groepen parkeerders moeilijk wordt een parkeerplaats te vinden doordat anderen de parkeerplaatsen in beslag nemen. Kort samengevat: parkeerregulering pas je toe wanneer sprake is van parkeeroverlast. Ook kan parkeerregulering ingezet worden als sturend parkeerbeleid (wie willen we waar laten parkeren) of als middel om andere vervoerwijzen te stimuleren. Het zogenoemd sturend parkeerbeleid gaat uit van de maakbaarheid van het parkeergedrag. De parkeerders laten zich echter vaak niet sturen. Het invoeren van sturend parkeerbeleid kan dus weer leiden tot de noodzaak van parkeerregulerende maatregelen in de omgeving omdat daar parkeeroverlast ontstaat.

Met het gekozen model voor de locaties van de parkeerplaatsen is parkeerregulering nodig. De parkeerplaatsen nabij de schouwburg liggen dicht bij de binnenstad. Wanneer er gratis geparkeerd mag worden, is de kans groot dat bezoekers van de binnenstad de parkeerplaatsen bij het stadsstrand verkiezen boven de parkeerplaatsen in de binnenstad. Hierdoor moeten bezoekers van het stadsstrand eerder uitwijken naar andere parkeerlocaties. In dat geval is de kans groot dat bezoekers van het strand gaan parkeren in de wijk Grote Waal, bij bijvoorbeeld de Sterflats. Daarom is het invoeren van betaald parkeren aan de zijde van de schouwburg een nuttige en noodzakelijke maatregel.

Parkeerregulering op de parkeerplaatsen van de Galgenbocht is niet direct noodzakelijk. Dit parkeergebied ligt ver van de binnenstad af. Echter, wanneer ook de overloop parkeerplaatsen opengesteld worden, is één regime op het gehele strand wel verstandig. Daarom wordt voor het gehele parkeerterrein betaald parkeren ingevoerd voor de maanden mei t/m september. Alleen bij de circa 250 parkeerplaatsen bij de schouwburg moet het hele jaar door betaald worden.

De bezoekers van het strand blijven doorgaans een langere tijd aanwezig waardoor het parkeerterrein kan worden aangemerkt als lang parkeren. Het ligt voor de hand om het tarief gelijk te trekken met het tarief van de andere terreinen voor lang parkeren zoals Pelmolenpad en Transferium (P + R Hoorn).

7.2 Effecten betaald parkeren op omgeving

In een deel van de wijk Grote Waal is daardoor vergunning parkeren nodig. Dit is om te voorkomen dat bezoekers van het strand uitwijken naar een gratis alternatief en daar parkeeroverlast veroorzaken. Het dichtstbijzijnde gratis alternatief zijn de parkeerplaatsen bij de Sterflats. In theorie is 70% van de parkeerders met een recreatief bezoekmotief bereid om 400 meter te lopen (bron: CROW). Veiligheidshalve kan worden uitgegaan van een hemelsbrede afstand van 400 meter. In de afbeelding op de volgende pagina is het mogelijke gebied van parkeervergunningen weergegeven.

Het invoeren van parkeervergunningen in de Grote Waal kan gefaseerd plaatsvinden. Allereerst wordt gemonitord in hoeverre daadwerkelijk invoering van vergunningparkeren nodig is. In eerste instantie wordt dus nog geen parkeerregulering in de wijk toegepast. Wanneer blijkt dat er wel een nut- en noodzaak ontstaat om vergunningparkeren in te voeren, wordt eerst aan de bewoners gevraagd in hoeverre zij het risico op parkeeroverlast erkennen en of ze vanwege dat risico bereid zijn om de

parkeervergunning met bijbehorende kosten te accepteren. Wanneer hier onvoldoende draagvlak voor ontstaat worden er geen vergunning ingevoerd. De parkeerdruk wordt gemonitord en wanneer parkeeroverlast ontstaat of blijft ontstaan, worden de bewoners opnieuw gevraagd.

Het tarief van de mogelijke parkeervergunning is gelijk aan het bestaande vergunninggebied 'Grote Waal' (waaronder Westersingel, deel Lambert Melisweg en deel Pelmolenpad).



Afbeelding 2: Potentieel eindplaatje parkeerregulering

7.3 Samenvatting parkeerregulering

- Betaald parkeren gehele jaar door bij de 250 parkeerplaatsen aan de zijde van de schouwburg.
- Betaald parkeren in de maanden mei t/m september op de overige parkeerplaatsen bij het strand.
- Bij oplevering strand en parkeerplaatsen nog geen parkeerregulerende maatregelen in de wijk Grote Waal.
- Continu monitoren van de parkeersituatie op het strand en in de wijk Grote Waal.
- Bij dreiging parkeerproblemen in de Grote Waal wordt geïnventariseerd in hoeverre parkeerregulering nodig is en of daar draagvlak voor is.

8. Bijlagen

Overzicht bijlagen:

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek Peutz
- Bijlage 2: Parkeerstudie