



Gemeente **Oudewater**

Parkeren binnenstad Oudewater

Themabijeenkomst 25-11-2024

Doel

- Raad informeren over de uitkomsten van parkeerdrukmeting (Trajan medio 2024)
- Delen van conclusies en aanbevelingen op basis van deze parkeerdrukmeting, ideeën en oplossingen vanuit de omgeving, observaties, analyse, bevindingen en dilemma's

Aanleiding

- Ervaren parkeerdruk in en om de binnenstad
- Omgevingsvisie: meer groen en meer ruimte voor voetgangers. Concrete uitwerking in Masterplan Oudewater
- Water en klimaatbeleid: minder verharding ivm hittestress en waterberging

Omgevingsvisie 2040

- De mens centraal in de binnenstad van Oudewater:

'In de openbare ruimte stellen we niet de auto, maar de mens centraal'.



Hoofdlijnenakkoord en voornaamste motie/ toezeggingen:

2.4.2 We hebben meer parkeerplekken rond de binnenstad.	2026	2.4.2.1 Mogelijkheden voor kort en lang parkeren rond de binnenstad onderzoeken.	Afhankelijk van aantrekken personeel.
---	------	--	---------------------------------------

M-060: Evalueren parkeersituatie binnenstad inclusief beleidsvoornemens

T-867: organiseren thema-avond over parkeren in de binnenstad en levende plannen meenemen in onderzoek

T-741: Parkeersituatie binnenstad goed bekijken, inclusief parkeerroute

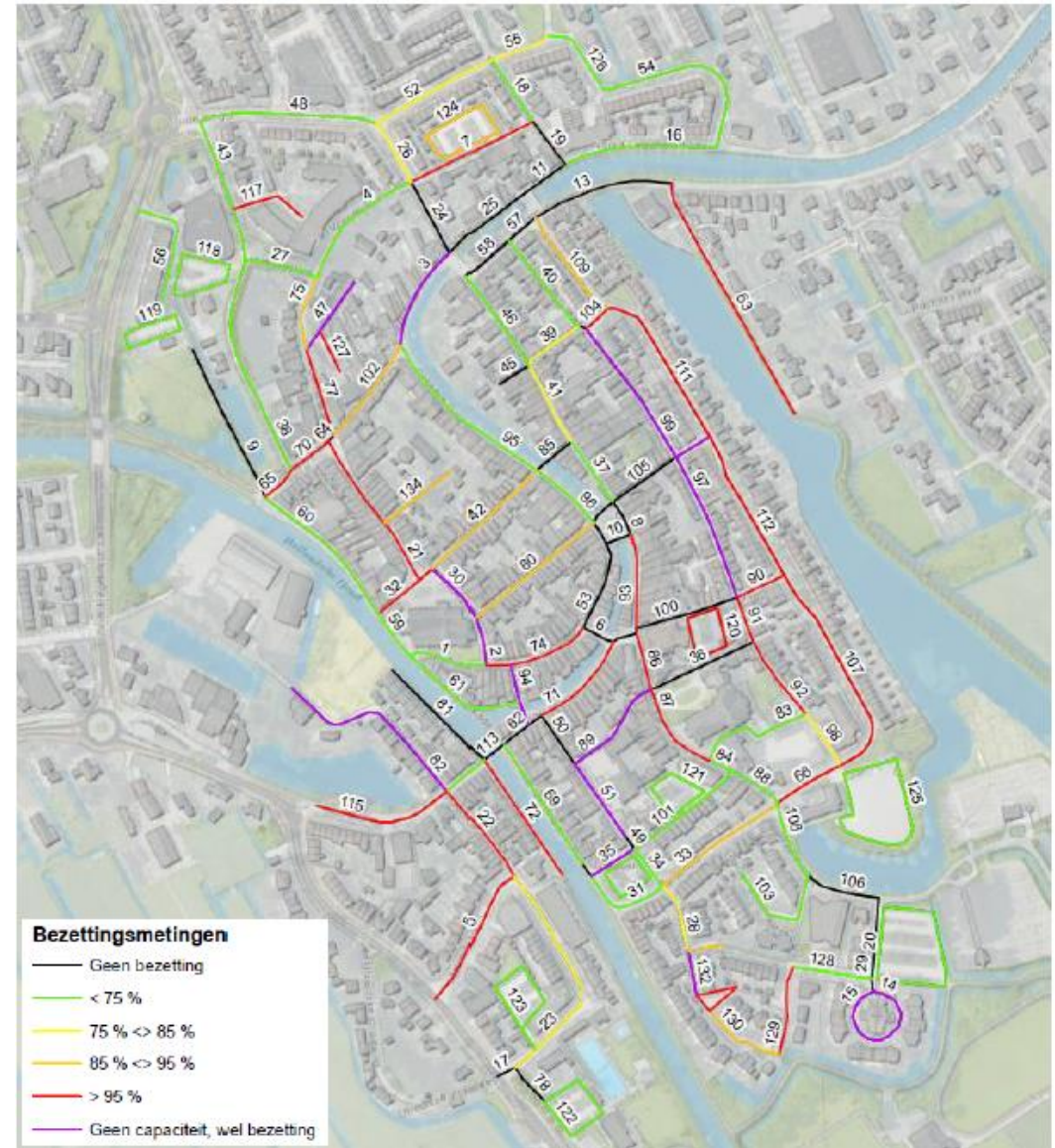
Scope opdracht

1. Parkeerdrukmeting: Het inzicht krijgen in aantal parkeerplaatsen (capaciteit) in relatie tot het gebruik ervan (intensiteit)
2. Evaluatie parkeerbeleid: Het inzicht krijgen in de werking van:
 - a. Blauwe zones
 - b. Parkeerroutering
 - c. Parkeerbonds

Deze opdracht sluit aan bij het lopende traject voor het Masterplan Oudewater en is als zodanig afgestemd met de projectorganisatie ervan

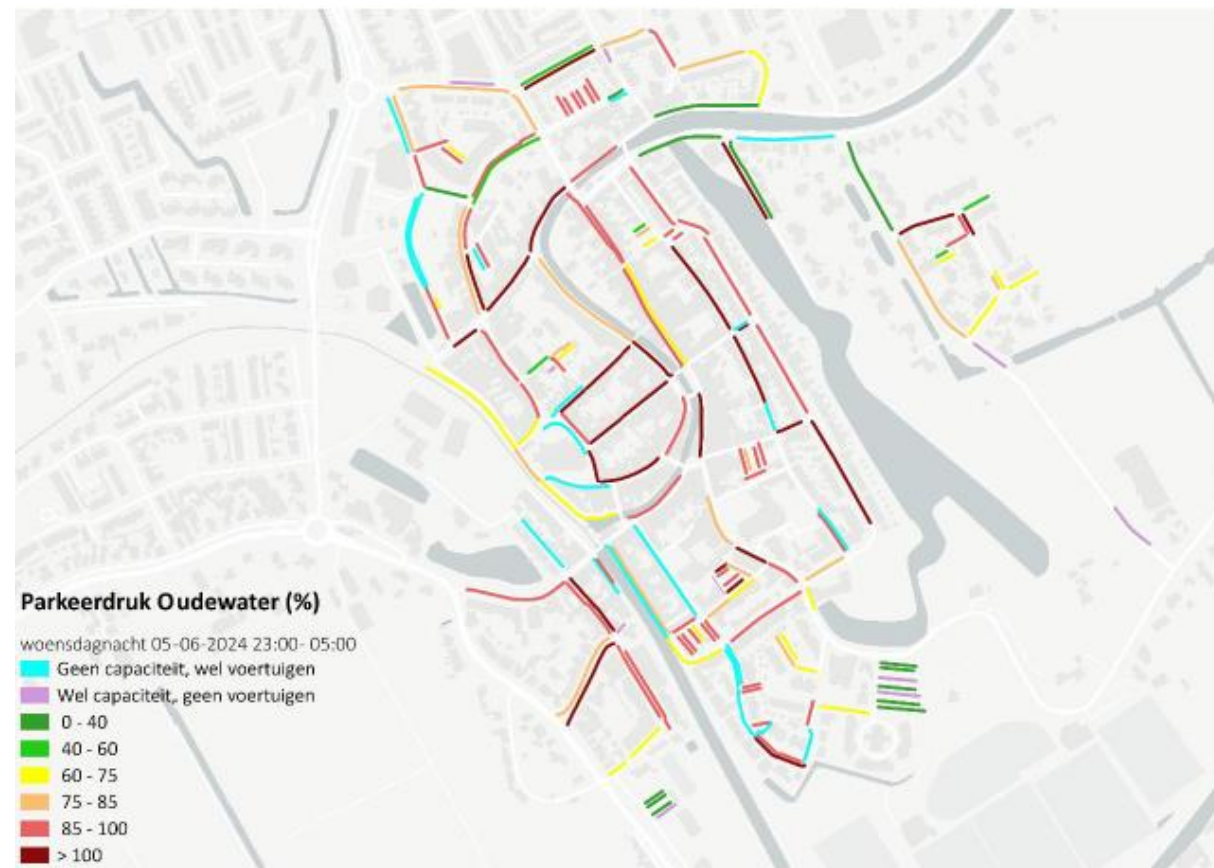
Parkeerdrukmeting 2018

- Hoogst gemeten parkeerdruk 76% (vrijdagavond)
- Werkdagnacht gemiddeld 73% (verkeerskundig vaak maatgevend)
- Vooral plaatselijk tekort aan parkeerplaatsen
- Grote parkeerterreinen in en om de binnenstad in de avonduren veelal leeg (stadskantoor, voormalig parkeerterrein Oranje Bolwerck)



Parkeerdrukmeting 2024

- Hoogst gemeten parkeerdruk 96,5% (tijdens evenement)
- Werkdagnacht 83,3% (verkeerskundig maatgevend).
Toename van 10% in 6 jaar
- Parkeerterrein bij het stadskantoor staat veelal nagenoeg leeg
- Uitkomst andere onderzoeken tbv bouwprojecten in lijn met dit onderzoek



Conclusies Parkeerdrukmeting

- Gemiddeld genomen zijn er voldoende parkeerplaatsen, maar parkeerdruk is niet gelijk verdeeld over de binnenstad. Bewoners lijken nauwelijks bereid om langere afstanden (circa vijf minuten) te lopen

Ideeën en oplossingen vanuit de omgeving (een selectie)

- Inzetten op deelmobiliteit: onder meer deelauto's is goed mogelijk. Ook fietsen zijn genoemd en mogelijk
- Parkeren voor garagedeuren/ op inritten: juridisch niet mogelijk
- Extra parkeerplekken, alleen op het Plesmanplantsoen is er een significante uitbreiding mogelijk. Andere locaties zijn zeer beperkt qua omvang en gaan ten koste van groen, bomen (Westsingel) en vrije openbare ruimte, zodat deze niet voor de hand liggen om deze ruimte om te zetten in parkeerplaatsen. Dit geldt ook voor (niet in eigendom zijnde) kerkpleinen en tuinen. Bijvoorbeeld bij de St. Franciscuskerk en St. Michaelskerk
- Aan het Arminiusplein is een busparkeerplaats omgezet naar 2 reguliere parkeerplaatsen. Toevoeging parkeercapaciteit aan Rodezand

Parkeerbeleid: a. blauwe zones en b. parkeerroutering



- Parkeerterreinen Oude Huijgensteeg en Reijersteeg werken naar behoren. Parkeerders tijdens venstertijden met name afkomstig van buiten Oudewater
- Parkeeroute leidt bezoekers eerst door de hele binnenstad. Het parkeerterrein met de meeste beschikbare capaciteit (stadskantoor) wordt pas op het laatst bereikt
- Uit de data blijkt dat langs de Lange Burchwal een klein aandeel bezoeker is

*In het paars gekleurde gebied is, buiten de aangegeven parkeerterreinen, een beperkt aantal parkeerplaatsen

Conclusies a. Blauwe zones

- De bestaande blauwe zones functioneren naar behoren. Er wordt kort geparkeerd en dat is overeenkomstig de doelstelling. Er is geen aanleiding om op dit moment hierin aanpassingen te doen

Conclusies b. Parkeerroutering

- De bestaande parkeerroutering heeft als gevolg dat al het autoverkeer (inclusief circa 20% bezoekersaandeel) dat wil parkeren in Oudewater ook door de binnenstad van Oudewater rijdt. Dit zorgt voor onnodige drukte qua autoverkeer maar ook voor extra parkeerdruk op locaties waar niet veel (rest)capaciteit beschikbaar is (onder meer Lange Burchwal) en waar een bezoeker (bijvoorbeeld een toerist) de weg niet kent en niet per se hoeft te staan. Een alternatieve route zou de voornoemde knelpunten kunnen verminderen

Parkeerbeleid: c. Parkeerbonds

Doelstelling Parkeerbonds:

- Het opvangen van de parkeereis van ontwikkelingen in de binnenstad en daarmee het verlagen van de algemene parkeerdruk van de binnenstad

Verwachtingen toen:

- Binnen 5 jaar na vernieuwde parkeerbonds (2021), 50 afgekochte parkeerplaats met een waarde van 1 miljoen euro

Parkeerbeleid: c. Parkeerfonds

Stand van zaken en de context:

- Ongeveer 150.000 euro in het parkeerfonds
- Bedrag niet toereikend voor grote (gebouwde) parkeervoorziening
- Beschikbare ruimte in en rondom de binnenstad zeer beperkt om parkeerplaatsen toe te voegen en gaat ten koste van groen/ openbare ruimte/ en andere beleidsvoornemens zoals maatregelen klimaatadaptie
- Mogelijkheid tot uitbreiding van parkeerterrein Plesmanplantsoen met 6 parkeerplaatsen door verkeersruimte om te zetten in parkeerruimte. Parkeerterrein naast stadskantoor heeft momenteel voldoende restcapaciteit
- Niet alleen parkeeropgave, maar ook rekening houden met andere ambities en opgaven gemeente zoals klimaat adaptieve opgaven
- Parkeerfonds biedt projectontwikkelaars een escape en de gemeente een zeer lastige opdracht om parkeerplaatsen te realiseren

Conclusies c. Parkeerfonds

- Door met name de beperkte beschikbaarheid in de openbare ruimte is het compenseren en toevoegen van parkeerplaatsen zeer beperkt mogelijk gebleken: alleen locatie Plesmanplantsoen biedt mogelijkheden hiertoe zonder afbreuk te doen aan groen en andere ambities/ opgaven
- Daarnaast zijn grootschalige gebouwde parkeervoorzieningen kostbaar en de middelen in het parkeerfonds hiervoor niet toereikend. Een gebouwde parkeervoorziening van enige omvang kost als snel miljoenen euro's (circa 25.000 euro per parkeerplaats).

Dilemma's waar we ook tegen aan zijn gelopen

- Op basis van de omgevingsvisie is uitbreiding van het parkeerareaal in de binnenstad niet voor de hand liggend. Eerder dat er parkeerplaatsen worden verwijderd om ruimte te bieden aan de andere opgaven: bijvoorbeeld groen en maatregelen klimaatadaptatie en om invulling te geven aan de mobiliteitstransitie
- Op basis van de parkeerdrukmeting is uitbreiding van de capaciteit niet nodig maar over het algemeen is men niet bereid om van de beschikbare parkeercapaciteit om de Binnenstad gebruik te maken
- Hierdoor zijn er foutparkeerders (dubbel parkeren en op andere plekken waar het niet mag) in de Binnenstad. Dit kan leiden tot (verkeers)onveilige situaties
- Op basis van de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen zijn er ontwikkelingen die niet aan hun parkeerplaatsverplichting kunnen voldoen op eigen terrein

Aanbeveling 1

- Invoeren parkeerregulering Binnenstad Oudewater: uitbreiding van blauwe zones (rekening houdend met mogelijkheden voor gehandicapten om te parkeren) om zodoende parkeerterrein(en) aan de rand van de Binnenstad te laten benutten en foutparkeren tegen te gaan. Dit speelt ook in op ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad. Concrete actie: Uitwerken van deze uitbreiding



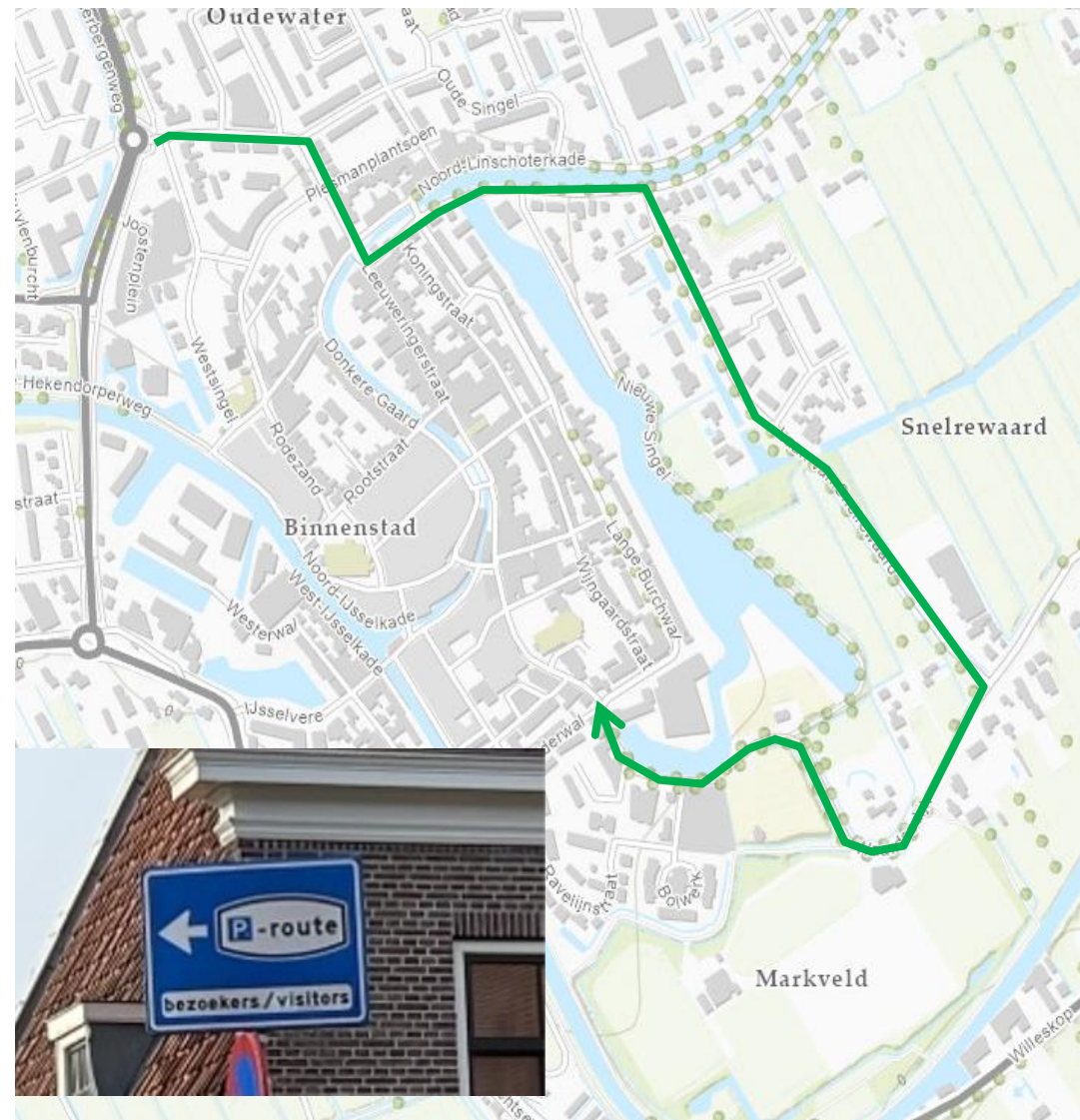
Aanbeveling 2



- Geen postzegel uitbreidingen van parkeerplaatsen maar wel: uitbreiden parkeercapaciteit Plesmanplantsoen met circa 6 parkeerplaatsen, te financieren uit het parkeerfonds en rekening houdend met het vergroeningsplan (het plaatsen van extra bomen). Concrete actie: uitbreiden van aantal parkeerplaatsen op het Plesmanplantsoen.

Aanbeveling 3

- Aanpassen parkeerroutebebording zodat parkeerterrein stadskantoor eerste aanrijdlocatie en is voor bezoekers (niet meer door de binnenstad maar er langs, ook uitgaand verkeer). Concrete actie: Aanpassen bebording. Met aandacht voor verkeersveiligheid op deze route



Aanbeveling 4

- Aantrekkelijk maken parkeerterrein stadskantoor. Kwaliteitsimpuls van het parkeerterrein met bijvoorbeeld: betere verlichting, meer laadvoorzieningen, fietsenstalling, mobiliteitshubje voor deelmobiliteit, verbeteren looproute(s): voldoende breedte en comfort
- Deze locatie lijkt op termijn de meest voor de hand liggende locatie voor uitbreiding in de vorm van een parkeerdek. Concrete actie: Plan van Aanpak opstellen met een definitieve afweging mbt eerder genoemde locaties voor een dek, rekening houdend met evenementen. Bewoners, ondernemers en andere stakeholders hierbij betrekken



Aanbeveling 5

- Omzetten van het parkeerfonds naar een mobiliteitsfonds. Concrete actie: Verkennen invoeren van duurzaam mobiliteitsfonds die voornamelijk in te zetten is voor bijvoorbeeld uitbreiding fietsenstallingen en deelmobiliteitsinitiatieven