

Parkeerbeleidsplan Texel 2005

COLOFON

Auteur

Fotografie

Drukwerk

Uitgave en productie

Drukkerij gemeente Texel

Gemeente Texel

Postbus 200

1790 AE DEN BURG

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Texel.

Inhoud	Pagina
Samenvatting	7
Hoofdstuk 1 Inleiding	
1.1 Motivering	9
1.2 Opbouw nota	9
1.3 Proces en tijdpad	11
1.4 Voorgeschiedenis	11
1.5 Probleemstelling	12
1.6 Doelstelling	12
Hoofdstuk 2 Onderzoek	
2.1 Inleiding	15
2.2 Parkeeronderzoek	15
2.3 Inventarisatie parkeerplaatsen	17
2.4 Parkeertellingen	17
2.5 Kentekentellingen	18
2.6 Parkeerenquête	19
2.7 Resumé parkeeronderzoek	20
Hoofdstuk 3 Beleid	
3.1 Uitgangspunten	21
3.2 Oplossingen	21
3.3 Herzien gefiscaliseerd parkeren	22
3.4 Invoeren vergunning parkeren	23
3.5 Invoeren parkeerschijf-zone (blauwe zone)	24
3.6 Capaciteit	25
3.7 Parkeergarages	27
3.8 Bestemmingsplannen	27
3.9 Resumé oplossingen	28
Hoofdstuk 4 Keuze	31
Hoofdstuk 5 Uitwerking	
5.1 Invoering vergunning parkeren	33
5.2 Gefiscaliseerd parkeren	33
5.3 Uitbreiding parkeercapaciteit	34
5.4 Technische inrichting	35
Hoofdstuk 6 Beheer en onderhoud parkeren	37
Hoofdstuk 7 Financiële consequenties	39
Hoofdstuk 8 Invoering	39
Hoofdstuk 9 Slot	39

Samenvatting

In het college programma 2002-2006 is over parkeren het volgende opgenomen:

"Voor de kern van Den Burg en eventueel andere daarvoor in aanmerking komende dorpskernen zal aan de hand van inventarisatie worden nagegaan of tot een parkeerregiem kan worden overgegaan door middel van bijvoorbeeld parkeerzones."

Het beleidsveld Parkeren bestaat uit "Beleid" en "Uitvoering". Op basis van de gemaakte beleidskeuzes wordt op straat dit door middel van de uitvoering gestalte gegeven.

Als eerste is een **beleidsnota cq discussienota** gemaakt, welke derhalve strategisch van karakter. Het verwoord de huidige parkeersituatie en geeft oplossingsmogelijkheden aan. Het bevat derhalve geen zaken die met de uitvoering te maken hebben.

Op basis van de gemaakte keuzes zal mettertijd deze nota aangevuld worden met een **uitvoeringsnota**. Deze uitvoeringsnota zal onder andere ingaan op beheer, onderhoud en vervanging van apparatuur en aanverwante onderwerpen als verlichting.

Op basis van de hierboven vermelde problemen is de volgende **probleemdefinitie** geformuleerd: Het in de praktijk botsen van parkeerbelangen tussen de bewoner en de toerist.

De doelstelling van het geactualiseerde parkeerbeleid is, op basis van de probleemdefinitie, het komen tot een parkeerregulering, waarbij de bewoner op aanvaardbare wijze zijn/haar voertuig kan parkeren met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist.

Onverkort blijft hierin gehandhaafd, dat de schaarse parkeerruimte zo optimaal mogelijk gebruikt dient te worden en dat de "parkeerdoorstroming" zo groot mogelijk dient te zijn.

Het parkeeronderzoek bestond uit een inventarisatie van de aantallen parkeerplaatsen, parkeertellingen om de bezettingsgraad te meten, kentekentellingen om de parkeerwisselingen te meten en een enquête om te polsen hoe er over het parkeren gedacht wordt.

De uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid zijn:

- Verbeterde parkeermogelijkheden in de woonstraten voor de bewoners,
- Verminderd zoekgedrag naar vrije parkeerplaatsen door de toerist,
- Voldoende parkeermogelijkheden voor onze gasten binnen aanvaardbare loopafstand,
- Aanvaardbare tarieven voor zowel de Texelaar als de toerist,
- Optimaal gebruik van de parkeerplaatsen,
- Zo groot mogelijke parkeerdoorstroming,
- Aanvaardbare financiële consequenties voor de gemeente Texel.

De oplossingen voor de korte termijn moeten derhalve in het reguleringsgebied gezocht worden en in de capaciteit. Op lange termijn kan ook aanpassingen van bestemmingsplannen een middel zijn om parkeerproblemen op te lossen dan wel te voorkomen.

De consequenties van elke oplossing zijn weer anders. Vele oplossingen dragen nauwelijks bij in het oplossen van de parkeerproblemen, maar geven daarentegen wel een groot financieel gat ten opzichte van het huidige parkeerbeleid. Het uitbreiden van het gefiscaliseerd parkeren of het invoeren van het vergunning parkeren leiden tot de kleinste financiële consequenties.

De beste oplossing is die oplossing welke een parkeerrust geeft in de woonstraten, met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist en de Texelaars van buiten Den Burg tegen aanvaardbare tarieven, waarbij de financiële consequenties voor de gemeente Texel overbrugbaar zijn.

Vanuit dit uitgangspunt bezien kunnen diverse mogelijkheden onderzocht worden in hoeverre zij hieraan voldoen. De mogelijkheden die onderzocht zijn, zijn herzien gefiscaliseerd parkeren, invoeren vergunning parkeren, invoeren blauwe zone, uitbreiding van de parkeercapaciteit, bouw parkeergarages en het aanpassen van bestemmingsplannen.

Na onderzoek ervan geeft de volgende combinatie van maatregelen de beste oplossing voor de parkeerproblemen:

- Invoeren parkeervergunning
- Bevrozen parkeertarieven
- Invoeren achteraf betalen
- Uitbreiding parkeercapaciteit

Daarnaast zijn technische verbeteringen opgenomen zijnde:

- Aanbrengen bewegwijzering parkeerterreinen
- Aanbrengen indeling parkeervakken
- Verbeteren maatvoering invalidenparkeerplaatsen
- Verlichting parkeerterreinen

Qua beheer en onderhoud is het gewenst de apparatuur in goede staat van onderhoud te houden. Hiervoor is een vervangingsplan opgenomen voor de parkeerautomaten.

Deze maatregelen geven ten opzichte van de huidige exploitatie een financieel negatief resultaat. Voor het eerste jaar daalt de netto opbrengst met ruim € 37.000,-- naar € 203.000,--. Voor de jaren erna daalt de netto opbrengst met € 31.000,-- naar € 209.000,--.

De invoering van het nieuwe parkeerbeleid is gepland op 1 januari 2007.

Hoofdstuk 1 INLEIDING

Paragraaf 1.1 Motivering

Sinds mensenheugenis is de mens rondtrekkend bezig zijn bestaan op te bouwen. Was het in het allereerste begin als veehouder of als landbouwer, met het ontstaan van steden in de vroege oudheid ook als handelaar of ontdekkingsreiziger. Reizen betekend ook stalling nodig hebben voor het vervoermiddel. Was het vroeger een plek voor het paard en wagen, de huidige situatie met de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in combinatie met de mobiele mens vraagt een geheel andere mate van aanpak voor het parkeren cq stallen van voertuigen.

Om aan de toenemende vraag naar parkeerruimte tegemoet te komen hebben diverse gemeenteraden en gemeentebesturen van Texel in het verleden maatregelen genomen, zowel op het gebied van parkeer capaciteit als parkeerdoorstroming.

Vanwege de steeds maar toenemende mobiliteit en de verbreding van het toeristische seizoen over de afgelopen decennia is de algehele parkeerdruk op Texel vergroot. Vanwege de relatief schaarse parkeerruimte en de telkens terugkerende klachten over toenemende parkeerdruk in woonbuurten is het zaak om het bestaande beleid tegen het licht te houden en waar nodig bij te stellen.

In het college programma 2002-2006 is over parkeren het volgende opgenomen:
"Voor de kern van Den Burg en eventueel andere daarvoor in aanmerking komende dorpskernen zal aan de hand van inventarisatie worden nagegaan of tot een parkeerregiem kan worden overgegaan door middel van bijvoorbeeld parkeerzones."

Vanuit dit programma onderdeel alsmede de signalen welke van buiten komen, wordt in deze nota als eerste de parkeerproblematiek in **Den Burg** onder de loep genomen. Hoewel het parkeren eilandbreed is, is gekozen voor Den Burg, omdat de parkeerproblemen er het grootst zijn en om vanuit de opgedane toekomstige ervaringen de juiste beslissingen te nemen voor de andere dorpen.

Parkeren is een dynamisch gebeuren. Een parkeerbeleidsplan is dan wel een plan voor de komende jaren, waar weer besluitvorming aan vast hangt, maar is aan de andere kant ook een momentopname. Derhalve is een voortdurende oplettendheid op veranderende situaties nodig en een adequaat optreden geboden om het parkeren op een goede en acceptabele manier plaats te doen vinden.

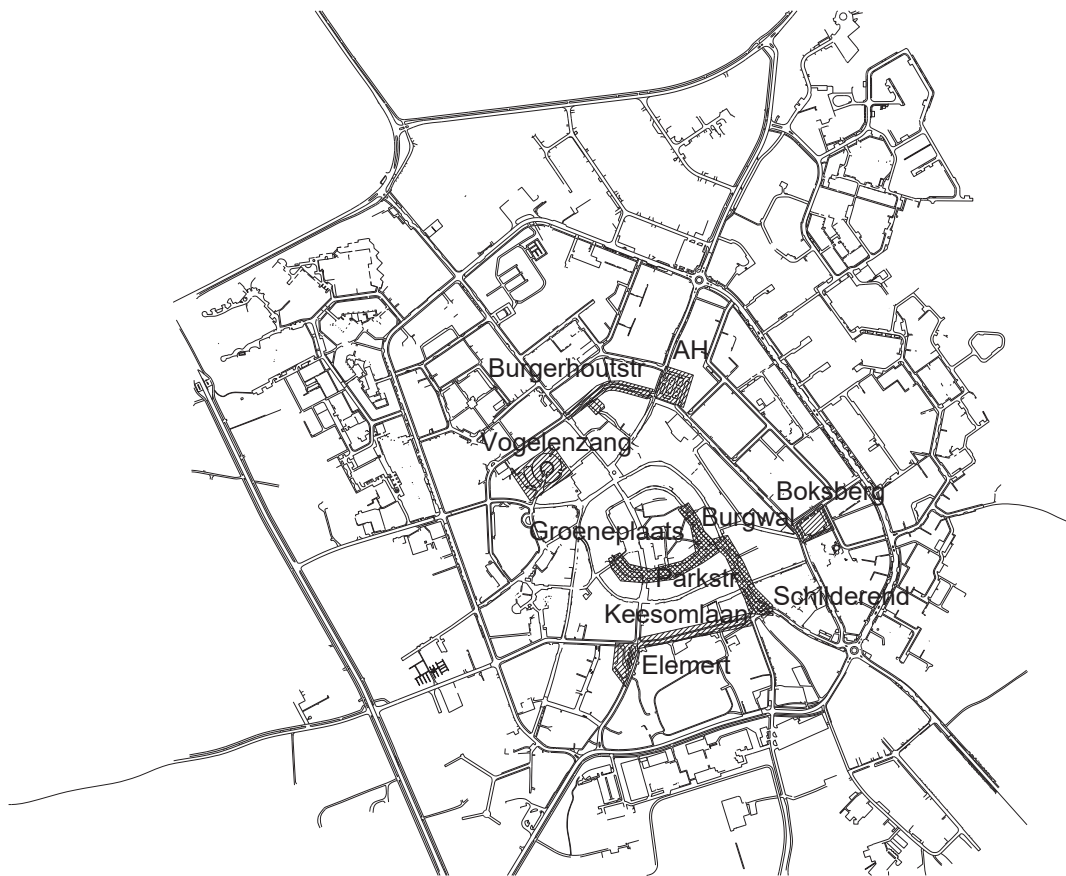
Paragraaf 1.2 Opbouw nota

Het beleidsveld Parkeren bestaat uit "Beleid" en "Uitvoering". Op basis van de gemaakte beleidskeuzes wordt op straat dit door middel van de uitvoering gestalte gegeven.

De beleidsnota bestaat uit een tekstgedeelte met een bijlage.

Het tekstgedeelte beschrijft na de inleiding de uitkomsten van een parkeeronderzoek. Op basis van de uitkomsten daarvan wordt in hoofdstuk 3 een opsomming gegeven van de mogelijke oplossingen met de consequenties ervan. In hoofdstuk 4 worden de gemaakte keuzes genoemd en in hoofdstuk 5 uitgewerkt. Hoofdstuk 6 beschrijft het beheer en onderhoud. De financiële consequenties zijn op een rij gezet in hoofdstuk 7. De hoofdstukken 8 en 9 vormen het slot van het parkeerbeleidsplan met de invoeringstermijn en een afsluitende hoofdstuk.

Figuur 1 Gefiscaliseerde parkeerterrein in Den Burg



Paragraaf 1.3 Proces en Tijdpad

Proces

Het proces is interactief en open. Door middel van een brede inspraak worden meningen en inzichten van organisaties en bevolking meegewogen bij de totstandkoming van het parkeerbeleid.

Tijdpad

- 26 april 2005 Behandeling beleidsnota in het college van burgemeester en wethouders
- 24 mei 2005 Discussieavond commissie Grondgebied met inspraak van bevolking en organisaties
- 8 november 2005 Behandeling nota door college
- 28 november 2005 Behandeling in commissie Grondgebied
- 28 februari 2006 Vaststelling door de gemeenteraad
- Vaststelling parkeerverordeningen door gemeenteraad
- 1 januari 2007 Inwerkingtreding

Paragraaf 1.4 Voorgeschiedenis

De tweede helft van de vorige eeuw heeft op Texel een grootschalige verandering teweeg gebracht op zowel het gebied van bebouwing als bemensing. Stedenbouwkundig gezien is Den Burg na de 2^e Wereldoorlog grootschalig uitgebreid. Van een kleine kern met smalle straten en aaneengesloten bebouwing is het gegroeid tot een plaats met ca. 5000 inwoners, inclusief winkels, scholen en bedrijven. Daarnaast is de toeristische schaal van Texel enorm gegroeid, inclusief de bijbehorende mobiliteit.

Deze veranderingen heeft de gemeenteraad en het gemeentebestuur in het verleden genoopt tot de aanleg van parkeerterreinen, het instellen van parkeerverboden en het nemen van andere maatregelen om het parkeren te reguleren. In 1993 is het betaald parkeren (het gefiscaliseerd parkeren) in delen van Den Burg en De Koog ingevoerd. Met de invoering werd beoogd de schaarse parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk door zoveel mogelijke verschillende automobilisten te laten gebruiken.

Door middel van een tarief gekoppeld aan een maximale parkeerduur werd een parkeerdoorstroming bewerkstelligd. Het naleven ervan werd gestimuleerd door handhavend optreden van de parkeercontroleurs.

Om de parkeerswisselingen in het centrum frequenter te laten zijn werd hier de maximale parkeerduur verkort tot een half uur met een hoger tarief.

In de jaren daarna is het betaald parkeren met name in Den Burg uitgebreid.

De destijds ingevoerde gefiscaliseerde terreinen met hun onderscheiden tarieven waren:

Binnenring - f 0,50 per 15 minuten met een maximale parkeerduur van 30 minuten
Groeneplaats, Parkstraat, Burgwal, Weverstraat en Schilderend

Middenring - f 0,50 per 30 minuten met een maximale parkeerduur van 2 uur
Parkeerterrein Elemert, parkeerterrein Vogelenzang en parkeerterrein AH.

In de jaren daarna zijn de Keesomlaan en de Burgerhoutstraat gefiscaliseerd met het tarief middenring. Als laatste is in 2003 het parkeerterrein Boksberg gefiscaliseerd. Op de pagina hiernaast zijn deze terreinen afgebeeld.

De tarieven zijn over een grote reeks van jaren onveranderd gebleven. In 2002 vond met de invoering van de Euro de eerste tariefsaanpassing plaats. Deze werd destijds € 0,30 per 15 minuten voor de binnenring en € 0,30 per 30 minuten voor de buitenring.

In 2004 werd het tarief verdubbeld en in 2005 trendmatig aangepast zodat momenteel voor de binnenring een tarief gehanteerd wordt van € 0,60 per 14 minuten en voor de middenring € 0,60 per 28 minuten.

Met de invoering van het betaald parkeren zijn ook diverse bewoners- en bedrijven-parkeerkaarten ontstaan.

In 2004 is de zogenaamde Texel parkeerkaart ingevoerd. Met deze kaart kan tegen een gereduceerd tarief een jaar lang met gebruik van de parkeerschijf gebruik worden gemaakt van de betaalde parkeerterreinen en parkeerplaatsen.

Het invoeren van het betaald parkeren heeft de gemeente Texel geen windeieren gelegd. Het batig saldo over 2004 bedroeg ruim € 200.000,--

Paragraaf 1.5 Probleemstelling

De invoering van het gefiscaliseerd parkeren heeft zich in de afgelopen jaren bewezen door de opgetreden parkeerwisselingen. Echter vanwege de algehele toegenomen mobiliteit plus de groei van het toerisme biedt het gefiscaliseerd parkeren alleen geen oplossing voor de toegenomen vraag naar parkeerruimte. Met het betaald parkeren ontstond ook een situatie dat een deel van het verkeer gaat zoeken naar vrije parkeerplaatsen. Dit leidde in de afgelopen jaren tot een toegenomen zoekgedrag naar parkeerruimte door het verkeer in woonbuurten, tot parkeeroverlast en tot een onveiligere verkeersbeeld.

Op basis van de hierboven vermelde problemen is de volgende probleemdefinitie geformuleerd: Het in de praktijk botsen van parkeerbelangen tussen de bewoner en de toerist.

Paragraaf 1.6 Doelstelling

De doelstelling van het geactualiseerde parkeerbeleid is, op basis van de probleemdefinitie, het komen tot een parkeerregulering, waarbij de bewoner op aanvaardbare wijze zijn/haar voertuig kan parkeren met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist. Onverkort blijft hierin gehandhaafd, dat de schaarse parkeerruimte zo optimaal mogelijk gebruikt dient te worden en dat de "parkeerdoorstroming" zo groot mogelijk dient te zijn.

Figuur 2 **Wijkindeling Den Burg**



HOOFDSTUK 2 PARKEERGEGEVENS

Paragraaf 2.1 Inleiding

Alvorens tot een nieuwe reeks van maatregelen te komen dient eerst de huidige situatie (als vertrekpunt) in kaart worden gebracht. Dit gebeurt door onderzoeksresultaten weer te geven van de vraag en aanbod van parkeerruimte in Den Burg. Daarnaast worden gegevens vermeld van diverse uitgegeven parkeerkaarten.

De resultaten zijn beknopt weergegeven. Uitgebreide gegevens zijn te vinden in de bijlage.

Paragraaf 2.2 Parkeeronderzoek

Algemeen

In een parkeeronderzoek worden vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt. De gegevens die hieruit voortkomen zijn in eerste instantie zuiver theoretisch. Aangevuld met parkeertellingen geeft het een redelijk betrouwbaar beeld hoe vraag en aanbod zich verhouden.

Het parkeeraanbod bestaat uit alle parkeerplaatsen die in een bepaald gebied beschikbaar zijn. Dit zijn alle openbare parkeerplaatsen, plus de particuliere parkeerplaatsen bij eigen woningen. Bij de inventarisatie is gerekend met één parkeerplaats per woning.

De parkeervraag wordt gevormd door de behoefte aan parkeerplaatsen. Deze behoefte is weer gerelateerd aan verschillende verblijfsfuncties, zoals bijvoorbeeld wonen, werken of winkelen.

Omdat de gemeente Texel op dit moment in bestemmingsplannen alleen een parkeernorm hanteert ten opzichte van woningen, wordt in deze nota in eerste instantie alleen gekeken naar de bij de woningen behorende parkeerbehoefte.

Indeling Den Burg

Hoewel Den Burg relatief klein is, zijn er geografische verschillen, maar ook functionele verschillen. Ten aanzien van parkeren uit dit zich in verschillen in parkeerdruk, maar ook verschillen in parkeerredenen. De verschillen in ligging en functies en de verschillen in uitkomsten ervan kunnen ook redenen zijn voor verschillende parkeermaatregelen.

Derhalve wordt Den Burg in deze nota verdeeld in wijken. De indeling is zo opgezet, dat vanuit het parkeeroogpunt gezien de wegen binnen een wijk min of meer bij elkaar horen. De ringwegen in Den Burg liggen in meerdere wijken en zijn derhalve niet bij een wijk ingedeeld, maar worden apart vermeld. De industrieterrein zijn ook apart aangegeven vanwege hun "werk" functie.

Dit levert de volgende indeling:

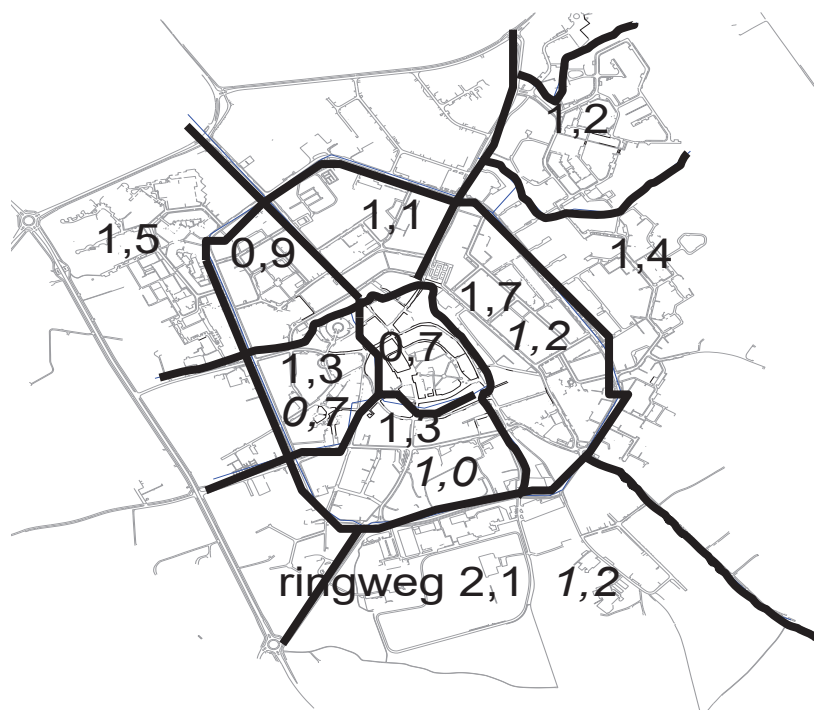
- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1. Centrum | 7. Noordwester |
| 2. Omgeving Keesomlaan | 8. De Mars - Noord |
| 3. Omgeving Hollewal | 9. De Mars - Zuid |
| 4. Omgeving Jan Dirksoord | 10. Ringwegen |
| 5. Omgeving Wittekruislaan | 11. Industrierrein Noord |
| 6. Omgeving Thijsselaan | 12. Industrierrein Wezenland |

Zie het hiernaast afgebeelde kaartje

Tabel 1
Parkeefactor per wijk in Den Burg

Wijk	P-factor incl p- terreinen	P-factor excl p- terreinen
Centrum	0,7	0,7
Keesomln	1,3	1,0
Hollewal	1,3	0,7
Jan Dirkso	0,9	0,9
Wittekruisln	1,1	1,1
Thijsselaan	1,7	1,2
Noordwest	1,5	1,5
De Mars-N	1,2	1,2
De Mars-Z	1,4	1,4
Ringwegen	2,1	1,2
Totalen	1,4	1,1

Figuur 3 - Parkeefactor Den Burg



Legenda

(voorbeeld)

2,1 parkeefactor inclusief parkeerterreinen

1,2 parkeefactor exclusief parkeerterreinen

Paragraaf 2.3 Inventarisatie parkeerplaatsen

Algemeen

Een inventarisatie van parkeerplaatsen geeft weer de aantallen parkeerplaatsen binnen een bepaalde wijk. In vergelijking met het aantal woningen geeft dit de **parkeefactor**. Dit is het aantal parkeerplaatsen gedeeld door de aantallen woningen. Bij de verwerking van de resultaten is een onderscheid gemaakt tussen de parkeefactor inclusief de grote parkeerterreinen en exclusief de grote parkeerterreinen. Het belang hiervan is om te bepalen of zonder de grote parkeerterreinen er voldoende parkeerplaatsen zijn in een bepaalde wijk ten opzichte van de aantallen woningen.

Tellingen

Per wijk is het aantal openbare parkeerplaatsen geteld. Hierbij is opgeteld de aantallen particuliere parkeerplaatsen. Bij de telling is als regel aangehouden niet meer dan 1 parkeerplaats per woning, bepaald, plus het aantal woningen. In de hiernaast weergegeven tabel en kaart is per wijk aangegeven de parkeefactor. Het rechtopstaande getal in de kaart is de parkeefactor inclusief de grote parkeerterreinen. Het cursieve getal is de parkeefactor exclusief de grote parkeerterreinen. In de bijlage zijn verder uitgewerkte tabellen opgenomen.

Resultaten

Uit deze gegevens komt naar voren, dat voor geheel Den Burg gezien, de parkeefactor 1,1 exclusief de parkeerterreinen bedraagt en 1,4 inclusief de grote parkeerterreinen. Voor de afzonderlijke wijken is het beeld echter wisselend. De cijfers geven aan dat de wijken Centrum en Jan Dirksoord beneden de 1 scoren (In deze wijken liggen ook geen grote parkeerterreinen). De wijk Hollewal ligt exclusief de grote parkeerterreinen ook beneden de 1. De wijken buiten de ring scoren ruim boven de 1.

Conclusie

In grote lijnen kan gesteld worden dat binnen de ring (Emmalaan, Bernhardlaan, Beatrixlaan) de parkeefactor onder of rond de 1 zit en buiten de ring hoger dan 1. Dit betekent dat binnen de ring een aantal wijken geen voldoende parkeerplaatsen heeft als dit vergeleken wordt met het aantal woningen.

Paragraaf 2.4 Parkeertellingen

Algemeen

Parkeertellingen geven een indruk van de bezetting van de parkeerplaatsen. Het vormt de "kale" cijfers van de parkeerbilans om naar reële praktische gegevens om verder mee te werken en onderbouwd of er een tekort is aan parkeercapaciteit of dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Tellingen kunnen gesplitst worden in statische tellingen en kentekentellingen.

Statische tellingen geven voor één bepaald moment van de dag het aantal geparkeerde voertuigen weer.

Kentekentellingen geven voor een aaneengesloten tijdvak op een dag het verloop van de aantal geparkeerde voertuigen weer. Hierbij wordt meerdere keren per dag het aantal parkeerders op één locatie geteld. Aan de hand hiervan kan worden bepaald of er in een bepaalde straat of parkeerterrein langparkeerders dan wel kortparkeerders staan.

Telling parkeerplaatsen

In Den Burg is in de zomer van 2004 over een periode van 3 maanden (juli, augustus en september) 15 keer de bezetting van de parkeerplaatsen geteld. Geprobeerd is om een zo'n breed mogelijk beeld te krijgen van de bezetting. Geteld is op drie maandagen, als zijnde marktdagen (voor de woensdag en de zaterdagochtend is het parkeerbeeld hetzelfde). Verder is er geteld op 3 "normale" ochtenden en middagen. Er is op drie avonden geteld en op drie zaterdagochtenden.

Zie voor verdere details de bijlage.

Resultaten

Over het geheel gezien schommelen de gemiddelde cijfers van de wijken zo rond de 66% (2/3 vol). Per wijk en per dag gezien zijn er echter grote verschillen. De lijn van de bezettinggraad geeft aan dat hoe dichter het centrum genaderd wordt hoe groter de bezetting is.

Over de verschillende dagen gezien springt de maandag er met kop en schouders bovenuit. Dit is niet meer dan logisch gezien de markt. Voor de wijken Keesomlaan, Hollewal, Jan Dirksoord, Wittekruislaan en Thijsselaan geven de cijfers aan dat de bezetting op de maandagen boven de 100% ligt en dat dus alle beschikbare parkeerplaatsen meer dan bezet zijn (Het Centrum telt niet mee, omdat de wegen en de parkeervakken er gebruikt worden door de markt).

Buiten de maandagen (woensdagen en zaterdagmiddagen) om heeft geen enkele wijk een bijzonder hoge bezettingsgraad.

Een lage bezetting geven de ringwegen met de grote parkeerterreinen. Behoudens de maandagen staan deze terreinen lang niet vol.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat op de maandag (woensdag en zaterdagmiddag) de bezettingsgraad in de wijken binnen de ring van Den Burg erg hoog ligt. Op deze dagen zijn de parkeervakken meer dan bezet.

Op de andere dagen van de week is de bezettingsgraad niet extreem hoog.

Voor de maandag, woensdag en de zaterdagmiddag in het seizoen geldt dat er een vraag naar parkeerplaatsen is buiten de ring.

Paragraaf 2.5 Kentekentellingen

Algemeen

Kentekentellingen geven een indruk hoelang een geparkeerde voertuig over de dag gezien op een parkeerplaats blijft staan. Zo wordt zichtbaar of er sprake is van veel parkeerwisselingen op een bepaald terrein of in een wijk of dat er sprake is van langparkeerders.

Kentekentelling

In de zomer van 2004 is op 20 juli in geheel Den Burg op 5 verschillende tijdstippen een kentekentelling gehouden. Elke twee uur werd er geteld, waarbij de eerste telperiode startte om 9.00 uur en de laatste om 18.00 uur eindigde.

Resultaten

De tellingen geven aan dat er relatief veel kortparkeerders zijn (60% en meer) in de wijken Centrum, Hollewal, Witte Kruislaan, Thijsselaan, en Ringwegen. Dit houdt concreet in dat er veel parkeerwisselingen zijn in deze wijken en derhalve ook een goede parkeerdoorstroming. Gezien de aantallen verschillende parkeerders mag verondersteld worden dat merendeel van de parkeerders "gasten" zijn.

Verder blijkt uit de cijfers dat in diverse wijken ondanks de vele kort parkeerders daar toch nog een redelijke grote groep langparkeerders tegenover staat. Voor de wijken Centrum, Keesomlaan, Hollewal, Jan Dirksoord, Wittekruislaan en Noordwester liggen deze cijfers tussen de 24 en de 44%. Voornamelijk zullen dit voertuigen van bewoners of van werknemers zijn.

Voor de wijken in De Mars komt naar voren, dat daar over het algemeen veel langparkeerders zijn. Voor een echte woonwijk is dat ook een normaal beeld.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat binnen de ring van Den Burg er over het algemeen kort geparkeerd wordt. Voor de (betaalde) parkeerterreinen en -plaatsen is dit ook een gewenst beeld. Voor woonbuurten binnen de ring kunnen de vele parkeerwisselingen ook onrust in de straat geven, wat weer een aanduiding kan zijn dat er teveel ongewenste parkeerders zijn.

Voor een groot aantal wijken binnen de ring is er tevens een relatief grote groep langparkeerders. Aangezien er geen gegevens zijn over de herkomst van de geregistreeerde voertuigen kunnen hieruit geen conclusies getrokken worden.

Paragraaf 2.6 Parkeerenquete

Algemeen

De opzet van de parkeerenquete was om voorafgaande aan het opstellen van het parkeerbeleidsplan een indruk te krijgen hoe de Texelse bevolking en met name de inwoners van Den Burg zelf het parkeren in Den Burg ervaren, wat ze van het huidige beleid vinden en welke ideeën er leven om dit te verbeteren.

Met de uitslagen van de enquête kan ingespeeld worden op de toekomstige plannen en geeft derhalve een mogelijkheid om op voorhand draagvlak ervoor te vinden.

Parkeerenquete

Tijdens de jaarwisseling 2004-2005 is er een enquête uitgegaan via de gemeentelijke website en de balie Grondgebied.

De enquête bestond uit 17 vragen verdeeld over 3 blokken. De vragen van blok 1 gingen over hoe gemakkelijk het om een voertuig te parkeren op de gemeentelijke parkeerterrein of -plaatsen. Blok 2 handelde over de parkeertarieven en de parkeerduur. De vragen van blok 3 gingen over diverse toekomstige parkeermogelijkheden.

De integrale tekst is te vinden in de bijlage bij deze nota.

Resultaten

Er zijn in totaal 224 ingevulde enquêtes ontvangen, waarvan 114 van inwoners van Den Burg, 96 van inwoners van Texel maar buiten Den Burg en 14 van gasten cq toeristen.

Op zich is dit een respectabel aantal reacties. Qua verhouding met het aantal woningen is het maar een klein deel, maar het geeft toch een aardige indruk hoe "men" over het parkeren in Den Burg denkt.

Daarnaast zijn er nog een drietal brieven binnengekomen met reacties over het parkeren.

In het kort zijn de binnengekomen reacties als volgt weer te geven:

- Beschikbaarheid parkeerplaatsen: centrum en woonstraten onvoldoende, overige parkeerterreinen voldoende.
- Parkeertarieven aan de hoge kant.
- De lengte van de parkeerduur is goed.
- Voor bewoners dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn in de straat of buurt.
- Toeristen dienen op een goede manier naar de grote parkeerterreinen verwezen te worden.
- Het invoeren van betaald parkeren wordt niet onderschreven.
- Vergunning parkeren dient gratis te zijn.
- Het uitbreiden van parkeercapaciteit wordt ondersteund.

Als ideeën voor het verbeteren van het parkeren in Den Burg werden onder meer aangedragen: parkeergarages, bewegwijzering verbeteren, parkeren 's winters gratis of geheel gratis. Aandacht werd gevraagd voor parkeerruimte voor Texelaars van buiten Den Burg.

Paragraaf 2.7 Resumé parkeeronderzoek

Op basis van het parkeeronderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan is het aantal parkeerplaatsen in een aantal wijken ten opzichte van het aantal woningen onvoldoende.
- Buiten de ring is het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal woningen meer dan voldoende.
- Het onderzoek naar de bezetting van de parkeerplaatsen geeft aan dat binnen de ring op de maandag, de woensdag en de zaterdagmiddag in het seizoen de bezetting meer dan 100% is. Buiten deze dagen is de bezettingsgraad niet extreem hoog is.
- De kentekentelling gaf aan dat binnen de ring van Den Burg over het algemeen kort geparkeerd wordt (minder dan 2 uur). Op de betaalde parkeerterreinen is dit een gewenst beeld. In woonbuurten kan dit een onrustig straatbeeld geven, waarbij dit een aanduiding kan zijn voor teveel ongewenste parkeerders.
De groep langparkeerders binnen de ring is relatief groot.
- De enquête gaf aan:
 - Beschikbaarheid parkeerplaatsen: centrum en woonstraten onvoldoende, overige parkeerterreinen voldoende.
 - Parkeertarieven aan de hoge kant en de parkeerduur goed.
 - Voor bewoners dienen er voldoende parkeerplaatsen te zijn in de straat of buurt.
 - Toeristen dienen op een goede manier naar de grote parkeerterreinen verwezen te worden.
 - Het invoeren van betaald parkeren wordt niet onderschreven. Vergunning parkeren dient gratis te zijn.
 - Het uitbreiden van parkeercapaciteit wordt ondersteunt.
- Als ideeën voor het verbeteren van het parkeren in Den Burg werden ondermeer aangedragen: Parkeergarages, bewegwijzering verbeteren, het verbeteren van de openbare verlichting, parkeren 's winters gratis of geheel gratis. Aandacht werd gevraagd voor parkeerruimte voor Texelaars van buiten Den Burg.
- Uit de op 24 mei 2005 gehouden infoavond kwam naar voren het verbeteren van de parkeermogelijkheden voor mindervaliden en het goed indelen van de bestaande grote parkeerterrein.

HOOFDSTUK 3 BELEID

Paragraaf 3.1 Uitgangspunten

Voordat er oplossingen gezocht worden, dienen eerst de uitgangspunten voor het komende beleid geformuleerd te worden.

Met verwijzing naar paragraaf 1.4 waar de doelstelling van het geactualiseerde parkeerbeleid vermeld is, is het primaire uitgangspunt:

Het komen tot een parkeerregulering, waarbij de bewoner op aanvaardbare wijze zijn/haar voertuig kan parkeren met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist en de Texelaar van buiten Den Burg.

Randvoorwaarde hierbij is, dat de schaarse parkeerruimte zo optimaal mogelijk gebruikt dient te worden en dat de “parkeerdoorstroming” zo groot mogelijk dient te zijn.

Daarnaast mag de gekozen oplossing geen onaanvaardbare financiële consequenties hebben voor de gemeente Texel.

Vertaling van deze uitgangspunten geeft de volgende kaders voor de mogelijke oplossingen:

- **Verbeterde parkeermogelijkheden in de woonstraten voor de bewoners,**
- **Verminderd zoekgedrag naar vrije parkeerplaatsen door de toerist,**
- **Voldoende parkeermogelijkheden voor onze gasten en Texelaars van buiten Den Burg binnen aanvaardbare loopafstand,**
- **Aanvaardbare tarieven voor zowel de Texelaar als de toerist,**
- **Optimaal gebruik van de parkeerplaatsen,**
- **Zo groot mogelijke parkeerdoorstroming,**
- **Aanvaardbare financiële consequenties voor de gemeente Texel.**

Op basis hiervan kunnen oplossingen gevonden worden en kan het parkeerbeleid geconcretiseerd worden.

HOOFDSTUK 4 OPLOSSINGEN

Paragraaf 4.1 Oplossingen

Algemeen

Het doel voor het aandragen van oplossingen is een aanvaardbare balans zien te vinden tussen de parkeermogelijkheden voor de inwoner van Den Burg c.q. Texel en voor de toerist. Daarnaast is het doel om op piekdagen voldoende extra opvang te hebben voor het parkeren van auto's. Verder wordt er gekeken naar

Als richting gevend pad wordt hierbij gedacht aan het concentreren van auto's van toeristen op de parkeerterreinen, waarbij de woonbuurten min of meer gereserveerd worden voor de bewoners.

De oplossingen kunnen derhalve gezocht worden in het reguleringsgebied, de parkeercapaciteit, de technische inrichting van parkeerterreinen en -vakken en de bewegwijzering.

Ten aanzien van bouwplannen, zowel voor de ontwikkeling van complete nieuwe woonwijken als individuele bouwprojecten) kan het opnemen van een parkeernorm een middel zijn om parkeerproblemen op te lossen dan wel te voorkomen.

Mogelijkheden

De volgende mogelijkheden zijn voor handen:

Op het gebied van regulering

- Herzien gefiscaliseerd parkeren
- Invoeren vergunning parkeren
- Invoeren parkeerschijfzone (blauwe zone)

Op het gebied van capaciteit

- Extra parkeerruimte
- Parkeergarages

Op het gebied van de technische inrichting

- Indeling parkeervakken
- Invalidenparkeervakken
- Zichtbaarheid apparatuur en verlichting parkeerterreinen

Op het gebied van bewegwijzering

- Aangeven betaalde en gratis parkeerterreinen

Bouwplannen

- Opnemen parkeernorm

In de volgende paragrafen worden de oplossingen uitgewerkt. Hierbij wordt tevens een vergelijk gemaakt met de hiervoor beschreven uitgangspunten. In het resumé is alles samengevat vermeld. In de bijlage zijn de financiële consequenties nader uitgewerkt.

Paragraaf 4.2 Herzien gefiscaliseerd parkeren

Algemeen

Het fiscaliseren parkeren is het betaald beschikbaar stellen van parkeerruimte door middel van een belasting. In de volksmond wordt het ook wel betaald parkeren genoemd. Het primaire doel van het gefiscaliseerd parkeren is voldoende doorstroming bewerkstellingen op de relatief schaarse parkeerplaatsen in Den Burg.

De mogelijkheden voor het herzien van het gefiscaliseerd parkeren zijn legio en bewegen zich tussen alles fiscaliseren en het gehele fiscaliseren parkeren afschaffen.

Om dit toch enigszins behapbaar te houden worden in deze nota de volgende mogelijkheden besproken:

1. Gefiscaliseerd parkeren afschaffen
2. Alles fiscaliseren binnen de ring met het huidige tarief
3. Tarief aanpassen
4. Tarief bevriezen
5. Gefiscaliseerde periode binnen het jaar aanpassen
6. Aanpassen parkeerduur

Binnen het gefiscaliseerd parkeren bevinden zich technisch gezien diverse betaalmogelijkheden. Gezien de veelvoud van mogelijkheden wordt er in deze nota de landelijk meest gebruikte methoden beschreven.

Regelgeving

1. Afschaffen gefiscaliseerd parkeren

Deze maatregel houdt in het geheel afschaffen van betaald parkeren. Alle parkeerplaatsen zijn vrij van betaling. Alle parkeerautomaten en -meters worden verwijderd en handhaving is niet meer nodig.

In de praktijk houdt dit in dat alle parkeerplaatsen vrij in het gebruik zijn, maar dat er ook geen beperking in parkeerduur is. Eén en dezelfde auto kan de gehele dag gebruik maken van een bepaalde parkeerplaats. Er zal geen enkele doorstroming van parkeerders zijn.

Financieel gezien ontstaat er een enorm gat van € 515.000,--.

De conclusie van deze maatregel is dat de huidige parkeerproblemen niet opgelost worden en dat de gemeente Texel geconfronteerd wordt met een enorm groot financieel gat.

2. Alles fiscaliseren binnen de ring met het huidige tarief

Deze maatregel houdt in dat het gehele gebied binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan betaald parkeren wordt. Het tarief op het uitbreidingsgedeelte wordt het "middenring" tarief wat momenteel € 0,60 per 28 minuten bedraagt.

Ten behoeve van de uitvoering is een behoorlijk aantal parkeerautomaten noodzakelijk. De bewoners kunnen zogenaamde bewonersparkeerkaarten aanschaffen.

In de praktijk houdt dit in dat alles binnen de ring betaald parkeren wordt, maar dat alle parkeerplaatsen wel vrij blijven. Onze gasten zijn dus vrij in het zoeken van parkeerplaatsen in woonbuurten. Dit houdt in dat de woonbuurten belast blijven met naar parkeerplaats zoekend verkeer. Het moeten betalen ervoor geeft wel een betere doorstroming in woonbuurten.

Financieel is er een voordelig saldo van ca. € 23.000,--.

3. Tarief aanpassing

Deze maatregel houdt in het huidige tarief terugbrengen naar het niveau van 2003. Dit is € 0,30 per 15 minuten voor de binnenring en € 0,30 per 30 minuten voor de middenring.

Met deze maatregel wordt tegemoet gekomen aan de veel gehoorde klacht dat de Texelse parkeertarieven aan de hoge kant zijn. De praktijk van het parkeren zal erdoor niet veel veranderen.

Deze maatregel is financieel nadelig. Er ontstaat een gat van ongeveer € 110.000,--.

Het resultaat hiervan is dat de huidige parkeerproblemen niet opgelost worden en dat de gemeente Texel met een financieel gat blijft zitten.

4. Tarief bevriezen

Als alternatief op optie 2 blijft met deze maatregel de hoogte van de tarieven gehandhaafd op het prijspeil 2005, maar zal er de komende jaren geen inflatiecorrectie worden toegepast. In enig jaar kan hiervan worden afgeweken. Als richtinggevend wordt gedacht om de tarieven te bevriezen tot en met 2010.

Met deze maatregel wordt enigszins tegemoet gekomen aan de veel gehoorde klacht over de hoogte van de tarieven. Anderszins wordt er financieel technisch gezien niet echt in de opbrengstenkant gesneden. Per jaar zullen de inkomsten ter grootte van de inflatie teruglopen.

5. Gefiscaliseerde periode in een deel van het jaar

Gezien het feit dat alleen in het seizoen op bepaalde dagen er een tekort aan parkeercapaciteit is, kan overwogen worden om alleen vanaf de Pasen tot en met de Herfstvakantie betaald parkeren in te stellen en hierbuiten het af te schaffen. Als voorbeeld kan gekozen worden om van 1 april tot 1 november wel te laten betalen en vanaf 1 november tot 1 april alles vrij te geven (afhankelijk wanneer de Pasen is).

Deze maatregel is meer maatwerk. Buiten het seizoen bij een mindere vraag naar parkeerruimte kan logisch zijn om alle parkeerplaatsen vrij te geven. Tijdens het seizoen bevordert deze maatregel de parkeerdoorstroming. Het vrij geven van parkeerplaatsen buiten het seizoen is vriendelijk voor zowel de toerist als de Texelaar.

Voor het parkeren in Den Burg ontstaat er een financieel gat van € 75.000,--. Inclusief De Koog is dit ca € 85.000,--.

Het vrijgeven van parkeerplaatsen buiten het seizoen werkt in de hand dat de parkeerplaatsen in het centrum veelvuldig en langdurig bezet zullen zijn. Dit geldt ook voor de parkeerterreinen bij de supermarkten. Dit kan leiden tot een tekort aan parkeercapaciteit.

Daarnaast is dit geen eenduidige maatregel over het jaar gezien en kan dit tot problemen leiden bij de handhaving aan het begin van de betaalde periode.

Het resultaat van deze maatregel is dat het vriendelijk overkomt, maar in de parkeersituatie geen verbetering geeft. Er ontstaat een relatief klein financieel gat.

6. Aanpassen parkeerduur

Vanaf 1 juli 2005 geldt voor de betaalde parkeerterreinen in het centrum een maximale parkeerduur van 1 uur en daarbuiten op de grote parkeerterreinen bij de supermarkten een maximale parkeerduur van 2 uur. Op de grote gratis parkeerterreinen aan de buitenzijde van de ringweg in Den Burg en op het grote parkeerterrein langs het Stappeland in De Koog geldt geen tijdslimiet.

De parkeerenquete had als uitslag dat deze maximale parkeertijden goed zijn.

Parkeertechisch gezien geeft korte parkeerduren meer wisselingen en derhalve een grotere parkeeraanbod. Een winkelbezoek echter vergt al gauw 1 uur. Bij meerdere winkelbezoeken is derhalve één uur tekort. Verkorting van de huidige parkeerduur leidt tot een onrustig parkeergedrag. Verlenging daarin tegen geeft minder parkeerwisselingen en derhalve verminderde parkeeraanbod en een ongewenst zoekgedrag op deze terreinen.

In dit licht gezien is een opbouw in parkeerduur van kort naar lang gezien vanuit het centrum naar buiten toe een logische zaak.

Geconcludeerd wordt derhalve dat de parkeerduur momenteel goed is.

Betaalmogelijkheden

Huidige betaalwijzen

Momenteel kan er met munten en met de chipknip betaald worden bij de parkeerautomaten. De invoering van de chipknip had destijds als reden om het betalen met munten te verminderen, waardoor onze parkeewachters met minder contant geld over straat hoeven te gaan. Vanwege onze buitenlandse gasten is het betalen met munten wel als mogelijkheid gehandhaafd.

De technische ontwikkelingen over de afgelopen jaren hebben meer betaalwijzen mogelijk gemaakt. Hieronder is in het kort verwoord de verschillende mogelijkheden en welke hiervan voor Texel interessant zijn.

Bewoners- cq bezoekerskaart

De is een chip(parkeer-)kaart welke uitgegeven kan worden aan bepaalde gebruikersgroepen. De werking is als volgt: de parkeerautomaat herkent de kaart en schakelt over op een bepaald (goedkoper) tarief. In die zin is het vergelijkbaar met de Texelparkeerkaart, zij het dat de Texelparkeerkaart over een kalenderjaar geldt met een bepaald vast bedrag. Met een bewonerkaart wordt alleen de tijd betaald dat men daadwerkelijk parkeert. Met een bewonerkaart moet wel elke keer bij de parkeerautomaat een ticket gekocht worden.

Om qua parkeerkosten in de pas te lopen met de ca. € 54,-- wat een Texelparkeerkaart kost, zou het tarief van een bewoners- cq bezoekerskaart ongeveer € 0,25 per 30 minuten voor de middenring moeten bedragen en € 0,25 per 15 minuten voor de binnenring.

Omdat de kaart kentekengebonden is, is er een geringe kans op fraude en kan de handhaving op een goede wijze plaatsvinden.

De invoering van bewonerskaarten als vervanging van de Texelparkeerkaart betekent aanpassingen aan de parkeerautomaten, de aanschaf van chipkaarten en de uitgifte ervan.

De kosten ervan zijn begroot op een bedrag van € 12.000,--.

Real Time Parking

Een redelijk nieuw fenomeen is Real Time Parking (RTP). Dit systeem houdt in dat de betaling achteraf plaats vindt en dat de afrekening per minuut is. Het achteraf betalen geeft een rustig (winkel-) verblijf op de plaats van bestemming. Vooral dit laatste komt tegemoet aan bezwaren van de middenstand dat het vooraf betalen gekoppeld aan een vaste parkeertijd tot gehaast winkelen leidt, wat de economie negatief beïnvloedt.

Door middel van een chipkaart koopt de automobilist bij de parkeerautomaat de maximale parkeertijd. Bij terugkomst vindt via de parkeerautomaat de afrekening plaats en wordt de werkelijke parkeertijd betaald. Handhaving vindt plaats via een ticket op normale wijze.

Uitgifte van de chipkaart kan plaatsvinden via de gemeente, maar ook via de VVV of een winkeliersvereniging.

De invoering van RTP betekend aanpassingen aan de parkeerautomaten, de aanschaf van chipkaarten en de uitgifte ervan. Verwacht mag worden dat er een lichte terugval zal plaatsvinden in de parkeeropbrengsten, doordat er momenteel meer parkeertijd gekocht wordt in vergelijking met de werkelijke parkeertijd.

Verwacht wordt dat er het eerste jaar een tekort is van € 20.500,-- en de volgende jaren een tekort van € 13.800,--.

Telepay

Telepay is een systeem waarmee betalingen voor het straatparkeren kunnen worden verricht door het gebruik van de mobiele telefoon. Via de telefoon vindt de betaling plaats waarna de parkeerautomaat en de handterminal van de parkeercontroleur hiervan een melding krijgt en waarop controle kan plaats vinden.

Paragraaf 4.3 Invoeren vergunning parkeren

Algemeen

Vergunning parkeren is door middel van een gemeentelijke parkeerverordening aan weggebruikers vergunning geven voor het mogen gebruiken van daartoe aangewezen parkeerplaatsen.

Dit aanwijzen vindt plaats door het verkeersbord E9 – parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders. Het aanwijzen van parkeerplaatsen kan per plek gebeuren, maar ook per straat of per gebied. Voor deze maatregel is geen ontheffing mogelijk.

Afgifte van vergunningen en het innen van boetes geeft de gemeente inkomsten. Een vorm van handhaving is noodzakelijk voor een goede naleving van deze maatregel.

(De maatregel moet niet verward worden met de huidige afgegeven "vergunningen". Dit zijn namelijk formeel gesproken bewonersparkeerkaarten of ontheffingen.)

Maatregel

Voor Den Burg kan gedacht worden aan de wegen binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan, uitgezonderd de betaalde parkeerterreinen en het Centrum. Het invoeren van parkeren voor vergunninghouders houdt in dat de aangewezen parkeerplaatsen alleen bestemd zijn voor vergunninghouders (bewoners).

Consequenties

Per straat of wijk zal een afweging gemaakt moeten worden hoeveel parkeervakken gereserveerd worden voor vergunninghouders en hoeveel vrije vakken er komen. Voor bezoek, bezorging e.d. zal ook ruimte in de buurt nodig zijn. Indien er weinig vrije parkeerplaatsen in een buurt overblijven, houdt dit in dat bezoek e.d. hun voertuig ergens anders dient te parkeren. Bijvoorbeeld op één van de grote parkeerterreinen.

Invoering houdt ook in dat de bewoners binnen een zone min of meer gedwongen worden om een vergunning aan te schaffen.

Het merendeel reserveren van parkeerplaatsen in woonbuurten voor de eigen bewoners bewerkt, dat er geen of weinig ongewenst parkeerplaats zoekend verkeer in de straat komt.

De consequentie van deze maatregel is ook dat de toeristen meer gedwongen worden hun auto op de grote parkeerterreinen te zetten of in ieder geval buiten de ring.

Texelaars van buiten Den Burg blijven aangewezen op de openbare (betaalde-) terreinen. Door middel van de Texelse parkeerkaart wordt in de kosten van parkeren enigszins tegemoet gekomen.

Voor de bewoners van de 800 woningen binnen de ring zal vergunning tegen een bepaald tarief afgegeven moeten worden.

Handhaving

Voor een goed functioneren ervan is een zekere vorm van controle nodig. Indien hiervoor gemeentelijk personeel ingezet wordt, kan dit extra menskracht vergen, afhankelijk van de frequentie van de controle. De hoogte van het tarief kan dusdanig afgestemd worden, dat met de inkomsten de kosten van de eventuele extra handhaving betaald worden.

Financieel

Financieel gezien zal eventuele extra handhaving zichzelf bekostigen vanwege de opbrengsten van de boetes. Derhalve is er geen verschil in netto opbrengst bij een keuze met extra handhaving of zonder extra handhaving.

De invoering van vergunningparkeren geeft bij een tarief van € 50,-- per jaar een netto opbrengst van ca. 16.000,-- per jaar.

Paragraaf 4.4 Invoeren parkeerschijf-zone (blauwe zone)

Algemeen

Parkeerschijf-zones, ook wel "blauwe" zones genoemd, geeft gebieden aan waar men gratis kan parkeren met echter een beperkte parkeerduur. De naam "blauwe" zone is ontstaan, omdat de parkeervakken met een blauwe streep aangeduid dienen te worden. Het aangeven gebeurt door middel van bebording. Dit kan per vak, weg of wijk.

Met behulp van een parkeerschijf meldt de automobilist de starttijd van het parkeren. Handhaving van de parkeerduur kan plaats vinden plaats door het controleren van de verstreken tijd.

Voor bewoners binnen een zone is een ontheffing van de parkeerduur mogelijk.

Voor de parkeerder is het gebruiksvriendelijk en behalve de aanschaf van een parkeerschijf (bij ANWB-winkels, tankstations e.d.) is het parkeren gratis.

De werking staat of valt met een goede handhaving. Landelijke literatuur bevestigt dit.

Voor de wegbeheerder, in dit geval onze gemeente, zijn er geen parkeerinkomsten. Indien controle van deze maatregel door gemeentelijk personeel plaats vindt, zullen er wel extra personeelskosten mee gemoeid zijn.

Maatregel

Voor Den Burg kan blauwe zones in woonbuurten ingevoerd worden, bijvoorbeeld weer binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan, maar ook op de parkeerterreinen bij de supermarkten en het Centrum. Qua tijdsduur kan er gedacht worden aan de maximale tijdsduur die momenteel ook geldt op de desbetreffende terreinen.

De bewoners van woonstraat kunnen een ontheffing aanschaffen om hiermee langer te kunnen parkeren.

Consequenties

Door deze maatregel ontstaat er in woonbuurten een redelijke parkeerdoorstroming. Door middel van uitsluiting van de avond en nacht kan bezoek op deze tijdstippen onbepaald parkeren.

De parkeerterreinen behouden bij instandhouding van de huidige controle hun doorstroming.

De straat of buurt wordt door deze maatregel echter niet gereserveerd voor bewoners. Iedereen met een parkeerschijf mag er parkeren. In de praktijk zal derhalve parkeerplaats zoekend verkeer blijven in woonbuurten.

Handhaving

Ook voor deze maatregel zal een afweging gemaakt moeten worden om extra handhaving in te zetten met name voor de woonbuurten.

Financieel

Indien gekozen wordt voor extra inzet voor handhaving ontstaat er een financieel gat van € 80.000,-- per jaar. Anderszins worden er alleen kosten gemaakt voor het eenmalig plaatsen van bebording. De kosten hiervan zijn begroot op € 5.000,--.

Paragraaf 4.5 Capaciteit

Behoeftebepaling

Alvorens te kijken naar mogelijkheden voor extra parkeerruimte is het goed te bepalen wat nu eigenlijk de parkeerbehoefte is van Den Burg. Het bepalen ervan is echter een lastige zaak. Hoe meer parkeerruimte er geboden wordt, hoe groter de kans dat er eerder met de auto naar Den Burg gereden wordt. Om alternatieve vervoermiddelen te laten gebruiken, als bijvoorbeeld de fiets of het openbaar vervoer kan juist een tekort aan parkeerruimte hiervoor een stimulans zijn. Aan de andere kant dient er ook een bepaalde mate van voldoende parkeerruimte te zijn in Den Burg. In de eerste plaats voor de bewoners van Den Burg, maar ook voor de overige bewoners van Texel vanwege de centrumfunctie van Den Burg.

Het toeristische karakter van ons eiland noopt om voor onze gasten een bepaalde mate van parkeerruimte te bieden.

Het bepalen van de parkeercapaciteit kan zuiver theoretisch bepaald worden aan de hand van de in Den Burg geregistreerde voertuigen, plus aantallen parkeerplaatsen ten behoeve van werkverkeer en winkelend publiek. Dit kan door een parkeefactor los te laten op het totaal bruto werkoppervlak en bruto winkel oppervlak. Dit is echter een gecompliceerde en tijdrovende berekening.

Een andere ingang is te kijken naar de aantallen getelde geparkeerde auto's in Den Burg en dat als vertrekpunt te nemen. Ook kan gekeken worden naar de aantallen door TESO-bootdienst geregistreerde "vreemde" auto's en op basis hiervan een behoeftebepaling te doen.

Gegevens van de TESO-bootdienst geven aan dat in 2003 in juli en augustus ca. 6400 respectievelijk 6700 "vreemde" auto op Texel waren tegen 3800 in juli en 4300 "vreemde" voertuigen in 2004. Hoewel de indruk bestaat dat de omvang van het toerisme enigszins afneemt is een aantal van 6000 "vreemde" voertuigen volgens de gegevens van 2003 op Texel ook voor de toekomst een aannemelijke waarde.

Het is echter niet reëel om binnen Den Burg parkeerplaatsen te hebben voor alle vreemde auto's, de auto's van de Texelaars niet eens meegerekend.

Derhalve wordt in dit parkeerbeleidsplan als vertrekpunt gekozen voor de aantallen getelde geparkeerde voertuigen in Den Burg.

Om een hanteerbare parkeermaat te hebben kan gedacht worden aan een ondergrens en een bovengrens. Een ondergrens kan dan een minimum aantal parkeerplaatsen zijn waaraan de gemeente Texel zich verplicht (onvoorziene situaties daar gelaten). De bovengrens kan een maat zijn om ongebreidelde stroom auto's naar Den Burg enigszins in toom te houden. Genoeg is dan ook genoeg. Het gebied tussen de onder- en bovengrens is derhalve een groeigebied. Bij een doorgaande groei van de automobilititeit in combinatie met een groei van het toerisme is een groeiscenario van het aantal parkeerplaatsen een instrument om in de (komende) behoefte te voorzien, maar ook om op tijd hierop in te spelen.

De uitslag van de bezetting van de parkeerplaatsen gaf aan, dat in het algemeen de bezettingsgraad niet extreem hoog is, behoudens op de maandagen, de woensdagen en de zaterdagmiddagen. Op deze dagen lag de bezettingsgraad op diverse plaatsen hoger dan 100%. Derhalve kan gesteld worden dat alleen op de maandagen en de woensdagen er een tekort aan parkeerruimte is. Dit houdt tevens in dat in normale situaties er voor de Texelaars voldoende parkeerruimte is, en dat de bepaling van de parkeerbehoefte in wezen alleen nodig is voor de aantallen "vreemde" geparkeerde voertuigen.

Tijdens de parkeertellingen zijn op de maandagen in juli en augustus in 2004 in Den Burg inclusief de ringwegen en de grote parkeerterreinen ongeveer 1700 geparkeerde auto's geteld. Het aandeel Texelse auto's is niet bekend, maar dit wordt geschat op 20%. Op basis hiervan kan met een beetje reserve, 10% groot, de ondergrens op 1500 parkeerplaatsen voor vreemde voertuigen gesteld worden.

Aangezien het huidige parkeertekort zich beperkt voordoet, hoeft de bovengrens niet extreem hoog te liggen. Bij een vervoersgroei van 2% op jaarbasis zou er over 10 jaar bij een evenredige groei van de parkeervraag ca. 1800 parkeerplaatsen nodig zijn.

Binnen de maat van Den Burg zijn hogere aantallen ook niet meer redelijk.

Resumerend wordt op basis van de huidige aantallen geparkeerde voertuigen gerelateerd aan een groeipercentage van 2% per jaar de parkeerbehoefte voor "vreemde" auto's gesteld op:

Benedengrens: 1500 parkeerplaatsen.
Bovengrens: 1800 parkeerplaatsen.

Paragraaf 4.6 Uitbreiding parkeercapaciteit

Extra parkeerruimte

Momenteel zijn er in Den Burg ca. 1700 parkeerplaatsen gelegen binnen de ringwegen, inclusief de grote parkeerterreinen. Indien de huidige regelgeving gehandhaafd blijft, is extra parkeerruimte de komende jaren nog niet nodig.

Bij het eventueel invoeren van parkeren voor vergunninghouders zullen de parkeerplaatsen langs de woonstraten binnen de ring grotendeels gereserveerd worden voor de bewoners. Hierdoor vervalt er een relatief groot aantal parkeerplaatsen voor onze gasten. Ongeveer 1000 parkeerplaatsen blijven er in deze situatie over verdeeld over de betaalde parkeerterreinen, de grote gratis parkeerterreinen en langs de ringwegen.

Derhalve dient voor de parkeersituatie met vergunninghouders ruimte gezocht te worden voor 500 parkeerplaatsen.

Locatie

De eisen voor parkeerlocaties zijn, dat ze goed bereikbaar zijn voor het verkeer, op een redelijke loopafstand liggen van het centrum en passen in de omgeving. Daarnaast spelen aanlegkosten en onderhoud een rol van betekenis.

Het overgrote deel van het verkeer komt via de noord- en westzijde naar Den Burg. Qua bebouwing en bestemming is realisering van parkeerterrein aan deze zijden moeilijk, terwijl ook de loopafstand tot het centrum vrij groot is.

De huidige grote parkeerterreinen liggen aan de zuidzijde van Den Burg aan de Emmalaan. Deze terreinen zijn met de auto goed bereikbaar, terwijl ook de afstand tot het centrum redelijk is. Uitbreiding van deze terreinen of het zoeken van een terrein in de nabijheid ervan is dan ook de eerste optie.

Parkeerterrein Emmalaan - OSG

Momenteel is de planvorming van de infrastructuur ten behoeve van het nieuwe gemeentehuis in volle gang. Hierin wordt meegenomen de herinrichting van het parkeerterrein. Verwacht wordt dat uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen niet mogelijk is.

Parkeerterrein Emmalaan - LTS

Aan de westzijde van het parkeerterrein langs de Emmalaan ter hoogte van de voormalige LTS ligt een ongebruikt terrein. Hierop kunnen ca. 60 parkeerplaatsen aangelegd worden. De kosten van aanleg zijn begroot op € 150.000,-- (inclusief sloop fundering Ferrever).

Verder speelt mee de geplande nieuwbouw van de OSG. Afhankelijk van de planvorming en de invulling van de verschillende ruimtes kan overwogen worden om een deel aan te wenden voor de aanleg van parkeerplaatsen.

Parkeerterrein IJsbaan

Momenteel wordt de ijsbaan zoals de naam al aangeeft 's winters gebruikt als ijsbaan. 's Zomers wordt dit terrein gebruikt als speelterrein c.q. sportterrein door de Thijsseschool. Gezien het feit dat in het seizoen op de maandag, de woensdag en de zaterdag de parkeerbehoefte het grootst is, kan overwogen worden om dit terrein te gebruiken als parkeerterrein op deze dagen. Ca. 450 auto's kunnen hier geparkeerd worden.

Aangezien het terrein binnen de ring van Den Burg ligt kan overwogen worden om dit terrein te fiscaliseren. Vanwege het karakter van dit terrein en het feit dat het alleen op maandag en op woensdag gebruikt kan worden kan een aparte betaalregeling gebruikt worden, bijvoorbeeld via een dagkaart. Tarief € 2,-- per dag.

Bij een openstelling over het jaar gezien van ca. 50 dagen is de verwachte parkeeropbrengst ongeveer € 45.000,--.

Vanwege het huidige groene karakter van het terrein kan overwogen worden de inrichting ten behoeve van het parkeren hieraan aan te passen. Een open 'groene' verharding verdient dan de voorkeur. De kosten van aanleg zijn begroot op € 425.000,--.

Paragraaf 4.7 Parkeergarages

Er kan ook parkeerruimte gewonnen worden door het aanleggen van meerlaagse parkeergarages. Dit kan zowel bovengronds als ondergronds met en zonder een woonlaag. De toepassing van parkeergarages is echter een complexe materie. Dit geldt voor de locatie, architectuur, tariefstelling en de exploitatie ervan. De opbrengsten van parkeergarages zijn zelden kostendekkend.

Voor een goed gebruik van een parkeergarage dient deze dichtbij het centrum te liggen met een redelijk gunstig tarief. Gezien de aard van de bebouwing in het centrum van Den Burg komt dan al gauw ondergronds bouwen om de hoek kijken. In combinatie met een bovengrondse woonlaag op een A-locatie is technisch mogelijke en kan prijstechnisch ook gunstig zijn.

Qua locaties komen hiervoor in aanmerking de Groeneplaats en het parkeerterrein AH

Vanwege de financiële aspecten lijkt het verstandig om in te spelen op eventuele toekomstige ontwikkelingen van bijvoorbeeld de herinrichting van het hart van Den Burg. Het één en ander zal in breed perspectief afgewogen moeten worden.

Paragraaf 4.8 Indeling parkeervakken

Voor het optimaal benutten van de maximale parkeercapaciteit is een goede vakindeling en dit in het veld aangeven een vereiste. Momenteel zijn een aantal grote gratis terreinen niet voorzien van belijning. Dit geldt ook voor een aantal woonstraten. Hierdoor wordt de beschikbare parkeerruimte onvoldoende benut. Dit kan verbeterd worden door het aanbrengen van markering in de vorm van een afwijkende bestrating of door het aanbrengen van belijning. De kosten hiervan zijn begroot op € 15.000,--.

Paragraaf 4.9 Invalidenparkeerplaatsen

Het gemeentelijke beleid over het toewijzen van invalidenparkeerplaatsen is verwoord in de nota "Toewijzen Invalidenparkeerplaatsen". In deze nota wordt op een praktische manier de toewijzing van invalidenparkeerplaatsen geregeld.

Daarnaast bestaat de inrichting en afmetingen van invalidenparkeerplaatsen. In een publicatie van het CROW worden aanbevelingen gedaan over de maatvoering ervan. Deze is zodanig dat invaliden op een goede wijze hun voertuig kunnen in- en uitstappen.

In de praktijk blijkt dat de maatvoering van invalidenparkeerplaatsen afwijkt van de aanbevelingen. Met name de breedte (3,50 m) bij gestoken vakken voldoet niet. Hierdoor worden invalidenbestuurders en passagiers ernstig bemoeilijkt bij het verlaten of instappen van de auto. Om hierin tegemoet te komen is het gewenst de maatvoering van de invalidenparkeerplaatsen aan te passen. De consequenties van sommige aanpassingen is dat er een reguliere parkeerplaats vervalft.

Voor Den Burg zijn de kosten ervan geraamd op € 14.000,--.

Paragraaf 4.10 Zichtbaarheid apparatuur en verlichting parkeerterreinen

De afgelopen jaren zijn er zowel door gebruikers als door onze eigen parkeerwachters opmerkingen binnen gekomen over de gebruiksonvriendelijkheid van een aantal van onze parkeerterreinen bij duisternis. Dit spitst zich toe op een tweetal zaken, enerzijds de slechte verlichting van de parkeerautomaten, anderzijds de openbare verlichting op de terreinen zelf. Dat deze problemen nu kenbaar worden ligt waarschijnlijk in het feit dat met ingang van 2004 voor verschillende parkeerterrein ook in de winter betaald moet worden.

Een slechte verlichting van onze parkeerterreinen geeft in de praktijk een aantal concrete problemen. In de eerste plaats is het voor de gebruikers lastig om hun voertuig goed te parkeren en goed te manoeuvreren op de parkeerterreinen. Door de slechte verlichting is ook het betaalgedrag minder dan overdag. Mensen lopen op een donker terrein minder gemakkelijk heen en terug naar hun voertuig, zeker alsook de parkeerautomaat slecht te vinden is of slecht te gebruiken is door te weinig verlichting. Het gevolg hiervan is dat ook de handhaving moeilijk uitvoerbaar is, dan wel minder geloofwaardig wordt.

Oplossingen hiervoor zijn het aanbrengen cq verbeteren van de verlichting, plus het leesbaarder maken van de tariefplaten met de aanwijzingen voor de parkeerders. De kosten hiervan zijn begroot op een totaal bedrag van € 15.500,--.

Paragraaf 4.11 Aanbrengen bewegwijzering

Eén van de punten welke uit de parkeerenquete naar voren kwamen was de wens om de bewegwijzering naar de parkeerterrein te verbeteren. Momenteel worden door relatief kleine borden de parkeerterrein langs de ringwegen verwezen. Daarbij wordt er in de bebording geen onderscheid gemaakt tussen betaalde en onbetaalde terreinen.

Verbetering van de bewegwijzering geeft dat automobilisten duidelijker hun route kunnen bepalen en dat hinderlijk rondrijden voorkomen wordt.

Een parkeerroute verwijzing dient plaats te vinden vanaf de invalswegen van Den Burg. De uitgangspunten hierbij zijn een logische route, duidelijkheid en betaald/vrij parkeren.

De kosten ervan zijn geraamd op € 10.000,--.

Paragraaf 4.12 Parkeernorm

In bestemmingsplannen uit de jaren '90 werden expliciet de parkeervakken ingetekend. Meestal werd voor het aantal parkeervakken als parkeernorm 1,1 gehanteerd. Inmiddels is deze werkwijze losgelaten en wordt in bestemmingsplannen cq uitwerkingsplannen met het parkeren anders omgegaan. In de huidige plannen wordt voor parkeren suggesties gedaan binnen de wegbestemming en wordt er flexibel omgegaan met openbare ruimten. Bijvoorbeeld is het mogelijk om binnen openbaar groen parkeervakken op te nemen. Hiermee kan er beter ingespeeld worden op de parkeervraag versus parkeeraanbod en kan op enig moment ook gemakkelijker uitbreiding van parkeermogelijkheden plaats vinden.

Ontwikkelingen op het gebied van nieuwbouwplannen, waarbij deze integraal worden opgezet door overheden en private partijen maakt dat er zorgvuldig met de behoeften binnen het plan worden omgegaan, waaronder het parkeren.

Voor specifieke bouwplannen wordt het parkeren afzonderlijk afgewogen.

Paragraaf 3.9 Resumé oplossingen

Oplossingen kunnen gezocht worden op het gebied van regulering, capaciteit en bestemmingsplannen.

In de hieronder weergegeven tabel zijn de diverse oplossingen schematisch samengevat.

	Verbetering Parkeermogelijkheden bewoners	Verminderd Zoekgedrag In woonstraten	Voldoende Parkeerplaatsen Op loopafstand	Aanvaarbare Tarieven	Optimaal Gebruik p-plaatsen	Groot Mogelijke doorstroming	Financiële Consequenties Jaarlijks
1. Uitbreiding fiscaal parkeren	Nee	Nee	Nee	Onveranderd	Ja	Ja	+ € 23.000,--
Extra parkeer- Ruimte	Enigszins	Enigszins	Ja	n.v.t.	Ja	Ja	- € 11.600 en - € 20.300
1. Totaal	Enigszins	Enigszins	Ja	Onveranderd	Ja	Ja	- € 8.900,--
2. Tarief naar 2003	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	- € 110.000,--
Extra parkeer- Ruimte	Enigszins	Enigszins	Ja	n.v.t.	Ja	Ja	- € 11.600 en - € 20.300
2. Totaal	Enigszins	Enigszins	Ja	Ja	Ja	Ja	- € 141.900,--
3. Zomer-betaald Winter vrij	Nee	Nee	Nee	Onveranderd	Ja	Ja	- € 85.000,--
Extra parkeer- ruimte	Enigszins	Enigszins	Ja	n.v.t.	Ja	Ja	- € 11.600 en - € 20.300
3. Totaal	Enigszins	Enigszins	Ja	Onveranderd	Ja	Ja	- € 116.900,--
4. Alles vrij parkeren	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	- € 515.000,--
Extra parkeer- Ruimte	Enigszins	Enigszins	Ja	n.v.t.	Ja	Ja	- € 11.600 en - € 20.300
4. Totaal	Enigszins	Enigszins	Ja	Ja	Ja	Enigszins	- € 546.900

5. Vergunning parkeren	Ja	Ja	Nee	Onveranderd	Niet overall	Ja	- € 20.000,--	
Extra parkeer-Ruimte	Ja	Ja	Ja	n.v.t.	Niet overall	Ja	- € 40.600 - € 20.300	
5. Totaal	Ja	Ja	Ja	Onveranderd	Niet overall	Ja	- € 80.900,--	
6. Blauwe zone	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	- € 95.000,--	
Extra parkeer-ruimte	Enigszins	Nee	Ja	n.v.t.	Ja	Ja	- € 11.600 en - € 20.300	
6. Totaal	Enigszins	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	- € 126.900,--	

HOOFDSTUK 5 KEUZE

Op basis van de uitgangspunten:

- Verbeterde parkeermogelijkheden in de woonstraten voor de bewoners,
- Verminderd zoekgedrag naar vrije parkeerplaatsen door de toerist,
- Voldoende parkeermogelijkheden voor onze gasten en Texelaars van buiten Den Burg binnen aanvaardbare loopafstand,
- Aanvaardbare tarieven voor zowel de Texelaar als de toerist,
- Optimaal gebruik van de parkeerplaatsen,
- Zo groot mogelijke parkeerdoorstroming,
- Aanvaardbare financiële consequenties voor de gemeente Texel.

dient een beleidskeuze gemaakt te worden. De beschreven mogelijkheden in hoofdstuk 4 hebben niet alle de gewenste resultaten. Maar ook één maatregel alleen geeft niet voldoende rendement. Een combinatie ervan komt zo dicht mogelijk bij de hierboven gestelde uitgangspunten.

De voorgestelde combinatie is:

- **Invoeren vergunning parkeren binnen de ring van Den Burg**
- **Gefiscaliseerd parkeren op de bestaande grote parkeerterreinen en het centrum van Den Burg.**
- **Bevriezen hoogte parkeertarief tot 2010**
- **Uitbreiding parkeercapaciteit**

Voor een doelmatig gebruik van de parkeerruimte en om overbodig zoekgedrag te voorkomen zijn de volgende maatregelen gewenst:

- **Aanbrengen indeling parkeervakken**
- **Aanbrengen bewegwijzering**

HOOFDSTUK 5 UITWERKING

Paragraaf 5.1 Invoering vergunning parkeren

Algemeen

Vergunning parkeren is door middel van een gemeentelijke parkeerverordening aan weggebruikers vergunning geven voor het mogen gebruiken van daartoe aangewezen parkeerplaatsen. Dit vindt plaats door het verkeersbord E9 - parkeergelegenheid alleen bestemd voor vergunninghouders.

Het afgeven van vergunningen en het innen van de boetes gebeurt door de gemeente. De handhaving van deze maatregel vindt plaats door de gemeentelijke parkeerwachters.

Gebied

Het gebied voor vergunning parkeren zijn de wegen binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan met uitzondering van het centrum en de parkeerterreinen. Concreet houdt dit in dat ten opzichte van de huidige situatie voor de Witte Kruislaan, Burgerhoutstraat en de Keesomlaan vergunning parkeren wordt ingevoerd ter vervanging van betaald parkeren.

Regelgeving

De hoofdlijnen van de regelgeving:

- Parkeren in de aangegeven gebieden alleen voor vergunninghouders,
- Regelgeving van kracht tussen 9.00 en 18.00 uur.
- Vergunning alleen voor particulieren,
- Woonachtig binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan,
- Géén eigen parkeergelegenheid hebbend,
- Maximaal twee vergunningen per adres,
- Tarief eerste vergunning € 50,--. Tweede vergunning € 110,--.

De exacte regelgeving wordt uitgewerkt in de gemeentelijke parkeerverordening.

Bezoekers

Binnen de ring zijn ca. 750 vrije parkeerplaatsen aanwezig. Deze plaatsen aanwijzen als vergunningplaatsen houdt in dat bezoek aangewezen is op de openbare parkeerterreinen. Om hierin tegemoet te komen, kan een "Bezoekerskaart" uitkomst bieden.

Daarnaast is het mogelijk om in bepaalde woonstraten een aantal openbare parkeerplaatsen aan te wijzen, bijvoorbeeld bij winkels in de straat.

Uitgifte

Binnen de ring van Den Burg zijn ca. 1300 huishoudens. Hiervan hebben ruim 800 geen eigen parkeerplaats. Verwacht wordt dat zeker 90% van de huishoudens een vergunning zullen aanschaffen (ca. 750 vergunningen).

Uitgifte zal plaatsvinden vanaf 1 januari 2007.

Financieel

De kosten van uitgifte vergunningen, bebording en handhaving kunnen gedekt worden uit de opbrengsten vergunningen en de inkomsten van de boetes.

Jaarlijks is er een opbrengst van ca. € 16.000,--

Paragraaf 5.2 Gefiscaliseerd parkeren

Algemeen

Om een goede doorstroming in het centrum en op de parkeerterreinen binnen de ring te houden, blijft op deze wegen en terreinen het gefiscaliseerd parkeren in stand. De parkeerder koopt parkeertijd tegen een bepaald tarief. Hieraan gekoppeld zit een maximale parkeerduur.

Betaalde gebieden

De gebieden waar gefiscaliseerd parkeren geldt zijn: Groeneplaats, Parkstraat, Burgwal, Weverstraat, Schilderend (gedeelte Julianastraat - Keesomlaan), parkeerterrein Elemert, parkeerterrein Vogelenzang, parkeerterrein AH en parkeerterrein Boksberg.

Tarief

Het parkeertarief 2005 bedraagt voor de binnenring € 0,60 per 14 minuten en voor de middenring € 0,60 per 28 minuten.

Onderzoek naar parkeertarieven in andere gemeenten geeft aan dat vrij algemeen als tarief gehanteerd wordt € 0,50 per 30 minuten als middentarief. Wat dat betreft zit het Texelse parkeertarief aan de hoge kant.

Om tegemoet te komen aan de algemene klacht over de hoogte van het tarief wordt de hoogte ervan tot 2010 bevroren.

HOOFDSTUK 6 BEHEER EN ONDERHOUD PARKEREN

Inhoudelijk

Ten behoeve van de invulling ervan is het eerst noodzakelijk om te bepalen welke beheerselementen hieronder vallen. Te denken valt bijvoorbeeld aan het onderhouden van de apparatuur, maar daarnaast kan ook gedacht worden aan het onderhouden van de parkeerterreinen en de hierop aanwezige verlichting.

Ten aanzien van de parkeerapparatuur is het vanzelfsprekend dat het beheer en onderhoud valt onder het parkeergebeuren.

Het onderhoud van de bestrating van de parkeerterreinen is momenteel opgenomen in de beheerstaak "Rationeel Wegbeheer". In de praktijk zal ca. 1 keer per 25 jaar een parkeerterrein herbestraat moeten worden. De kosten van het herstraten van één van de terreinen is relatief groot. Indien dit onderhoud onder de beheerstaak "Parkeren" geplaatst wordt, zal dit van grote invloed zijn op de financiële huishouding ervan. Gezien het incidentele karakter (1x per 25 jaar voor een tiental terreinen zal de parkeerbegroting zeer fluctueren. Binnen de beheerstaak "Rationeel Wegbeheer" zit het in het grote geheel, waarbij de begroting zeer regelmatig is.

Ten aanzien van openbare verlichting geldt hetzelfde verhaal. Daarnaast speelt bij openbare verlichting mee, dat plaatsing onder de beheerstaak "Parkeren" er administratief de zaken complexer worden. Bij vervanging van lampen of andere kleine onderdelen zal dit specifiek op "Parkeren" geboekt moeten worden. In de praktijk leidt dit onherroepelijk tot foutieve boekingen.

Derhalve wordt er voor gekozen om de huidige inhoud van de beheerstaken in stand te houden, alleen het onderhoud van de parkeerapparatuur

Het beheer en onderhoud betreffende "Het Parkeren" valt uiteen in dagelijks onderhoud en het groot onderhoud. Het dagelijkse onderhoud bevat het onderhouden van de parkeerapparatuur. Het groot onderhoud is het vervangen van de parkeerapparatuur.

Het dagelijks onderhoud blijft ongewijzigd. De baten en lasten ervan blijven gelijk. Het groot onderhoud is momenteel niet in de begroting opgenomen. Omdat er nog geen vervangingen hebben plaatsgevonden heeft dit financieel technisch niet tot problemen geleid. Aangezien de automaten een levensduur hebben van ca. 10 jaar en er een aantal tegen deze leeftijd aanzitten zal op redelijk korte termijn vervanging moeten plaatsvinden. Daarnaast is het begrotingstechnisch normaal dat vervanging in de begroting is opgenomen.

In het nieuwe parkeerplan gaat de gemeente Texel van 15 parkeerautomaten terug naar 13. De twee die over zijn, kunnen worden gebruikt als noodvervanging. Verder wordt op de begroting opgenomen dat er jaarlijks één automaat vervangen wordt.

Dit geeft een jaarlast van € 9.500,-- exclusief b.t.w..

HOOFDSTUK 7 FINANCIELE CONSEQUENTIES

De financiële consequenties van alle veranderingen zijn hieronder op een rijtje gezet.

<u>Omschrijving</u>	<u>Jaarlast</u>	
1. Invoering vergunning parkeren	€ -/- 16.000,--	
2. Invoering real-time parkeren	eerste jaar 20.660,--	daarna 13.800,--
3. Parkeerterrein Emmalaan	19.000,--	
4. Parkeerterrein IJsbaan	8.833,--	
5. Inrichting parkeervakken	1.900,--	
6. Inrichting invalidenparkeerplaatsen	1.773,--	
7. Aanbrengen bewegwijzering	1.267,--	
8. Verlichting parkeerterreinen	1.963,--	
9. Groot onderhoud	9.500,--	
10. <i>Vrijvallende kapitaalslasten p-automaten vanaf 2007</i>	<i>-/- 11.480,--</i>	
Totaal	eerste jaar € 37.415,--	daarna € 30.555,--

Concreet houdt dit in dat het netto resultaat voor het eerste jaar met ruim € 37.000,-- daalt van € 240.000,-- naar ongeveer € 203.000,-- en voor de latere jaren naar ca. € 209.000,--.

HOOFDSTUK 8 INVOERING

De hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de uitgifte van parkeerkaarten wordt per kalenderjaar vastgesteld en geregeld. Bij de invoering van het nieuwe parkeerbeleid dient er een juridische vertaling plaatsvinden in een gemeentelijke parkeerverordening. Daarnaast dienen alle praktische zaken geregeld te worden, zoals de invoering van de vergunningen, de aanpassingen van de parkeerautomaten naar RTP plus de bijbehorende chipkaarten.

Gezien de tijd die hiermee gemoeid is, plus de eenduidigheid bij de invoering op het nieuwe jaar wordt voorgesteld om het parkeerbeleidsplan per **1 januari 2007** van kracht te laten worden.

HOOFDSTUK 9 SLOT

Mobiliteit geeft naast verkeersstromen ook een parkeerbehoefte. Dit geldt voor het parkeren bij de eigen woning, maar ook voor het parkeren ten behoeve van werk, winkelen of andere bezigheden waarvoor de auto als transportmiddel gebruikt wordt.

Om het parkeren in goede banen te leiden is naast het hebben van parkeerruimte ook het gebruik ervan van belang. De gemeente heeft als overheid hiertoe de juridische middelen.

Met dit vernieuwde parkeerbeleidsplan heeft de gemeente Texel de lijnen voor de komende jaren uitgezet, waarin naast het verbeteren van het parkeren in de woonstraten ook getracht is onze gasten goede parkeermogelijkheden te geven. Het winkelende publiek wordt de mogelijkheid gegeven om achteraf te parkeren.

Al met al maatregelen die er op gericht zijn de parkeerruimte in Den Burg zo optimaal mogelijk door de beoogde gebruikers te gebruiken, waarin eenduidigheid en gebruikersgemak voorop staan.