

Parkeerplan Den Burg 2009

***“Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg
voor de inwoners van Den Burg c.q. van Texel
met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist”***

COLOFON

Auteur	
Fotografie	
Drukwerk	Drukkerij gemeente Texel
Uitgave en productie	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.

Inhoudsopgave

		Bladzijde
Samenvatting		7
Hoofdstuk 1	Inleiding	13
Hoofdstuk 2	Huidige parkeerbeleid	15
Hoofdstuk 3	Parkeeronderzoek	17
Hoofdstuk 4	Ontwikkelingen	21
Hoofdstuk 5	Parkeeraanalyse	25
Hoofdstuk 6	Beleid	29
Hoofdstuk 7	Openbare ruimte	33
Hoofdstuk 8	Regelgeving	39
Hoofdstuk 9	Technische zaken	47
Hoofdstuk 10	Beheer parkeerapparatuur	49
Hoofdstuk 11	Overzicht maatregelen	51
Hoofdstuk 12	Planning	53
Hoofdstuk 13	Financiële consequenties	55
Hoofdstuk 14	Slot	57



Samenvatting

In het collegeprogramma “Méér voor Texel – met minder” is opgenomen dat qua parkeren er een oplossing gezocht moet worden voor de knelpunten waaronder het parkeren in woonwijken en dat er specifieke aandacht gegeven moet worden aan de technische inrichting van de parkeerplaatsen.

Het gemeentelijk beleid tot op heden was gericht op parkeerdoorstroming in het centrum en binnen de ring van Den Burg. Qua uitvoering betekende dit het instellen van een maximale parkeertijd op een aantal parkeerterreinen en een aantal woonstraten gekoppeld aan betaald parkeren.

In 2004 is een start gemaakt met de actualisatie van het parkeerbeleid voor Den Burg. Door middel van een parkeeronderzoek is in kaart gebracht de aantallen en locaties van de parkeerterreinen en parkeerplaatsen, alsmede de parkeerdruk en is de bevolking van Texel geraadpleegd wat hun bevinding is over het parkeren.

In grote lijnen wezen de uitkomsten van dit onderzoek uit dat de parkeerdruk in Den Burg binnen de ringwegen Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan hoog is en dat de woonbuurten hiervan hinder ondervinden.

Achterliggende oorzaken van de parkeerdruk binnen de ring van Den Burg zijn, naast de druk die het toerisme in zijn algemeen met zich mee brengt, de ligging van een drietal supermarkten binnen de ring, de open inrichting van de entrees naar het centrum, het op grote schaal onbelemmerd kunnen parkeren in woonwijken en het ontbreken van adequate parkeerverwijzingen in Den Burg.

Vanwege de schaal van de problemen is het belangrijk dieper op de materie in te gaan en te komen tot een parkeerbeleid waardoor voor zowel de inwoner van Den Burg alsook de toerist er een leefbare parkeersituatie ontstaat. De slogan voor het parkeerbeleid in de komende jaren is dan ook:

Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg voor zowel de inwoner van Den Burg c.q. van Texel en voor de toerist.

De kaders voor het Parkeerplan zijn de Structuurvisie 2020 en de Toekomstige Voorzieningenstructuur Texel.

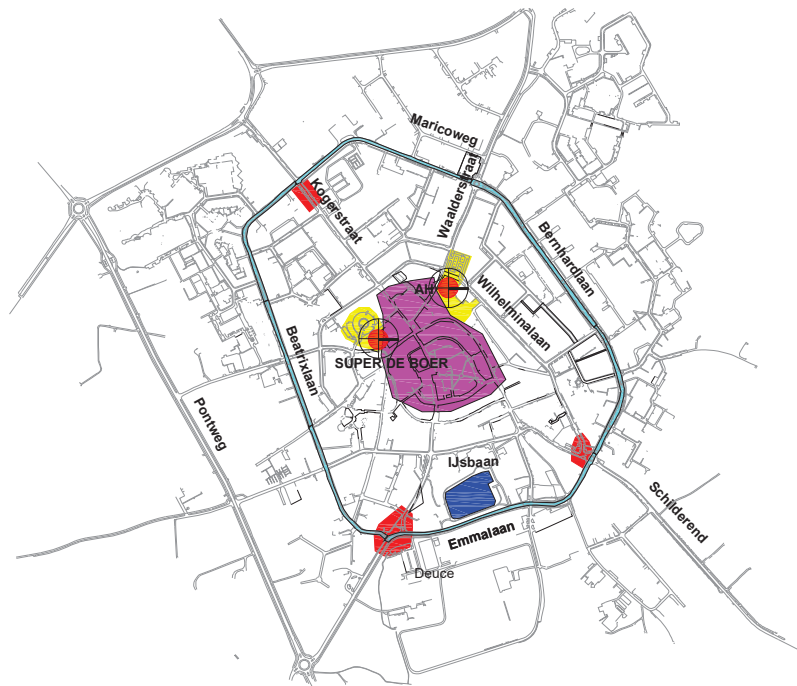
Om tot goede oplossingen te komen, dient een samenhangend pakket van maatregelen genomen te worden. Uiteraard dient hierin rekening gehouden te worden met mogelijke ontwikkelingen. Derhalve dienen de maatregelen in zekere zin “tijdloos” te zijn. Omdat dit niet altijd gegarandeerd kan worden, zullen de parkeermaatregelen maatwerk zijn en zal qua uitvoering dit gefaseerd plaatsvinden.

Het pakket aan parkeermaatregelen betreft in hoofdlijnen:

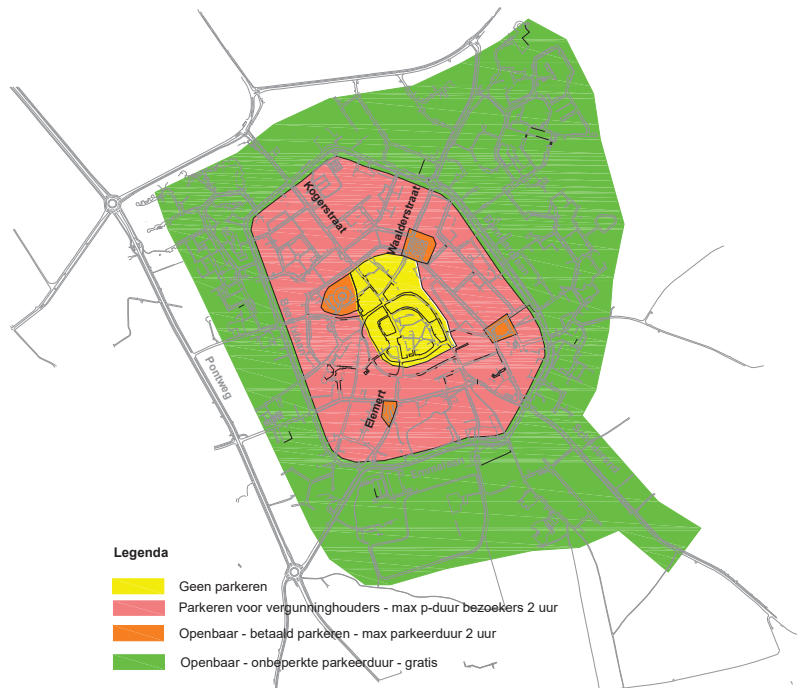
1. Ruimtelijke herinrichting van Den Burg in combinatie met het aanpassen van de entrees naar het centrum volgens de principes van Shared Space;
2. Het vergroten van de parkeercapaciteit;
3. Goede parkeerverwijzingen
4. Goede technische inrichting van de parkeerruimtes
5. Het aanpassen van het parkeerregime in woonbuurten;

Het beheren en onderhouden van de hiervoor benodigde parkeerapparatuur dient adequaat te gebeuren, waardoor de bedrijfszekerheid ervan gewaarborgd is.

Afbeelding A – Ruimtelijke (parkeer-)maatregelen in Den Burg



Afbeelding B – Integraal parkeerregime Den Burg



Het samenhangende pakket van maatregelen ziet er uitgewerkt als volgt uit:

Openbare ruimte

1. Mogelijkheid bieden om één van de twee fullservice supermarkten uit te plaatsen naar de ringweg van Den Burg. Zie verder Toekomstvisie Voorzieningenstructuur Texel
2. Herinrichting entrees centrum Den Burg volgens de principes van Shared Space – Elemert, Schilderend/Wilhelminalaan en Kogerstraat.
3. Vergroten van de parkeercapaciteit. In eerste instantie door de aanleg van nieuwe parkeerterreinen. Daarnaast door in te spelen op toekomstige mogelijkheden.
 - A. Aanleg parkeerterrein ijsbaan
 - B. Aanleg parkeerterrein nabij parkeerterrein Deuce
 - C. Bezien parkeermogelijkheden bij herinrichting omgeving voormalige LTS
 - D. Bezien parkeermogelijkheden bij revitalisering industrieterrein Maricoweg/Spinbaan

In afbeelding A zijn de ruimtelijke parkeermaatregelen in Den Burg afgebeeld.

Regelgeving

1. Parkeerlocaties en parkeerverboden. Huidige situatie wordt als constaterend beschouwd. Centrum niet parkeren. In verband met ontwikkeling Ruimte voor het Hart op termijn een parkeerverbod op de Groeneplaats, Parkstraat en de Burgwal. Buiten het centrum parkeren toegestaan.
2. Openbare of gereserveerde parkeerplaatsen. Tussen centrum en de ringwegen parkeren voor vergunninghouders. Vanaf de ringweg naar buiten toe geen gereserveerde parkeerplaatsen.
3. Parkeerduur. Tussen centrum en ringwegen 2 uur. Daarbuiten geen beperking in parkeerduur.
4. Gratis of betaald parkeren. Tussen centrum en ringwegen betaald parkeren op de openbare parkeerterreinen. Daarbuiten gratis parkeren.
5. Parkeertarieven. Een parkeertarief € 1,50 per uur voor parkeerterreinen binnen de ring. Op termijn afschaffen hoog parkeertarief. Parkeertarief nieuwe parkeerterrein ijsbaan € 2,50 per parkeerbeurt.
6. Parkeren voor mindervaliden:
 - A. Norm 4 invalidenparkeerplaatsen per 100 openbare parkeerplaatsen nabij openbare gebouwen en winkelcentra
 - B. Op geheel Texel gratis parkeren
 - C. Toegestaan om te parkeren binnen een gebied waar parkeren voor vergunninghouders is ingesteld voor maximaal twee uur
 - D. Aanpassen maatvoering invalidenparkeerplaatsen waarbij met name de breedtemaat wordt vergroot naar 3,50 m

In afbeelding B is het integrale parkeerregime voor Den Burg weergegeven.

Technische zaken

1. Aanbrengen bewegwijzering vanaf de entree van Den Burg naar de verschillende parkeerterreinen, plus een bewegwijzering van de looproutes tussen de parkeerterreinen en het centrum.
2. Aanbrengen goede vakindeling op onder andere de parkeerterreinen nabij OSG en de Bocksberg en langs een aantal woonstraten.
3. Aanbrengen openbare verlichting op de verschillende parkeerterreinen plus verbetering leesbaarheid tariefplaten parkeerautomaten
4. Aanbieden mogelijkheid betalen door middel van de mobiele telefoon waarin achteraf betalen opgenomen zit.

Beheer parkeerapparatuur

Vaststellen vervangingsplan parkeerautomaten en budget onderhoud parkeerapparatuur.

Uitvoering/planning

De slogan voor dit parkeerplan is "Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg voor zowel de inwoner van Den Burg c.q. van Texel en voor de toerist". Op basis hiervan wordt gezien de huidige parkeerproblemen prioriteit gegeven aan het creëren van extra parkeerruimte in combinatie met verbetering van de bewegwijzering. Deze maatregelen geven lucht aan de parkeerdruk waardoor tevens de leefbaarheid in de woonwijken verhoogd wordt. Daarna kan de uitbreiding van de parkeergebieden voor vergunninghouders plaatsvinden om hiermee de bewoners van Den Burg tegemoet te komen.

Qua uitvoering is het welhaast onmogelijk om alles in één jaar uit te voeren. Derhalve wordt uitgegaan van gefaseerde uitvoering. Hieronder is de concrete uitvoering weergegeven in volgorde van belangrijkheid. Aangegeven zijn de kosten en het planjaar. Onderscheid wordt hierin gemaakt tussen Onderzoek (OND), Civieltechnische werken (CT) en Regeltechnische werken (RT).

In de praktijk dient uiteraard rekening gehouden te worden met de voortgang van gerelateerde ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld Ruimte voor het Hart, en dient ook adequaat ingespeeld te worden op mogelijkheden die zich voor doen. Derhalve geeft het planjaar een richting aan.

Nr. Naam maatregel	CT/RT	Kosten Excl b.t.w.	Planjaar
1. Aanleg parkeerterrein ijsbaan naast Emmalaan	CT	€ 400.000,--	2010
2. Verbeteren bewegwijzering, incl. looproutes	CT	€ 25.000,--	2010
3. Instellen parkeertarief op parkeerterrein ijsbaan € 2,50/keer	RT struc opbrengst	€ 56.160,--	2010
4. Wijzigen parkeertarieven	RT struc opbrengst	€ 51.049,--	2010
5. Indeling parkeervakken	CT	€ 25.000,--	2011
6. Verbeteren invalidenparkeerplaatsen	CT	€ 20.000,--	2011
7. Herinrichting entrees centrum	CT	€ 225.000,--	2012
8. Verbeteren zichtbaarheid P-terrein en P-apparatuur	CT	€ 20.000,--	2012

Mogelijke maatregelen vanaf 2013

9. Uitbreiding parkeren voor vergunninghouders, inclusief opheffen parkeerautomaat Burgerhoutstraat en Keesomlaan	RT struc jaarlast	€ 21.630,--	2013
10. Inrichting centrum – Ruimte voor het hart – opheffen p-automaten Groeneplaats, Parkstraat, Burgwal, Schilderend	RT struc jaarlast	€ 41.210,--	2013

Beheer en onderhoud parkeerapparatuur

A. Vervangen parkeerautomaten 1 per jaar	€	15.000,--	2010ev
B. Incidenteel 1 parkeerautomaat vervangen	€	15.000,--	2010
C. Structureel verhogen onderhoudskosten	€	5.175,--	2010ev

Hoofdstuk 1 Inleiding

In de tweede helft van de vorige eeuw heeft op Texel een grootschalige verandering plaatsgevonden 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. 6000 inwoners, inclusief winkels, scholen en bedrijven. Daarnaast is de toeristische schaal van Texel enorm gegroeid, inclusief de bijbehorende mobiliteit.

Deze veranderingen hebben 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 mogelijk verschillende automobilisten te laten gebruiken.

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

Vanwege de toegenomen mobiliteit en de verbreding van het toeristische seizoen over het afgelopen decennium is de algehele parkeerdruk op Texel vergroot. Dit uit zich onder andere door het toegenomen aantal klachten over het parkeren.

Het voormalige college heeft op basis hiervan besloten om het parkeerbeleid te actualiseren. In 2004 is een start gemaakt met het actualiseren van het parkeerbeleid in Den Burg. In de zomer van dat jaar is er een breed parkeeronderzoek gehouden en in 2005 is de bevolking door middel van een enquête geraadpleegd.

De uitkomsten daarvan, plus een eerste aanzet voor een nieuw parkeerplan zijn in 2005 het toenmalige college en raadscommissie aangeboden. De raadscommissie gaf aan dat qua beleid gekeken moest worden naar de mogelijkheden voor het afschaffen van het betaald parkeren, het invoeren van het parkeren voor vergunninghouders, het verbeteren van de bewegwijzering naar en de verlichting op de parkeerterreinen en het verbeteren van de parkeermogelijkheden voor mindervaliden.

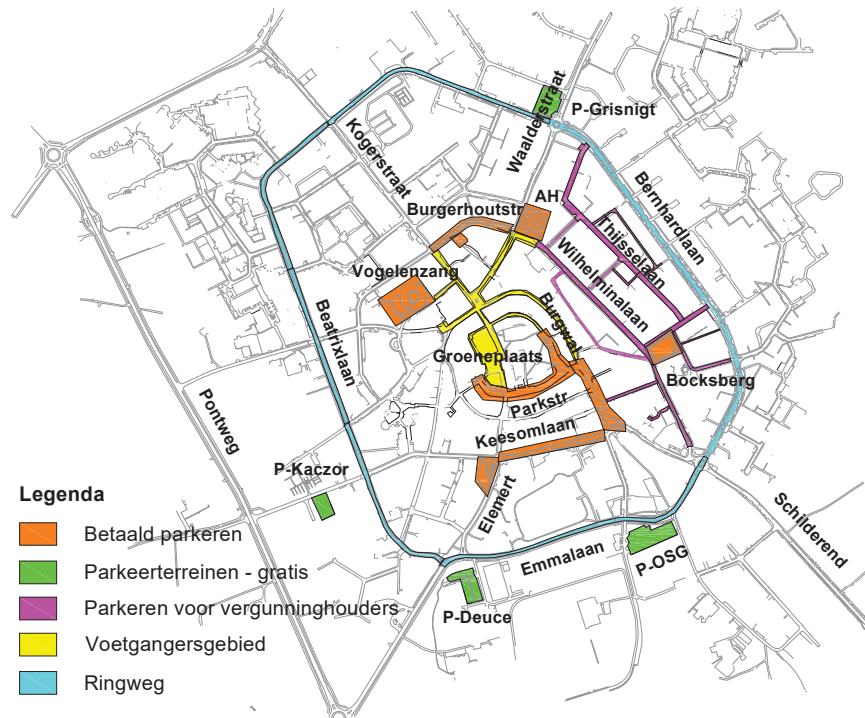
In het huidige collegeprogramma "Méér voor Texel - met minder" is het volgende opgenomen: *"De stappen die al ondernomen zijn in de ontwikkeling van een nieuw parkeerbeleid worden meegenomen in dit traject. In elk geval zal een oplossing gezocht moeten worden voor de knelpunten betreffende het parkeren, zoals parkeren in woonwijken en noodzakelijke doorstroming bij winkels in het bijzonder en de dorpen in het algemeen. Eveneens zal het plan specifieke aandacht schenken aan verbreding van parkeerplaatsen voor minder-validen, evenals een betere situering van deze plaatsen."*

In de ontwikkeling van het parkeren is in het voorjaar van 2007 besloten om als proef in de wijk Thijsselaan het parkeren voor vergunninghouders in te voeren. Deze invoering hing samen met de herinrichting van de Thijsselaan. In juni 2008 heeft gemeenteraad besloten om deze proef met een jaar te verlengen tot en met 31 december 2009.

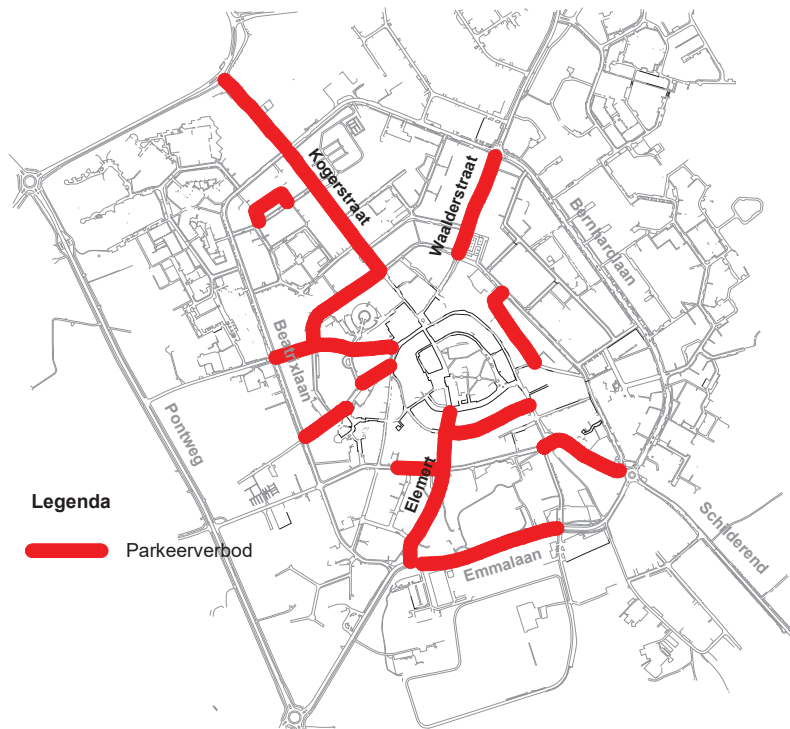
Op 3 maart 2009 is de Structuurvisie 2020 Texel op Koers vastgesteld. Ten aanzien van verkeer en parkeren is in het kader van het parkeerplan Den Burg opgenomen dat het centrum afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer en dat auto's vanaf de rand van het dorp verwezen worden naar de parkeerterreinen.

In 2009 is er een actualisatie van distributieplanologisch onderzoek van 1994 uitgevoerd, wat verwoord is in het rapport "Toekomstvisie Voorzieningenstructuur Texel". Ten aanzien van het parkeren is hierin opgenomen de mogelijkheid van het uitplaatsen van één supermarkt naar de binnenzijde van de ringwegen van Den Burg (Emmalaan-Bernhardlaan/Beatrixlaan).

Afbeelding 1 – Parkeren Den Burg



Afbeelding 2 – Parkeerverboden



Verder spelen mee de stedenbouwkundige veranderingen van Den Burg. Onder andere zijn dit de nieuwe woonwijken Volmolen en Den Burg-West.

Een andere ontwikkeling die consequenties heeft voor het parkeren in Den Burg is het project Ruimte voor 't Hart. In 2008 heeft hiervoor een verkeersonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is als bijlage bij het parkeerplan gevoegd.

Het parkeren is een dynamisch gebeuren. Dit parkeerplan heeft als doel om het parkeren in Den Burg voor de komende jaren op een goede wijze gestalte te geven. Aan de andere kant is het goed te beseffen dat dit een momentopname is. Daarom is een voortdurende oplettendheid op veranderende situaties nodig en een adequaat optreden geboden om het parkeren op een goede en verantwoorde manier plaats te doen vinden.

Hoofdstuk 2 Huidige parkeerbeleid

Het huidige parkeerbeleid van de gemeente Texel is gericht op een goede parkeerdorstrooming op de aanwezige parkeerterreinen en parkeerplaatsen in het centrum van Den Burg en in de directe omgeving van een aantal supermarkten. Hiervoor is in 1993 het betaald parkeren (het gefiscaliseerd parkeren) ingevoerd. Door middel van een tarief gekoppeld aan een maximale parkeerduur wordt er een parkeerdorstrooming bewerkstelligd. Het naleven ervan wordt gestimuleerd door handhavend optreden van de parkeercontroleurs.

Het huidige tarief bedraagt voor het centrum € 0,60 per 14 minuten met een maximale parkeerduur van 1 uur. Voor de overige gefiscaliseerde parkeerterreinen bedraagt het tarief € 0,60 per 28 minuten met een maximale parkeerduur van 2 uur.

Daarnaast zijn vooral ten behoeve van het toeristische verkeer een aantal grote parkeerterreinen in Den Burg aanwezig waar gratis geparkeerd kan worden. Vanaf de invalswegen van Den Burg worden automobilisten door middel van bebording naar deze parkeerterreinen geleid.

Momenteel bedraagt de totale openbare parkeercapaciteit van Den Burg 2604 parkeerplaatsen, verdeeld over de volgende groepen:

Tabel parkeercapaciteit Den Burg

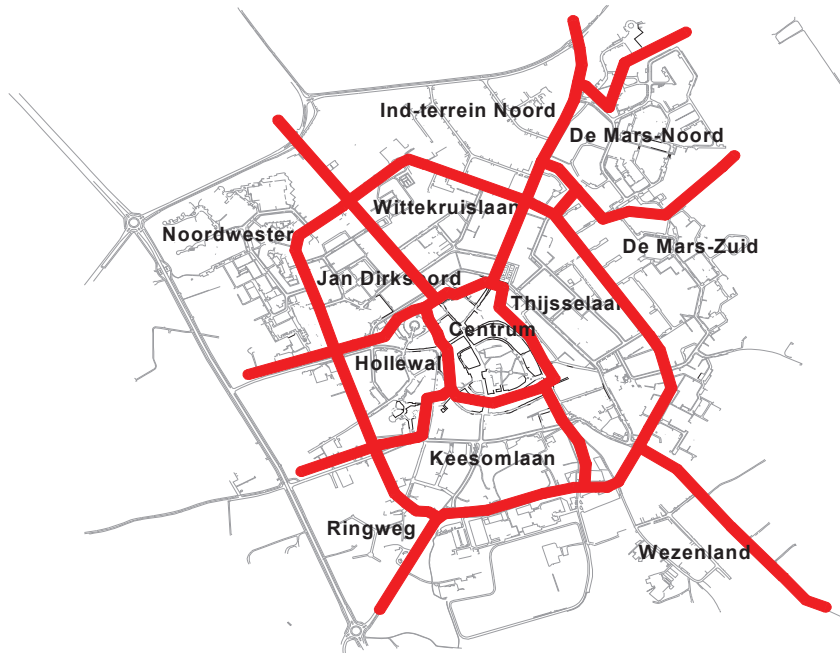
Parkeergroepen	Aantal
Invalidenparkeerplaatsen	57
Parkeerplaatsen voor vergunninghouders	186
Gereserveerde parkeerplaatsen	16
Betaalde parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in woonstraten	395
Gratis parkeerplaatsen op parkeerterreinen	368
Gratis parkeerplaatsen in woonstraten	1582
Totaal	2604

Op afbeelding 1 zijn de verschillende parkeerterreinen en hun status aangegeven.

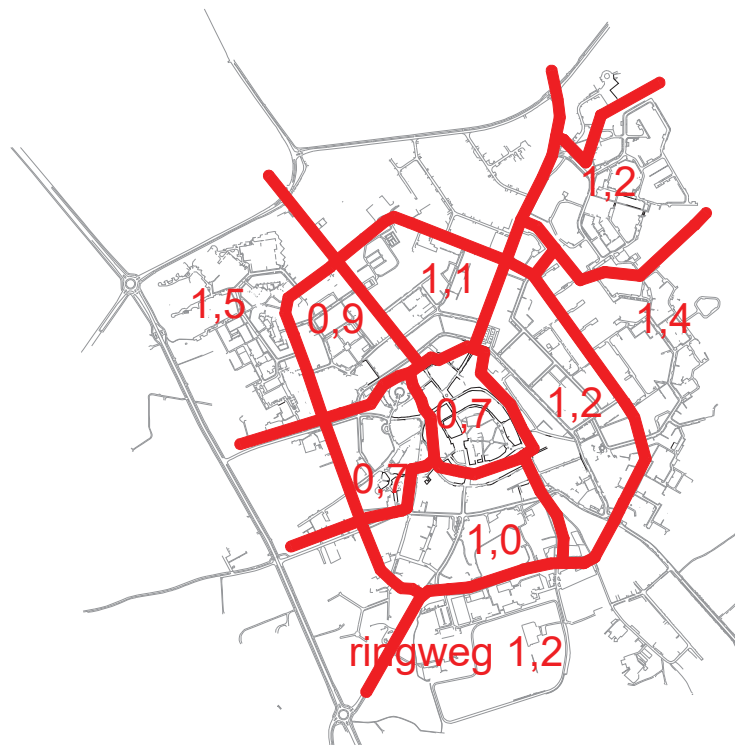
Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de straat zijn er in Den Burg verschillende parkeerverboden van kracht. Dit beperkt uiteraard het aantal parkeermogelijkheden.

Op afbeelding 2 zijn de wegen aangegeven waarop een parkeerverbod van kracht is.

Afbeelding 3 – wijkverdeling Den Burg



Afbeelding 4 – parkeerfactor



Hoofdstuk 3 Parkeeronderzoek

In de zomer van 2004 heeft er een uitgebreid parkeeronderzoek plaats gevonden. Deze bestond uit het inventariseren van de aantallen parkeerplaatsen, het gedurende de zomer op bepaalde dagdelen tellen van de aantallen geparkeerde auto's en een kentekentelling over een gehele dag. In 2008 heeft er nog een aanvullend kentekenonderzoek plaatsgevonden op het parkeerterrein AH. In 2009 zijn de aantallen parkeerplaatsen binnen Den Burg geactualiseerd.

Hoewel het parkeeronderzoek uit 2004 stamt zijn de uitkomsten ervan nog relevant omdat de verkeersintensiteiten op Texel en daaraan gekoppeld de parkeercijfers over de afgelopen jaren amper toegenomen zijn.

Zowel in 2005 als in 2008 is de Texelse bevolking geënquêteerd over het parkeren in Den Burg.

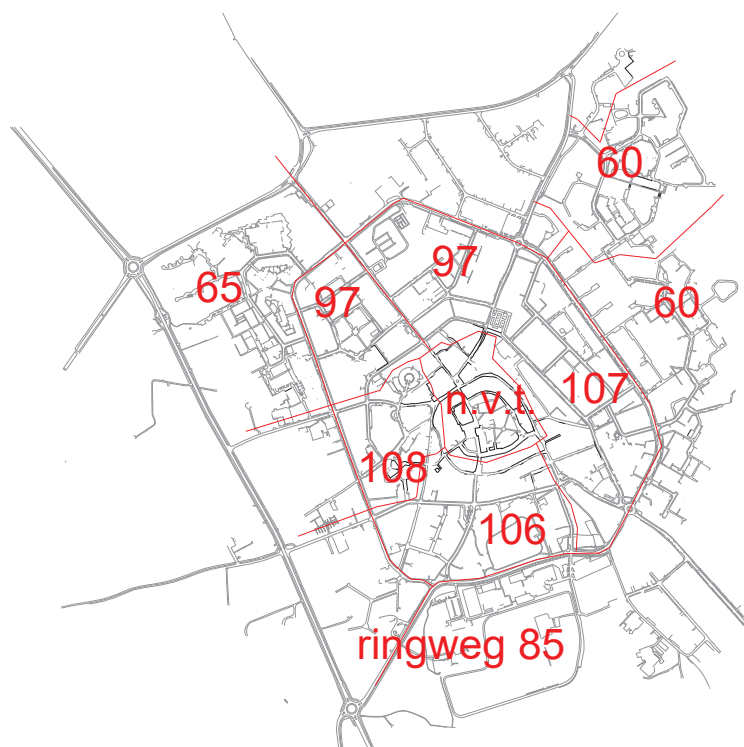
Om de uitkomsten van het parkeeronderzoek overzichtelijk te houden zijn de straten in Den Burg gegroepeerd in wijken. Op afbeelding 3 is de indeling aangegeven. De uitkomsten van het parkeeronderzoek zijn hieronder in een aantal conclusies verwoord. Het cijfermateriaal e.d. is opgenomen in de bijlage bij deze nota.

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

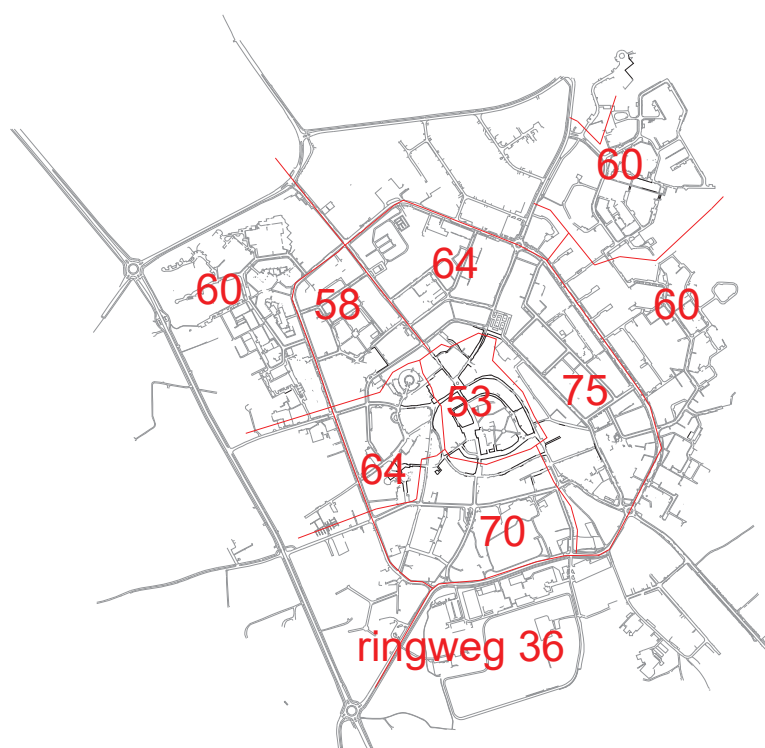
Inventarisatie en parkeertellingen

- Binnen de ring Emmalaan, Bernhardlaan en Beatrixlaan is het aantal parkeerplaatsen in de wijken Centrum, Hollewal en Jan Dirksoord ten opzichte van het aantal woningen onvoldoende. Buiten de ring is het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal woningen meer dan voldoende. In afbeelding 4 is aangegeven de parkeefactor voor de verschillende wijken (parkeefactor is aantal parkeerplaatsen per woning).
- Het onderzoek naar de bezetting van de parkeerplaatsen geeft aan dat binnen de ring op de marktdagen (maandag en woensdag) en de zaterdagmiddag in het seizoen de bezetting meer dan 100% is. Buiten deze dagen is de bezettingsgraad niet extreem hoog. In afbeelding 5 is de bezettingsgraad aangegeven op de maandag, woensdag en zaterdag. In afbeelding 6 is de gemiddelde bezettingsgraad aangegeven over de gehele week.
- De kentekentellingen geven aan dat binnen de ring van Den Burg over het algemeen kort geparkeerd wordt (ongeveer 1 uur). Op de betaalde parkeerterreinen is dit een gewenst beeld. In woonstraten kan dit een onrustig straatbeeld geven, waarbij dit een aanduiding kan zijn voor teveel ongewenste parkeerders. De groep langparkeerders binnen de ring is met 25% van het totaal een relatief grote groep.

Afbeelding 5 – Bezettingsgraad (%) op marktdagen (maandag en woensdag) en zaterdag



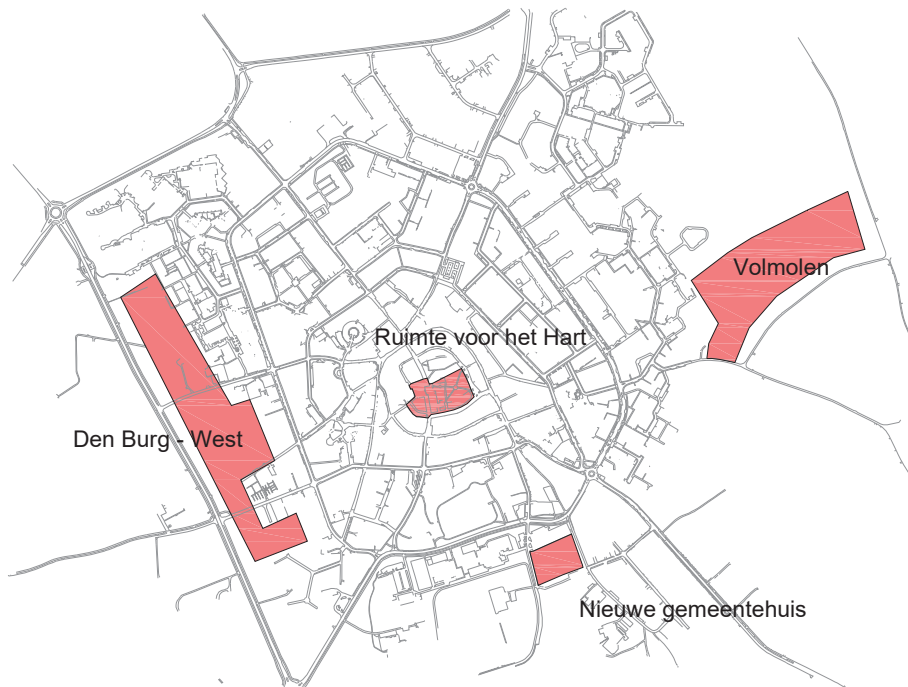
Afbeelding 6 – Gemiddelde bezettingsgraad in procenten



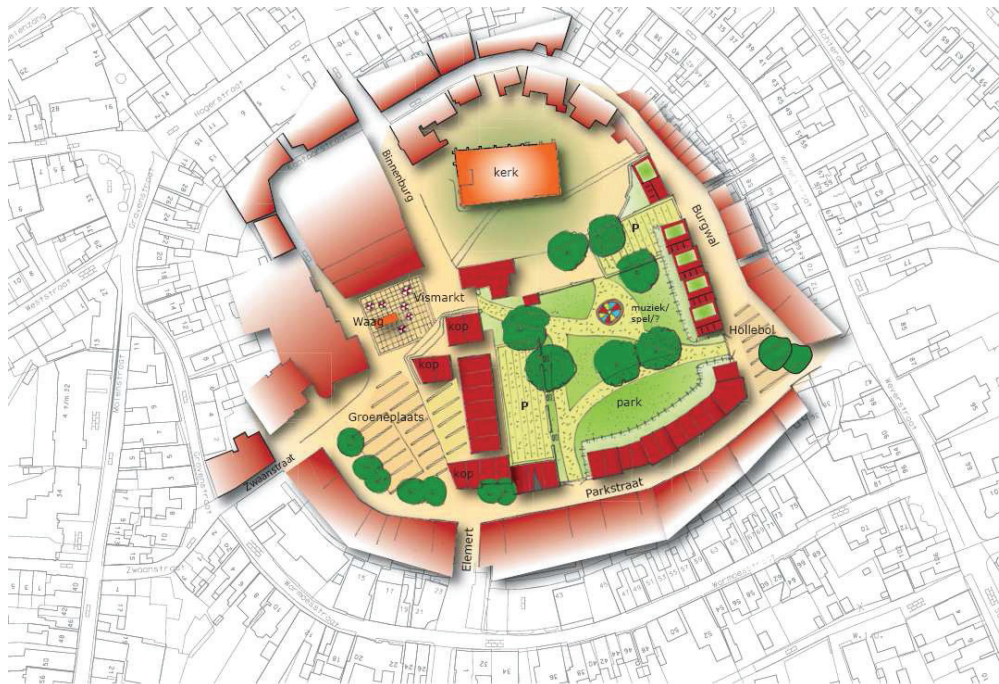
Enquête bevolking

- De gehouden enquête in 2005 gaf aan:
 - Beschikbaarheid parkeerplaatsen: centrum en woonstraten onvoldoende, overige parkeerterreinen voldoende.
 - De parkeertarieven zijn aan de hoge kant.
 - Maximale 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 uitbreiden van betaald parkeren wordt niet onderschreven. Parkeren voor vergunninghouders dient gratis te zijn.
 - Uitbreiding van parkeercapaciteit is noodzakelijk.
- 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 die niet in Den Burg wonen.
- 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 parkeerterreinen.
- Uit de enquête in het kader van Ruimte voor het Hart in het voorjaar van 2008 kwam naar voren dat:
 - De helft van de geënquêteerden vond dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in Den Burg en de andere helft niet.
 - Het betaald parkeren (veel) te duur is.
 - De ijsbaan als nieuwe parkeerlocatie in aanmerking komt.
 - Parkeergarages tot de mogelijkheden behoren.
 - Parkeren uit de openbare ruimte geweerd moet worden, al dan niet met uitzondering van de bewoners.

Afbeelding 7 – Stedenbouwkundige ontwikkelingen Den Burg



Afbeelding 8 – Detail Ruimte voor het Hart



Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen

4.1 Stedenbouwkundig

De stedenbouwkundige ontwikkelingen van Den Burg gaan over de volgende zaken. Deze zijn voornamelijk woningbouw aan de noordoostzijde (Volmolen) van Den Burg, woningbouw en maatschappelijke voorzieningen aan de westzijde, de nieuwbouw van het gemeentehuis aan de Haffelderweg en de invulling van het centrum van Den Burg (Ruimte voor het hart). Op afbeelding 7 zijn deze ontwikkelingen aangegeven.

Deze ontwikkelingen genereren ook parkeerdruk. Daarom is het nodig om deze in kaart te brengen en zonodig de maatregelen te benoemen om het parkeren in goede banen te leiden.

Volmolen

In de Volmolen wordt momenteel een nieuwbouwwijk ontwikkeld. Een groot aantal woningen is inmiddels gereed. Bij de opzet van dit plan is in parkeerbehoefte voorzien. Bij de vrije kavels vindt parkeren op eigen erf plaats. Ten behoeve van de sociale woningbouw zijn er langs de verschillende straten voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

Den Burg - West

In Den Burg-West zijn over de afgelopen jaren een aantal woningen en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd. Tevens is het centrale hulpverleningscentrum het afgelopen jaar gereedgekomen. Voor de toekomst zijn er plannen om dit gebied nog verder in te vullen. Ten aanzien van parkeren is in de plannen voorzien.

Nieuwbouw gemeentehuis

Langs de Haffelderweg is de nieuwbouw van het gemeentehuis in volle gang. De wijziging van de locatie van het gemeentehuis houdt in dat het verkeer zich navenant zal wijzigen. In het programma van eisen van deze nieuwbouw is ten aanzien van het parkeren opgenomen dat zowel voor het personeel als voor de bezoekers parkeerruimte wordt aangelegd. In eerste instantie worden de mogelijkheden bekeken om dit binnen het plangebied te realiseren.

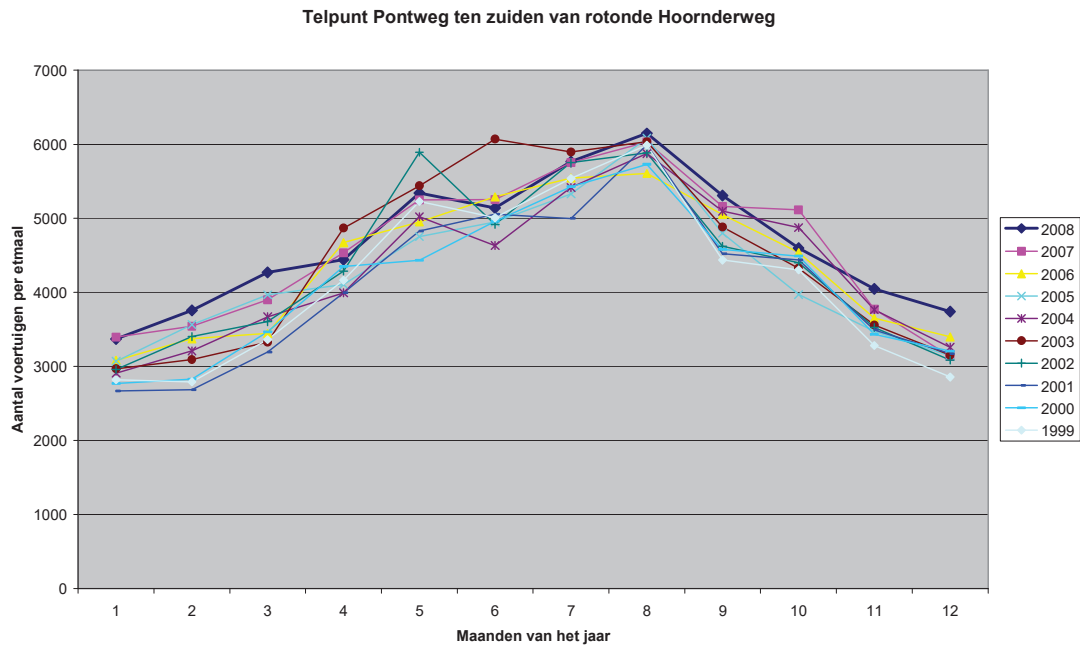
Ruimte voor het Hart

Vanwege de verplaatsing van het gemeentehuis naar de Haffelderweg is aan het centrum van Den Burg een nieuwe stedenbouwkundige invulling gegeven. In grote lijnen bestaat deze invulling uit een bouwwerk op de plaats van het huidige gemeentehuis bestemd voor centrumfuncties zoals winkels en horeca en woonfuncties. Op de koppen van dit gebouw zijn drie bouwwerken gepland met een centrumfunctie en een woonfunctie. In deze gebouwen zijn in totaal 29 appartementen gepland.

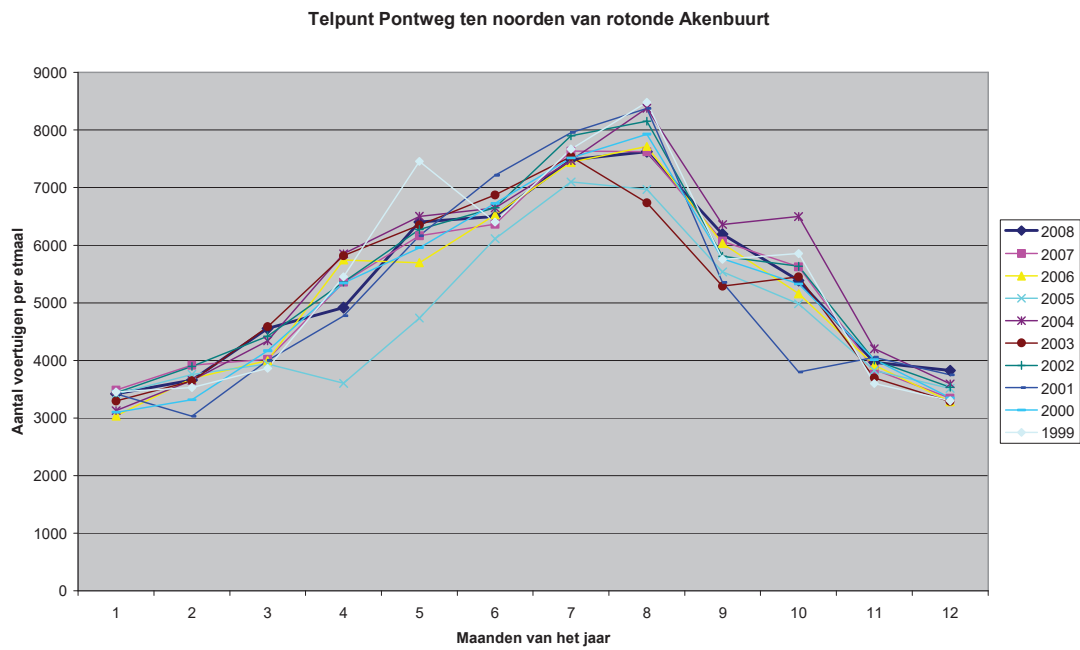
De twee pleinen, Groenplaats en Vismarkt worden opnieuw ingericht met een eigen karakter. De pleinen kunnen gebruikt worden voor markten en evenementen, maar ook voor horeca activiteiten. Het park wordt opnieuw ingericht. Aan de oostzijde van het park zijn zeven woningen gepland langs de Burgwal. Op afbeelding 8 is de stedenbouwkundige invulling afgebeeld.

In het Verkeersplan Den Burg – Ruimte voor het Hart is opgenomen dat de parkeer-mogelijkheden op de Groenplaats, Parkstraat en de Burgwal komen te vervallen. Concreet houdt dit in dat er buiten het centrum van Den Burg compensatie gevonden moet worden voor het verlies aan parkeerruimte in het centrum.

Grafiek 1 – Verkeerstellingen Pontweg ten zuiden van rotonde Hoornderweg 1999 - 2008



Grafiek 2 – Verkeerstelling Pontweg ten noorden van rotonde Akenbuurt 1999 – 2008



4.2 Verkeer

De ontwikkelingen in het verkeer zijn van belang voor de te verwachten parkeerdruk in Den Burg. Op de Pontweg heeft de gemeente Texel twee permanente telpunten liggen. De ene ligt net ten zuiden van de rotonde bij de Hoornderweg. De andere ligt net ten noorden van de rotonde Akenbuurt.

Het verkeer op het telpunt ten zuiden van de rotonde bij de Hoornderweg bestaat voornamelijk uit verkeer van en naar de veerhaven. Hierdoor is dit telpunt meer een indicatie van het verkeer wat op het eiland komt.

Het verkeer op het telpunt ten noorden van de rotonde Akenbuurt ligt meer centraler op het eiland en bestaat derhalve ook uit verschillende verkeersstromen. Aangenomen mag worden dat dit telpunt een meer algemeen beeld geeft van het verkeer op Texel.

In de grafieken 1 en 2 zijn de intensiteiten afgebeeld van de twee permanente tellingen van de Pontweg over de afgelopen 10 jaren.

De cijfers in grafiek 1 van het telpunt ten zuiden van de rotonde Hoornderweg over 1999 – 2008 geven aan dat over de afgelopen 10 jaar de verkeersintensiteit van en naar de veerhaven met ca. 12% is toegenomen. Gemiddeld derhalve ruim 1% toename per jaar.

Wat verder opvalt, is dat de verkeersintensiteiten buiten het hoogseizoen sterker gestegen zijn dan in het hoogseizoen.

De cijfers in grafiek 2 van het telpunt ten noorden van de rotonde Akenbuurt laten zien dat op deze plek de verkeersintensiteit over de afgelopen 10 jaar ongeveer gelijk is gebleven. Ook deze grafiek geeft aan dat buiten het hoogseizoen er groei heeft plaats gevonden van de verkeersintensiteit, terwijl in het hoogseizoen de verkeersintensiteiten eerder gedaald zijn ten opzichte van de jaren ervoor.

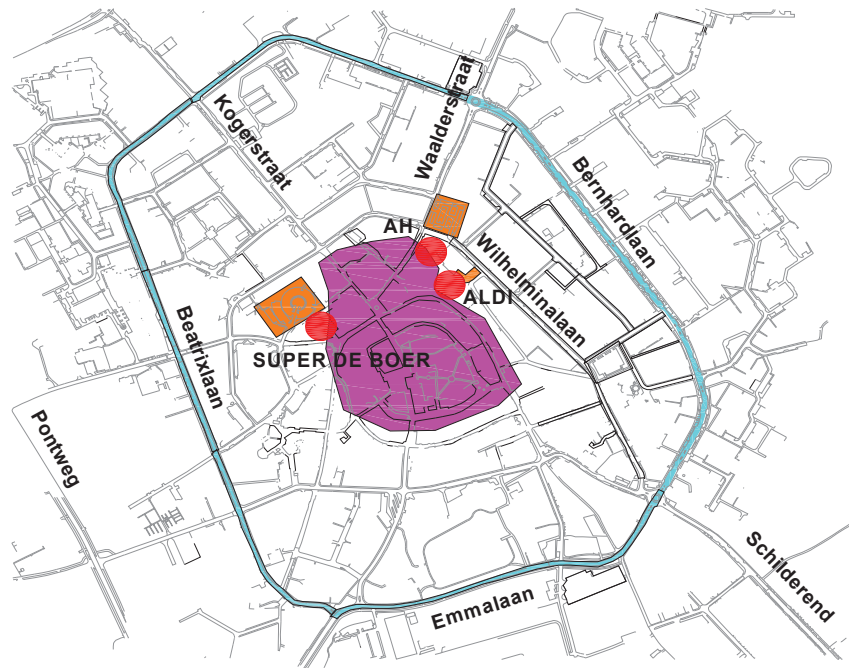
Derhalve kan geconcludeerd worden dat de verkeersgroei op Texel zich met name voorgedaan heeft buiten het seizoen en dat in die zin de verkeersbelasting zich verbreed heeft over het gehele jaar.

Vanwege de landelijke trend dat de mobiliteit over de komende jaren zal stijgen is de verwachting dat dit ook op Texel plaats zal vinden. Op basis van de grafieken wordt rekening gehouden met een jaarlijkse stijging van 1 procent. Gerekend mag derhalve worden dat de parkeerdruk ook zal toenemen. De verwachting is dat op Texel de parkeerdruk evenredig met 1 procent per jaar zal toenemen.

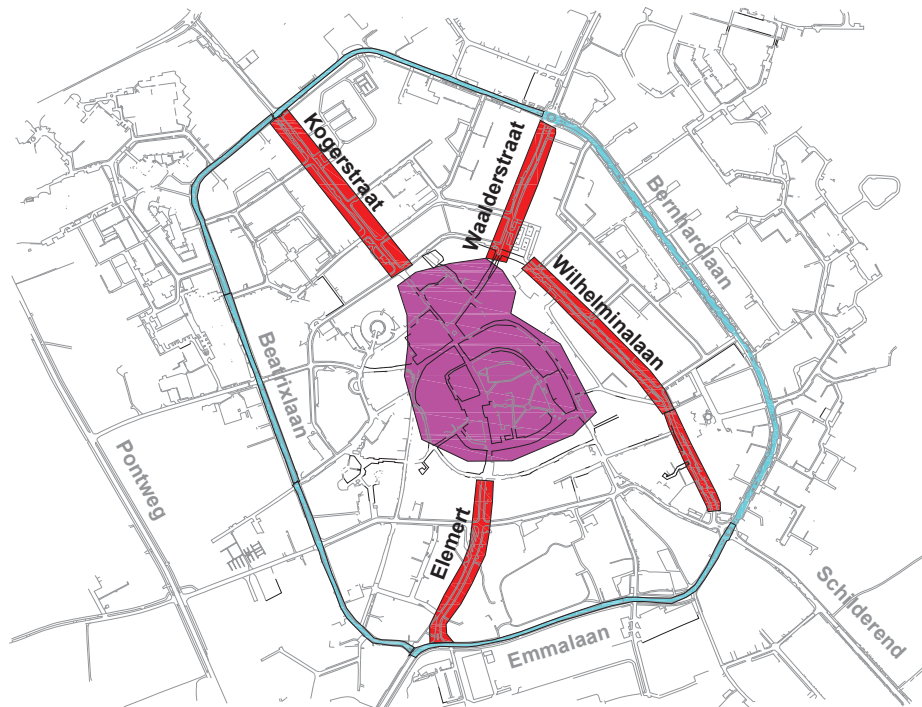
4.3 Autobezit op Texel

CBS cijfers tonen aan dat er in 2008 ca. 6000 huishoudens waren op Texel met in totaal ook 6000 motorvoertuigen. Over de afgelopen jaren is het autobezit per jaar met ca. 1% toegenomen. Over het totaal aantal huishoudens is dit echter een te verwaarlozen verschil. Voor de komende jaren wordt uitgegaan dat de groei van het autobezit op 1% blijft staan.

Afbeelding 9 – Ligging centrum met supermarkten



Afbeelding 10 – Entrees centrum Den Burg



Hoofdstuk 5 Parkeeraanlyse

5.1 Beoordeling parkeeronderzoek

De uitkomsten van het parkeeronderzoek beschreven in hoofdstuk 3 geven in grote lijnen aan, dat op markt- en folkloredagen en op de zaterdagen de wegen binnen de ring van Den Burg meer dan vol staan met geparkeerde auto's. Dit maakt dat de parkeerterreinen en de woonstraten overvol staan, dat er parkeerplaats zoekend verkeer rondrijdt wat leidt tot een onrustig verkeersbeeld en tot gestreste situaties. De gehouden enquêtes onder de bevolking bevestigen dit ook.

De groei van het autoverkeer vooral buiten het seizoen maakt dat de parkeerdruk zich ook over het jaar verbreedt. Concreet houdt dit in dat de parkeerdruk zich verbreedt over het gehele jaar en dat daardoor de parkeerproblemen niet alleen optreden tijdens de zomermaanden maar zich steeds meer jaarbreed manifesteren.

5.2 Oorzaken

Voordat er überhaupt over maatregelen wordt gedacht, dient eerst inzichtelijk gemaakt te worden wat de oorzaken zijn van de parkeerdruk binnen de ring. Waarschijnlijk zijn er meerdere oorzaken. Hierbij kan gekeken worden naar de functie van Den Burg en de ligging van bijzondere bestemmingen, de inrichting van de verschillende straten, het huidige parkeerregime in Den Burg en de parkeerverwijzingen.

1. Ligging bijzondere bestemmingen

De intentie van dit onderdeel is om aan te geven of er bijzondere verkeersaantrekkende bestemmingen zijn buiten de woonbestemming, die een ongunstig parkeerbeeld kunnen veroorzaken.

Kijkend naar het gebied binnen de ring heeft in de eerste plaats het gehele centrum van Den Burg een verkeersaantrekkende werking. Dit is inherent aan het toerisme en aan de functie van Den Burg als bestuurlijk en economisch centrum van Texel. Verder is er in het centrum een uitgebreid winkel- en horeca aanbod. Al deze bestemmingen genereren verkeer en ten gevolge daarvan ontstaat er een parkeerbehoefte.

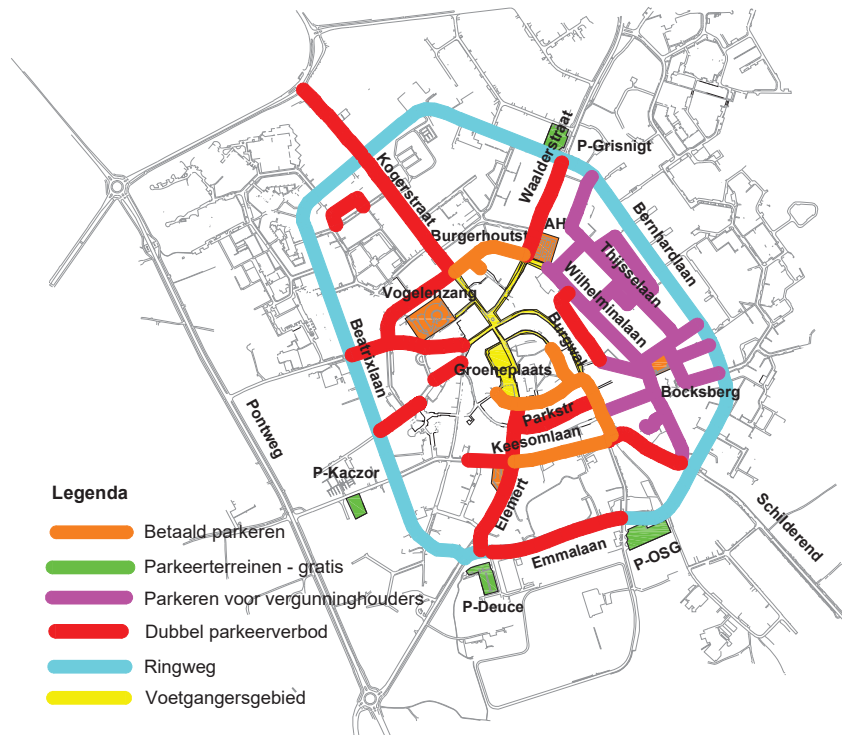
Naast het centrum zijn er binnen de ring van Den Burg een drietal supermarkten gevestigd die parkeerbehoefte genereren met veel parkeerwisselingen. Door hun ligging nabij het centrum in combinatie met de aanwezigheid van relatief grote parkeerterreinen zijn ze extra verkeersaantrekkend. Op afbeelding 9 het centrum van Den Burg aangegeven met de supermarkten en hun parkeerterreinen.

2. Inrichting straten Den Burg

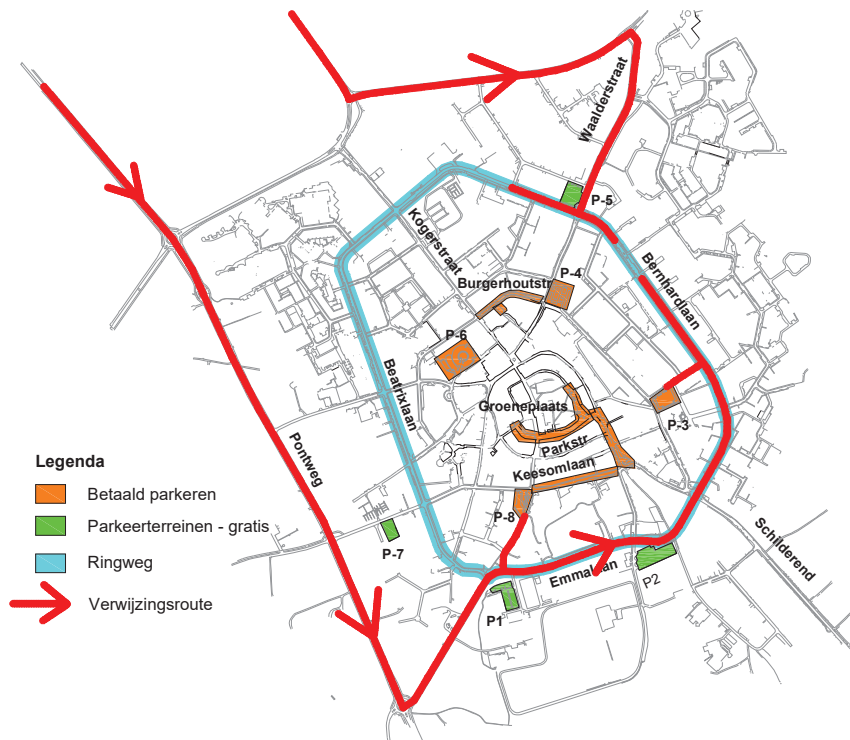
Het gedeelte binnen de ring van Den Burg wordt ontsloten door een aantal straten. De belangrijkste zijn de Elemert, Schilderend/Wilhelminalaan, Waalderstraat en de Kogerstraat. Deze straten liggen alle binnen het 30 km gebied. De inrichting van deze straten is echter hierop niet aangepast. Verder hebben al deze straten een open karakter, waardoor ze ook uitnodigend zijn voor het verkeer om er in te rijden. Dit werkt in de hand dat het verkeer niet bij voorbaat geneigd is om de ringweg te vervolgen, maar draagt het bij aan de verkeersdrukte op de woonstraten binnen de ring.

Op afbeelding 10 zijn de betreffende wegen aangegeven.

Afbeelding 11 - Parkeerverzicht



Afbeelding 12 - Parkeerverwijzingen



3. Parkeerregime

In het huidige parkeerregime zijn een beperkt aantal straten en parkeerterreinen binnen de ring van Den Burg aangewezen als betaald parkeren. In een aantal straten is het verboden te parkeren.

Verder is in het merendeel van de woonstraten toegestaan om zowel gratis als onbeperkt te parkeren. Dit maakt dat het ook aantrekkelijk is om langs één van deze straten te parkeren, of indien de betaalde parkeerterreinen bezet zijn in eerste instantie uit te wijken naar deze straten. Als proef is vanaf juni 2007 in de Thijsselaan en omliggende straten het parkeren voor vergunninghouders ingesteld. Deze proef loopt tot en met 31 december 2009.

Op afbeelding 11 is een overzicht weergegeven van de parkeersituatie in Den Burg.

4. Parkeerverwijzingen

Het verkeer wordt vanaf de verschillende invalswegen van Den Burg verwezen naar de verschillende parkeerterreinen. Vanaf de Pontweg wordt het verkeer Den Burg ingeleid via de Emmalaan en vanaf de Nieuwlanderweg/Kogerweg via de Geörgiëweg naar de Waalderstraat. Vanaf de Emmalaan en de Waalderstraat wordt het verkeer via de ringweg naar de verschillende parkeerterreinen verwezen. De verwijzing geschiedt door relatief kleine borden.

De parkeerterreinen hebben allemaal een nummer, maar geen naam. Verder wordt ook niet aangegeven of het betaalde parkeerterreinen betreft of gratis, hoelang je er mag staan en hoever het lopen is naar het centrum.

Deze verwijzingen zijn derhalve erg beperkt wat maakt dat het verkeer onvoldoende gestuurd wordt en dat de automobilist zelf zijn gevolgtrekkingen moet opmaken uit de aangegeven bebording.

Wat verder meespeelt, is de late herkenbaarheid van een aantal parkeerterreinen voor de parkeerder. Dit geldt vooral voor het parkeerterrein P1 bij de tennisbanen. Komend vanaf de rotonde Pontweg valt dit parkeerterrein onvoldoende op. Dit geldt ook, zij het in mindere mate voor het parkeerterrein P2 – Emmalaan OSG en het parkeerterrein P7 bij Kaczor.

In afbeelding 12 is afgebeeld de toegangswegen met de verwijzingen, plus de ringweg en de parkeerterreinen.

5.3 Parkeerontwikkelingen

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat verwacht wordt dat het verkeer conform de landelijke trend licht zal stijgen in de komende jaren. Bij gelijkblijvend parkeergedrag zal derhalve de parkeerdruk ook evenredig toenemen. Dit heeft als consequentie dat de vraag naar parkeerruimte licht zal toenemen.

5.4 Resumé

Uit de analyse van het parkeeronderzoek komt naar voren dat de parkeerdruk binnen de ring van Den Burg structureel van aard is. Indien de verbreding van het toeristische seizoen zich doorzet zal dit tot steeds grotere problemen leiden op de parkeerterreinen, maar ook in de woonbuurten van Den Burg.

De achterliggende oorzaken van de parkeerdrukte binnen de ring van Den Burg zijn:

1. De aanwezigheid van bijzondere verkeersaantrekkende bestemmingen voornamelijk de drie supermarkten in combinatie met een naastgelegen groot parkeerterrein.
2. Het open karakter en inrichting van de entrees naar het centrum van Den Burg;
3. Het huidige parkeerregime, waarbij op een groot aantal straten binnen de ring gratis en onbeperkt qua tijdsduur geparkeerd kan worden;
4. De beperkte verwijzingen naar de parkeerterreinen en het feit dat een aantal grote parkeerterreinen onvoldoende opvallen.



Foto – Drijverstraat gezien vanaf de Bernhardlaan

Hoofdstuk 6 Beleid

6.1 Algemeen

Verkeer en parkeren zijn geen doelen op zich, maar verkeer en parkeren zijn een gevolg van menselijke activiteiten zoals wonen, werken, onderwijs en recreëren. In die zin zijn verkeer en parkeren qua beleid volgend op ruimtelijke inrichting en het gebruik ervan. Daarom dient bij ruimtelijke inrichting naast het doel waarvoor bepaalde bestemmingen dienen ook gekeken te worden naar de gevolgen voor verkeer en parkeren.

Het beleid van de gemeente Texel is de afgelopen jaren gericht geweest op verbeteren van de parkeerdoorstroming en het bestrijden van ongewenste parkeersituaties. Om de huidige parkeersituatie echt aan te pakken, is een aanpak vanaf de bron nodig, wat inhoudt dat voor een belangrijk deel gekeken wordt naar de ruimtelijke inrichting. Daarnaast wordt als integraal onderdeel ervan gekeken naar het parkeerregime en de uitvoering ervan.

De kaders van het parkeerbeleid zijn de door de gemeenteraad op 3 maart 2009 vastgestelde Structuurvisie Texel op Koers en het concept Toekomstvisie Voorzieningenstructuur Texel (versie februari 2009).

In de Structuurvisie 2020 is ten aanzien van het verkeer en parkeren in Den Burg opgenomen:

“Tevens is in Den Burg ... het centrum afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Auto's worden aan de rand van de dorpen verwezen naar parkeerterreinen.”

In de Toekomstige Voorzieningenstructuur Texel is in het kader van parkeren opgenomen:

“Gecombineerde ontwikkeling van full-service supermarkt en parkeergarage mogelijk maken op de kop van de Waalderstraat of aan de zuidzijde van Den Burg, mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat het om bestaande organisatie gaat die verhuist en de vrijkomende ruimte wordt ingevuld met een verplaatsende supermarkt; aanvullende bewinkeling niet toegestaan.”

Binnen deze kaders is het primaire uitgangspunt van het nieuwe parkeerbeleid:

“Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg voor de inwoners van Den Burg c.q. van Texel met daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist”

waarbij:

- de functie en het gebruik van de woonstraten qua parkeren met elkaar in de pas lopen
- er voor de toerist voldoende parkeermogelijkheden zijn op logische locaties met een overbrugbare loopafstand tot het centrum van Den Burg.

Flankerend beleid zal hierbij noodzakelijk zijn om de gewenste effecten te bereiken, zoals het stimuleren van andere vervoerswijzen zoals de fiets en het openbaar vervoer. Dit valt echter buiten het bestek van deze parkeernota.

Randvoorwaarden hierin zijn dat de oplossingen aanvaardbare financiële consequenties hebben voor de gemeente.

Naast deze beleidsaspecten dient ook de technische uitvoering van de parkeerterreinen en de parkeervakken qua inrichting in orde te zijn, plus aantal en maatvoering invalidenparkeerplaatsen, parkeerapparatuur en openbare verlichting.

6.2 Hoofdpijnen van beleid

Vertaling van bovengenoemde uitgangspunten geeft de volgende hoofdpijnen voor beleid:

Inrichting stedenbouwkundig/openbare ruimte

1. Binnen de ringweg van Den Burg de openbare ruimte primair als een verblijfsgebied inrichten, waardoor de automobilist de natuurlijke neiging krijgt om dit gebied te mijden en gestimuleerd wordt om buiten dit gebied een parkeerplaats te zoeken.

Parkeren

2. In woonbuurten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar hebben voor de aanwonenden.
3. Toeristische parkeerbehoefte opvangen op parkeerterreinen langs de hoofdwegen van Den Burg.
4. Optimaal gebruik van en een zo groot mogelijke parkeerdorstrooming op openbare parkeerplaatsen binnen de ring.

In het flankerend beleid is een belangrijke rol weggelegd voor de aanleg van fietsvoorzieningen (fietsstallingen en bewegwijzering voor de fietser). In samenwerking met de provincie Noord-Holland en met vervoersondernemingen dient het openbaar vervoer gestimuleerd te worden.

6.3 Oplossingsrichtingen:

Uitwerking van de hoofdpijnen van beleid geeft de volgende oplossingsrichtingen:

Openbare ruimte

1. Ruimtelijke herinrichting van Den Burg;
2. Herinrichting van de entrees naar het centrum;
3. Het vergroten van de parkeercapaciteit;

Regelgeving

4. Het aanpassen van het parkeerregime;

Verwijzingen

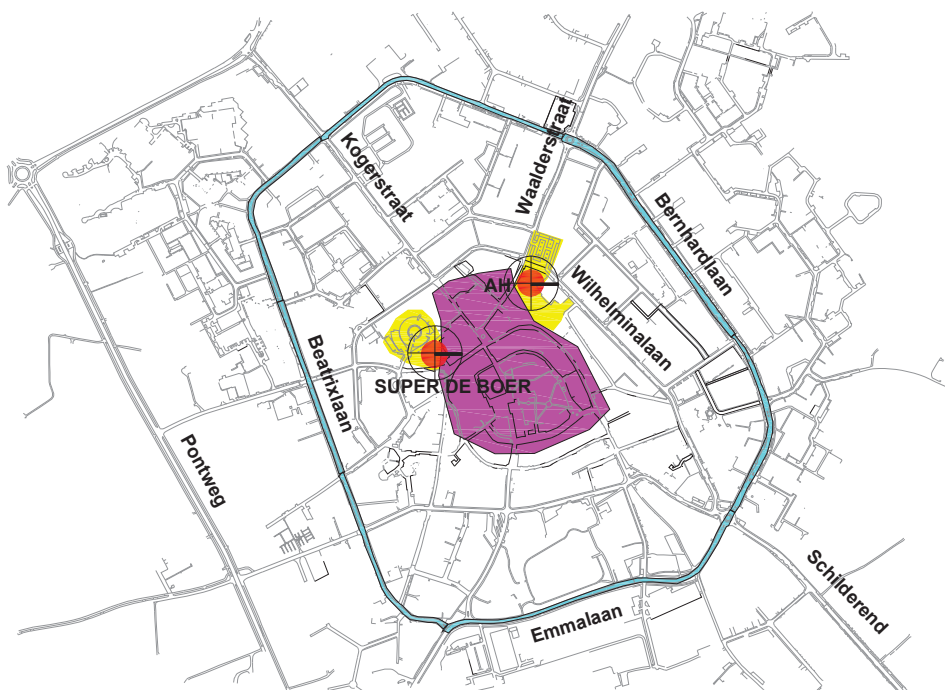
5. Het verbeteren van de parkeerverwijzingen.

In technische zin dient gekeken te worden naar:

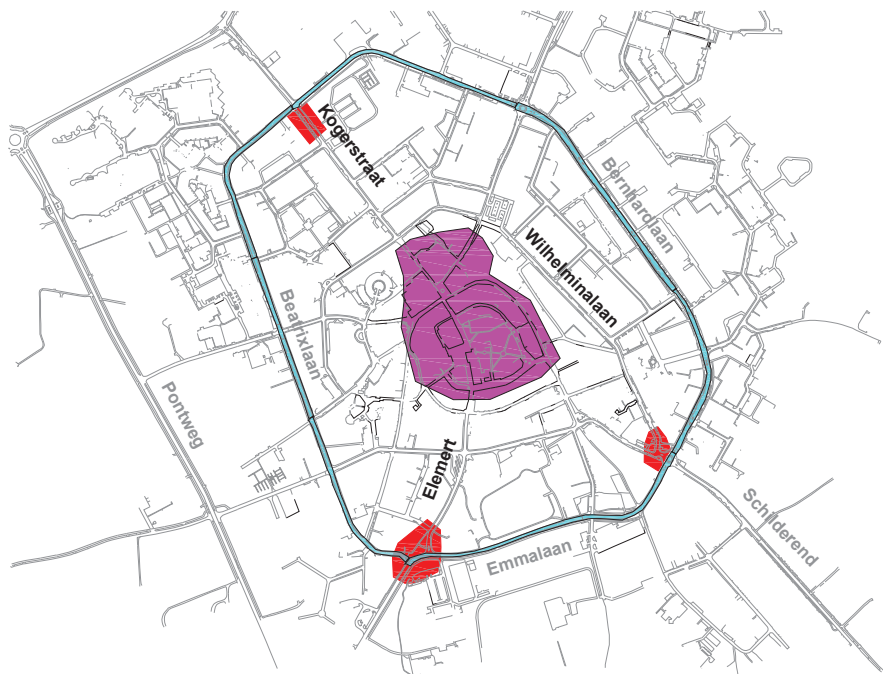
- A. Optimalisering parkeercapaciteit door (her-)inrichting parkeerterreinen
- B. Afmetingen invalidenparkeerplaatsen
- C. Verbetering openbare verlichting op de parkeerterreinen

Daarnaast dient het beheer en onderhoud van de parkeerapparatuur adequaat plaats te vinden.

Afbeelding 13 – Ruimtelijke herinrichting omgeving supermarkten



Afbeelding 14 – Herinrichting entrees Den Burg



Hoofdstuk 7 Openbare ruimte

7.1 Ruimtelijke herinrichting van Den Burg

Zoals hiervoor is beschreven is de verkeersdrukte in Den Burg inherent aan de functie van Den Burg. Om deze verkeersdrukte in goede banen te leiden is een goede stedenbouwkundige inrichting in combinatie met een hierop afgestemd verkeers- en parkeerbeleid van groot belang. Met name ten aanzien van parkeren heeft het sterk de voorkeur om bestemmingen met pandgebonden parkeerterreinen die zeer veel kortparkeerders trekken, zoals supermarkten, te verplaatsen naar de ring.

In de Toekomstige Voorzieningenstructuur Texel is hieromtrent opgenomen dat aan één full-service supermarkt (AH of Super de Boer) de mogelijkheid geboden wordt om te verplaatsen naar de binnenkant van de ring van Den Burg op de kop van de Waalderstraat en de vrijkomende ruimte ingevuld wordt met een verplaatsende supermarkt.

Ten aanzien van parkeren betekent dit dat de parkeerdruk zich verplaatst naar de ring. Voor het centrum van Den Burg is dit een positieve ontwikkeling. Ter plaatse van de nieuwe supermarkt zijn parkeervoorzieningen noodzakelijk. Dit is ingebed binnen de voorwaarden van afgifte van een bouwvergunning. Qua parkeren betekent dit bij de voorstelde vloeroppervlak van 2000 m² 80 parkeerplaatsen. Hoewel dit sec particuliere parkeerplaatsen zijn wordt hierdoor wel de totale parkeercapaciteit vergroot en zal dit het gebruik van de openbare parkeerplaatsen ontlasten.

Op afbeelding 13 zijn de twee full-service supermarkten aangegeven.

7.2 Herinrichting entrees centrum Den Burg

In combinatie met de ruimtelijke herinrichting van het centrum dienen woonstraten te worden heringericht volgens de principes van Shared Space. Het oogmerk ervan is, dat de inrichting van de straten bij de verkeerdeelnemers het beeld oproept dat de auto daar niet thuishoort, waardoor deze wegen eerder gemeden worden. Qua inrichting wordt gedacht aan een bestrating à niveau, kleurrijke bestrating plus beplanting. Om dit te bewerkstelligen dienen er wel voldoende en op logische locaties parkeermogelijkheden te zijn, in combinatie met uitstekende parkeerverwijzingen.

Als start voor de herinrichting van de wegen aan de binnenzijde van de ringweg kan gekozen worden om in eerste instantie de entrees aan te pakken. Dit betreffen de Elemert, Schilderend/Wilhelminalaan en de Kogerstraat. De Waalderstraat wordt in verband met de aanwezigheid van supermarkten buiten beschouwing gelaten. De aanpassingen betreffen in eerste instantie de eerste 75 m. Op latere termijn kunnen deze straten in z'n geheel heringericht worden.

De kosten voor het aanpassen van de entrees van de Elemert, Schilderend/Wilhelminalaan en de Kogerstraat zijn begroot op € 225.000,--.

Op afbeelding 14 zijn de drie entrees aangegeven.

7.3 Het vergroten van de parkeercapaciteit

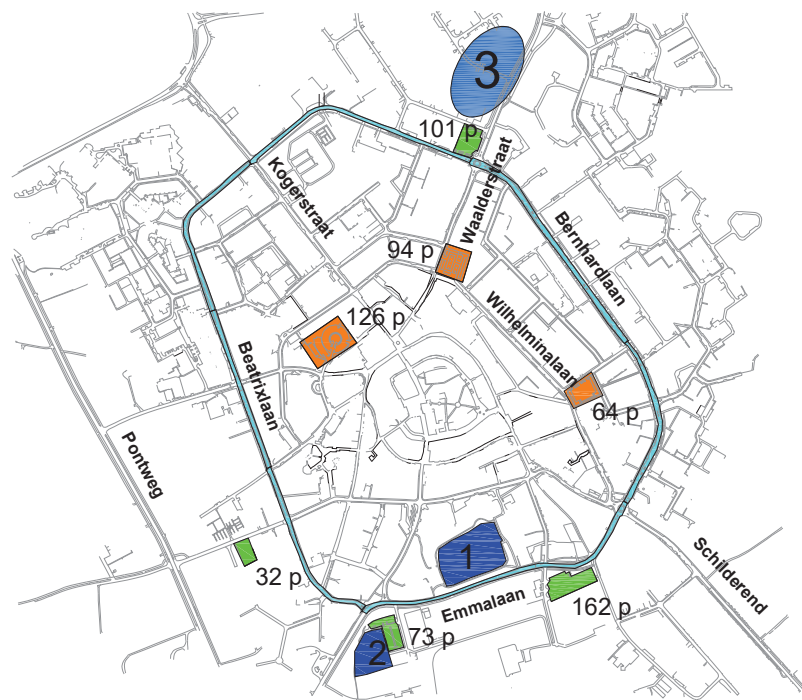
Uit de resultaten van het parkeeronderzoek kwam naar voren dat binnen de ringweg van Den Burg er een grote parkeerdruk is. Tijdens het toeristische seizoen blijkt dat de parkeercapaciteit vaak onvoldoende is. Daarnaast is het streven om de functie en het gebruik van woonstraten binnen de ring van Den Burg qua parkeren met elkaar in de pas te laten lopen.

Kijkend naar de slagzin van dit parkeerplan waarin de gemeente Texel een leefbare parkeersituatie in Den Burg wil creëren voor zowel de eigen bewoners alsook de toerist is het derhalve noodzakelijk om voor beide groepen over voldoende parkeermogelijkheden te beschikken. Voor de inwoners van Den Burg betreft dit voornamelijk voldoende parkeermogelijkheden in de eigen woonstraat of in de buurt. Voor de toeristen voldoende parkeerplaatsen op logische locaties met een overbrugbare loopafstand tot het centrum van Den Burg.



Foto – Ijsbaan aan de Emmalaan

Afbeelding 15 – Mogelijke parkeerterreinen, plus huidige capaciteit



Voldoende parkeerplaatsen is een rekbaar begrip. Daarom is het van belang dit cijfermatig te onderbouwen. Binnen de ringweg van Den Burg zijn ruim 1300 woningen aanwezig. Inclusief de parkeerplaatsen op eigen erf bedraagt het aantal parkeerplaatsen ruim 1600 st. Per woning is er derhalve 1,25 parkeerplaats beschikbaar. Voor een binnenstedelijk gebied is dit redelijk.

Voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor onze gasten wordt gebruik gemaakt van de parkeertellingen in 2004. Op de drukke momenten (maandagen en de woensdagen) waren er in Den Burg, exclusief de wijken Noordwester, De Mars en de industriegebieden gemiddeld 1600 auto's geparkeerd. Uit de kentekentelling kwam naar voren dat ca. 70% hiervan twee uur parkeert. Uitgegaan wordt dat dit de toeristische parkeerder is. Op basis hiervan wordt de parkeerbehoefte voor de toerist geschat op 1100 parkeerplaatsen.

Uitgangspunt van dit parkeerplan is dat de toeristische parkeerbehoefte opgevangen wordt op de parkeerterreinen langs de ringweg Emmalaan-Bernhardlaan-Beatrixlaan. Dit geeft een enorme kwaliteitsverbetering voor Den Burg. Het betekent een adequate opvang voor de toerist en rust in de woonbuurten.

Momenteel is de parkeercapaciteit van alle grote parkeerterreinen aan de ringweg plus de parkeerterreinen AH, Vogelenzang en Bocksberg ca. 660 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er ongeveer 440 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd dienen te worden.

Vorm parkeerterrein

Verschillende vormen van parkeerterreinen zijn mogelijk. Parkeren kan op maaiveldniveau plaatsvinden, maar ook boven- of ondergronds in parkeergarages. Deze parkeergarages kunnen plaatsvinden in samenhang met woningbouw of een andere stedenbouwkundige invulling. De toepassing van parkeergarages is echter een complexe materie. Dit geldt voor de locatie, architectuur, tariefstelling en de exploitatie ervan.

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.

- Goed bereikbaar voor het verkeer wil zeggen dat parkeerterreinen direct aan hoofdwegen liggen.
- Redelijke loopafstand wordt gedefinieerd als 5 minuten lopen tussen het parkeerterrein en het centrum van Den Burg. Dit is ongeveer 350 m.

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 en aan de noordoostzijde van Den Burg aan de Emmalaan en aan de Bernhardlaan. Deze terreinen zijn met de auto goed bereikbaar, terwijl ook de afstand tot het centrum goed is. Uitbreiding van deze terreinen of het zoeken van een terrein in de nabijheid ervan is dan ook de eerste optie in samenhang met een goede bewegwijzering.

Qua locatie komen de volgende terreinen in aanmerking:

1. De ijsbaan
2. Omgeving parkeerterrein Deuce
3. Maricoweg/Spinbaan

Hiernaast zijn deze terreinen afgebeeld.



Foto – Terrein naast het huidige parkeerterrein nabij Deuce



Foto – Parkeerterrein hoek Bernhardlaan – Waalderstraat

1. Parkeerterrein IJsbaan

Momenteel wordt dit terrein, zoals de naam al aangeeft 's winters gebruikt als ijsbaan. Qua locatie is het een prima terrein om 's zomers de extra parkeerdruchte op te vangen. Het ligt nabij de entree van Den Burg. Daarbij is de loopafstand tot het centrum zeer gering, zodat deze plaats een prima plek is voor lang parkeerders. 's Winters blijft het terrein als ijsbaan fungeren. Ca. 400 auto's kunnen hier geparkeerd worden.

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 € 400.000,--.

2. Parkeerterrein Emmalaan - Deuce

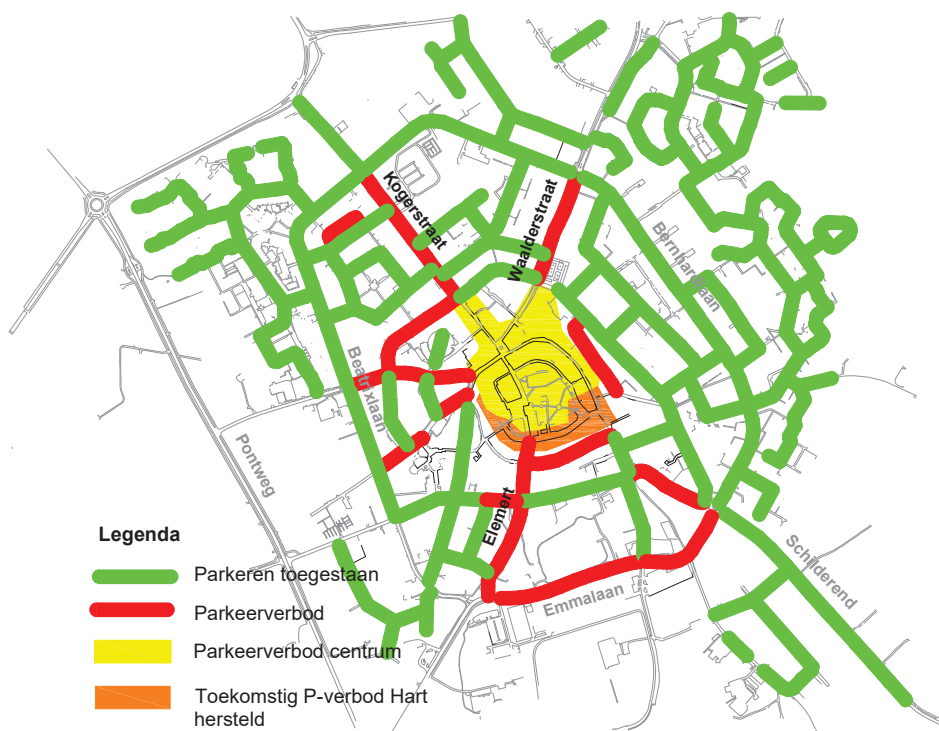
Dit is het eerste parkeerterrein aan de ringweg komende vanaf de rotonde Pontweg-Hoornderweg. Qua locatie is deze perfect om de parkeerplaats zoekende automobilist op te vangen. Dit parkeerterrein verdient dan ook de aandacht om de mogelijkheden geheel te benutten. Het parkeerterrein kan aan de westzijde nog met 75 parkeerplaatsen uitgebreid worden. Daarnaast dient de entree beter gesitueerd te worden, zodat het parkeerterrein beter toegankelijk wordt. De kosten van uitbreiding inclusief verplaatsen van de entree zijn begroot op € 100.000,--.

Vanwege de verbouw van de OSG komt het huidige schoolgebouw (voormalige LTS) vrij. Dit gebied dient integraal weer opnieuw ingevuld te worden. Aanbevolen wordt om de mogelijkheden te bezien van extra parkeerruimte.

3. Omgeving Maricoweg/Spinbaan

Dit betreft een uitbreiding ten noorden van het bestaande parkeerterrein. Voor het verkeer komende vanaf de noord- en oostzijde van Texel is dit een prima locatie om te parkeren. Het is goed bereikbaar voor het verkeer en de loopafstand tot het centrum van Den Burg is gering. De direct naast gelegen percelen zijn echter bebouwd. Derhalve is deze uitbreiding alleen een optie op het moment dat zich hiervoor mogelijkheden aandoen. Dit kan zijn in het kader van de revitalisering van het industrieterrein. Indien zich mogelijkheden hiervoor aandienen, wordt dit nader bekeken.

Afbeelding 16 – Parkeermogelijkheden exclusief centrum



Hoofdstuk 8 – Regelgeving

8.1 Aanpassen parkeerregime

Het parkeerregime is het geheel aan parkeerregels bedoeld als ondersteuning voor het bereiken van de parkeerdoelen en om het parkeren in goede banen te leiden.

In de praktijk bestaat het uit maatregelen zoals parkeerverboden, betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders, instellen blauwe zones e.d.

De hoofdlijnen van het parkeerbeleid, verwoord in hoofdstuk 6, zijn in dit kader

1. Het beschikbaar hebben van voldoende parkeerruimte voor de bewoners van de verschillende woonstraten
2. Toeristische parkeerbehoefte opvangen op de parkeerterreinen langs de ringweg van Den Burg.
3. Optimaal gebruik van en een zo groot mogelijke parkeerdoorstroming op de openbare parkeerplaatsen binnen de ring.

Om dit te bereiken is het noodzakelijk een samenhangend parkeerregime toe te passen. De kaders voor het parkeerregime zijn:

- Eenvoudig
- Doelmatig
- Financieel aanvaardbare consequenties voor de gemeente Texel

Ten aanzien van het parkeerregime dienen de volgende keuzes gemaakt te worden:

1. Parkeerlocaties en parkeerverboden
2. Openbare of gereserveerde parkeerplaatsen
3. Qua tijdsduur beperkt of onbeperkt parkeren
4. Gratis of betaald parkeren

1. Parkeerlocaties en parkeerverboden

Het wel of niet ergens kunnen parkeren is afhankelijk van de functie van de straat en afhankelijk van de fysieke mogelijkheden en beperkingen. In dit kader geldt er momenteel in bepaalde straten een parkeerverbod. Door de gemeenteraad is hiervoor het college van Burgemeester en Wethouders aangewezen als bevoegd gezag voor het nemen van verkeersbesluiten.

Ten aanzien van dit parkeerplan wordt de huidige parkeersituatie als constaterend beschouwd.

Als uitgangspunt voor toekomstige parkeermaatregelen is de koppeling tussen wonen en parkeren belangrijk. De richtlijn hierin is dat er bij een woning voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn op eigen terrein, op de aanliggende woonstraat of op een openbare parkeerplaats op redelijke loopafstand van de woning.

Een bedrijf, school, instelling e.d. dient op eigen terrein voldoende parkeervoorzieningen te treffen ten behoeve van personeel, gasten en klanten.

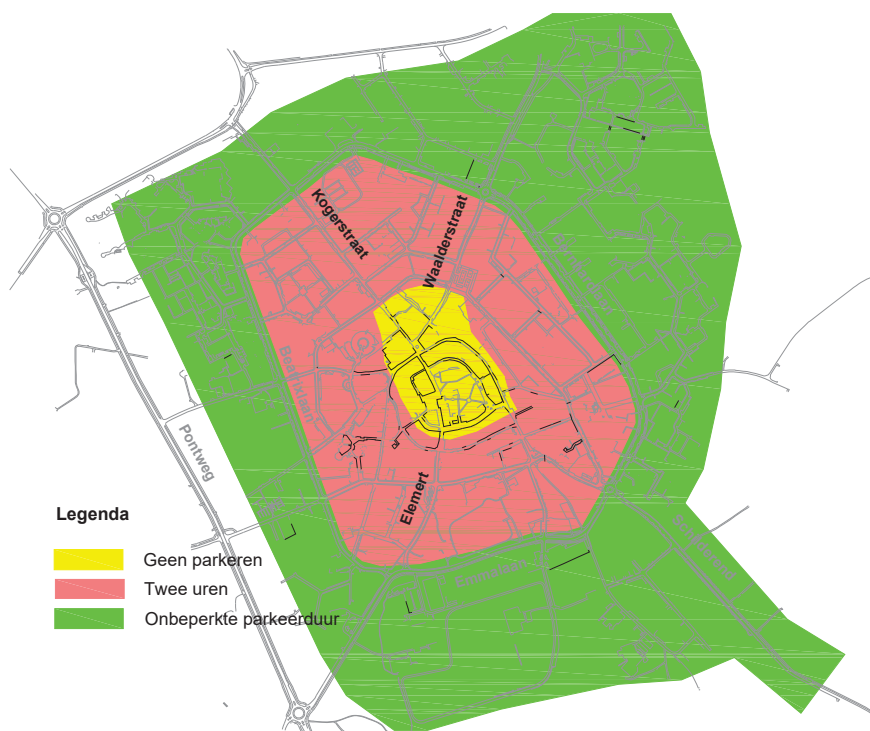
In de praktijk houdt dit in dat in principe op elke woonstraat het parkeren is toegestaan met uitzondering van het voetgangersgebied in het centrum van Den Burg. In verband met de ontwikkeling Ruimte voor het Hart zal op middellange termijn een parkeerverbod ingesteld worden voor de Groeneplaats, Parkstraat en de Burgwal.

Op afbeelding 16 is aangegeven het parkeergebied van Den Burg, inclusief de huidige parkeerverboden, plus de situatie naar aanleiding van Ruimte voor het Hart.

Afbeelding 17 – parkeergebieden



Afbeelding 18 – parkeerduur



2. Openbare of gereserveerde parkeerplaatsen

Om een zo groot mogelijke parkeercapaciteit te hebben is het uitgangspunt dat de parkeerplaatsen in Den Burg openbaar van karakter zijn. In de praktijk worden de parkeerplaatsen benut door verschillende gebruikers: inwoners van Den Burg en van buiten Den Burg en door de toeristen. Met name in woonstraten leidt dit tot conflicten, wat hiervoor ook al is aangegeven.

Ten aanzien van parkeren is voor de bewoners van Den Burg als uitgangspunt gesteld, dat voor hen voldoende parkeermogelijkheden moeten zijn in de woonstraten. Dit impliceert dat woonstraten met een grote parkeerdruk vanwege het toerisme, beschermd moeten worden. Dit kan door de beschikbare parkeerplaatsen in deze straten te reserveren voor de bewoners ervan. Met name is dit van belang voor de straten binnen de ring van Den Burg. Deze maatregel is reeds van kracht in de straten rondom de Thijsselaan met overwegend positieve resultaten.

Om de bewoners binnen de ring voldoende parkeerruimte te bieden, om de leefbaarheid in deze straten te verhogen, maar ook om eenduidigheid te verschaffen voor alle weggebruikers is het gewenst om de parkeerplaatsen op de woonstraten binnen de ring aan te wijzen als parkeerplaatsen voor vergunninghouders.

Om hierin consequent te zijn dient het betaald parkeren in de woonstraten Keesomlaan en Burgerhoutstraat omgezet te worden naar parkeren voor vergunninghouders.

Op afbeelding 17 zijn de verschillende parkeergebieden aangegeven.

De consequentie van deze maatregel is wel dat andere parkeeders genoodzaakt zijn om hun auto ergens anders te parkeren. Met de uitbreiding van de openbare parkeercapaciteit, verwoord in het hier voorliggende hoofdstuk wordt hierin tegemoet gekomen.

3. Qua tijdsduur beperkt of onbeperkt parkeren

Het wel of niet opleggen van beperkingen in de parkeertijd is afhankelijk of het noodzakelijk is om op een bepaald parkeerterrein of -gebied voldoende parkeerwisselingen te hebben binnen een bepaalde tijdsduur. Dit is meestal economisch gerelateerd, zoals bijvoorbeeld op parkeerterreinen ten behoeve van winkelgebieden. Een bepalende factor hierin is de ligging van deze parkeerterreinen.

Het winkelgebied van Den Burg is gelegen in het centrum. Met het opheffen van de parkeermogelijkheden op de Groeneplaats, Parkstraat en de Burgwal in het kader van Ruimte voor het Hart zijn er geen parkeerplaatsen meer aanwezig in de directe omgeving. Het huidige één uursgebied komt derhalve te vervallen. Buiten het centrum liggen onder andere de parkeerterreinen AH, Vogelenzang en de Bocksberg. Voor deze parkeerterreinen is het noodzakelijk om voldoende parkeerwisselingen te hebben en derhalve instandhouding van de huidige beperking in parkeertijd.

Derhalve is differentiatie in maximale parkeertijd noodzakelijk. Tussen het centrum en de ring twee uur, buiten de ring onbeperkte parkeertijd.

Op afbeelding 18 zijn de gebieden met de verschillende maximale parkeertijden aangegeven.



Foto – Parkeerautomaat Bocksberg

4. Gratis of betaald parkeren

Het aanleggen van parkeervoorzieningen in Den Burg is noodzakelijk om te voldoen aan de parkeervraag van bewoners, bedrijven en de toeristen. Om een goed parkeerklimaat te bewerkstelligen is weer regelgeving nodig. Daarnaast is het bevorderlijk om een goed parkeergedrag te stimuleren dan wel af te dwingen.

Dit pakket aan maatregelen kost de gemeenschap jaarlijks veel geld. Te denken valt hierbij aan onderhoud of aan handhaving.

In de Nota Wegbeheer is de financiering van het onderhoud van alle bestrating, inclusief parkeervakken en –terreinen verwoord. Op dit moment is er geen aanleiding om hierin veranderingen aan te brengen. Derhalve resteert de kosten van handhaving van de parkeermaatregelen.

Uitgangspunt hierbij is dat de lasten van parkeerhandhaving gedekt worden uit de opbrengsten gerelateerd hieraan. Opbrengsten kunnen zijn parkeergelden, boetes of leges van verstrekte parkeervergunningen. Concreet betekent dit dat waar geen handhaving noodzakelijk is, er ook geen kosten voor het parkeren in rekening gebracht worden.

Handhaving van de parkeermaatregelen is noodzakelijk op die wegen of terreinen waar of parkeren voor vergunninghouders van kracht is, of waar er een beperking is in de maximale parkeerduur.

De kosten en baten van het parkeren voor vergunninghouders is geregeld in het door de gemeenteraad genomen besluit over het Parkeren voor vergunninghouders in de wijk Thijsselaan e.o.

De andere gebieden met een beperking van de maximale parkeerduur zijn de parkeerterreinen AH, Vogelenzang, Bocksberg, Elemert en Schilderend en de parkeerstraten Burgerhoutstraat en de Keesomlaan. In wezen zijn dit enclaves binnen het vergunninggebied. Bij een volledige invoering van vergunning parkeren binnen de ring blijven alleen het parkeerterrein AH en Vogelenzang over als openbare parkeerterrein vanwege de aanwezigheid van supermarkten. Indien deze uitgeplaatst worden kan ook daar het betaald parkeren ter discussie worden gesteld. Voor dit moment wordt ervan uitgegaan dat deze parkeerterreinen betaald parkeren blijven.

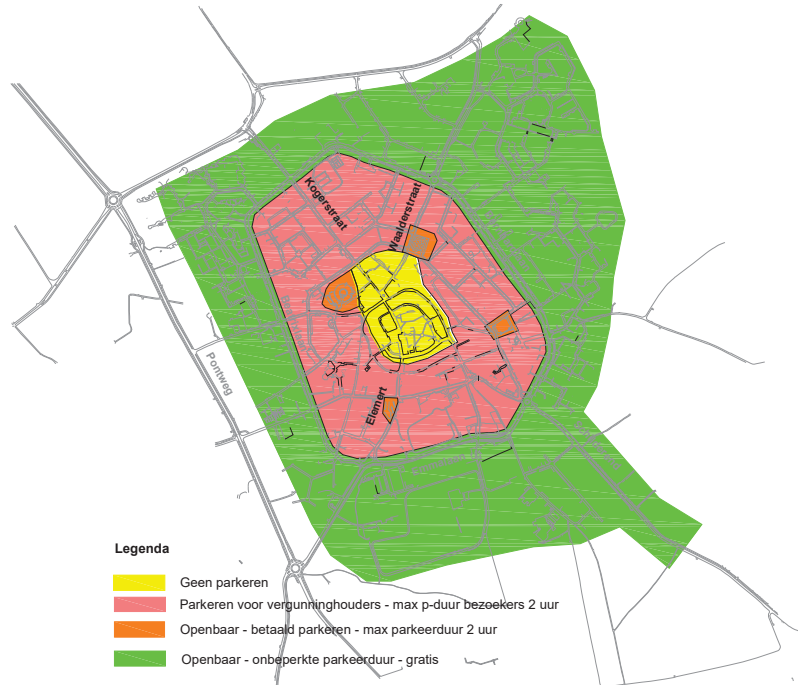
Een maximale parkeerduur kan ingesteld worden door middel van een “blauwe” zone of door betaald parkeren met een maximale parkeerduur. Om de kosten en baten ervan in balans te houden heeft de gemeente Texel al in 1993 betaald parkeren ingevoerd. Aan deze regelgeving is tevens verbonden de opbrengsten van de parkeerboetes, die bij betaald parkeren in de gemeentekas terecht komen. Bij een “blauwe” zone gaan de opbrengsten van de parkeerboetes naar het rijk.

Een ander argument voor het instrument betaald parkeren is dat dit ook gebruikt kan worden voor een bepaalde mate van parkeersturing. In combinatie met een goede parkeerverwijzing waarop de gratis en betaalde parkeerterreinen als keuzemogelijkheid aangegeven staan zal een deel van de automobilisten zich er doorlaten leiden, waardoor er minder “zoekend” verkeer op die plekken komt, waar ze niet gewenst zijn.

Op basis van bovenstaande argumenten blijft het instrument van betaald parkeren noodzakelijk.

Voorgesteld wordt om binnen de ring van Den Burg als parkeerregime betaald parkeren in te stellen en buiten de ring gratis.

Afbeelding 19 – Integraal parkeerbeeld Den Burg



8.2. Parkeertarieven

Het huidige parkeertarief bedraagt voor de parkeerterreinen buiten het centrum (parkeerterrein AH, Vogelenzang, Bocksberg e.d.) € 1,29 per uur met een maximale parkeerduur van 2 uur. Binnen het centrum bedraagt het parkeertarief € 2,57 per uur met een maximale parkeerduur van 1 uur.

De kosten van betaald parkeren zijn voor 2009 begroot op € 180.000,--. De opbrengsten voor 2009 zijn begroot op € 700.000,--. Derhalve wordt voor 2009 een batig saldo verwacht van € 520.000,--.

In het kader hieronder is weergegeven de parkeertarieven van verschillende plaatsen in Noord-Holland.

Den Helder – eerste 2 uur € 1,70 per uur. Daarna € 2,10 per uur. Alkmaar – centrum € 1,90 per uur. Daarbuiten € 1,30 per uur. Bergen/Schoorl/Egmond aan Zee – zomer € 1,50 per uur. Winter € 1,-- per uur. Heerhugowaard – parkeergarages € 1,-- per uur. Hoorn - € 1,20/1,80 per uur

Het Texelse tarief van € 1,29 per uur is vergelijkbaar met bovenstaande tarieven. Het parkeertarief voor het centrum van € 2,57 per uur is aan de hoge kant.

Het bepalen van de hoogte van het parkeertarief voor Den Burg hangt af van meerdere factoren. Ten eerste dient het tarief in combinatie met de andere inkomsten kostendekkend te zijn. Daarnaast dient de hoogte van het tarief ook een enigszins sturend gedrag af te dwingen. Bijvoorbeeld om vlotte parkeerwisselingen te genereren of om er voor te zorgen dat bestuurders eerder een gratis parkeerterrein op zoeken. Uiteraard is dit subjectief van aard en mag de hoogte van het tarief ook niet zodanig zijn, dat Texel zich uit markt prijst als vakantie-eiland. Gezien de parkeertarieven van de andere gemeenten is een tarief tussen de € 1,-- en € 2,-- per uur heel gebruikelijk.

Vanaf 2004 zijn de parkeertarieven op Texel niet trendmatig verhoogd, zoals wel de andere gemeentelijke tarieven. Voorgesteld wordt om vanaf 2010 een inhaalslag hierin te maken en het lage parkeertarief te verhogen naar € 1,50 per uur. Daarnaast wordt voorgesteld om vanaf het moment dat het centrum afgesloten wordt voor het verkeer het hoge tarief in zijn geheel af te schaffen.

Het parkeertarief van nieuwe parkeerterreinen binnen de ring is normaal gesproken het lage tarief. Ten aanzien van het nieuwe parkeerterrein op de ijsbaan kan overwogen worden om hiervan af te stappen. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een vast tarief per parkeerbeurt. Argumenten hiervoor is dat deze locatie verder van het centrum ligt dan bijvoorbeeld de parkeerterreinen AH en Vogelenzang. Verder fungeert dit terrein ook meer als lang parkeerterrein en als overloopterrein bij piekdrukke. Daarnaast wordt het niet jaarrond gebruikt als parkeerterrein. Een vast tarief in combinatie met het toepassen van slagbomen maakt dat ook de handhaving nagenoeg nihil zal zijn.

Voorgesteld wordt om voor dit parkeerterrein een tarief van € 2,50 per parkeerbeurt te heffen.

Op afbeelding 19 is het gehele parkeren van Den Burg integraal weergegeven.

8.3. Parkeren voor mindervaliden

Het gemeentelijke beleid over het toewijzen van invalidenparkeerplaatsen is verwoord in de nota "Toewijzen Invalidenparkeerplaatsen". In deze nota wordt de aanleg van invalidenparkeerplaatsen in de praktijk geregeld.

Wettelijk is in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) onder andere vastgelegd dat invalidevoertuigen en motorvoertuigen met een rechtsgeldige invalidenparkeerkaart mogen parkeren op een weg met een parkeerverbod (bord of gele onderbroken streep) en binnen een blauwe zone. Voor het overige zijn ze gehouden de reguliere verkeersregels te volgen.

Verder dienen bestuurders van invalidervoertuigen of van motorvoertuigen met een rechtsgeldige invalidenparkeerkaart parkeergeld te betalen op de betaalde parkeerplaatsen en mogen zij niet parkeren langs wegen waar parkeren voor vergunninghouders is ingesteld. Ten aanzien van deze zaken is de gemeente het bevoegd gezag en kan de gemeente besluiten hoe hiermee om te gaan.

8.3.1 Aantal invalidenparkeervakken

Texel wil een vriendelijk en toegankelijk eiland zijn voor mindervaliden. In de praktijk vindt dit qua infrastructuur plaats door de aanleg van parkeerplaatsen specifiek voor deze doelgroep. Landelijk wordt aanbevolen om per 100 openbare parkeerplaatsen 2 invalidenparkeerplaatsen te hebben. Cijfermatig betekent dit dat voor Den Burg van de 2322 parkeerplaatsen er 46 invalidenparkeerplaatsen aanwezig dienen te zijn. Momenteel zijn dat er 57 invalidenparkeerplaatsen. Echter in de praktijk zeggen deze getallen niet zoveel. Waar het om gaat is dat mindervaliden op die plaatsen waar het nodig is moeten kunnen beschikken over voldoende parkeerruimte. Dit betekent vooral voldoende invalidenparkeerplaatsen nabij openbare gebouwen en winkelcentra. Gezien de vergrijzing van de samenleving waarbij het tevens heel gebruikelijk is dat ouderen zolang mogelijk mobiel blijven, wordt voorgesteld om op parkeerterreinen nabij openbare gebouwen en winkelcentra per 100 parkeerplaatsen 4 invalidenparkeerplaatsen van voldoende afmetingen te hebben. Dit geldt zowel voor de betaalde parkeerterreinen alsmede voor de parkeerterreinen binnen het vergunninggebied. In de woonstraten kan dit op basis van aanvraag en beschikbaarheid van parkeerruimte bepaald worden.

8.3.2 Betaalde parkeerterreinen

Momenteel is de regel dat op betaalde parkeerterreinen door bestuurders met een invalidenparkeerkaart betaald moet worden. De kaart geeft het recht om gebruik te maken van een invalidenparkeerplaats, maar ontheft de parkeerder niet van de fiscale verplichting. De reden van betaald parkeren met een maximale parkeertijd is om voldoende parkeerwisselingen te hebben en om dit financieel gezien ook handhaafbaar te maken. In principe geldt deze reden ook voor de invalidenparkeerplaatsen op deze terreinen.

Onlangs is door de Tweede Kamer van de Staten Generaal een wetsvoorstel aangenomen waarin bestuurders van een invalidervoertuig en bestuurders met een geldige invalidenparkeerkaart vrijgesteld zijn van het betalen van parkeergeld. Dit wetsvoorstel moet nog bekrachtigd worden door de Eerste Kamer.

Gezien het feit dat Texel een vriendelijk en toegankelijk eiland wil zijn voor mindervaliden wordt voorgesteld om, ondanks dat er landelijke wetgeving in de maak is, expliciet als beleid vast te stellen dat bestuurders van een invalidervoertuig en bestuurders met een geldige invalidenparkeerkaart vrijgesteld zijn van het betalen van parkeergeld op geheel Texel.

8.3.3 Parkeren in een vergunninggebied

Zoals aangegeven is het voor bestuurders van een invalidervoertuig of van een motorvoertuig met een rechtsgeldige invalidenparkeerkaart niet toegestaan om te parkeren langs wegen waar parkeren voor vergunninghouders is ingesteld. Vanwege juist de lichamelijke beperking waar deze bestuurders mee te maken hebben, is het gewenst dat deze bestuurders zo dicht mogelijk bij hun bestemming kunnen parkeren. Derhalve wordt voorgesteld om in de parkeerverordening op te nemen dat bestuurders van een invalidervoertuig of van een motorvoertuig met een rechtsgeldige invalidenparkeerkaart langs wegen kunnen parkeren waar het parkeren voor vergunninghouders is ingesteld. Maximale parkeertijd twee uur met gebruikmaking van de parkeerschijf.

8.3.4 Maatvoering invalidenparkeerplaatsen

In de praktijk is met name de breedtemaat van belang om op een goede wijze een auto in- of uit te kunnen stappen. Landelijk wordt hiervoor 3,50 m aanbevolen bij gestoken parkeervakken. De afgelopen jaren wordt deze maat op Texel ook als standaard gehanteerd. Echter een aantal oudere invalidenparkeerplaatsen voldoen niet hieraan, bijvoorbeeld op het parkeerterrein Vogelenzang. Om dit op te lossen is het gewenst de maatvoering ervan aan te passen. Voor Den Burg zijn de kosten ervan geraamd op € 20.000,--.

Hoofdstuk 9 Technische zaken

9.1 Aanbrengen bewegwijzering

In hoofdstuk 5 is onder andere aangegeven dat de parkeerverwijzingen sterk verbeterd dienen te worden. Dit betreft concreet het aangeven van de parkeerroute, aangeven of het gratis dan wel betaalde parkeerterreinen betreft, plus aangeven van de loopafstand naar het centrum. Aanvullend hierop kan ook de looproute vanaf het parkeerterrein naar het centrum, maar wellicht nog belangrijker de looproute vanaf het centrum naar de verschillende parkeerterreinen aangegeven worden. Een belangrijk aspect hierin is dat de parkeerterreinen alle van een naam worden voorzien, in plaats van het huidige nummer.

De kosten van de parkeerverwijzingen exclusief de verwijzing van de looproutes zijn geraamd op € 16.000,--. Inclusief de verwijzingen van de looproutes bedragen de kosten € 25.000,--.

9.2 Indeling parkeervakken

Voor het optimaal benutten van de maximale parkeercapaciteit is een goede vakindeling en dit op de weg of het parkeerterrein aangeven een vereiste. Momenteel zijn een aantal grote gratis terreinen niet voorzien van een indeling. Dit zijn de parkeerterreinen nabij OSG en de Bocksberg. Dit geldt ook voor een aantal woonstraten, waaronder Jonkerstraat, Wittekruislaan, Lijnbaan, Molenstraat en de Noordwester. 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 € 25.000,--.

9.3 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 € 20.000,--.

9.4 Achteraf parkeergeld betalen

Momenteel is de gebruikswijze bij de parkeerautomaten dat er vooraf een parkeerticket gekocht moet worden. Deze praktijk is onvriendelijk, omdat constant de parkeertijd in de gaten gehouden moet worden. Dit kan tot gehaast gedrag leiden.

Momenteel is de techniek zover, dat er ook met een mobiele telefoon parkeertijd gekocht kan worden. De parkeerder meldt zich op het moment van aankomst telefonisch aan en bij vertrek weer af. Achteraf worden dan de kosten van het verschuldigde parkeergeld verrekend.

In Nederland is deze techniek zeer in opkomst en verschillende gemeenten hebben dit ook ingevoerd.

De voordelen van dit systeem voor de parkeerder is:

- Uitsluitend betalen voor de geparkeerde tijd
- Achteraf en elektronisch betalen

- Niet vooraf beslissen hoe lang men wegblijft
- Niet tussentijds bijvullen van de parkeerautomaat
- Is landelijk in meerdere gemeenten te gebruiken

De voordelen voor de gemeente zijn:

- Hogere betalingsbereidheid bij kort parkeren
- Hogere klanttevredenheid
- Efficiënte afhandeling door parkeerbeheer
- Minder cash in de parkeerautomaten

Een nadeel van dit systeem is de kans dat de parkeerder langer parkeert, waardoor er minder parkeerwisselingen zijn.

De kosten van het systeem zijn een eenmalige aanmeldkosten voor de parkeerder van € 8,50. De gemeente heeft geen kosten, maar wel lagere opbrengsten. 5% van de opbrengsten van dit systeem gaat naar de aanbieder ervan. Voor het eerste jaar met dit systeem wordt ingeschat dat hooguit 20% van de parkeerbetaling via de mobiele telefoon zal gaan. Bij een invoering in 2010 betekent dit een lagere parkeeropbrengst van € 5.000,--.

Hoofdstuk 10 Beheer parkeerapparatuur

Momenteel heeft de gemeente Texel 16 parkeerautomaten en 2 parkeermeters in beheer en onderhoud. Bij de uitvoering van dit parkeerplan blijven er uiteindelijk 8 parkeerautomaten over. Deze automaten zijn in de 90-er jaren aangeschaft en een aantal ervan zijn momenteel technisch in een zeer slechte staat. Er treden veel storingen op, waarbij de automaten vaak buiten gebruik zijn. Voor de parkeerautomaten is geen vervangingsplan.

Om de bedrijfszekerheid optimaal te laten zijn dienen de parkeerautomaten in een goede technische staat te verkeren. Met de huidige apparatuur is dit niet te bereiken. Derhalve dienen deze automaten vervangen te worden. Per automaat gaat het hierbij om € 15.000,--.

Voorgesteld wordt om de slechtste automaten in 2010 te vervangen. Dit betreft twee stuks. De andere automaten kunnen in de komende jaren vervangen worden. Daarbij dient er reguliere vervanging plaats te vinden na afloop van hun technische levensduur. Voor parkeerautomaten is dit 10 jaar.

Hieronder is in een tabel aangegeven de vervangingen voor de komende jaren. In de begroting betreffende het jaar dient hier rekening mee gehouden te worden. De financiële consequenties hiervan zijn aangegeven in hoofdstuk 13.

Tabel vervangingsplan parkeerautomaten

Parkeerautomaat	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nikadel	X										
Lidl	X										X
Sonnevanck 1		X								X	
Sonnevanck 2			X								
Elemert				X							
Brink					X						
Dorpsstraat						X					
Parnassiastraat							X				
Vogelenzang								X			

Naast reguliere vervanging van de parkeerapparatuur vindt er jaarlijks onderhoud plaats. Dit is nodig in verband met de bedrijfszekerheid van de apparatuur. Het onderhoud bestaat deels uit preventief onderhoud en deels uit reparaties en het oplossen van storingen. Hiervoor is een jaarlijks budget nodig. Het budget voor 2009 bedroeg € 4.525,--. De huidige staat van de parkeerautomaten geeft dat er jaarlijks nogal wat reparaties zijn, waardoor dit bedrag niet toereikend is. Om de bedrijfszekerheid te garanderen is jaarlijks een bedrag van € 9.700,-- noodzakelijk. Dit bedrag zal jaarlijks op de begroting opgenomen worden.

Hoofdstuk 11 Overzicht maatregelen

De slogan voor dit parkeerplan is “Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg voor zowel de inwoner van Den Burg c.q. van Texel en voor de toerist”. Dit parkeerplan bevat een reeks van oplossingen en maatregelen om dit te bereiken, welke beschreven zijn in de hieraan voorafgaande hoofdstukken.

Voor een goed overzicht zijn deze hieronder samengevat weergegeven.

Openbare ruimte

1. Mogelijkheid bieden om één van de twee fullservice supermarkten uit te plaatsen naar de ringweg van Den Burg. Zie verder Toekomstvisie Voorzieningsstructuur Texel
2. Herinrichting entrees centrum Den Burg volgens de principes van Shared Space – Elemert, Schilderend/Wilhelminalaan, Kogerstraat.
3. Vergroten van de parkeercapaciteit. In eerste instantie door de aanleg van nieuwe parkeerterreinen. Daarnaast door in te spelen op toekomstige mogelijkheden.
 - A. Aanleg parkeerterrein ijsbaan
 - B. Aanleg parkeerterrein nabij parkeerterrein Deuce
 - C. Bezien parkeermogelijkheden bij herinrichting omgeving voormalige LTS
 - D. Bezien parkeermogelijkheden bij revitalisering industrieterrein Maricoweg/Spinbaan

Regelgeving

1. Parkeerlocaties en parkeerverboden. Huidige situatie wordt als constaterend beschouwd. Centrum niet parkeren. In verband met ontwikkeling Ruimte voor het Hart op termijn een parkeerverbod op de Groeneplaats, Parkstraat en de Burgwal. Buiten het centrum parkeren toegestaan.
2. Openbare of gereserveerde parkeerplaatsen. Tussen centrum en de ringwegen parkeren voor vergunninghouders. Vanaf de ringweg naar buiten toe geen gereserveerde parkeerplaatsen.
3. Parkeerduur. Tussen centrum en ringwegen 2 uur. Daarbuiten geen beperking in parkeerduur.
4. Gratis of betaald parkeren. Tussen centrum en ringwegen betaald parkeren op de openbare parkeerterreinen. Daarbuiten gratis parkeren.
5. Parkeertarieven. Een parkeertarief € 1,50 per uur voor parkeerterreinen binnen de ring. Op termijn afschaffen hoog parkeertarief. Parkeertarief nieuwe parkeerterrein ijsbaan € 2,50 per parkeerbeurt.
6. Parkeren voor mindervaliden:
 - A. Norm 4 invalidenparkeerplaatsen per 100 openbare parkeerplaatsen nabij openbare gebouwen en winkelcentra
 - B. Op geheel Texel gratis parkeren
 - C. Toegestaan om te parkeren binnen een gebied waar parkeren voor vergunninghouders is ingesteld voor maximaal twee uur
 - D. Aanpassen maatvoering invalidenparkeerplaatsen waarbij met name de breedtemaat wordt vergroot naar 3,50 m

Technische zaken

1. Aanbrengen bewegwijzering vanaf de entree van Den Burg naar de verschillende parkeerterreinen, plus een bewegwijzering van de looproutes tussen de parkeerterreinen en het centrum.
2. Aanbrengen goede vakindeling op onder andere de parkeerterreinen nabij OSG en de Bocksberg en langs een aantal woonstraten.
3. Aanbrengen openbare verlichting op de verschillende parkeerterreinen plus verbetering leesbaarheid tariefplaten parkeerautomaten
4. Aanbieden mogelijkheid betalen door middel van de mobiele telefoon waarin achteraf betalen opgenomen zit.

Beheer parkeerapparatuur

1. Vaststellen vervangingsplan parkeerautomaten
2. Vaststellen budget onderhoud parkeerautomaten en -meters

Hoofdstuk 12 Planning

De slogan voor dit parkeerplan is "Het creëren van een leefbare parkeersituatie in Den Burg voor zowel de inwoner van Den Burg c.q. van Texel en voor de toerist". Op basis hiervan wordt gezien de huidige parkeerproblemen prioriteit gegeven aan het creëren van extra parkeerruimte in combinatie met verbetering van de bewegwijzering. Deze maatregelen geven lucht aan de parkeerdruk waardoor tevens de leefbaarheid in de woonwijken verhoogd wordt. Daarna kan de uitbreiding van de parkeergebieden voor vergunninghouders plaatsvinden om hiermee de bewoners van Den Burg tegemoet te komen.

Qua uitvoering is het welhaast onmogelijk om alles in één jaar uit te voeren. Daarbij hebben de maatregelen ook impact op elkaar. Derhalve wordt uitgegaan van gefaseerde uitvoering over de jaren 2010 - 2012, waarna eerst gekeken wordt wat de effecten ervan zijn. Afhankelijk van de uitkomsten kan nadere besluitvorming plaatsvinden over eventuele vervolg maatregelen.

Hieronder is de concrete uitvoering weergegeven in volgorde van belangrijkheid. Aangegeven zijn de kosten en het planjaar. Onderscheid wordt hierin gemaakt tussen Civieltechnische werken (CT) en Regeltechnische werken (RT).

In de praktijk dient uiteraard rekening gehouden te worden met de voortgang van gerelateerde ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld Ruimte voor het Hart, en dient ook adequaat ingespeeld te worden op mogelijkheden die zich voor doen.

Nr. Naam maatregel	CT/RT	Kosten Excl b.t.w.	Planjaar
1. Aanleg parkeerterrein ijsbaan naast Emmalaan	CT	€ 400.000,--	2010
2. Verbeteren bewegwijzering, incl. looproutes	CT	€ 25.000,--	2010
3. Instellen parkeertarief op parkeerterrein ijsbaan € 2,50/keer	RT	struc opbrengst € 56.160,--	2010
4. Wijzigen parkeertarieven	RT	struc opbrengst € 51.049,--	2010
5. Indeling parkeervakken	CT	€ 25.000,--	2011
6. Verbeteren invalidenparkeerplaatsen	CT	€ 20.000,--	2011
7. Herinrichting entrees centrum	CT	€ 225.000,--	2012
8. Verbeteren zichtbaarheid P-terrein en P-apparatuur	CT	€ 20.000,--	2012

Beheer en onderhoud parkeerapparatuur

A. Vervangen parkeerautomaten 1 per jaar	€	15.000,--	2010ev
B. Incidenteel 1 parkeerautomaat vervangen	€	15.000,--	2010
C. Structureel verhogen onderhoudskosten	€	5.175,--	2010ev

Hoofdstuk 13 Financiële consequenties

Financiële consequenties Parkeerplan Den Burg 2009

rente 6%

Investerings parkeren 2010 - 2014

Omschrijving	Jr. uitv.	Investering	Afschr/jr	Jaarlast (1e jaar)	Incidenteel
Aanleg parkeerterrein ijsbaan	2010	400.000	15	50.667 N	
Verbeteren bewegwijzering	2010				25.000
Extra parkeerautomaat in 2010	2010				15.000
Jaarlijks budget vervangen parkeerautomaten	2010			15.000 N	
Extra lasten onderhoud parkeerautomaten	2010			5.175 N	
Opbrengst parkeerterrein ijsbaan	2010			-56.160 V	
Wijzigen parkeertarieven	2010		0	-51.049 V	
Invalidenparkeerplaatsen	2011	20.000	15	2.533 N	
Indeling parkeervakken	2011	25.000	15	3.167 N	
Zichtbaarheid parkeerapp.+openbare verlichting	2012	20.000	15	2.533 N	
Herinrichting entrees centrum	2012	225.000	15	28.500 N	
Totaal tot en met 2012		690.000		366 N	40.000

Financiële consequenties per jaar:	2010	400.000	-36.367 V	40.000
	2011	45.000	5.700 N	0
	2012	245.000	31.033 N	0
Saldo 2010 t/m 2012		690.000	366 N	40.000

Opbrengst parkeerterrein ijsbaan.

Aantal parkeerplaatsen 400

01-mei-

Opening 09 31-okt-09

Aantal dagen geopend (26 wkn; 6 dgn, zo gratis) 156

Aantal parkeerwisselingen 1 x per dag

Tarief 2,50 per parkeerwisseling

Gemiddelde bezetting 36%

De bezetting is gerelateerd aan de gemiddelde jaarrond bezetting van de (onbetaalde) parkeerterreinen aan de rondweg. Het gaat om Grisnigt, Emmalaan, Deuce en Kaczor.

Opbrengst op jaarbasis: 56.160

(parkeerplaatsen * gemiddelde bezetting) * (dagtarief * aantal betaalde openingsdagen)

Verhogen parkeertarief van € 1,29 per uur naar € 1,50 per uur.

Voorgesteld wordt het tarief per uur van de parkeerautomaten te verhogen van € 1,29 per uur naar € 1,50.

De ervaring heeft geleerd dat de stijging van het tarief zich niet 1:1 laat vertalen naar een hogere opbrengst.

Aangenomen wordt, dat 75% van de tariefstijging wordt gerealiseerd.

Opbrengst P-automaten		418.115
Aantal parkeereenheden	1,29	324.120
	1,50	486.180
Vershil		68.065
	75%	51.049

Hoofdstuk 14 Slot

Parkeren is een dynamisch gebeuren. Stedenbouwkundige ontwikkelingen, sociale en maatschappelijke veranderingen generen een veranderende parkeerbehoefte. Het is zaak om hierop in te spelen.

Dit parkeerplan voorziet in een uitbreiding van parkeercapaciteit door middel van parkeerterreinen langs de ringweg van Den Burg en het creëren van parkeerrust in woonstraten van Den Burg. Hiermee wordt de algehele leefbaarheid op parkeergebied verbeterd. Dit is in het belang van zowel de Texelaar als de toerist.

Daarbij is het goed te beseffen dat dit parkeerplan ook weer een momentopname is. Daarom loopt dit parkeerplan tot 2012. Een relatief korte periode. Gezien het pakket aan maatregelen in de periode 2010 – 2012 is het zaak om eerst de effecten ervan goed te monitoren en deze in 2013 te evalueren. Daarna kan bezien worden of aanvullende maatregelen nodig zijn.