Datum: 11-5-2021

Advies parkeren Ouderkerk aan de Amstel

Opdrachtgever:
Gemeente Ouder-Amstel

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
De Bilt
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Jeroen Quee
Adviseur Mobiliteit en Infrastructuur

M +31 6 21 81 39 56

Verantwoording

Titel	Advies parkeren Ouderkerk aan de Amstel
Subtitel	
Projectnummer	375749
Referentienummer	nl_rapport met bijlagen
Datum	11-5-2021
Auteur	Jeroen Quee
E-mailadres	jeroen.quee@sweco.nl

Inhoudsopgave

1 Opgave voor het onderzoek 4
1.1 Vervolgstap Spijkers met koppen 4
1.2 Leeswijzer 5
1.3 Effecten van COVID 5
2 Parkeren: huidige situatie en bouwstenen voor ontwikkeling 6
2.1 Huidige regulering en gebruik parkeerplaatsen in het centrum 6
2.2 Verkenning inrichting ’t Kampje en omgeving 8
2.3 Effect van vermindering aantal parkeerplaatsen op ’t Kampje en graskeienveld 8
2.4 Verkenning mogelijkheden voor ontwikkeling van parkeren 8
3 Scenario’s voor parkeren 13
3.1 Inleiding 13
3.2 Scenario 1: regulering met blauwe zone 13
3.3 Scenario 2: regulering met betaald parkeren 15
3.4 Afweging van de scenario’s 16
4 Parkeerexploitatie 18
4.1 Doorrekening van de scenario’s 18
4.2 Gebouwd parkeren: biedt een parkeerfonds mogelijkheden? 18
5 Overweging, advies en vervolg 20
5.1 Overweging en advies 20
5.2 Stappen voor de komende tijd 21
6 Fietsparkeren 22

Bijlage 1: Parkeerberekening ’t Kampje/graskeienveld
Bijlage 2: Berekening parkeerexploitatie

1 Opgave voor het onderzoek

1.1 Vervolgstap Spijkers met koppen

In ‘Spijkers met Koppen’ zijn de ambities weergegeven voor een kwaliteitsimpuls voor het centrum van Ouderkerk. Met name de Dorpsstraat, het Haventje en ‘t Kampje hebben belangrijke kwaliteiten met potentie voor het verbeteren van de stedenbouwkundige kwaliteit. Voor de verdere uitwerking en concretisering van de ambities moeten nog meerdere aspecten worden onderzocht. Eén van de belangrijkste aspecten is het parkeren: voor het functioneren van het dorpscentrum zijn goede bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor met name kort- en middellang parkeerders van groot belang. In de huidige situatie worden regelmatig knelpunten in de parkeermogelijkheden ervaren. Tegelijkertijd heeft de aanwezigheid van veel geparkeerde auto’s een negatief effect op het aangezicht en de leefbaarheid van het dorp. In ‘Spijkers met Koppen’ wordt aangegeven dat met name het parkeren een complex vraagstuk is dat afzonderlijke uitwerking vergt (‘olifant in de kamer’). Voor de uitwerking van het parkeren gelden de volgende hoofdzaken als vertrekpunt:

- Herinrichting/vergroening van ‘t Kampje en het graskeienveld. Voor ogen staat een inrichting waarbij het middengebied (’t Kampje) groen wordt. De locatie van het graskeienveld is dan nog beschikbaar voor parkeren. Omdat deze maatregel concreet impact heeft op het aantal parkeerplaatsen, gaat hier in dit parkeeradvies bijzondere aandacht naar uit. Echter wel in de context van het parkeren voor het centrum als geheel.
- Langparkeren (langer dan 4 uur) moet plaatsvinden buiten het dorpscentrum, met uitzondering van de vergunninghouders.

De uitwerking van het parkeren bergt een dilemma in zich omdat aan de ene kant het functioneren van het centrum gebaat is bij optimale bereikbaarheid per auto en aan de andere kant (te) groot ruimtebeslag door auto’s de aantrekkelijkheid negatief beïnvloedt.

‘Spijkers met Koppen’ geeft aan dat economische vitaliteit een van de belangrijke vertrekpunten is. Het functioneren van het winkelaanbod is hierin een belangrijk element. Bereikbaarheid per auto en parkeren wordt hierbij een hoge waarde toegekend.

Vraagstelling
De vraagstelling voor dit onderzoek is hoe bij verdere uitwerking van ‘Spijkers met Koppen’ voorzien kan worden in het parkeren voor de diverse doelgroepen (kort-, middellang en langparkeren) die het centrum van Ouderkerk bezoeken of er wonen of werken. Oplossingen kunnen liggen in het dorpscentrum en daarbuiten.

Samenwerking
Dit onderzoek is uitgevoerd in co-productie met het team Parkeren van de klankbordgroep Centrumplan. Parallel met dit onderzoek naar parkeren wordt een verkenning uitgevoerd naar de ruimtelijke ontwikkeling van het centrum en meer specifiek naar de mogelijkheden voor een nieuwe inrichting van ’t Kampje en directe omgeving.

Voor dit parkeeradvies is behalve uit ‘Spijkers met Koppen’ en eerder gedane onderzoeken input opgehaald uit een sessie met de Klankbordgroep en uit gesprekken met stakeholders, zoals de BIZ, de Historische vereniging en Amstelstroom.

Ontwikkelingen in Ouderkerk
In het dorp Ouderkerk speelt een groot aantal ontwikkelingen met betrekking tot nieuwbouw en herontwikkeling van woningbouw en horeca-gerelateerde functies. Met name wanneer

gekeken wordt naar parkeeropties buiten het centrum kan er een raakvlak zijn met sommige van deze ontwikkelingen.

Bereikbaarheid van het dorpscentrum met de auto is heel belangrijk maar tegelijk is het dorp kwetsbaar en komt de leefbaarheid in het gedrang als er teveel autoverkeer is.
Er wordt gewerkt aan een Mobiliteitsvisie als breder kader voor de benadering van de mobiliteit en het verkeer. Daarbij zal nadrukkelijk aandacht uitgaan naar manieren om het gebruik van de auto voor alle verplaatsingsmotieven te beperken.
Breikers, een partij die organisaties in de regio ondersteunt bij het maken van transitie in mobiliteit, wordt eveneens ingezet. Breikers gaat actief met ondernemers kijken naar concrete stappen richting duurzame en slimme mobiliteit, is hiervoor al een concrete bijdrage. Zij zal bedrijven aanspreken en aansturen op gedragsverandering van werkgevers en medewerkers.

Voor het verkeer is een cruciaal aandachtspunt de verkeerssituatie en verkeersbelasting ter plaatse van de Kerkstraat en de Kerkbrug, maar voor alle andere straten in het centrum geldt eveneens dat teveel verkeer ongewenst is.

Deze rapportage is onderdeel van een bredere verkenning voor de toekomstige ontwikkeling van het centrum van Ouderkerk. Het is in dit stadium nog niet mogelijk om op alle onderdelen exacte waarden en aantallen te benoemen. Wel geeft de rapportage inzicht in de mogelijkheden op hoofdlijn om tot een aanpak van het parkeren in het centrum te komen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige parkeersituatie en wordt verkend welke mogelijkheden er zijn om het parkeerareaal te ontwikkelen. In hoofdstuk 3 worden mogelijkheden voor de toekomstige parkeerregulering besproken en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de parkeerexploitatie. Hoofdstuk 5 bespreekt de resultaten en gaat in op het advies voor de toekomst. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte aandacht besteed aan het parkeren van de fiets.

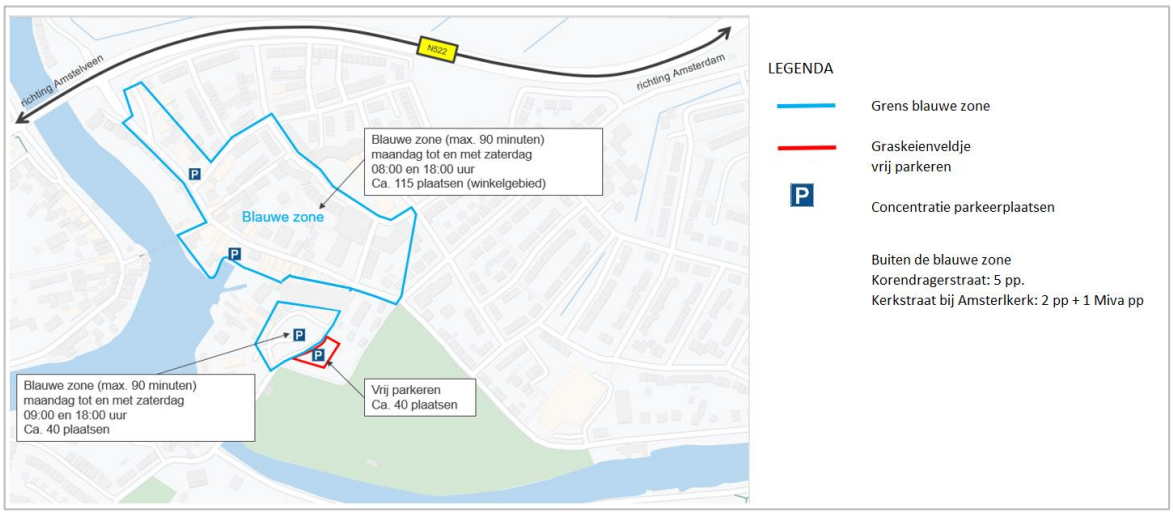
1.3 Effecten van COVID

Dit onderzoek is uitgevoerd tijdens de COVID-crisisperiode. De maatregelen die in deze periode van kracht zijn, hebben belangrijke effecten op het functioneren van de samenleving. Een belangrijk en voor het parkeren in Ouderkerk relevante maatregel in deze periode is het op grote schaal thuiswerken. Dit is relevant voor lang parkeren. Het is nog niet bekend of en hoe de lange termijn effecten voor de tijd ná COVID zullen zijn. Voor dit onderzoek is er van uitgegaan dat mobiliteitspatronen van vóór COVID zich zullen herstellen. Het is evenwel goed denkbaar dat er bijvoorbeeld structureel meer zal worden thuisgewerkt en dat daardoor de vraag naar langparkeren voor werknemers minder zal worden.

2 Parkeren: huidige situatie en bouwstenen voor ontwikkeling

2.1 Huidige regulering en gebruik parkeerplaatsen in het centrum

De bereikbaarheid van het winkelgebied is gediend bij voldoende ‘omloop’ van het parkeren en er voor zorgen dat parkeerplaatsen niet worden bezet door langparkeerders. Daarom geldt een blauwe-zone regeling (figuur 1) volgens welke maximaal 1,5 uur mag worden geparkeerd met parkeerschijf. De blauwe zone geldt in Hoger Einde-Zuid, de Dorpsstraat en ’t Kampje en de direct aangrenzende (delen van) zijstraten. De parkeercapaciteit bedraagt ca. 115 plaatsen (Dorpsstraat e.o.) resp. ca. 40 plaatsen (’t Kampje). De werkingstijd van de blauwe zone is op maandag t/m zaterdag van 08.00 – 18.00 uur. Het graskeienveld is niet gereguleerd, hier kan vrij worden geparkeerd, in de praktijk door ruim 40 auto’s. Ook zijn er in de Korendragerstraat en bij de Amstelkerk enkele niet-gereguleerde parkeerplaatsen. Op zondag geldt vrij parkeren en is ook de parkeerdruk minder.



Figuur 1: Huidige parkeerregulering met blauwe zone

Gebruik van de parkeerplaatsen
Uit parkeertellingen die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd en ervaringen van onder meer winkeliers en bewoners kan een beeld worden geschetst van het gebruik van de parkeerplaatsen. Het parkeren in Hoger Einde-Zuid en Dorpsstraat, geregeld door de blauwe zone, functioneert in grote lijnen goed: er is sprake van de gewenste doorstroming en bezoekers hoeven niet te zoeken naar een parkeerplaats. Soms is het relatief druk in de directe nabijheid van de supermarkt (Haventje). De supermarkt is de trekker van het winkelgebied. Parkeren voor kort parkerende bezoekers functioneert in het algemeen ook goed op ’t Kampje.
Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten: op sommige momenten staan relatief veel auto’s van bewoners (met vergunning) in het blauwe zone gebied geparkeerd, waardoor frictie kan ontstaan met winkelbezoek. Ook wordt de blauwe schijf nog wel eens oneigenlijk gebruikt en doorgedraaid. In de straten aangrenzend aan de blauwe zone wordt veel lang geparkeerd en ook bezoekers aan evenementen (Amstelstroom) zoeken hier een parkeerplaats.

Het graskeienveld wordt in belangrijke mate gebruikt voor langparkeren, vooral door werkenden. Hoewel dit niet specifiek is onderzocht, ligt het in de rede om er van uit te gaan

dat dit deels werknemers zijn van de bedrijven, winkels/horeca en het gemeentehuis, deels bewoners en mogelijk deels bezoekers. Ook tijdens de lockdownsituatie in 2020/2021 was het graskeienveld op werkdagen vaak vol bezet.

Voor bewoners van het centrum zijn vergunningen voor parkeren in de blauwe zone beschikbaar tegen kostendekkend tarief (circa € 35,- per jaar) onder de volgende condities:
- wonend in het centrum, niet voor winkeliers
- 1 ontheffing per adres
- er geldt een maximum van 75 vergunningen.

Naast bewoners zijn er vergunningen beschikbaar voor medewerkers van DUO met een (deel)werkplek op het gemeentehuis.

Omdat met name op ’t Kampje en het graskeienveld concrete wijziging van het parkeren wordt beoogd, is het van belang nader te focussen op de parkeersituatie op deze locatie. Bij parkeeronderzoek op ’t Kampje en het graskeienveld in 2018 is de verdeling over gebruikers vastgesteld (voor beide locaties tezamen). Met name een aantal bestemmingen aan ’t Kampje en de Kerkstraat kennen daarnaast (sterk) fluctuerend bezoek, deels samenhangend met bijeenkomsten en evenementen. Voor deze gebruikssituaties zijn geen parkeertellingen beschikbaar, maar zijn inzichten verkregen uit gesprekken met de betrokken stakeholders. Door de COVID omstandigheden zijn representatieve parkeertellingen op dit moment niet mogelijk.

Door stakeholders is onderstaande aangegeven:

- Kerkbezoek op zondag: over het algemeen geen problemen omdat de parkeerdruk dan niet hoog is.
- Uitvaarten in de Amstelkerk op door-de-weekse dagen: de omvang van het parkeren van het bezoek kan meerdere tientallen auto’s bedragen. Een deel van het bezoek kan – gebruik makend van de blauwe zone – parkeren op ’t Kampje, de overige bezoekers moet een parkeerplaats zoeken op andere locaties. Uitvaarten vinden globaal 15 keer per jaar plaats.
- Uitvaarten op Beth Haim – als hiervoor beschreven, sommige uitvaarten maken gebruik van de toegang aan de Koningin Julianalaan.
- Evenementen in Amstelstroom:
    - Bijeenkomsten na uitvaarten (door de weekse dagen)
    - Bruiloften (op werkdagen en op vrijdag of zaterdag middag + avond)
    - Zakelijke bijeenkomsten op door-de-weekse dagen
    - Overige bijeenkomsten, zoals inspraakavonden, vaak ’s avonds

    Met name bij de grotere bijeenkomsten op door-de-weekse dagen is er voor bezoekers onvoldoende parkeergelegeheid op ’t Kampje en wordt op andere locaties in het dorp geparkeerd. Grotere evenementen in Amstelstroom vinden maximaal 15 keer per jaar plaats.

Voor een compleet beeld van het parkeren zijn aanvullend de volgende punten van belang:

- Het gemeentehuis heeft geen eigen parkeervoorziening. Een 20-tal parkeerplaatsen in de parkeergarage onder het wooncomplex aan de overkant is via loting voor medewerkers beschikbaar.
- Aan het Hoger Einde-Zuid wordt soms aan het eind van de dag geparkeerd door medewerkers en mogelijk ook bezoekers van de horeca aan de Amstelzijde.

Het voormalige RABO pand staat op dit moment grotendeels leeg. Er wordt dus ook geen parkeervraag gegenereerd door dit pand.

2.2 Verkenning inrichting ’t Kampje en omgeving

Parallel met dit parkeeronderzoek vindt door bureau Delva een studie plaats naar de toekomstige ruimtelijke inrichting van het dorpscentrum en in het bijzonder van ’t Kampje/graskeienveld en directe omgeving als uitwerking van ‘Spijkers met Koppen’. Voor dit onderzoek is met name de concrete verandering van de parkeercapaciteit van ’t Kampje en eventuele andere locaties die wijzigen in de nieuwe situatie van belang. Omdat deze studie nog niet is afgerond wordt op basis van de meest actuele inzichten uitgegaan van een werkhypothese voor het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie:

- ’t Kampje/graskeienveld (hierna genoemd ‘het nieuwe Kampje): circa 45 parkeerplaatsen, precieze ligging nader te bepalen
- overig centrum: geen verandering.

In de stedenbouwkundige studie wordt ook gekeken naar de mogelijkheden en kaders voor nieuwbouw op de RABO locatie en het eventueel bouwen op het graskeienveld. In beide gevallen dient te worden voorzien in parkeren binnen de kavel. Bezoek kan een extra belasting zijn voor het openbare parkeerareaal.

2.3 Effect van vermindering aantal parkeerplaatsen op ’t Kampje en graskeienveld

Op basis van de inzichten in de bestaande situatie en een verwachting voor de toekomstige situatie is een cijfermatige verkenning gedaan van de vraag naar parkeerplaatsen in de toekomstige situatie. In bijlage 1 is deze verkenning weergegeven.

De belangrijkste conclusies zijn als volgt:

- In de nieuwe situatie moet met name op werkdagen parkeren voor langparkeerders worden geaccommodeerd op een andere locatie buiten het centrum. Het gaat om een 40-tal parkeerplaatsen, op zaterdag gaat het om een 10-tal parkeerplaatsen.
- Op (werk)dagen met een groter evenement is er behoefte aan parkeren op een andere locatie van circa 100 (20 werkenden, 80 bezoek evenement) parkeerplaatsen. Deze grote evenementen komen 1 à 2 maal per maand voor.
- Bij evenementen op werkdagavonden is behoefte aan 40 (of de voor dat evenement specifieke behoefte) parkeerplaatsen op een andere locatie.
- Op werkdagavonden zonder evenement, op zaterdagavonden zonder evenement en op zondag is er geen behoefte aan parkeren elders.

Na de herontwikkeling van het RABO pand ontstaat mogelijk extra parkeerdruk op het nieuwe Kampje door bezoekers aan functies in de plint. Deze parkeerdruk kan nog niet gekwantificeerd worden omdat de functies nog niet bekend zijn. Op werkdagen is in de nieuwe situatie geen capaciteit voor extra bezoek beschikbaar (uitgaande van een parkeercapaciteit van 45 plaatsen op het nieuwe Kampje). Preciezer inzicht in de te verwachten extra parkeervraag door de ontwikkeling van het RABO pand maakt het mogelijk om hier in de verdere planontwikkeling zo goed mogelijk rekening te houden.

2.4 Verkenning mogelijkheden voor ontwikkeling van parkeren

Om te komen tot oplossingen voor het parkeren zijn twee typen maatregelen aan de orde:
- ontwikkelen en/of in gebruik nemen van fysieke voorzieningen
- aanpassen, wijzigen en/of uitbreiden van de parkeerregulering.

In deze paragraaf wordt eerst nagegaan welke mogelijkheden er in Ouderkerk zijn voor locaties die in aanmerking zouden kunnen komen als aanvulling op de parkeergelegenheid

ten behoeve van het centrum. Onderstaand worden deze besproken. In hoofdstuk 3 worden de meest geschikte locaties in een tweetal scenario's gecombineerd met opties voor de parkeerregulering.

Parkeergarage Raadhuislaan tegenover gemeentehuis
In deze parkeergarage heeft de gemeente beschikking over een 20-tal parkeerplaatsen. Voor een deel worden deze plaatsen gebruikt voor dienstvoertuigen. De overige plaatsen worden via loting ter beschikking gesteld aan medewerkers.
De parkeergarage is particulier eigendom en gebruik van de parkeergarage door derden vergt het afsluiten van specifieke overeenkomsten. Dat maakt het moeilijk om hier vanuit gemeentelijk beleid op te sturen. Meer kansrijk wordt geacht het optimaliseren van het gebruik van de parkeerplaatsen door de medewerkers van de gemeente door de parkeerrechten niet aan de hand van loting maar op basis van noodzakelijkheid. Daarbij kan worden gestreefd naar een zo optimaal mogelijk gebruik van deze parkeerplaatsen. Hiermee kan een kleine bijdrage worden geleverd aan het sturen op beperking van autogebruik door medewerkers aan de gemeente.

Locatie voormalige brandweerkazerne
De oude brandweerkazerne aan de Diederick van Haarlemstraat heeft een woonbestemming. De ontwikkeling van deze locatie zal naar verwachting nog enkele jaren vergen. In beperkte mate lijkt het mogelijk om een vorm van medegebruik door bijvoorbeeld bewoners van het centrum te faciliteren als tijdelijke oplossing tot de bouw start. Het bestaande voorterrein heeft een parkeercapaciteit van circa 8 plaatsen (nu vergunninghouders parkeren). Sloop van het kazernegebouw zou tijdelijk nog eens circa 8 plaatsen kunnen opleveren. Dit kan bijvoorbeeld voor de komende tijd bijdragen aan het iets verminderen van het aantal geparkeerde auto's van bewoners in de blauwe zone.

Sporthal Bindelwijk
Bij de sporthal is een dertigtal parkeerplaatsen gesitueerd, zonder parkeerregulering. De loopafstand tot 't Kampje en het gemeentehuis bedraagt circa 400 m (5 minuten). Deze locatie is redelijk geschikt voor langparkeren omdat er geen sterk conflict is met eigen gebruik van de sporthal. Deels wordt deze plaats al zo gebruikt. Dit informele gebruik kan blijven bestaan. De eventuele extra parkeercapaciteit die op deze locatie beschikbaar kan zijn, is daardoor echter gering. Er zijn plannen om op deze locatie een andere functie te realiseren.

Locatie Schapenweitje aan het begin van de Koningin Julianalaan
Het is mogelijk om op dit kleine groengebied een tiental parkeerplaatsen te realiseren. Tegelijkertijd heeft dit gebiedje een hoge ruimtelijke kwaliteit, die bij het gebruiken als parkeerlocatie verloren gaat. Vooralsnog is deze locatie niet aangemerkt als geschikte locatie voor nieuwe parkeerplaatsen.

Hoger Einde-Noord
Aan het Hoger Einde-Noord, direct aan de provinciale weg, ligt een onbebouwd gebied. Op deze locatie zou een parkeerterrein kunnen worden aangelegd om met name langparkeren van Ouderkerk op te vangen. Denkbaar is een 100 à 120-tal parkeerplaatsen. Doordat een langzaam-verkeerstunnel onder de provinciale weg wordt aangelegd, is deze locatie gemakkelijk te voet bereikbaar, via een aantrekkelijke looproute over de Dorpsstraat en Hoger Einde-Zuid met potentiële economische spin-off voor de winkels. De loopafstand vanaf het gemeentehuis is circa 400 meter (5 minuten), de loopafstand vanaf 't Kampje is circa 500 meter (6 minuten).
De locatie kent een aantal aandachtspunten:

- uit landschappelijk oogpunt doet het inrichten van parkeren op deze locatie afbreuk aan aaneengesloten groen gebied en het aanzicht van Ouderkerk. Om deze reden zal er veel bezwaar zijn (bijvoorbeeld van de kant van de Provincie) tegen parkeren op deze locatie. Ook voor direct aanwonenden zullen deze bezwaren in sterke mate gelden. Het bestemmingsplan moet er voor worden gewijzigd.
- de locatie ligt op korte afstand van de Amstelzijde en zou daarmee een aantrekkelijk alternatief zijn voor bezoekers en werknemers van de horeca (zoals ook Hoger Einde-Zuid) – dit zou kunnen worden tegengegaan door een parkeerregulering in te stellen, maar voor Ouderkerk is juist de wens om een locatie voor lang parkeren in te richten – dus zonder regulering.

Amstelparking
De Amstelparking is gelegen aan de overkant van de Amstel en is primair bestemd als parkeervoorziening voor de horeca aan de Amstelzijde. De loopafstand tot ’t Kampje is circa 1 km (12 minuten). De beide terreinen hebben een gezamenlijke capaciteit van ruim 200 parkeerplaatsen en worden geëxploiteerd door een private partij.
Het tarief op beide terreinen bedraagt € 2,25 per uur met een maximumdagtarief van € 13,50. Er zijn geen precieze bezettingsgegevens beschikbaar om te kunnen beoordelen of de terreinen capaciteit beschikbaar is voor het accommoderen van parkeren vanuit Ouderkerk. Bekend is dat de parkeerterreinen regelmatig vol bezet zijn.
Het is in principe denkbaar dat met de exploitant een overeenkomst zou kunnen worden bereikt over medegebruik door doelgroepen vanuit Ouderkerk.
Het betaald parkeren is een drempel voor langparkeerders en inzet als parkeerlocatie voor Ouderkerk lijkt alleen kansrijk als een vorm van gebruik tegen sterk gereduceerd tarief of nultarief mogelijk is. De kans dat op dit uitgangspunt tot een overeenkomst kan worden gekomen met de exploitant wordt gelet op zijn verdienmodel als heel klein ingeschat.

Schoolweg
Aan de Schoolweg bij de Hekmanschool ligt een concentratie van parkeerplaatsen in de vorm van gestoken parkeren (28 parkeerplaatsen, geen regulering). Tijdens schooltijden zijn deze plaatsen primair bedoeld voor parkeren voor medewerkers van de school. Voor langparkeren zijn deze plaatsen niet geschikt. Voor gebruik na schooltijden (dus na circa 15.00 uur) kunnen ze wel worden benut, dus bijvoorbeeld voor evenementen die aan het eind van de middag aanvangen.

Ambachtenstraat
Aan het zuidelijke gedeelte van de Ambachtenstraat direct aansluitend op de Jan Benninghweg ligt een parkeerstrook die op dit moment is gereserveerd voor het parkeren van vrachtwagens (zie figuur 2). Het verplaatsen van het parkeren voor vrachtwagens naar het achterste deel van de Ambachtenstraat (voorbij het elektriciteitshuisje) en het verbreden van de parkeerstrook biedt de mogelijkheid om circa 40 à 50 parkeerplaatsen te realiseren. De bedrijfsvoering van de bedrijven ter plaatse ondervindt hier geen nadeel van.
Deze locatie is te voet bereikbaar, via een looproute over de Kerkbrug, Achterdijk en de Polderweg. De loopafstand vanaf het gemeentehuis is circa 650 meter (8 minuten), de loopafstand vanaf ’t Kampje is circa 550 meter (7 minuten). Om deze locatie te kunnen laten functioneren als een volwaardige parkeerlocatie voor lang en middellang parkeren is een aantal concrete aanvullende maatregelen vereist:
- een sociaal veilige looproute creëren door extra aandacht aan verlichting en overzicht langs de looproute;
- kwalitatief hoogwaardig inrichten van de parkeerstrook (verharding, verlichting) en deze voorzien van camerabewaking.

Figuur 2: Voorgestelde locatie parkeren Ambachtenstraat (beeld: Google Maps)

Een belangrijk aandachtspunt is de route per auto naar de locatie. Het is niet gewenst dat parkeerders eerst gaan kijken of er een parkeerplaats vrij is op ’t Kampje/graskeienveld en als dat niet het geval is doorrijden naar de Ambachtenstraat. Dat leidt namelijk tot ongewenst verkeer via de Kerkbrug. Het is de bedoeling om direct naar de Ambachtenstraat te rijden via de Jan Benninghweg. Door gerichte communicatie in te zetten kunnen de potentiële gebruikers hierop worden geattendeerd. Aanvullend kan worden overwogen om bij de aanrijroutes naar ’t Kampje dynamische informatieborden te plaatsen zodat tijdig kan worden gekozen voor rijden naar de Ambachtenstraat zonder de Kerkbrug te belasten (de meest logische locatie).

Ondergronds parkeren
De meest efficiënte vorm van ruimtegebruik voor parkeren is het voorzien in ondergrondse parkeerplaatsen. Als eerder is in het kader van verkenningen voor het centrum vastgesteld dat het realiseren van een ‘aparte’ parkeergarage ruimtelijk en financieel niet haalbaar is. Wel zijn er kansen om (extra) ondergronds en/of inpandig parkeren te realiseren bij de herontwikkeling of nieuwbouw van gebouwen. Concreet is dit denkbaar voor het voormalige RABO-pand en/of voor nieuwbouw op de locatie graskeienveld.
Het kopen van parkeerplaatsen door werkgevers is daarbij een mogelijkheid.

Overweging van de mogelijkheden
De in het bovenstaande besproken mogelijkheden voor aanvullend parkeren overziend, komt een aantal locaties in aanmerking om in de verdere planontwikkeling te worden meegenomen. Uit par. 2.2 is naar voren gekomen dat behoefte is aan een parkeercapaciteit van circa 40 parkeerplaatsen op werkdagen en een surplus daarop bij evenementen. Na herontwikkeling van het RABO pand komt hier mogelijk nog aanvullende parkeervraag bij.

De voormalige brandweerkazerne en de sporthal Bindelwijk zijn bestaande locaties die zonder specifieke maatregelen beschikbaar zijn. De Ambachtenstraat is na fysieke en kwalitatieve aanpassing beschikbaar op werkdagen en voldoet daardoor aan de wens van een 40-tal parkeerplaasten op werkdagen. Met uitzondering van schooltijden kan op de Schoolweg aanvullende capaciteit worden gevonden. Schoolweg en Ambachtenstraat

bieden dan samen circa 70 à 80 parkeerplaatsen. Voor zeer drukke dagen die zich af ten toe voordoen is behoefte aan nog enkele tientallen parkeerplaatsen. Deze capaciteit moet elders in het dorp worden gevonden (mogelijkheden daarvoor zijn de Schoolweg parkeerplaats achter de school of bij de Amstelparking (betaald parkeren)).

Van de locatie van Schoolweg en Ambachtenstraat in het zuidelijke deel van het dorp is een belangrijk nadeel en aandachtspunt de bereikbaarheid omdat de neiging van veel parkeerders zal zijn om via de Kerkbrug te rijden en dat is ongewenst. Door parkeerverwijzing en informatie is ongewenste routekeuze te beïnvloeden.
Uitkomst stedenbouwkundig onderzoek
Als uit het stedenbouwkundige onderzoek naar voren komt dat het aantal parkeerplaatsen op het nieuwe Kampje minder dan 45 parkeerplaatsen zal worden, betekent dit dat het aantal parkeerplaatsen in het centrum voor bezoekers in de knel komt. Om het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers (kort- en middellang parkeren) op het gewenste peil te houden zal dan bij voorkeur op een andere locatie in het centrum parkeergelegenheid moeten worden voorzien. Deze locaties zijn echter realistisch gezien niet beschikbaar zonder de ruimtelijke kwaliteit geweld aan te doen. Dat betekent in dat geval dat het parkeeraanbod voor bezoekers lager wordt dan gewenst is.

3 Scenario’s voor parkeren

3.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is verkend op welke manier het parkeerareaal in het dorp kan worden uitgebreid en/of beter aangewend om in te spelen op het vervallen van parkeerplaatsen op ’t Kampje/graskeienveld. Om het gewenste gebruik van de parkeerlocaties in het centrum en buiten het centrum (voor langparkeerders) concreet te bewerkstelligen is het uitbreiden van de parkeerregulering noodzakelijk. Zou dat niet gebeuren, dan mag worden verwacht dat parkeergelegenheid voor kort en middellang parkeren te veel in beslag wordt genomen door lang parkeren.
Regulering is daarnaast aan de orde om te voorkomen dat langparkeren gaat plaatsvinden in de (woon) omgeving van het centrum op plekken die daarvoor niet bedoeld zijn.

Voor de parkeerregulering is een tweetal scenario’s uitgewerkt:
Scenario 1: Regulering door middel van blauwe zone.
Scenario 2: Regulering door middel van betaald parkeren

Voor de scenario’s is niet uitgegaan van een combinatie van blauwe zone en betaald parkeren. Toepassing van twee verschillende typen regulering in een klein gebied is voor gebruikers verwarrend. In de navolgende paragrafen zijn beide scenario’s beschreven. Ze zijn uitgewerkt in de vorm van principe mogelijkheden, waarbij variaties mogelijk zijn, bijvoorbeeld in de precieze werkingstijden.

3.2 Scenario 1: regulering met blauwe zone

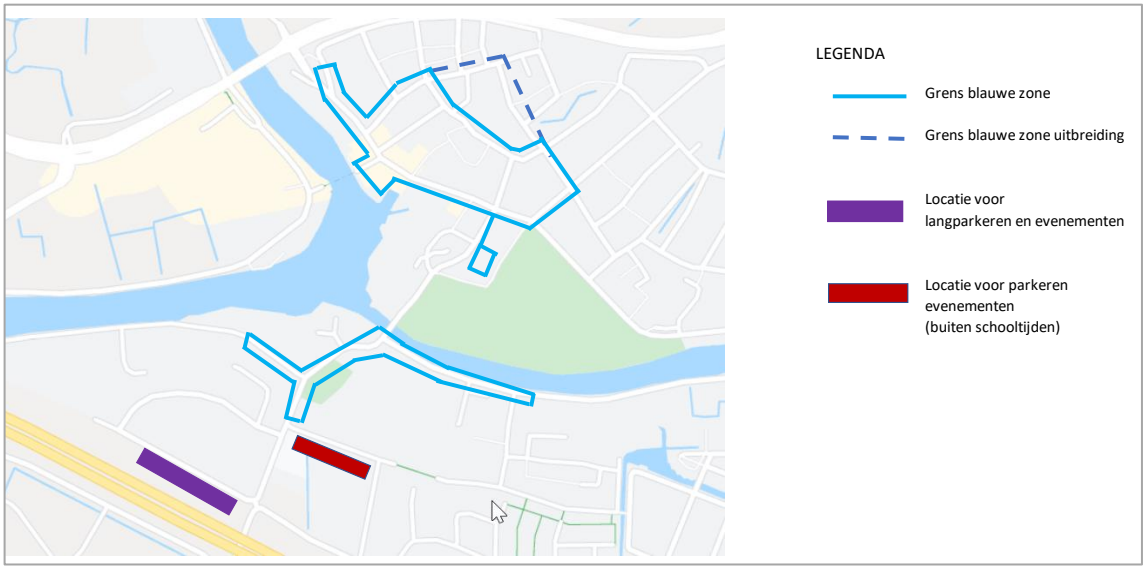
De blauwe zone regulering blijft ongewijzigd in Hoger Einde-Zuid, Dorpsstraat en aangrenzende straatdelen.
De parkeerplaatsen op het nieuwe Kampje worden gereguleerd met een blauwe zone regulering met als werkingstijden: maandag t/m vrijdag 08:00 – 15:00 uur en maximale tijdsduur 2 uur.
De voorgestelde regulering maakt het zowel voor kortparkeerders (de hele dag) als voor middellang parkeerders (na 13.00 uur) mogelijk op te parkeren op het nieuwe Kampje. Middellang parkeerders kunnen vanaf 13.00 uur met hun parkeerschijf parkeren tot de reguleringstijd eindigt.
Een nadeel van deze regulering is het verschil in reguleringstijd tussen Dorpsstraat en het nieuwe Kampje. Dit kan verwarrend zijn voor bezoekers. Door duidelijke bebording kan de regeling zo veel mogelijk worden verduidelijkt.

Voor langparkeren is de nieuwe locatie Ambachtenstraat beschikbaar met een capaciteit van 40 à 50 parkeerplaatsen.
Tijdelijk kan parkeren bij sporthal Bindelwijk aanvullende capaciteit bieden. Voor deze locatie zijn herontwikkelplannen.
De Schoolweg is primair beschikbaar voor langparkeren voor de school. Omdat hier al vroeg door de school wordt geparkeerd is aanvullende regeling in principe niet noodzakelijk.
Om ongewenst parkeren in de woonomgeving te voorkomen wordt ook een blauwe zone regulering ingevoerd in de straten tussen de brug en de Ambachtenstraat. Concreet betreft het:
- het eerste gedeelte van Rondehoep Oost (circa 400 meter)
- Achterdijk tot circa 400 meter uit de Polderweg
- Polderweg

Voor bewoners van de nieuwe blauwe zone straten zijn vergunningen beschikbaar tegen dezelfde condities als in het centrum (€ 35,- per jaar).

Effecten
Door de voorgestelde oplossing wordt de voor de vermindering van parkeren op het nieuwe Kampje primair aan de zuidkant van het dorp een alternatief geboden. Ook voor middellang parkeren is dit het geval. Naar verwachting zal er daardoor geen sterke verhoging van de parkeerdruk aan de noordkant van het centrum ontstaan.

Mochten hier toch knelpunten gaan ontstaan en hierom door bewoners in meerderheid wordt verzocht, kan in een later stadium de blauwe zone regeling worden uitgebreid. De parkeersituatie bij de Drieburg aan de Diederick van Haarlemstraat is hierbij een specifiek aandachtspunt: hier is in de huidige situatie al vaak sprake van een hoge parkeerdruk en met name hier kan het nemen van extra maatregelen gewenst zijn.
Als wordt gekozen voor aanvullende maatregelen aan de noordkant van het centrum, dan is een samenhangende uitbreidingsstap voor de blauwe zone omvatten de Vondelstraat, het gedeelte van de Diederick van Haarlemstraat tot de Gijsbrecht van Amstelstraat en de Gijsbrecht van Amstelstraat tot de Diederick van Haarlemstraat. De blauwe zone blijft zo functioneren in een aaneengesloten gebied.
Voor mogelijke ontwikkelingen op het terrein van de Urbanuskerk wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein.
In figuur 3 is de parkeerregulering volgens scenario 1 weergegeven.



Figuur 3: Overzicht parkeerregulering scenario 1, begrenzing t.p.v. het nieuwe Kampje indicatief

Aanvullende opmerkingen:

- In de huidige situatie is al sprake van een knelpunt bij de Drieburg. Het verdient aanbeveling om na te gaan wat hiervan de oorzaak is. Mogelijk ligt deze bij Drieburg zelf. Als de oorzaak van het knelpunt duidelijk is, kan meer gericht een aanpak worden ingezet.
- Aan het Hoger Einde-Zuid wordt geparkeerd door werkenden/bezoekers van de horeca aan de Amstelzijde. Door het verlengen van de werkingstijd van de blauwe zone kan dit worden tegengegaan. Het verdient echter omwille van duidelijkheid voor bezoekers van Ouderkerk de voorkeur om niet teveel verschillende regimes (tijden) te hanteren. Te overwegen is om voor Hoger Einde-Zuid en Dorpsstraat de blauwe zone te verlengen tot 19.00 uur.

3.3 Scenario 2: regulering met betaald parkeren

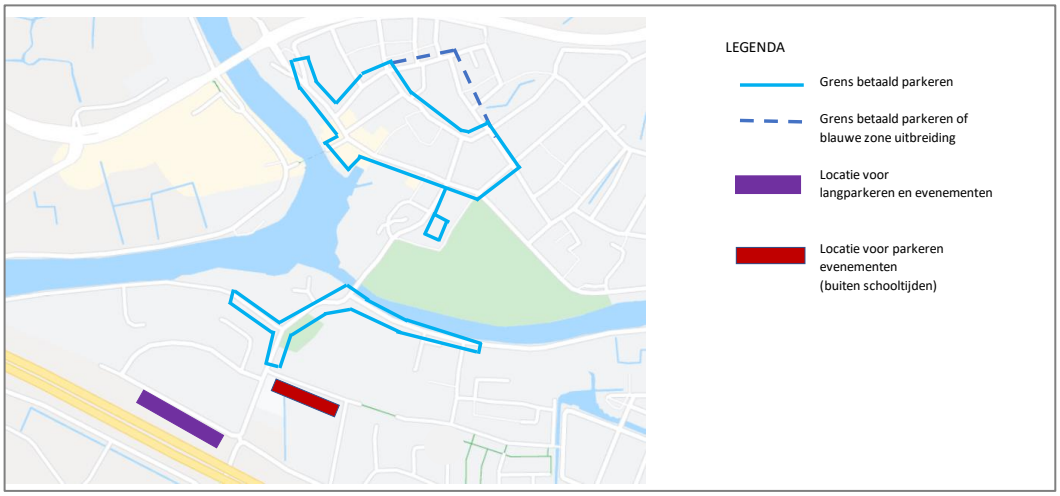
De parkeerregulering wordt in dit scenario zijn geheel opgezet op basis van betaald parkeren.
Om het parkeren voor winkelbezoekers aantrekkelijk te houden is de eerste periode van 60 of 90 minuten (nader vast te stellen) gratis of tegen een bedrag van € 0,10.
De afweging tussen deze beide opties moet nog nader worden gemaakt waarbij met name verificatie van het juridische aspect nodig is.
Na 60 of 90 minuten moet een regulier uurtarief worden betaald, orde grootte van de tariefhoogte is € 0,80 – 1,00 per uur. Het 'gebruik maken' van de gratis periode mag éénmaal per dag. De regulering wordt technisch zo ingericht dat het niet mogelijk is de regeling te misbruiken door de gratis periodes achter elkaar te gebruiken.

De betaald parkeren regulering geldt voor Hoger Einde-Zuid, Dorpsstraat en de aangrenzende straatdelen (waar nu blauwe zone is) en het nieuwe Kampje.
De werkingstijden zijn: maandag t/m zaterdag 08:00 – 18:00 uur. Op het nieuwe Kampje is een optie om de regulering niet op zaterdag te laten gelden omdat er dan geen bijzonder knelpunt is.
De in dit scenario voorgestelde regulering maakt het zowel voor kortparkeerders als voor middellang parkeerders de gehele dag mogelijk om te parkeren op het nieuwe Kampje en in het gehele overige centrum.

Voor langparkeren is de nieuwe locatie Ambachtenstraat (40 à 50 plaatsen) beschikbaar.

De Schoolweg is primair beschikbaar voor langparkeren voor de school. Omdat hier al vroeg door de school wordt geparkeerd is aanvullende regeling in principe niet noodzakelijk.
Om ongewenst parkeren in de woonomgeving te voorkomen wordt ook betaald parkeren ingevoerd in de straten tussen de brug en de Ambachtenstraat. Concreet betreft het:
- het eerste gedeelte van Rondehoep Oost (circa 400 meter)
- Achterdijk tot circa 400 meter uit de Polderweg
- Polderweg

Voor bewoners van de bovengenoemde straten zijn vergunningen beschikbaar tegen dezelfde condities als in het centrum (€ 35,- per jaar). Een alternatief is om in deze straten een blauwe zone regeling in te voeren, eveneens met vergunningen voor bewoners.
Voor het parkeren aan de noordkant van het centrum geldt dezelfde overweging als bij scenario 1.
In figuur 4 is de parkeerregulering volgens scenario 2 weergegeven.



Figuur 4: Overzicht parkeerregulering scenario 2, begrenzing t.p.v. het nieuwe Kampje indicatief

3.4 Afweging van de scenario's

Het toekomstbeeld voor parkeren voor het dorpscentrum is uit een tweetal componenten opgebouwd: extra locatie(s) voor met name lang parkeren en uitbreiding van de parkeerregulering. Voor de keuze met betrekking tot de extra locatie(s) is er in principe geen verschil tussen de scenario's. Het belangrijkste verschil betreft de regulering. In tabel 1 zijn de beide reguleringsvormen vergeleken op een aantal criteria.

	Scenario 1: Blauwe zone	**Scenario 2: Betaald parkeren**
Gastvrijheid	Nauwelijks noodzakelijke handelingen Beperking in tijd, inflexibel 'Er is altijd plaats' Relatief hoge boete (€ 95,-)	Meer handelingen nodig Flexibel in tijd (parkeerduur) Gratis eerste periode mogelijk 'Er is altijd plaats' Boete (naheffing) ca. € 65,-
Aantrekkelijkheid	Laagdrempelig Past bij 'dorps' imago	Minder positief imago, past minder bij 'dorpse' uitstraling (zelfs bij gratis periode ?)
Bereikbaarheid	Zorgt voor beschikbaarheid parkeerplaatsen voor doelgroepen	Zorgt voor beschikbaarheid parkeerplaatsen voor doelgroepen
Leefbaarheid centrum	Doelen kunnen worden gerealiseerd	Doelen kunnen worden gerealiseerd
Leefbaarheid woonstraten	Risico 'olievlek' werking Parkeerregulering voorkomt 'overloop' Oog ondernemers voor omgeving	Risico 'olievlek' werking Parkeerregulering voorkomt 'overloop' Oog ondernemers voor omgeving Bezoekersregeling kan bezwaren voor bezoek aan bewoners tegengaan
Economische ontwikkeling	Goede bereikbaarheid voor bezoekers ondersteunt ondernemersklimaat	Goede bereikbaarheid voor bezoekers ondersteunt ondernemersklimaat

Veiligheid (optiek automobilist)	Je hoeft niet extra te lopen	Extra lopen (soms oversteken) naar parkeerautomaat tenzij gebruiken van parkeerapp
Veiligheid (optiek voetganger)	Geen specifieke aandachtspunten	Geen specifieke aandachtspunten
Toekomstbestendig	Regulering beperkt aanpasbaar, alleen tijdstippen en tijdsduur	Veel mogelijkheden tot aanpassen regulering Smartphone diensten maken gebruik steeds gemakkelijker

Tabel 1: Vergelijking van de scenario's

4 Parkeerexploitatie

4.1 Doorrekening van de scenario's

Voor een adequate werking van parkeerregulering is goede handhaving en exploitatie een voorwaarde. Om te voorzien in voldoende kwalitatieve parkeerplaatsen zijn daarnaast investeringen nodig. Alle kosten en opbrengsten tezamen vormen de parkeerexploitatie. Deze is uitgewerkt voor beide scenario's. De resultaten van de berekening zijn weergegeven in tabel 3. Om in de exploitatieberekening alle relevante bouwstenen mee te kunnen nemen zijn aannames onvermijdelijk. Deze zijn gebaseerd op ervaringsgegevens en inschattingen.
Uit de berekeningen blijkt dat de financiële resultaten van beide scenario's negatief zijn: de exploitatie kost dus meer geld dan er opbrengsten zijn. Bij regulering met een blauwe zone is feitelijk alleen sprake van kosten omdat de gemeente moet voorzien in handhaving en (aanvullende) parkeervoorzieningen, maar de opbrengsten uit parkeerboeten komen ten goede aan het Rijk. Bij betaald parkeren is wel sprake van opbrengsten op uit de parkeergelden en de fiscale boetes (deze komen ten goede aan de gemeente). Omdat uitgegaan wordt van een gratis periode van 60 of 90 minuten zijn de opbrengsten van de parkeergelden echter vrij gering.

Voor een volledig beeld is van belang dat de gemeente Ouder Amstel in de huidige situatie al kosten maakt voor de exploitatie van het parkeren. Voor de handhaving is 1 fte operationeel (circa € 60.000,- per jaar). Deze 1 fte wordt ingezet voor de handhaving van het betaald parkeren in Amstel Business Park en de blauwe zones in Duivendrecht en Ouderkerk. Ingeschat wordt dat 25 à 30% van de handhavingsinzet in Ouderkerk plaatsvindt. Dat betekent dat in de huidige situatie de kosten voor de handhaving in Ouderkerk circa € 15.000,- à 18.000,- per jaar bedragen.

Regulering centrum	**Blauwe zone**	**Betaald parkeren**	**Betaald parkeren**
Regulering schil	**Blauwe zone**	**Blauwe zone**	**Betaald parkeren**
Kosten en opbrengsten op jaarbasis			
Kosten (beheer, hardware, handhaving)	61.500	110.900	116.300
Opbrengst parkeergeld	0	26.000	52.000
Opbrengst boetes (betaald parkeren)	0	7.750	16.375
Resultaat	**-61.500**	**-77.150**	**-47.925**
Investeringen infra	**200.000**	**200.000**	**200.000**

Tabel 3: Overzicht van de exploitatie van de scenario's. Investeringen infra = terrein Ambachtenstraat

4.2 Gebouwd parkeren: biedt een parkeerfonds mogelijkheden?

Bij de ontwikkeling van sommige locaties in Ouderkerk komt naar voren dat het realiseren van voldoende parkeerplaatsen ruimtelijk en financieel niet haalbaar is. De totstandkoming van deze projecten wordt daardoor sterk belemmerd, terwijl ze maatschappelijk wel wenselijk zijn.
Om toch een oplossing te kunnen genereren kan het bundelen van meerdere opgaven mogelijkheden bieden. Sommige gemeenten kennen een parkeerfonds om het realiseren van parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen te faciliteren. Soms is – vooral bij ontwikkelingen in centrumgebieden waar weinig ruimte is – het niet mogelijk om aan de parkeernormen voor nieuwbouw te voldoen. Initiatiefnemers kunnen dan de verplichting 'afkopen' door een van te voren bepaald bedrag te storten in een parkeerfonds. De

gemeente beheert hey fonds en verzamelt zo ‘kapitaal’ om wanneer de mogelijkheid zich voordoet een grotere, collectieve parkeervoorziening aan te leggen of daar aan bij te dragen. Er kan voor worden gekozen om ook (een deel van) de opbrengst van betaald parkeren in het fonds te storten.
Dit kan een mogelijkheid zijn om ruimtelijke ontwikkelingen die wel gewenst zijn, maar waar het parkeren niet goed is op te lossen, toch mogelijk te maken.
Nadeel kan zijn dat het uiteindelijk toch niet lukt om de collectieve voorziening te realiseren. Sommige gemeenten, waar dit probleem zich voordeed, hebben later zelfs besloten om de gestorte bedragen terug te betalen aan initiatiefnemers.

5 Overweging, advies en vervolg

5.1 Overweging en advies

Goede bereikbaarheid per auto van het centrum van Ouderkerk aan de Amstel is belangrijk: vanwege het economisch functioneren maar ook vanuit de mobiliteitsbehoefte van bewoners en ondernemers in het gebied. Tegelijkertijd heeft een te groot aantal auto's een negatieve invloed op de leefbaarheid. Parkeren is een cruciale factor voor de bereikbaarheid en hier wordt dan ook door alle betrokkenen grote betekenis aan gehecht. De ruimtelijke kwaliteit van het centrum staat daar weer mee op gespannen voet.
Voorop staat dat verbetering van de ruimtelijke kwaliteit moet plaatsvinden.
In 'Spijkers met Koppen' is deze opgave verder uitgewerkt en zijn vertrekpunten voor de verdere aanpak benoemd. Eén van de belangrijkste vraagstukken is de wijze waarop het parkeren voor de verschillende doelgroepen kan worden opgelost. De parkeeropgave wordt vergroot door het vertrekpunt om 't Kampje te vergroenen en dit gaat ten koste van parkeerplaatsen waarvoor een alternatief moet worden voorzien.
In dit onderzoek is ingegaan op mogelijkheden om het parkeren toekomstgericht in te richten gegeven de vertrekpunten van Spijkers met Koppen. Het huidige functioneren van het centrum is daarbij de basis evenals de bestaande mobiliteit. In de komende periode zullen in het kader van het Mobiliteitsplan en de inzet van Breikers stappen worden gezet om het mobiliteitsgedrag te verduurzamen ten gunste van meer gebruik van lopen, fiets en openbaar vervoer. Niettemin blijft Ouderkerk een 'autodorp' en is bereikbaarheid en parkeren voor ondernemers van het 'boodschappen-plus' centrum van eminent belang. Voor lang parkeren is het centrum echter niet bedoeld.

In dit onderzoek zijn twee scenario's voor de regulering van het parkeren in samenhang met aanvullende parkeergelegenheid beschreven en uitgewerkt.
De regulering volgens beide scenario's is uitvoerbaar. Het is mogelijk om locaties voor aanvullende parkeergelegenheid beschikbaar te krijgen.
De belangrijkste afweging bij het maken van een keuze met betrekking tot het toekomstige parkeren ligt in de wijze van reguleren. Bezien vanuit financieel oogpunt laten beide varianten een negatief exploitatiesaldo zien en vergen ze investering. Bij betaald parkeren is het negatieve saldo van de exploitatie iets minder ongunstig dan bij de blauwe zone.
Beide scenario's zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid voor bezoekers inclusief middellang parkeren gegeven de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op 't Kampje/graskeienveld. Financiering is in alle gevallen een aandachtspunt dat nadere uitwerking aan de zijde van de gemeente vergt.
Verwacht wordt dat de winkeliers, hoe laag ook het tarief – bezwaar zullen blijven houden tegen betaald parkeren. Het imago van betaald parkeren is daarvoor de hoofdreden.

Bezien vanuit de optiek van een toekomstbestendige vorm van reguleren is betaald parkeren het meest flexibel omdat meer variatie en maatwerk mogelijk is in tarieven, tijden en doelgroepen. De hoge boete bij overtreding van de blauwe zone (95 euro) is niet klantvriendelijk en staat niet in verhouding tot de 'lichte' reguleringsvorm die het beoogt te zijn. Voor de gebruiker is de blauwe zone echter in de dagelijkse praktijk wel het gemakkelijkst: je hoeft alleen in de auto de schijf te plaatsen.

Betaald parkeren vergt meer inzet (met name technisch en administratief beheer) van de gemeentelijke/DUO organisatie, hoewel het niet een nieuwe activiteit is, want Amstel Business Park en Diemen dorp (beide uitvoering door DUO) hebben al betaald parkeren.

Andere, enigszins vergelijkbare plaatsen (kleinere plaatsen, maar wel groter dan Ouderkerk) in de omgeving hebben allen een blauwe zone en geen betaald parkeren (Aalsmeer, Abcoude, Uithoorn). In Abcoude en Uithoorn spelen wel discussies die zouden

kunnen leiden tot wijzigingen in het parkeerbeleid. Uitgaande van de huidige situatie in de regio zou bij betaald parkeren Ouderkerk gaan ‘opvallen’.

Betaald parkeren heeft kijkend naar de toekomst meer perspectief en meer mogelijkheden, maar de verwachting is dat vanuit een deel van de stakeholders weerstand zal zijn/blijven tegen het principe.
Om wel voortgang te kunnen behouden en het centrumplan niet te laten ophouden door parkeerdiscussie, lijkt de blauwe zone de voorkeur te verdienen.

5.2 Stappen voor de komende tijd

Voor de komende periode is aan de orde om te komen tot verder draagvlak voor de ontwikkeling van het parkeren op basis van het voorkeursscenario.
Voor wat betreft mogelijke ontwikkellocaties voor parkeren is het van belang om meer zekerheid te krijgen omtrent de mogelijkheden van enkele locaties waarover nu nog geen volledige zekerheid bestaan (al is het om ze uit te sluiten). Dit betreft de locatie Hoger Einde-Noord, Amstelparking met specifieke regeling en de toekomstige situatie voor de voormalige Brandweerkazerne.

Het verder uitkristalliseren van de plannen voor ’t Kampje is uiteraard eveneens relevant. Mogelijk is het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen anders dan waarvan in dit onderzoek is uitgegaan. Aan de hand van de overzichten in de tabellen in bijlage 1 is inzicht te krijgen in de consequenties van een ander uitgangspunt voor het aantal parkeerplaatsen.

Omstandigheden en mobiliteitsgedrag kunnen veranderen, dat heeft onder andere de COVID periode geleerd. Ook het (economisch) functioneren van de maatschappij verandert continu en dat is ook merkbaar in Ouderkerk. Het is daarom belangrijk om de ontwikkelingen te monitoren en waar nodig bijstellingen te doen aan het ingeslagen beleid. Bij het monitoren is erg belangrijk om het gedrag van doelgroepen specifiek te meten, omdat daarmee het benodigde inzicht in het mobiliteitsgedrag kan worden verkregen.

6 Fietsparkeren

Goede bereikbaarheid per fiets is een belangrijke troef voor de kwaliteit van het centrum. Naast prettige en veilige routes voor fietsers is het goed kunnen stallen van de fiets een voorwaarde voor de fietsbereikbaarheid.
In het centrum, met name in de Dorpsstraat, staan veel fietsnietjes. Deze staan echter soms op de verkeerde plaats (staan soms letterlijk in de weg voor de voetgangers).
Op sommige plekken is een tekort aan fietsplekken. Ook zijn op sommige plekken 'ouderwetse' fietsklemmen, die niet fietsvriendelijk zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Plus supermarkt aan het Haventje, bij het gemeentehuis en op 't Kampje.
Tenslotte is een aandachtspunt dat er sprake is van een steeds grotere variatie in fietstypes, waarbij veel 'nieuwere' types meer ruimte in beslag nemen.

Het plaatsen van meer en betere fietsnietjes en het vervangen van de 'ouderwetse' fietsklemmen draagt bij aan betere fietsbereikbaarheid en is meer uitnodigend naar bezoekers. Ook kan zo worden ingespeeld op de nieuwe fietstypes.
In de Dorpsstraat is weinig ruimte om grotere aantallen fietsplekken te realiseren. Door het plaatsen van zogenaamde 'fietsvlonders' (figuur 5) op een of twee autoparkeerplaatsen kan echter een substantiële verbetering worden bewerkstelligd. De vermindering van één à twee parkeerplaatsen in de Dorpsstraat heeft nagenoeg geen nadelig effect op de bereikbaarheid voor bezoekers per auto.
Het toepassen van voorzieningen die voldoen aan de kwaliteitseisen volgens 'Fietsparkeur' waarborgt hoogwaardige kwaliteit.
Nader moet worden bepaald in overleg met de betrokkenen wat de optimale locaties zijn voor het toevoegen van fietsplekken.

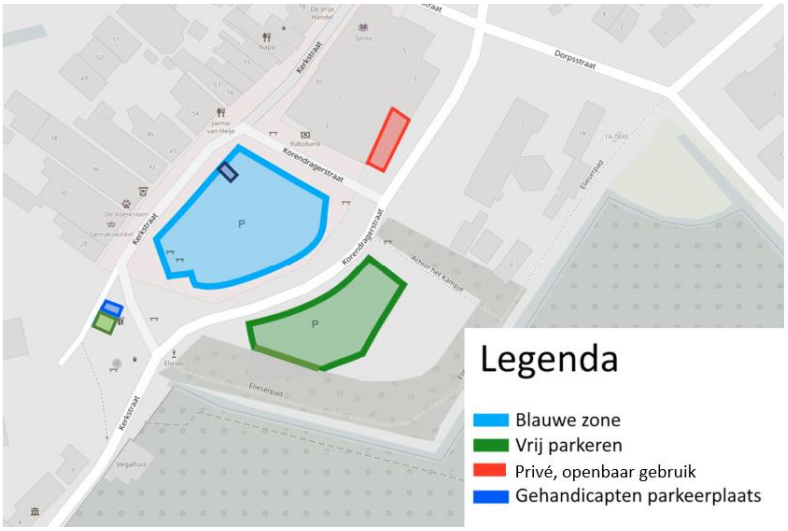
De racefietsers zijn daarbij een categorie die afzonderlijk moet worden geadresseerd.

Figuur 5: Voorbeeld van een fietsvlonder

Bijlage 1 Parkeerberekening ’t Kampje/graskeienveld

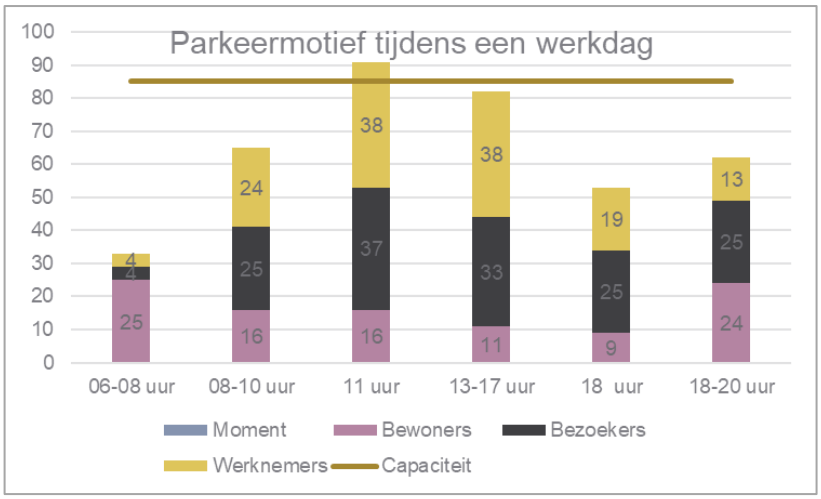
Huidige situatie

In de bestaande parkeersituatie wordt het parkeren op ’t Kampje/graskeienveld gekenmerkt door de tweedeling in het blauwe-zone gedeelte (ca. 45 parkeerplaatsen) en het gedeelte met vrij parkeren waar circa 40 auto’s kunnen worden geparkeerd (figuur B1).



Figuur B1: Huidige situatie parkeerplaatsen ’t Kampje, graskeienveld en Korendragerstraat
Het blauwe zone gebied omvat circa 45 parkeerplaatsen, op het ‘vrij parkeren’ gebied (het graskeienveld) kunnen circa 40 auto’s worden geparkeerd

Het gebruik van de parkeerplaatsen door de verschillende gebruikersgroepen is onderzocht in 2018 en het beeld dat hieruit is gedestilleerd is weergegeven in figuur B2.



Figuur B2: Resultaten parkeeronderzoek ’t Kampje en graskeienveld
Bij het onderzoek was geen onderscheid gemaakt tussen beide locaties. Ook is geen onderscheid gemaakt tussen bewoners mèt en zonder parkeerontheffing.

Uit de analyse van het gebruik van de parkeervoorzieningen ’t Kampje/graskeienveld is een samenvattend beeld opgemaakt zoals is weergegeven in tabel 1A.

	werkdagen overdag	werkdagen avond	vrijdag evenement (einde middag)	zaterdag overdag	zaterdag avond	zondag
Parkeren op ’t Kampje / graskeienveld						
Bewoners met vergunning	10	15	5	10	15	10
Bew. zonder vergunning	5	10	5	5	10	10
Werkenden	40		20	10		
Bezoekers centrum	35	25	35	25	25	25 (o.a. kerk)
Bezoekers evenement	incidenteel	(40)	10 (70 elders)			

Tabel 1A: Vraag naar parkeren door functies rond ’t Kampje op verschillende momenten in de week – huidige situatie; inschatting voor zaterdag en zondag
Afgeronde aantallen / aanname 40 auto’s voor evenement werkdagavond en 80 auto’s voor weekend-evenement, deze aantallen verschillen per evenement. Evenementen vinden met onregelmatige frequentie plaats.

Om zicht te krijgen op de kwantitatieve opgave als het aantal parkeerplaatsen op ’t Kampje en graskeienveld wordt verminderd is een getalsmatige verkenning opgesteld waarbij er van uit is gegaan dat op het nieuwe Kampje 45 gereguleerde parkeerplaatsen gehandhaafd blijven (zonder mogelijkheid voor lang parkeren) en dat het overige parkeren op een andere locatie plaatsvindt. Dit is weergegeven in tabel 1B.

	werkdagen overdag	werkdagen avond	vr/za evenement (einde middag)	zaterdag overdag	zaterdag avond	zondag
Parkeren op het nieuwe Kampje (capaciteit 45 plaatsen)						
Bewoners met vergunning	10	15	5	10	15	10
Bezoekers centrum	35	25	35	25	25	25
Bezoek nieuw RABO pand	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Parkeren op langparkeerlocatie(s)						
Werkenden	40		20	10		
Bezoekers evenement	incidenteel	(40)	80			
Parkeren verspreid rond het centrum						
Bew. zonder vergunning	5	10	5	5	10	10

Tabel 1B: Vraag naar parkeren door functies rond het nieuwe Kampje op verschillende momenten in de week en toedeling naar locatie in toekomstige situatie met regulering en (middel)langparkeerlocatie op afstand; aannamen zie toelichting tabel 1A

Bijlage 2 Excel berekening parkeerexploitatie

Om zicht te krijgen op de parkeerexploitatie in de toekomstige scenario's zijn exploitatieberekeningen opgesteld. Om in deze berekeningen alle relevante bouwstenen mee te kunnen nemen zijn aannames gedaan die zijn gebaseerd op ervaringsgegevens en expert-inschattingen voor onder meer de inzet van de handhaving. Uitgangspunt voor de bepaling van de kosten voor de handhaving is een geloofwaardige inzet van handhaving op straat die naleving van de parkeerregulering bewerkstelligt.

	Scenario 1						
	Blauwe Zone						
					aantallen	kosten	
	Aantal parkeerplaatsen						
		centrum			155		
		schil			500		
		totaal			**655**		
	Handhaving						
	aantal dagen per week				5		
		aantal uur per dag op straat			4		
		aantal uur per dag bureau			1		
		aantal uur per jaar			1300		
		kosten BOA per uur			40		
		kosten op jaarbasis				52.000	
	Hardware handhaving						
		handterminals kosten per jaar				1.000	
	Uitgifte gratis vergunningen						
				aantal	300		
		kosten per vergunning per jaar			10	3.000	
	Cameratoezicht Ambachtenstraat						
		camera jaarkosten				500	
	toezicht beelden jaarkosten					5.000	
					kosten per jaar	**61.500**	
	Investeringskosten						
		Herinrichting Ambachtenstraat					
	oppervlakte	5	2,5	50	625		
	kosten per m2	300			300		
	totaal				**187.500**		
		Bebording en markering					
					10.000		

	Scenario 2							
	Betaald parkeren (1)							
					aantallen	kosten	opbrengsten	
	Aantal parkeerplaatsen							
		centrum	(betaald parkeren)		655			
		schil	(blauwe zone)		0			
		totaal			**655**			
	Opbrengst parkeergeld							
		1e 1,5 uur gratis, daarna 1,-/uur						
	alleen opbrengst bij > 1 uur parkeren							
		schatting opbrengst per week			1.000		52.000	
	Handhaving betaald parkeren							
	aantal dagen per week				5			
		aantal uur per dag op straat			7			
		aantal uur per dag bureau			1			
		aantal uur per jaar			2080			
		kosten fiscale handhaver per u			35			
		kosten op jaarbasis				72.800		
	opbrengst parkeerboetes							
		aantal bonnen per pp per jaar			1			
		netto opbrengst per bon			25			
		opbrengst op jaarbasis					16.375	
	Handhaving blauwe zone				nvt			
	aantal dagen per week				0			
		aantal uur per dag op straat			0			
		aantal uur per dag bureau			0			
		aantal uur per jaar			0			
		kosten BOA per uur						
		kosten op jaarbasis				0		
	Parkeerapparatuur							
		aantal parkeerautomaten			12			
		jaarlijkse totale kosten per aut			2.500			
		kosten op jaarbasis				30.000		
	Hardware handhaving							
		handterminals kosten per jaar (BOA)						
		handterminals kosten per jaar (fisc)				2.000		
	Vergoeding providers mobiel parkeren					3.000		
	Bezoekersregeling niet meegenomen							
	Uitgifte gratis vergunningen							
				aantal	300			
		kosten per vergunning per jaar			10	3.000		
	Cameratoezicht Ambachtenstraat							
		camera jaarkosten				500		
	toezicht	beelden jaarkosten				5.000		
					totaal per jaar	116.300	68.375	
					resultaat	**-47.925**		
	Investeringskosten							
		Herinrichting Ambachtenstraat						
	oppervlakte	5	2,5	50	625			
	kosten per m2	300			300			
	totaal				**187.500**			
		Bebording en markering			**10.000**			

Scenario 2							
Betaald parkeren (2)							
				aantallen	kosten	opbrengsten	
Aantal parkeerplaatsen							
	centrum	(betaald parkeren)		155			
	schil	(blauwe zone)		500			
	totaal			**655**			
Opbrengst parkeergeld							
	1e 1,5 uur gratis, daarna 1,-/uur						
alleen opbrengst bij > 1 uur parkeren							
	schatting opbrengst per week			500		26.000	
Handhaving betaald parkeren							
aantal dagen per week				5			
	aantal uur per dag op straat			3			
	aantal uur per dag bureau			1			
	aantal uur per jaar			1040			
	kosten fiscale handhaver per uur			35			
	kosten op jaarbasis				36.400		
opbrengst parkeerboetes							
	aantal bonnen per pp per jaar			2			
	netto opbrengst per bon			25			
	opbrengst op jaarbasis					7.750	
Handhaving blauwe zone							
aantal dagen per week				5			
	aantal uur per dag op straat			4			
	aantal uur per dag bureau			1			
	aantal uur per jaar			1300			
	kosten BOA per uur			40			
	kosten op jaarbasis				52.000		
Parkeerapparatuur							
	aantal parkeerautomaten			4			
	jaarlijkse totale kosten per aut.			2.500			
	kosten op jaarbasis				10.000		
Hardware handhaving							
	handterminals kosten per jaar (BOA)				1.000		
	handterminals kosten per jaar (fisc)				1.000		
Vergoeding providers mobiel parkeren					2.000		
Bezoekersregeling niet meegenomen							
Uitgifte gratis vergunningen							
			aantal	300			
		kosten per vergunning per jaar		10	3.000		
Cameratoezicht Ambachtenstraat							
	camera jaarkosten				500		
toezicht beelden jaarkosten					5.000		
				totaal per jaar	110.900	33.750	
				resultaat	**-77.150**		
Investeringskosten							
	Herinrichting Ambachtenstraat						
oppervlakte	5	2,5	50	625			
kosten per m2	300			300			
totaal				**187.500**			
	Bebording en markering			**10.000**			