

Stuknummer: bl08.01707



Parkeervisie Den Helder



Gemeente Den Helder

Grontmij Nederland bv
22 augustus 2008



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Integrale parkeervisie	3
1.3	Doelen en ambities.....	4
2	Huidige situatie	5
2.1	Stadshart.....	5
2.1.1	Parkeerregulering	5
2.1.2	Parkeerbalans	7
2.1.3	Parkeertarieven.....	8
2.1.4	Parkeerexploitatie.....	8
2.2	Willemsoord.....	8
2.3	TESO-veerhaven	9
2.4	Noordzeekust	9
3	Nieuwe situatie Stadshart.....	10
3.1	Ruimtelijke plannen	10
3.2	Nota Bouwen en Parkeren.....	10
3.3	Consequenties voor parkeren	11
3.4	Parkeerbalans nieuwe situatie	12
3.5	Tarieven andere gemeenten.....	12
3.6	Fasering.....	13
3.7	Overige aandachtspunten	17
4	Visie op parkeren	19
4.1	Stadshart.....	19
4.1.1	Van straatparkeren naar garageparkeren	19
4.1.2	Evenwichtige parkeerbalans.....	19
4.1.3	Streven naar neutrale parkeerexploitatie	19
4.1.4	Eenduidige, eenvoudige en begrijpelijke parkeerregulering.....	19
4.1.5	Parkeren voor bewoners	20
4.1.6	Beperken uitstraling naar woonwijken.....	20
4.2	Willemsoord.....	21
4.3	Overige wijken	21
4.4	TESO-veerhaven	22
4.5	Noordzeekust	22
4.6	Perifeer parkeren	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Den Helder heeft plannen om het Stadshart te vernieuwen. Deze plannen zijn verwoord in het concept Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder 2008. Het Uitwerkingsplan richt zich op de functionele versterking en ruimtelijke verdichting van het Stadshart van Den Helder. Door toevoeging van woningen en stedelijke functies zullen diverse parkeervoorzieningen verdwijnen die thans nog voor bewoners en/of bezoekers beschikbaar zijn. Zowel bezoekers als bewoners zullen in de toekomst meer aangewezen zijn op parkeren in gebouwde voorzieningen.

De haalbaarheid van het Uitwerkingsplan wordt door middel van exploitatieberekeningen onderzocht en in hoofdstuk 7 van het Uitwerkingsplan wordt hier nader op ingegaan. Parkeren is in de haalbaarheid van de plannen een belangrijk onderdeel.

Naast de plannen voor het Stadshart spelen er ook andere zaken op het gebied van parkeren. Zo leven er wensen en vragen ten aanzien van strandparkeren, parkeren nabij de TESO-veerhaven, een transferium en de ontwikkeling van Willemsoord.

Vanuit de zorg omtrent parkeeroverlast rond het centrum, het concurrentievermogen van het huidige Stadshart met omliggende centra en het effect van grootschalige bouwactiviteiten tijdens de vernieuwing van het Stadshart heeft een werkgroep uit de gemeenteraad een discussienota opgesteld en een aantal vragen geformuleerd. Het doel van die discussienota is om te komen tot een aantal betaalbare parkeeroplossingen waardoor onder meer de aantrekkingskracht en de bereikbaarheid van het centrum van Den Helder op korte termijn worden verbeterd. De vragen hebben betrekking op:

- parkeeroverlast in rond het centrum gelegen woonbuurten;
- parkeeroverlast aan de oostzijde van het centrum en rond de veerhaven naar Texel vanwege Texelgangers die hun auto in Den Helder laten staan;
- beperkte capaciteit toegangswegen en parkeerplaatsen in en rond het centrum.

Voor de geconstateerde problematiek denkt de werkgroep aan de volgende oplossingsrichtingen:

- afschaffen betaald parkeren;
- invoeren gratis parkeren door invoeren verplichte parkeerschijf;
- aanleggen verplicht betaald lang parkeerterrein (transferium) buiten het centrum nabij NS-station Den Helder-zuid;
- invoeren van betaald parkeren nabij de strandopgangen teneinde de parkeertarieven in het centrum te kunnen verlagen.

1.2 Integrale parkeervisie

Gemeente Den Helder staat voor een aantal belangrijke keuzes ten aanzien van parkeren. Om al deze kwesties volwaardig en integraal in samenhang met andere (parkeer)aspecten te kunnen behandelen, heeft Den Helder gekozen om voorliggende integrale parkeervisie op te stellen. Deze parkeervisie geeft de hoofdlijnen ten aanzien van parkeren voor de komende jaren aan op basis waarvan concreet parkeerbeleid zal worden gemaakt.

De parkeervisie heeft betrekking op de stad Den Helder. Het centrale thema binnen de parkeervisie is het parkeren in het centrum en omliggende wijken. Om verschillende redenen is gekozen om dit thema leidend te laten zijn in de parkeervisie:

- Het centrum heeft al geruime tijd parkeerregulering waarmee het parkeergedrag van bezoekers, bewoners en werkers wordt beïnvloed. Eventueel aanvullende parkeerregulering zal moeten passen binnen het grote geheel en zal dus moeten worden afgestemd op de regulering in het centrum.
- In het centrum worden inkomsten gegenereerd voor de parkeerexploitatie van Den Helder. Wijzigingen in de parkeersituatie in het centrum kunnen grote invloed hebben op de parkeerexploitatie van Den Helder. Voor een (financieel) haalbare parkeervisie is inzicht in de parkeerexploitatie van het centrum noodzakelijk.
- Vragen van de raadscommissie ten aanzien van een alternatieve regulering of een alternatieve parkeerexploitatie vinden hun oorsprong in de situatie en het functioneren van de situatie in het centrum; alternatieven kunnen pas op waarde worden geschat als de huidige situatie goed in beeld is.

Als onderdeel van voorliggende parkeervisie is onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van parkeervoorzieningen in het centrum van Den Helder, waarbij speciale aandacht is gegeven aan het beheer en de exploitatie van de geplande parkeergarages in het Stadshart.

Op deze manier is getracht om de verschillende aspecten zoveel als mogelijk op elkaar af te stemmen.

In de parkeervisie wordt naast het Stadshart aandacht besteed aan de volgende thema's:

- Willemsoord;
- TESO-veerhaven;
- Noordzeekust;
- Perifeer parkeren (transferium of P+R).

Er is voor gekozen de vragen van de gemeenteraad niet allemaal expliciet te beantwoorden, maar de vragen, aandachtspunten en suggesties zoveel mogelijk (soms impliciet) een plaats te geven in voorliggende integrale parkeervisie.

1.3 Doelen en ambities

Voor de parkeervisie zijn de volgende doelen en ambities geformuleerd:

- Bereikbare en aantrekkelijke stad, zoals verwoord in de plannen voor het Stadshart. Van het parkeeraanbod moet een stimulans uitgaan voor (centrum)bezoek aan Den Helder door realiseren van parkeervoorzieningen op goed bereikbare locaties dichtbij de belangrijke functies. Concreet voor het parkeren betekent dit dat Den Helder in het Stadshart een switch wil maken van straatparkeren naar garageparkeren.
- Evenwichtige parkeerbalans (voorkomen van tekort of overschot parkeercapaciteit). Op de gemiddelde zaterdagmiddag zal juist voldoende parkeercapaciteit in het centrum beschikbaar zijn, dit betekent dat af en toe de vraag het aanbod overstijgt. Voor opvang van die pieksituaties is parkeerruimte aanwezig buiten het centrum.
- Streven naar een neutrale parkeerexploitatie voor Den Helder.
- Streven naar een eenduidig, eenvoudig en begrijpelijk systeem van parkeerregulering.
- Ook in de tijdelijke situatie tijdens de transformatie van het Stadshart blijven voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor bewoners.
- Tegengaan van parkeeroverlast in woongebieden in en rondom centrum (inclusief tijdelijke situatie tijdens ontwikkeling Stadshart).
- Beperken parkeeroverlast door bezoekers Texel (ook op de korte termijn).

2 Huidige situatie

2.1 Stadshart

2.1.1 Parkeerregulering

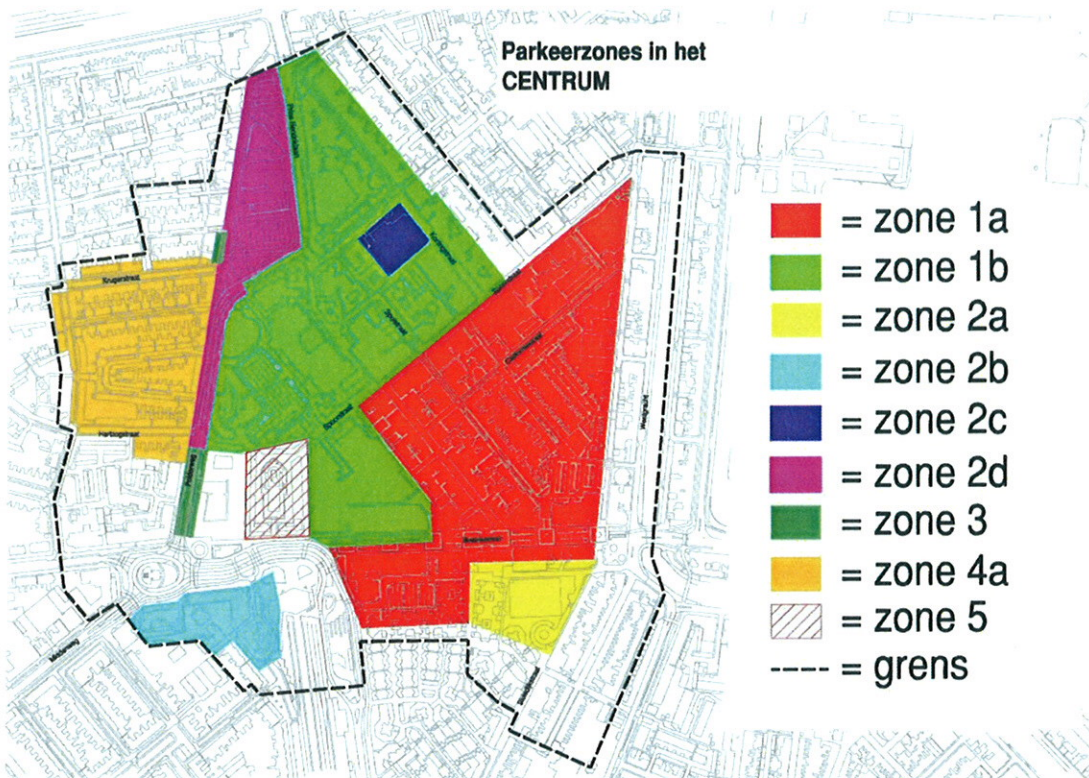
Den Helder kent al geruime tijd betaald parkeren. Het betreft vooral straatparkeren en beperkt garageparkeren (Koninckshoek en Deka/Molenstraat alsmede parkeerdak Kroonpassage en Sluisdijkstraat). Tevens zijn er twee stallingvoorzieningen (bovenste niveau parkeergarage Koninckshoek en onderste niveau parkeerdak Sluisdijkstraat).



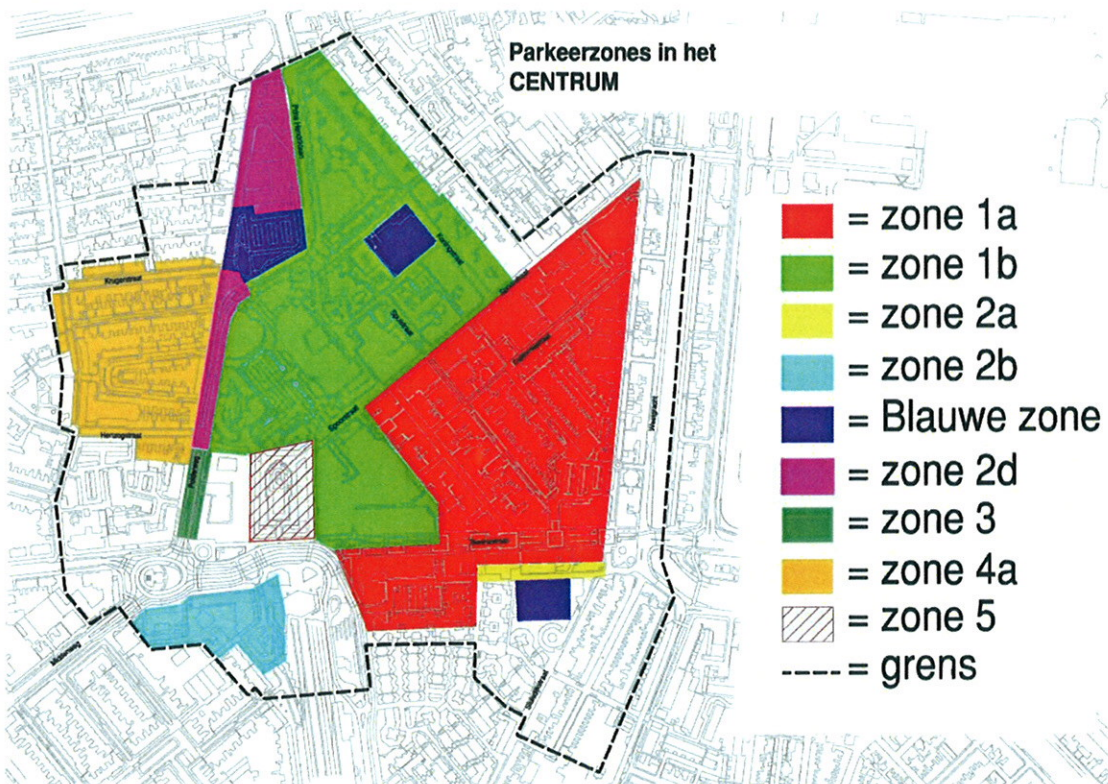
Parkeerdak Sluisdijk

In de huidige situatie kent het centrum betaald parkeren op de locaties direct rond de winkels. In het woongebied in het noordelijke gedeelte van het centrum is het parkeren vrij; ook op het Nieuwe Kerkplein is het parkeren gratis.

Op een drietal locaties (parkeerdak Sluisdijk, parkeergarage Koninckshoek, Polderplein) is het betaald parkeren tijdelijk (sinds 2005) omgezet in een blauwe-zoneregeling met een maximale parkeertijd van 3 uur. De tijdelijkheid hangt samen met de werkzaamheden die op meerdere plaatsen in het centrum plaatsvinden. Het gemeentebestuur heeft besloten om de blauwe zone te handhaven tot de eerste parkeergarage is gebouwd.



Huidige parkeerregulering (bron: gemeente Den Helder)



Huidige parkeerregulering inclusief tijdelijke blauwe zones (bron: gemeente Den Helder)

Parkeertarieven: (niveau 2008)	zone 1	= € 1,70 p/u
	zone 2 en 4	= € 1,10 p/u
	zone 3	= € 0,86 p/u (max. 1u)
	zone 5	= € 1,40 p/u (max. 1u)

Den Helder kent ongeveer 1.100 betaalde plaatsen, exclusief stalling. Het betaald parkeren is grotendeels geregeld via vooraf betalen, met uitzondering van de locatie Bernhardplein/Kroonpassage, waar het parkeren achter een slagboom is geregeld. Buiten het centrum is tevens betaald parkeren ingevoerd in de Van Galenbuurt omdat in deze buurt veel werd geparkeerd door werkers (mensen die in het centrum werken) en bezoekers van het centrum.



Parkeerterrein Bernhardplein / Kroonpassage

De uitvoerende werkzaamheden binnen parkeerbeheer aangaande vooraf en achteraf betaald parkeren is gecombineerd uitbesteed aan P1 On Street bv.

2.1.2 Parkeerbalans

In onderstaande figuur is de bestaande parkeerbalans weergegeven. Aangegeven zijn de verschillende functies in het centrum en de bijbehorende hoeveelheid parkeerruimte, onderscheiden naar een drietal voor parkeren maatgevende momenten. De parkeerbalans is gebaseerd op parkeeronderzoek dat de afgelopen jaren is verricht.

Parkeerbalans huidige situatie

Functie	werkdag	koopavond	zaterdagmiddag
Bewoners bestaand	220	300	310
Bewoners bestaand abonnees	210	210	210
Bezoekers centrum	560	930	1115
Werkers centrum	300	240	220
<i>Totaal vraag</i>	<i>1290</i>	<i>1680</i>	<i>1855</i>
<i>Aanbod</i>	<i>1855</i>	<i>1855</i>	<i>1855</i>
Saldo	565	175	0

Uit de parkeerbalans kan worden geconcludeerd dat op de zaterdagmiddag de maatgevende situatie optreedt. Dan is er juist genoeg parkeerruimte voor met name de piek aan centrumbezoek. Ook is er op zaterdag ruimte voor de parkeervraag van werkers. De ervaring in de praktijk ondersteunt dit beeld.

Als de beschikbare parkeercapaciteit voor bezoekers wordt afgezet tegen de oppervlakte van het winkelareaal (40.000 m² bvo), kan worden afgeleid dat in het centrum ongeveer 2,8 parkeerplaats per 100 m² bruto winkelvloeroppervlak (bvo) beschikbaar is. Dit is gebaseerd op de bestaande mix van supermarkten en gewone winkels.

2.1.3 Parkeertarieven

Het huidige parkeertarief kent twee tariefniveaus:

- € 1,70 per uur voor de 'best gesitueerde' parkeerplaatsen;
- € 1,10 per uur voor de overige betaalde parkeerplaatsen.

Bewoners van het gereguleerde gebied komen in aanmerking voor een parkeervergunning op kenteken (2008: € 35,- per jaar).

Op twee locaties (dek Sluisdijk onderste laag en parkeergarage Koninckshoek bovenste laag) zijn afgesloten parkeerplaatsen te huur voor bewoners.

2.1.4 Parkeerexploitatie

De parkeerexploitatie zoals die bestond op basis van de situatie in 2004 (toen parkeerdek Sluisdijk, Koninckshoek en Polderplein nog betaald parkeren kenden), liet een licht positief exploitatiesaldo zien. De maatregel tot instellen van een blauwe zone op deze drie locaties heeft voor 2005 geleid tot een exploitatie die ten hoogste kostendekkend is.

De totale parkeeromzet ligt tussen de € 900.000 en 1.000.000 per jaar.

2.2 Willemsoord



Willemsoord

Bezoekers van Willemsoord kunnen parkeren op het terrein van Willemsoord (op maaiveld in het openbare gebied, ongeveer 400 parkeerplaatsen). Hiermee voorziet Willemsoord in principe in de eigen parkeerbehoefte. De parkeercapaciteit is voldoende; slechts incidenteel wordt overloop waargenomen naar het centrumgebied. Willemsoord kent geen parkeerregulering.

2.3 TESO-veerhaven

Nabij de TESO-veerhaven is parkeergelegenheid beschikbaar. Er ligt een parkeerterrein (ruim 200 parkeerplaatsen) bij de veerbootterminal (in eigendom van Rijkswaterstaat). Op topdagen is de capaciteit van dit terrein niet voldoende; er wordt geparkeerd op het Havenplein, langs de Hoofdgracht en in de haven (Het Nieuwe Diep / Paleiskade). Nabij de TESO-veerhaven is geen parkeerregulering.



Havenplein

2.4 Noordzeekust

In totaal zijn nabij de strandopgangen in de gemeente Den Helder ongeveer 1.500 parkeerplaatsen beschikbaar. Op piekdagen staan de parkeerterreinen vol, maar een parkeertekort wordt niet waargenomen. Er is geen parkeerregulering. Op piekdagen wordt tevens, waar dat mogelijk is, in de berm geparkeerd; ook dit vormt geen probleem.

3 Nieuwe situatie Stadshart

3.1 Ruimtelijke plannen

Uitgangspunt voor de parkeervisie vormt het door de Raad vast te stellen Uitwerkingplan Stadshart Den Helder. In de parkeervisie zijn de volgende uitgangspunten voor wat betreft het parkeren in het centrum opgenomen:

- de bestaande parkeervoorzieningen in het centrum worden uitgebreid of geherstructureerd;
- op de uiteinden van de halter in het centrum worden totaal 2 parkeergarages gerealiseerd;
- het parkeren gebeurt daar ondergronds én geïntegreerd in de bebouwing;
- in elke garage worden plaatsen gereserveerd voor de erboven te realiseren woningen conform de vastgestelde parkeernormen maar waarbij 1 parkeerplaats per woning wordt gereserveerd voor die woning;
- in de garages is ook capaciteit voor bewoners uit de aangrenzende woonbuurten;
- straatparkeren wordt in het stadscentrum tot een minimum beperkt.

Het Uitwerkingsplan kenmerkt zich door structurering rondom drie polen: de Kop van de Beatrixstraat, het station en Kop van de Keizerstraat. Hierbinnen is voor het winkelen sprake van een 'haltermodel' met de polen 'Kop van de Beatrixstraat' en 'Kop van de Keizerstraat'. De plannen in het Uitwerkingplan leiden op enkele locaties tot het vervallen van parkeren op maaiveld. Op de drie polen wordt de realisatie van parkeergarages voorgesteld waarbij één garage speciaal voor het nieuwe gemeentehuis op de locatie westelijk naast het station. Qua programma zal een toevoeging plaatsvinden van vierkante meters commerciële ruimte waaronder winkels, horeca en kantoren (stadhuis). Voorts zullen totaal enkele honderden woningen worden toegevoegd (grondgebonden en appartementen). De hoeveelheden per fase zijn terug te vinden in het Hoofdstuk Fasering en Uitvoering van het Uitwerkingsplan Stadshart. Uitgangspunt voor de plannen is het verbeteren van de kwaliteit (aantrekkelijkheid) van het Stadshart en daarmee van de stad Den Helder als geheel. Hierdoor zal het bezoek aan het centrum naar verwachting toenemen.

3.2 Nota Bouwen en Parkeren

In de Parkeervisie is rekening gehouden met de parkeernormen zoals die zijn vastgesteld in de gemeentelijke Nota "Bouwen en Parkeren". De grootte van de te bouwen parkeergarages is hieraan gerelateerd. Voorts biedt deze nota de mogelijkheid voor ontwikkelaars van bouwplannen om gebruik te maken van het gemeentelijke Parkeerbijdrage fonds. Indien een ontwikkelaar geen parkeerplaatsen op eigen erf kan realiseren kan deze verplichting worden overgenomen door de gemeente. De ontwikkelaar betaalt dan een vergoeding voor het realiseren van de parkeerplaatsen in een (te bouwen) parkeergarage. Dit betekent dat de gemeente bij de bouw van parkeergarages rekening moet houden met een zekere overmaat aan parkeerplaatsen om aan dergelijke verzoeken te kunnen voldoen. In de Parkeervisie is hier nog geen rekening mee gehouden. Bij de verder uitwerking van concrete bouwplannen voor de parkeergarages zal hier wel rekening mee gehouden kunnen worden.

3.3 Consequenties voor parkeren

Het Uitwerkingplan heeft een aanmerkelijke wijziging in het parkeerareaal van het centrum tot gevolg.

In onderstaand schema is het effect van de voorstellen voor het aantal parkeerplaatsen aangegeven.

Huidig en toekomstige parkeercapaciteit

Parkeerlocatie	Capaciteit		Capaciteit	
	huidig	subtotaal	toekomst	subtotaal
Bernhardplein	115		-	
Kroonpassage	95		95	
Julianaplein	33		-	
<i>Subtotaal</i>		243		95
Spoorstraat (Kop Keizerstraat) 2 ^e halter	-		260	
Koningsplein	56		-	
Kanaalweg	49		97	
Polderplein/-weg	135		-	
Koninckshoek dek	125		125	
Konincksdwarsstraat eo	77		-	
<i>Subtotaal</i>		442		482
Gravenstraat	62		62	
Sluisdijk/Beatrixstraat	99		380	
Breewater	95		-	
Californiëstraat	67		-	
<i>Subtotaal</i>		323		442
Nieuwe Kerkplein	120		-	
Deka (Molenstraat)	85		85	
<i>Subtotaal</i>		205		85
Boerhaavestraat	20		200	
<i>Fabrieksgracht (vml. Vinkenterrein)</i>	83		154	
<i>Subtotaal</i>		103		354
Abonnementsplaatsen Koninckshoek en Sluisdijk	210		120	
Totaal		1.316		1458

Opgemerkt wordt dat het Uitwerkingsplan een groter gebied omvat dan in de tabellen is weergegeven. Op deze plaats wordt alleen het parkeren voor het centrum weergegeven. Voor de andere deelgebieden wordt het parkeren binnen het betreffende gebied opgelost.

Het nieuwe parkeerareaal moet voldoende parkeerruimte bieden voor de huidige parkeerbehoefte en voor de nieuwe ontwikkelingen. In de parkeerbalans voor de nieuwe situatie wordt dit getoetst.

Voor de nieuwe woningen moet worden voorzien in de aantallen parkeerplaatsen volgens de Nota Bouwen en Parkeren (14-02-2006) van gemeente Den Helder. De aantallen zijn afhankelijk van de woninggrootte en het type woning.



Parkeergarage Dekamarkt (Molenstraat)

3.4 Parkeerbalans nieuwe situatie

Voor de nieuwe situatie is een parkeerbalans opgesteld. In deze parkeerbalans voor de nieuwe situatie is de parkeervraag van alle functies verzameld. Verder uitwerking van dit ondervindt plaats in een separate beleidsnotitie met betrekking dat het beheer en de exploitatie van het parkeren inclusief parkeergarages in het centrum van Den Helder. Deze notitie wordt gelijktijdig met de Parkeervisie aangeboden.

3.5 Tarieven andere gemeenten

Om te kunnen beoordelen in hoeverre verhoging van de tarieven verantwoord kan worden uitgevoerd, is in beeld gebracht hoe de parkeertarieven in Den Helder zich verhouden met andere gemeenten in Nederland. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Nationale Parkeertest 2006 welke door het platform detailhandel Nederland is opgesteld. Het huidige tarief voor straat-parkeren in Den Helder is € 1,70 per uur.

Tabel 5: Straatparkeren, tarieven per uur

Parkeergelegenheden		Tarief per uur	Prijs-ontwikkeling	Parkeergelegenheden		Tarief per uur	Prijs-ontwikkeling
1	Leidschendam, Leidsehage	gratis	Gelijk	22	Middelburg	€ 1,80	+ 0,45 (33%)
1	Leidschendam	blauwe zone	Gelijk	23	Groningen	€ 1,80	+ 0,20 (12,5%)
2	Vlissingen	€ 0,50 max 30m	nvt	24	Eindhoven	€ 1,90 max 2 uur	Gelijk
3	Lelystad	€ 0,85	Gelijk	25	Doetinchem	€ 1,90	+ 0,80 (100%)
4	Assen	€ 0,86	+ 0,26 (43%)	26	Arnhem	€ 1,90	+ 0,10 (5,5%)
5	Sneek	€ 1,-	Gelijk	27	Alkmaar	€ 1,90	Gelijk
6	Veenendaal	€ 1,-	+ 0,20 (25%)	28	Leiden	€ 2,-	Gelijk
7	Dordrecht	€ 1,- max uur	Gelijk	29	Enschede	€ 2,-	+ 1,05 (110%)
8	Zoetermeer	€ 1,10	+ 0,10 (10%)	30	Vlaardingen	€ 2,-	+ 0,20 (11,1%)
9	Zutphen	€ 1,10	+ 0,10 (10%)	31	Zwolle	€ 2,- max 2 uur	+ 0,70 (53,8%)
10	Roermond	€ 1,20	Gelijk	32	Tilburg	€ 2,10	+ 0,10 (5%)
11	Leeuwarden	€ 1,20	Gelijk	33	Apeldoorn	€ 2,18	Gelijk
12	Helmond	€ 1,20	+ 0,20 (20%)	34	Maastricht	€ 2,20	Gelijk
13	Hoogeveen	€ 1,20	+ 0,15 (14,3%)	35	Delft	€ 2,20	+ 0,50 (29,4%)
14	Kerkrade	€ 1,20	Gelijk	36	Nijmegen	€ 2,20	+ 1,05 (91,3%)
15	Hengelo	€ 1,40	+ 0,10 (7,7 %)	37	Haarlem	€ 2,30	Gelijk
16	Den Bosch	€ 1,50	+ 0,25 (20%)	38	Den Haag	€ 2,40	Gelijk
17	Zaandam	€ 1,60	Gelijk	39	R'dam	€ 2,50	+ 1,25 (100%)
18	Deventer	€ 1,70	Gelijk	40	Hilversum	€ 2,80	+ 0,40 (16,6%)
19	Amstelveen	€ 1,70	+ 1,70 (100%)	41	Utrecht	€ 3,85	+ 1,15 (42,6%)
20	Breda	€ 1,80	Gelijk	42	Spijkenisse	€ 4,40	+ 3,40 (340%)
21	Almere	€ 1,80	Gelijk	43	Amsterdam	€ 4,60	+ 0,20 (4,5%)

* nvt zijn nieuw onderzochte garages.

De Nationale Parkeertest 2008 is als bijlage bij de parkeervisie gevoegd.

3.6 Fasering

Niet alleen in de uiteindelijke situatie, maar ook tijdens de 'verbouwing' van het centrum moet het aanbod aan parkeervoorzieningen in het centrum voldoende zijn en tevens voldoende zijn verspreid over het gebied.

Omdat de meeste nieuwbouwprojecten betrekking hebben op vervangende nieuwbouw of het deels bebouwen van open ruimte die nu voor parkeren wordt gebruikt, ligt hier een lastige opgave. In deze paragraaf worden de principes voor de fasering van bouwplannen die direct invloed hebben op het parkeren in het stadshart aangegeven. Hierbij hebben wij gekeken naar de periode tot 2015. Voor de periode voorbij deze datum is de planning niet goed in te schatten.

Het Uitwerkingsplan gaat daarbij uit van de volgende fasen:

fase 1

- Bouwplan Molenplein
- Bouwplan Californiestraat
- Bouwplan invulling kavels langs grachtengordel
- Bouwplan Breewaterstraat
- Bouwplan Kop Beatrixstraat (1e halter)
- Aanleg 1e fase stadspark Polderplein e.o.
- Aanleg stadspark Julianaplein

fase 2

Verplaatsing Schouwburg naar Willemsoord
Bouwplan Spoorstraat (2e Halter)
Bouw stadhuis

Gevolgen fase 1

Met het **bouwplan Molenplein** gaan 120 openbare gratis parkeerplaatsen verloren. Deze hebben vooral een functie als gratis lang-parkeerplaatsen voor het centrumbezoek. Deze functie kan voor de komende jaren worden overgenomen door de parkeervoorziening op Willemsoord-noord.

Het **bouwplan Californiestraat** voorziet in een parkeerkelder met voldoende capaciteit voor het eigen programma en dat van enkele invulplannetjes in de grachtengordel (Westgracht). De garage kent een overmaat aan stallingplaatsen. Na gereedkoming kunnen een tiental bewoners uit de omgeving hier ook een plaats huren. Het bouwplan gaat echter ten kosten van 67 openbare parkeerplaatsen. Bewoners/vergunninghouders kunnen uitwijken naar het parkeerterrein Breewater tot hier ook gebouwd gaat worden. Op weekdays en 's avonds is hier voldoende plaats.

Alternatieven voor bewoners zijn niet in de buurt te realiseren. Wel kan het parkeren op de Molenstraat, Westgracht en eventueel Keizersgracht worden gereguleerd, waardoor er meer parkeermogelijkheden voor bewoners (met vergunning) komen, omdat langparkeerders worden geweerd.

Het **bouwplan Breewaterstraat** voorziet in de opheffing van 95 openbare parkeerplaatsen. Het bouwplan wordt niet gecombineerd met een eigen parkeerkelder. Voor parkeren is dit plan aangewezen op de te bouwen parkeergarage Kop Beatrixstraat (1^e halter).

Parkeergarage Kop Beatrixstraat (1^e halter) zal voorzien in 380 openbare parkeerplaatsen. Voldoende voor het eigen programma, het bouwplan Breewaterstraat en de op te heffen parkeerterreinen Californiestraat/Breewaterstraat/parkeerdek Sluisdijk.

Aanleg van de 1^e fase van het stadspark op de locatie van het **Polderplein** leidt tot het verlies van 120 pp. Het gaat hier echter om parkeerplaatsen die destijds tijdelijk, dus extra voor het centrum, zijn aangelegd. Vanwege het gratis parkeren is het plein nu druk, maar ten tijde van het betaald parkeren kende het terrein een matige tot gemiddelde bezetting.

Het herinrichtingsplan voor het Julianaplein leidt tot het opheffen van 33 parkeerplaatsen. Over het algemeen kunnen parkeerders terecht op het Bernhardplein Kroonpassage.

Alternatieve parkeerruimte oostzijde centrum

Voor de **oostzijde van het centrum** kan worden opgemerkt dat het bouwplan Californiestraat als 1^e van start zal gaan. Als na een half tot 1 jaar ook de Breewaterstraat en Kop Beatrixstraat van start gaan zal alternatieve parkeergelegenheid voor vervanging van de op te heffen parkeerplaatsen, tijdens te bouw moeten worden gevonden.

De enige mogelijkheden kunnen worden gevonden in het realiseren van:

- 42 parkeerplaatsen in het oostelijke deel van de Beatrixstraat,
- 39 parkeerplaatsen in het westelijk deel van de Beatrixstraat, en
- het uitbreiden van het bestaande parkeerterrein (83 pp.) op het vml. Vinkenterrein aan de Fabrieksgracht met 154 pp naar een totaal van 237.

De aanleg van parkeerplaatsen in het westelijk deel Beatrixstraat heeft redelijk grote gevolgen, omdat hiervoor bomen én fietsenstallingen moeten wijken. Voorts is dit door winkelend publiek het drukste deel van deze winkelstraat en kunnen deze plaatsen op het drukste moment van de week, nl. de zaterdag, vanwege de markt niet worden gebruikt. Wij geven de mogelijke wel aan omdat er verder weinig tot geen mogelijkheden voor (tijdelijke) parkeerplaatsen in de omgeving zijn.

Een ander alternatief zou kunnen bestaan uit het uitstellen van het bouwplan Breewaterstraat tot het moment dat de parkeergarage Kop Beatrixstraat gereed is.

Overzicht parkeerplaatsen centrum oost

Parkeerterrein	vervallen	alternatief	definitief
Californiestraat	67		13
Breewater	95		0
Sluisdijk	105		380
Beatrixstraat		42	
Vinkenterrein		154	154
Totaal	257	196	534



Breewater

Tijdens en na de bouw van de projecten Californiestraat en Breewaterstraat zal er in de directe omgeving van deze dan opgeheven parkeerterreinen aanzienlijk minder parkeerruimte voor de bewoners zijn. In principe zou er meer parkeren voor deze groep teruggebracht kunnen worden door in de in de jaren '70 en '80 als voetgangergebied ingerichte woonstraten, het parkeren terug te brengen. Wij weten uit ervaring dat een dergelijk voorstel, ondanks de parkeerproblematiek, bij de bewoners vrijwel geen draagvlak heeft. Verder onderzoek naar deze optie hebben wij dan ook niet verricht.



Parkeerdek Sluisdijk

Alternatieve parkeerruimte westzijde centrum

Voor de westzijde van het centrum kan het terrein van de vml. garage Bruijn worden ingericht als parkeervoorziening met een capaciteit van 72 pp. Daarnaast is het ook mogelijk om in het door sloop ontstane gebiedje ten noorden van deze locatie 61 parkeerplaatsen te realiseren. Tenslotte zien wij nog mogelijkheden voor het terrein van het voormalige 't Huijze Tijdverdrif. Daar kan het aantal parkeerplaatsen vermeerderd worden van 49 pp met 97 pp naar 146.

Overzicht parkeerplaatsen centrum west

Parkeerterrein	vervallen	alternatief	definitief
Polderplein	120		
Pr. Hendriklaan-zuid		72	
Pr. Hendriklaan-noord		61	
Kanaalweg		97	97
Bernhardplein	115		
Spoorstraat 2 ^e halter			260
Totaal	235	230	357

Conclusie

Tijdens de 1^e fase van de bouwplannen voor het stadshart zal de meeste "pijn" geleden worden indien alle 3 de bouwplannen vrijwel tegelijk worden uitgevoerd. De mogelijkheden voor alternatieve parkeerplaatsen zijn beperkt maar toch kunnen er voldoende worden gerealiseerd voor de normale werkdagen. Voor de zaterdagen zou Willemsoord tijdelijk als overloop kunnen dienen. Ook zal het Vinkenterrein dan een groot deel kunnen opvangen, al ligt dit voor Helderse begrippen, verder van het centrum (loopafstand tot Beatrixstraat = 300m.), maar niet veel verder dan Willemsoord.

Gecombineerd met parkeerregulerende maatregelen in het centrum (Molenstraat, Westgracht) en in Sluisdijk kan er voor bewoners tijdelijk een aanvaardbaar niveau aan parkeren worden gerealiseerd.



Polderplein

3.7 Overige aandachtspunten

Bereikbaarheid

Voor een goede benutting van de parkeer capaciteit is de bereikbaarheid van – en uitwisseling tussen parkeerlocaties essentieel. De uitwisselingsmogelijkheden tussen de westzijde en de oostzijde van het Stadshart zijn niet optimaal. Met name de parkeerlocatie op de Kop van de Beatrixstraat is hierbij een aandachtspunt omdat deze voor de bereikbaarheid per auto enigszins geïsoleerd ligt.

In dit opzicht is het zeer wenselijk om (op termijn) een (dynamisch) parkeerverwijssysteem (eventueel in combinatie met dynamisch verkeersmanagement) in te stellen om de totaal beschikbare parkeer capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten, en om tevens de bezoekers van het centrum goede service te verlenen in het zoeken naar een parkeerplaats.

Door toegesneden parkeerverwijzing op de invalswegen naar de binnenstad kan de bezoeker worden geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerruimte in de parkeergarages

Een deel van de investering voor een parkeerverwijssysteem is gekoppeld aan de bouw van de parkeergarages, i.q. de daarin aan te brengen parkeerapparatuur. Het overige deel van de investering zal betrekking hebben op een aantal te plaatsen armaturen op de invalswegen. De kosten zijn sterk afhankelijk van de keuze waar de borden komen te staan en hoe vroeg op hun reis de bezoekers van het centrum geïnformeerd moeten worden.



Parkeerregulering

De blauwe-zone regelingen die in de huidige situatie in het centrum bestaan zullen uiteindelijk moeten vervallen. Toepassen van blauwe zone in het centrum is te ongunstig voor de parkeerexploitatie.

Wel is het denkbaar om aan de buitenranden van de woongebieden waar parkeerregulering geldt, de blauwe-zoneregeling toe te passen met ontheffing voor bewoners. Met deze regeling kunnen langparkeerders (met name werkenden in de binnenstad) worden geweerd. Voor kortparkeerders die de binnenstad willen bezoeken liggen de bedoelde parkeerplaatsen op te grote loopafstand: gebruik door deze groep ligt niet voor de hand. Het tegengaan van langparkeren door middel van de blauwe zone is dus een voldoende effectief reguleringsmiddel.

Parkeertarieven

De bestaande opbouw in twee tariefniveaus is plausibel in die zin dat voor minder aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen een minder hoog tarief wordt gevraagd. Hiermee wordt ook beoogd om de parkeerdruk zoveel mogelijk over het gebied te verdelen en de gunstigst gelegen parkeerplaatsen te ontlasten. Mede gelet op de praktijk in andere plaatsen kan gesteld worden dat dit mechanisme maar zeer beperkt zal optreden. De parkeerconsument heeft meestal weinig besef van verschillen in tariefhoogte en ziet vooral verschil tussen gratis of betaald parkeren. Zo beschouwd is de overweging gerechtvaardigd om, als de wens bestaat om de parkeeropbrengst te maximaliseren (en gelet op de ontwikkelingsplannen voor het Stadshart is dat het geval), het verschil tussen de tariefniveaus te verkleinen of zelfs op te heffen.

4 Visie op parkeren

4.1 Stadshart

4.1.1 Van straatparkeren naar garageparkeren

Vanuit parkeren wordt een bijdrage geleverd aan de doelstelling van een bereikbare en aantrekkelijke stad. In de toekomst zal een aanzienlijk groter deel van het parkeren geacommodeerd in parkeergarages, waardoor op maaiveld ruimte ontstaat voor andere functies. Het gereguleerde parkeerareaal op straat zal worden uitgebreid met het noordelijk deel van het centrum en andere locaties die nu nog gratis zijn. In omvang blijft het straatparkeerareaal ongeveer even groot.

4.1.2 Evenwichtige parkeerbalans

In het aantal parkeerplaatsen zal geen overmaat worden voorzien. Vanuit het perspectief van exploitatie bestaat zelfs voorkeur voor een klein tekort in het centrum. Extreme piekmomenten worden niet in het Stadshart geacommodeerd, maar langs de randen. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van parkeren op (iets) verder gelegen locaties. Welke locaties dat zijn hangt af van de precieze beschikbaarheid op het betreffende moment; Te denken valt hierbij ook aan een locatie zoals Willemsoord, Kanaalweg en Fabrieksgracht (vml. Vinkensterrein). Parkeren op grotere afstand (perifeer parkeren) is weinig kansrijk; hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.5.

4.1.3 Streven naar neutrale parkeerexploitatie

De parkeerexploitatie zal in de toekomst nadrukkelijker dan nu bestaan uit een parkeergarage-deel (met betaling achteraf) en straatparkeren (met betalen vooraf en handhaving). Om te komen tot een neutrale parkeerexploitatie (of deze te benaderen) zal geen overmaat aan parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Voor de parkeergarages zal uit oogpunt van kostenefficiëntie moeten worden gezocht naar een vorm van centraal beheer van de parkeergarages, zoveel mogelijk gecombineerd met het straatparkeren. Een ondersteunende maatregel voor het maximaliseren van de parkeeropbrengsten is het instellen van een (dynamisch) parkeerverwijssysteem (tevens service voor bezoekers).

Betaald parkeren in het gehele Stadshart is qua regulering en financieel gezien nodig. Handhaven van gratis parkeerplaatsen in de nabijheid (of zelfs afschaffen van betaald parkeren in het centrum) maakt een (nagenoeg) neutrale parkeerexploitatie onmogelijk.

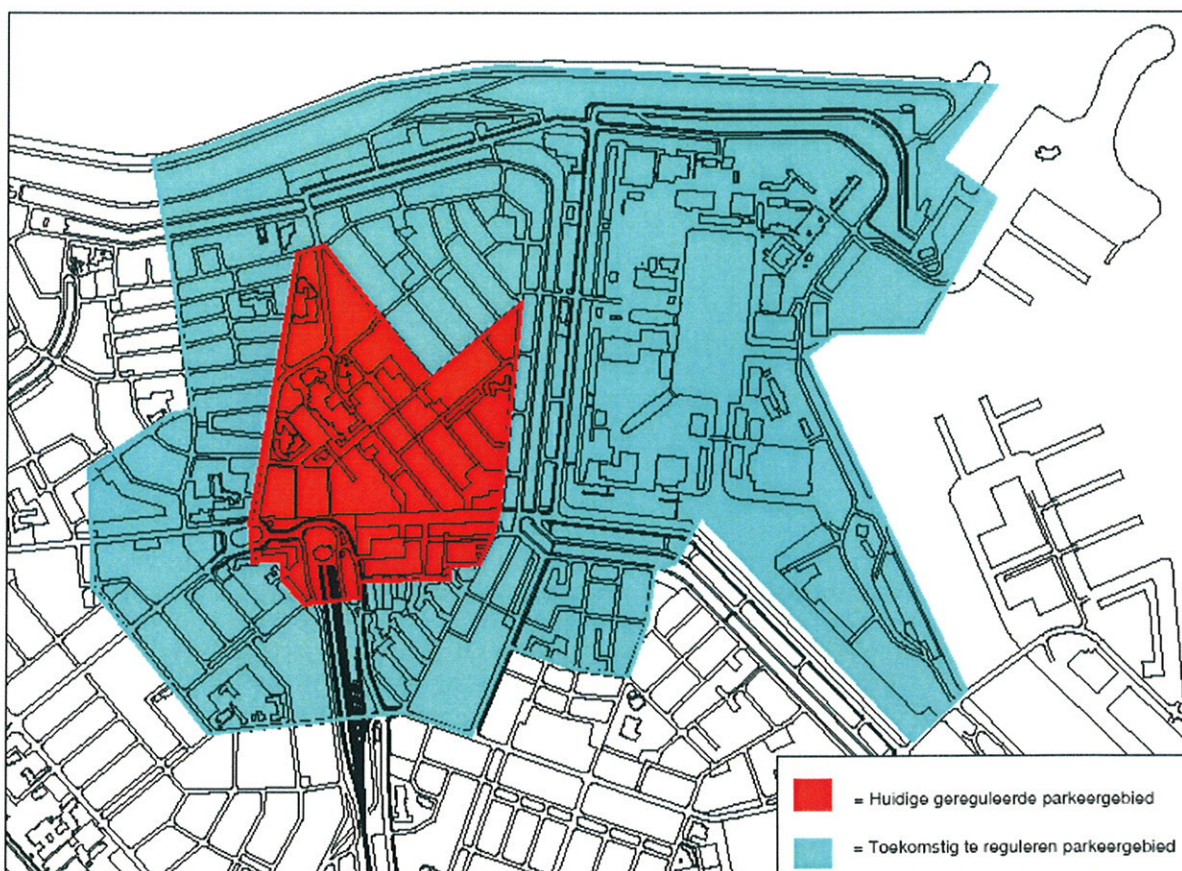
4.1.4 Eenduidige, eenvoudige en begrijpelijke parkeerregulering

In het gehele gebied van Stadshart en de direct aangrenzende buurten moet parkeren gereguleerd worden, waarbij in het Stadshart zelf alleen nog betaald geparkeerd zal kunnen worden. Dat betekent dat het Stadshart met omliggende centra primair moet gaan concurreren op kwaliteit – van winkels, horeca, leisure én parkeervoorzieningen – i.p.v. zoals nu op prijs (gratis parkeren op sommige parkeerterreinen rond het centrum).

Gelet op de ontwikkelingsrichting van het Stadshart is het in eerste instantie van belang om (vanuit de gemeente) actief parkeerregulering in te voeren in het gebied ten zuiden van het centrum: het gebied globaal begrensd door Ruyghweg en Fabrieksgracht.

Ook de Van Galenbuurt, de Oostslootbuurt en het gebied tot en met de Weststraat komt in aanmerking voor regulering. Naast deze locaties kan het gebied rondom het begin van de

Middenweg globaal tot aan de Pasteurstraat en de H.A. Lorentzstraat voor regulering in aanmerking komen, afhankelijk van de wensen uit het gebied. Voor het overige kan van een meer reactief beleid worden uitgegaan, waarbij de parkeerregulering wordt uitgebreid als daar vanuit de betreffende straten om wordt verzocht. Wel is het noodzakelijk dat het gebied waar parkeerregulering is ingevoerd, aaneengesloten blijft. In onderstaande figuur wordt de denkrichting voor 'actieve' regulering weergegeven.



Huidige parkeerregulering (bron: gemeente Den Helder) aangevuld met actief beleid parkeerregulering

4.1.5 Parkeren voor bewoners

Voor bewoners van nieuwe woningen zal voor een belangrijk deel worden voorzien in parkeergelegenheid in de nieuwe parkeergarages. Deze zullen gedeeltes krijgen die bestemd zijn voor het stallen van bewonersauto's. Niet alleen in de uiteindelijke situatie, maar ook tijdens de 'verbouwing' van het centrum moet voldoende en verspreid aanbod aan parkeervoorzieningen voorhanden zijn. Er zijn alternatieve, tijdelijke parkeervoorzieningen voorgesteld (zie paragraaf 3.6) gekoppeld aan de uitvoering van werkzaamheden in het Stadshart, op basis waarvan de hinder voor omwonenden tot een minimum wordt beperkt en bezoekers van het winkelareaal in het centrum nog goed terecht kunnen.

4.1.6 Beperken uitstraling naar woonwijken

Uitstraling van parkeren naar de woonwijken rond het centrum als gevolg van het gereguleerde parkeren moet worden tegengegaan. Afhankelijk van de situatie kan voor regulering in woonwijken worden gekozen. Hierbij kan worden gedacht aan betaald parkeren (eventueel met een gereduceerd tarief voor privé-bezoek) of het instellen van een blauwe zone, waarbij de blauwe zone over het algemeen een door bewoners meer gewaardeerde maatregel is.

Het invoeren van parkeerregulering in de woonwijken rond het centrum is tevens van belang om de parkeerexploitatie te ondersteunen; als veel parkeerhandelingen in niet-gereguleerd gebied plaatsvinden leidt dat tot minder parkeerbrenst.

4.2 Willemsoord

Op Willemsoord wordt momenteel op maaiveld geparkeerd, maar bij de verdere ontwikkeling van het gebied is de gedachte om dit (op termijn) in gebouwde parkeervoorzieningen onder te brengen. Dit is vooral ingegeven door ruimtelijke ambities.

Geredeneerd vanuit parkeren zou moeten worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor extreme piekmomenten is aan te bevelen rekening te houden met een overloopmogelijkheid met bijvoorbeeld de nieuwe garage op de kop van de Beatrixstraat of het Vinkenterrein.

Het omgekeerde kan eveneens (sporadisch) voorkomen: overloop vanuit het centrum op uitzonderlijke piekmomenten.



Willemsoord (gezien vanaf Weststraat)

4.3 Overige wijken

De parkeerproblematiek in de wijken van Den Helder buiten het centrum is over het algemeen niet van dien aard dat zware parkeerregulerende maatregelen zoals betaald parkeren of vergunning-parkeren noodzakelijk zijn.

Wel moet geconstateerd worden dat bepaalde wijken/buurtten hun eigen parkeerproblemen kennen. Vanuit het beleid wijkgericht werken kan gekeken worden of voor de specifieke gevallen oplossingen of verbeteringen te bewerkstelligen zijn. Te denken valt dan aan de aanleg van extra parkeerplaatsen. Met name in sommige woonbuurtten in Julianadorp zijn hiervoor mogelijkheden. Daarbij moet wel een evenwicht blijven bestaan tussen parkeren, spelen en openbaar groen.

In de oudere wijken in Den Helder, zoals Visbuurt en Van Galenbuurt is de parkeerdruk relatief hoog. Indien de parkeerdruk wordt veroorzaakt door derden, bijv. werknemers centrum, kunnen parkeerregulerende maatregelen uitkomst bieden. Maar veelal is de parkeerdruk hoog in de avond-uren als de bewoners thuis zijn. Uitbreiding van parkeergelegenheid is vrijwel niet mogelijk in deze oude buurten, zonder dat bestaande voetgangersgebieden weer worden opengesteld voor parkeren. Toch worden bij herbestravingswerkzaamheden in deze buurten efficiëncyslagen gemaakt op het gebied van parkeren, zonder dat de leefbaarheid daar onder lijdt.

In de wijken De Schooten, Nieuw-Den Helder en Julianadorp zijn wijkwinkelcentra gelegen. De vele bezoekers kunnen hier zorgen voor de nodige parkeerdruk. Bij de winkelcentra zijn voldoende parkeervoorzieningen gelegen. In Nieuw Den Helder wordt bovendien een ruime parkeergarage gebouwd. Parkeerregulering is niet noodzakelijk.

4.4 TESO-veerhaven

De bereikbaarheid van de TESO-veerhaven is momenteel onderwerp van studie. De haalbaarheid van een extra route naar de TESO-veerhaven via de Nieuwe Diep, als oplossing voor de middenlange termijn, is in de vorm van een quickscan onderzocht. Voor de lange termijn biedt het verplaatsen van de TESO-veerhaven ten noordoosten van het Marineterrein de beste oplossing, waarbij een ontsluiting vanaf de N99 is voorzien.

De uiteindelijke keuze ten aanzien van de locatie en de bereikbaarheid van de TESO-veerhaven is sterk bepalend voor de parkeersituatie. Bij verplaatsing van de TESO-veerhaven moet voldoende parkeergelegenheid in de plannen te worden meegenomen. De TESO-veerhaven zal de komende jaren nog op de huidige locatie blijven functioneren. Gedurende bepaalde perioden in het jaar is sprake van (ernstige) parkeerproblemen rond de TESO-veerhaven. Daarom zal voor de komende jaren gestreefd worden naar een beperking van de parkeervraag door het invoeren van parkeerregulerende maatregelen, waardoor bezoekers van Texel gestimuleerd worden tot een andere vervoerswijzekeuze (zoals OV) of het meenemen van de auto naar het eiland. Een andere mogelijkheid is het toevoegen van parkeercapaciteit, echter dit is lastig haalbaar vanwege kosten. In plaats van te voorzien in aanvullende parkeervoorzieningen, ligt het daarom meer voor de hand om het onaantrekkelijker te maken voor bezoekers aan Texel om de auto in Den Helder te laten staan. Hiertoe wordt voorgesteld betaald parkeren in te voeren, met vergunningen voor de havenbedrijven (Paleiskade / Nieuwe Diep). Hiermee wordt het aantrekkelijker om de auto mee te nemen naar Texel (mogelijk kan ook de prijs van een overtocht van de auto omlaag) of om voor een alternatieve vervoerwijze te kiezen. Met reguleringsmaatregelen, tarieven en vergunningen kan per doelgroep (dagjesmensen, vakantievierders, werkers, etc.) een regulering worden vormgegeven. Eventueel kan in het hoogseizoen (met een hoge parkeerdruk) een hoger parkeertarief worden gehanteerd dan in het laagseizoen.

Betaald parkeren nabij de TESO-veerhaven moet worden gezien als reguleringsmaatregel; het is op het eerste gezicht een maatregel die ten hoogste kostendekkend kan worden uitgevoerd.

4.5 Noordzeekust

Betaald parkeren voor strandbezoek zou kunnen worden ingesteld om twee redenen:

- Als reguleringsmaatregel;
- Als inkomstenbron om tekorten in parkeerexploitatie elders op te vangen.

Op dit moment wordt bij de strandopgangen geen parkeerprobleem waargenomen, ook niet op drukke dagen. Betaald parkeren nabij de Noordzeekust als reguleringsmaatregel is daarom niet zinvol. Pas wanneer de situatie op nabijgelegen locaties verandert (wel regulering of andere regulering) kunnen argumenten ontstaan om alsnog reguleringsmaatregelen te nemen.



Parkeren bij Noordzeekust (buiten het hoogseizoen)

Ook invoeren van betaald parkeren als inkomstenbron ligt niet voor de hand. Het lijkt op het eerste gezicht een maatregel die ten hoogste kostendekkend is, maar meer waarschijnlijk *niet* kostendekkend kan worden uitgevoerd. Er is immers sprake van een grote fluctuatie in parkeervraag, waardoor op het overgrote deel van de dagen de parkeerterreinen nauwelijks worden gebruikt. Daarnaast ontstaat een lastige situatie om uitstraling te voorkomen naar aanliggende wegen / gebieden. Hiervoor zijn parkeerverboden in het resterende gebied en strikte handhaving benodigd.

Bovenstaande leidt ertoe dat invoeren van betaald parkeren nabij de Noordzeekust niet wenselijk is.

4.6 Perifeer parkeren

Perifeer parkeren in de vorm van een transferium of P+R terrein wordt regelmatig genoemd in discussies over bereikbaarheid van de TESO-veerhaven en bereikbaarheid van andere publieksaantrekkelijke functies, zoals bijvoorbeeld het Stadshart, Willemsoord en de Noordzeekust. Een locatie nabij station Den Helder Zuid ligt hierbij voor de hand; deze locatie is redelijk goed bereikbaar (te maken) voor auto en openbaar vervoer.

De ervaring leert dat een transferium of P+R-terrein vaker mislukt dan dat het een succes is. Absolute voorwaarde voor een succesvol transferium of P+R locatie is hoge nood oftewel een duidelijk parkeer- of bereikbaarheidsprobleem in het centrum. In de Helderse situatie is dit niet aan de orde.

Een verplicht gebruik van een dergelijke voorziening lijkt niet realistisch; dit zal ten koste gaan van de aantrekkelijkheid van Den Helder en Texel.

Kortom: als voorziening om bereikbaarheids- of parkeerdruk weg te nemen is perifeer parkeren in Den Helder niet geschikt.