

# Verkeer en parkeren Zomerkade Huizen



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

© Copyright Goudappel

Gemeente Huizen

Verkeer en parkeren Zomerkade Huizen

009381.20210520.R1.02

juni 2021

Jan-Anne Waagmeester

Definitief

# Inhoudsopgave

---

|                                                        |           |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Aanleiding en doel</b>                           | <b>4</b>  |
| 1.1 Vraagstelling                                      | 4         |
| 1.2 Opbouw van dit rapport                             | 5         |
| <b>2. Onderzoek huidige parkeerdruk</b>                | <b>6</b>  |
| 2.1 Uitgevoerd parkeeronderzoek                        | 6         |
| 2.2 Resultaten parkeerdrukmetingen                     | 7         |
| <b>3. Parkeerbehoefte strand</b>                       | <b>9</b>  |
| 3.1 Berekening parkeerbehoefte strand (auto en fiets)  | 9         |
| 3.2 Aanvullende parkeerbehoefte horeca (auto en fiets) | 12        |
| 3.3 Vraag gerelateerd aan aanbod                       | 13        |
| <b>4. Mogelijkheden voor parkeerregulering</b>         | <b>16</b> |
| 4.1 Parkeerschijfzone (blauwe zone)                    | 16        |
| 4.2 Betaald parkeren                                   | 17        |
| 4.3 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders        | 18        |
| 4.4 Slotsom                                            | 19        |
| 4.5 Opties bij verdere uitwerking                      | 20        |
| <b>5. Effect op verkeersstromen</b>                    | <b>22</b> |
| 5.1 Huidige en verwachte verkeersintensiteiten         | 22        |
| 5.2 Verwachte effecten op verkeersafwikkeling          | 23        |
| <b>6. Conclusies en aanbevelingen</b>                  | <b>25</b> |
| <b>Bijlage A. Resultaten parkeerdrukonderzoek</b>      | <b>26</b> |

# 1. Aanleiding en doel

---

**Het strand van Huizen aan het Gooimeer wordt flink opgeknapt. Het aantal bezoekers zal daardoor waarschijnlijk toenemen, terwijl de parkeercapaciteit bij het strand juist wordt beperkt. De vraag is hoe de gemeente ervoor zorgt dat het strand goed bereikbaar blijft en er geen parkeerproblemen in de woonwijk ontstaan.**

## 1.1 Vraagstelling

Gemeente Huizen gaat de Zomerkade een nieuwe en aantrekkelijke uitstraling geven. Naar verwachting zullen er daardoor meer mensen naar het strand aan de Zomerkade komen en wordt daardoor dus ook meer verkeer gegeneerd. In de huidige situatie parkeren bezoekers van het strand de auto direct aan het strand. Op korte termijn worden deze parkeerplaatsen gedeeltelijk verwijderd, op lange termijn worden mogelijk nog meer parkeerplaatsen verwijderd, om zo meer ruimte en kwaliteit te geven voor de bezoekers van het strand.

Goudappel is gevraagd om in beeld te brengen welke parkeerplaatsen wel en welke niet gebruikt worden en dit cijfermatig in beeld te brengen. Op basis daarvan kan vervolgens worden bepaald welke maatregelen nodig zijn. Het kan dan gaan om aanleg van nieuwe parkeerplaatsen elders of om parkeerregulering. De doelstelling is dat bewoners en ondernemers zo min mogelijk te maken krijgen met parkeeroverlast door bezoekers van het strand. Tegelijkertijd moeten ook de bezoekers goed gefaciliteerd worden. Dit onderzoek moet antwoord geven op de vraag op welke manier dat het beste kan worden gegarandeerd.

Voor het onderzoek heeft Goudappel een aantal uitgangspunten meegekregen waar we rekening mee moeten houden:

- In het coalitieakkoord is opgenomen dat parkeren in Huizen gratis blijft. De raad heeft het coalitieakkoord bekrachtigd. Indien regulering nodig is, gaat de voorkeur uit naar andere reguleringsvormen.
- Fietsen wordt gestimuleerd. Bij de ramingen en adviezen moet hier rekening mee gehouden worden.
- Het advies moet zowel gericht zijn op de korte als op de langere termijn.

## **1.2 Opbouw van dit rapport**

In hoofdstuk 2 wordt het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek besproken, waarin de huidige bezetting van de parkeergelegenheid wordt weergegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de toekomstige behoefte aan parkeerplaatsen berekend. In hoofdstuk 4 worden de verschillende reguleringsmaatregelen besproken. hoofdstuk 5 geeft het effect van de ontwikkeling op de verkeersstromen weer en tot slot volgen in hoofdstuk 6 conclusies en aanbevelingen.

## 2. Onderzoek huidige parkeerdruk

---

**Een goed inzicht in de huidige situatie is de basis van het onderzoek. Er zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd om een goed beeld te krijgen hoeveel parkeerplaatsen nu beschikbaar zijn voor de bezoekers van het strand.**

### 2.1 Uitgevoerd parkeeronderzoek

Om vast te stellen in hoeverre in de huidige situatie nog mogelijkheden zijn om extra parkeerbehoefte op te vangen, zijn parkeerdrukmetingen uitgevoerd door NDC Nederland. Het onderzoek is uitgevoerd op de Zomerkade en het Gooierhoofd, maar ook in de omliggende woonstraten tot aan de Delta. Zo kunnen we ook conclusies trekken over de kans dat 'overloopparkeren' in de woonwijk tot problemen zal leiden.

De parkeerdrukmetingen hebben plaatsgevonden op twee momenten:

- op zaterdag 17 april om 15.00 uur: een moment in het weekend waarop relatief veel bewoners thuis zijn en waarop het strand bij mooi weer ook veel gebruikt zal worden.
- op dinsdag 20 april ná 23.00 uur: een moment laat op de avond, waarop de meeste bewoners thuis zijn (maatgevend moment voor de functie wonen).

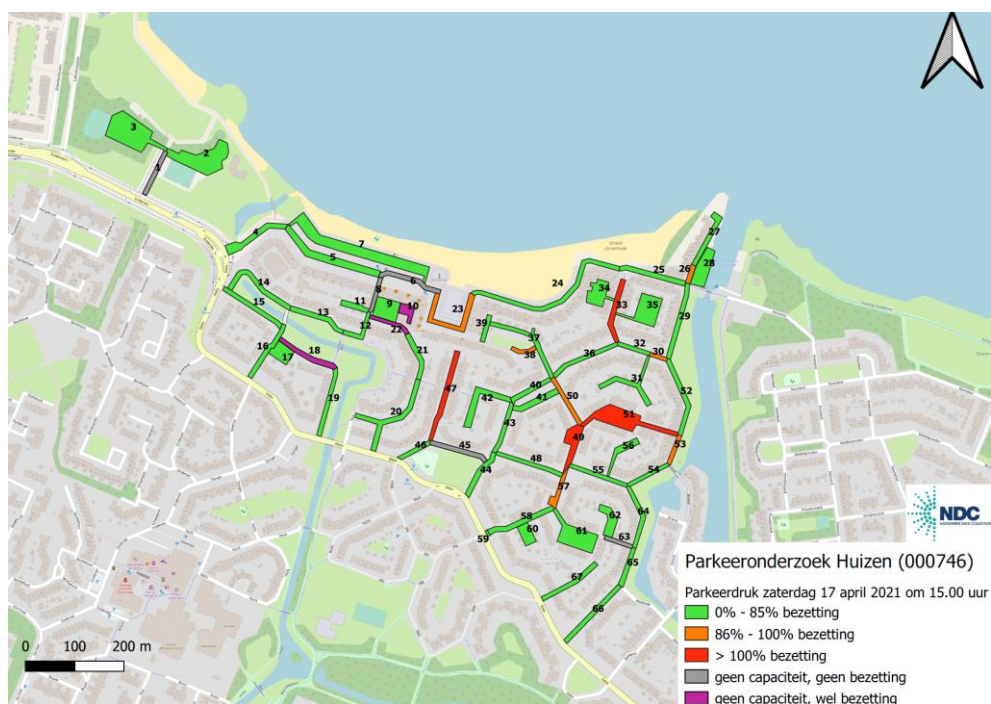
De parkeerdrukmeting is per straat(gedeelte) of terrein uitgevoerd (parkeersecties). Per sectie is de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting weergegeven. Deze zijn in een afzonderlijk Exceldocument beschikbaar. In dit rapport beperken we ons tot de belangrijkste conclusies uit het onderzoek.

## 2.2 Resultaten parkeerdrukmetingen

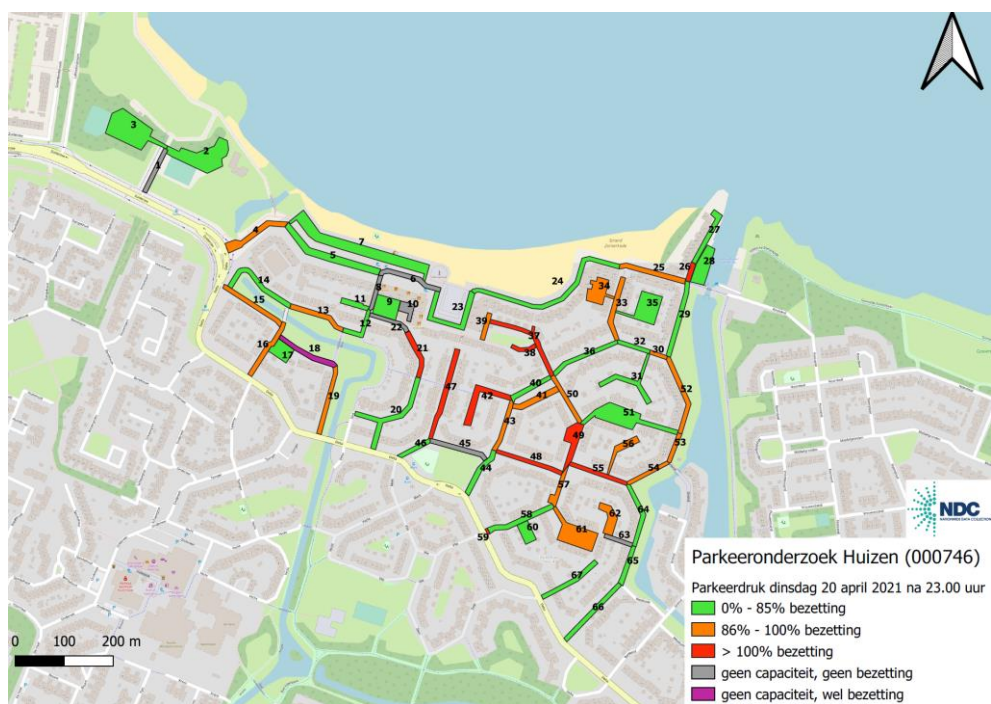
De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn te vinden in bijlage A en in de figuren 2.1 en 2.2 hierna. Op basis van de tellingen zijn de volgende bevindingen gedaan:

- De parkeerplaatsen op Gooierhoofd en langs de kade zijn bestemd voor de bezoekers van het strand. Op deze locaties (secties 1 t/m 7) zijn in totaal 325 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan er op een zaterdagmiddag buiten het strandseizoen slechts 37 bezet zijn.
- 's Avonds wordt langs de straat Zomerkade ook relatief veel door bewoners geparkeerd. Op zaterdagmiddag is te zien dat 23 parkeerplaatsen bezet zijn, terwijl er op dinsdagavond, wanneer het gros van de bewoners thuis is, 94 zijn.
- In de nabij gelegen woonbuurt is er relatief weinig capaciteit om de parkeerbehoefte van het strand op te vangen. Er zijn al enkele rode en oranje gebieden te zien op in de wijk. De groene gebieden in de woonwijk hebben relatief weinig capaciteit, dus zijn er naar verhouding maar weinig beschikbare parkeerplaatsen.

In het volgende hoofdstuk worden de resultaten van het parkeeronderzoek gebruikt om vast te stellen hoeveel van de huidige parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van het strand.



Figuur 2.1: Resultaat parkeerdrukmeting zaterdag 17 april 15.00 uur



Figuur 2.2: Resultaat parkeerdrukmeting dinsdag 20 april na 23.00 uur

# 3. Parkeerbehoefte strand

---

**Uit het parkeeronderzoek is het aanbod aan (vrije) parkeerplaatsen bekend, maar wat is de toekomstige behoefte voor het strand en de horeca? En hoe kunnen we in deze behoefte voorzien?**

## 3.1 Berekening parkeerbehoefte strand (auto en fiets)

Voor het berekenen van de van een bepaalde functie worden normaal gesproken de functiegegevens vermenigvuldigd met de bijbehorende parkeernorm(en) of kencijfer(s). In deze situatie is dit niet van toepassing, omdat er zowel vanuit de gemeente als vanuit het CROW geen parkeernormen of kencijfers bestaan voor de functie 'strand'. Een 'stadsstrand' is een zeer specifieke voorziening, welke sterk afhankelijk is van de locatie en uiteraard van het weer. De sterk fluctuerende bezoekersaantallen zorgen er samen met de nabijheid van andere lokale strandjes voor dat de parkeervraag minder eenvoudig te bepalen is.

We volgen daarom de volgende werkwijze:

1. We bepalen de oppervlakte van het strand en we maken een inschatting van het aantal bezoekers per oppervlakte-eenheid op een zomerse dag. Dit levert het aantal bezoekers op waarmee we rekening houden.
2. Daarna bepalen we de modal split (vervoerwijzekeuze) van de bezoekers en de gemiddelde bezetting van de auto's die naar het strand komen. Op basis hiervan kunnen we het benodigde aantal parkeerplaatsen voor auto's en fietsen bepalen.

### *Ad 1: Verwacht aantal bezoekers*

Voor de oppervlakte van het strand is uitgegaan van het zandoppervlak dat aan het wat ligt. Behalve het grote strand aan de kade, zijn ook de kleinere, meer westelijk gelegen zandstrandjes in de berekening meegenomen, zie figuur 3.1.



*Figuur 3.1: Oppervlakte zandstranden Huizen*

De drukte op stadsstranden (aantal mensen per oppervlakte-eenheid) verschilt sterk. De drukte hangt af onder andere af van de grootte van het strand, de nabijheid van andere stranden en de aantrekkingskracht van het strand. Voor het Huizer strand geldt dat de ambitie is om de aantrekkelijkheid van het strand te vergroten, maar het blijft wel vooral een strand voor de inwoners van Huizen zelf en van de directe omgeving van Huizen. Langs de randmeren zijn immers nog diverse andere stranden die in veel gevallen ook sneller bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet. Op basis hiervan verwachten we gemiddeld 1 bezoeker per 15m<sup>2</sup>. Het gaat hier om een gemiddelde voor het gehele strand. In de praktijk zal het dichtbij het water drukker zijn en op wat grotere afstand van het water rustiger. De gemiddelde dichtheid is in figuur 3.2 schematisch in beeld gebracht, waarbij één vakje 2 m<sup>2</sup> is en de rode vakjes het bezette deel van het strand vormen (ruimte voor handdoek en spullen van één persoon).



*Figuur 3.2: Schematische weergave gemiddelde bezetting strand Huizen*

### *Modal Split*

Ook de verdeling over de vervoerwijzen van de bezoekers verschilt sterk per strand.

Als voorbeeld:

- Op een strand zoals Strand Nulde aan de A28 is het auto-aandeel zeer hoog, omdat het niet in een kern ligt en wel zeer goed bereikbaar is per auto.
- Maar op het Slotterstrand in Amsterdam is het aandeel bezoekers dat met de auto komt maar 15%<sup>1</sup>. Dit is echter een echt stadsstrand en er geldt betaald parkeren tegen een relatief hoog tarief.

Omdat het strand in Huizen vooral voor een lokale functie heeft, zijn de afstanden tot het strand voor de meeste bezoekers prima te fietsen (zeker met mooi weer), maar het strand is ook prima met de auto bereikbaar. We gaan er daarom vanuit dat het aandeel bezoekers dat met de fiets komt ongeveer vergelijkbaar zal zijn als het aantal mensen dat met de auto komt. Daarnaast zal een beperkt aantal bezoekers met een andere vervoerwijze naar het strand komen (bijvoorbeeld lopend of met een bus). We gaan uit van de volgende verdeling:

- 50% van de bezoekers komt met de auto;
- 45% van de bezoekers komt de fiets;
- 5% van de bezoekers komt op een andere manier naar het strand.

De gemiddelde autobezetting voor recreatieve bestemmingen zoals een strand is 2,5 personen per auto<sup>2</sup>. Dit is een vrij constant gegeven dat ook voor andere recreatieve voorzieningen geldt.

Met deze gegevens is in tabel 3.1 de berekening gemaakt voor het verwachte aantal geparkeerde auto's en gestalde fietsen op een zomerse dag.

---

<sup>1</sup> Parkeeronderzoek Slotterstrand d.d. oktober 2018, Goudappel B.V.

<sup>2</sup> Verkeerskundig onderzoek ontsluiting stadsstrand Vollenhove d.d. december 2017, BügelHajema

| Uitgangspunt                         | Waarde |
|--------------------------------------|--------|
| oppervlakte strand (m <sup>2</sup> ) | 15.500 |
| m <sup>2</sup> per bezoeker          | 15     |
| aantal bezoekers                     | 1033   |
| aandeel auto                         | 50 %   |
| gemiddelde autobezetting             | 2,5    |
| aantal parkeerplaatsen auto          | 207    |
| aandeel fiets                        | 45 %   |
| aantal gestalde fietsen              | 465    |

Tabel 3.1: Berekening verwachte parkeerbehoefte strand Zomerdijk

### 3.2 Aanvullende parkeerbehoefte horeca (auto en fiets)

Naast het strand fungeren de aanliggende parkeerplaatsen ook voor de nabij gelegen horeca. Aangezien de horeca gesloten was tijdens het uitgevoerde parkeeronderzoek (i.v.m. coronamaatregelen), komt de parkeerbehoefte voor de horeca niet tot uiting in de resultaten van dit onderzoek. De parkeerbehoefte van de horeca is daarom berekend op basis van parkeernormen van de gemeente Huizen zelf. Volgens opgave van de gemeente Huizen bedraagt het oppervlak aan horeca aan de Zomerkade 885 m<sup>2</sup> bvo. De gemeentelijke parkeernorm voor deze horeca is 6,7 per 100 m<sup>2</sup> bvo. Voor fietsen is geen gemeentelijke norm voor horeca opgesteld. Daarom wordt hiervoor uitgegaan van het CROW-kencijfer van 7 fietsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Voor de functie 'horeca' heeft de gemeente Huizen een eigen parkeernorm (zie tabel 3.2).

|               | Oppervlakte (m <sup>2</sup> bvo) | Norm per 100 m <sup>2</sup> bvo | Aantal |
|---------------|----------------------------------|---------------------------------|--------|
| Autoparkeren  | 885                              | 6,7                             | 60     |
| Fietsparkeren | 885                              | 7                               | 62     |

Tabel 3.2: Berekening parkeerbehoefte horeca

Als we dit aantal parkeerplaatsen zouden optellen bij de parkeerbehoefte voor het strand, ontstaat (voor de maatgevende zomerse dagen) een dubbeltelling. Want de

bezetting van de horeca zal deels van strandbezoekers komen. De parkeerplaatsen voor deze bezoekers is al berekend bij de behoefte voor het strand.

In de eerder gebruikte referentie (zie voetnoot 2) wordt een reductie van 50% op de parkeerbehoefte voor de horeca gehanteerd voor bezoekers van de nabij gelegen camping. Ook in deze situatie hanteren we een gelijke reductie voor de bezoekers van het strand. Voor de horeca wordt dus een reductie van 50% toegepast. Dit leidt tot de volgende totale parkeerbehoefte op een maatgevende zomerdag (tabel 3.3)

| Functie                | Geparkeerde auto's | Gestalde fietsen |
|------------------------|--------------------|------------------|
| Strand                 | 207                | 465              |
| Aanvullend voor horeca | 30                 | 31               |
| Totaal                 | 237                | 496              |

Tabel 3.3: Berekende parkeerbehoefte auto en fiets

### 3.3 Vraag gerelateerd aan aanbod

De parkeerbehoefte van het strand en van de horeca wordt in deze paragraaf afgezet tegen het parkeeraanbod. We beschouwen de volgende secties als parkeercapaciteit die geschikt is voor het bezoekersparkeren van het strand:

- de secties 2 en 3 op het Gooierhoofd (sectie 1 heeft geen capaciteit);
- de secties 4, 5 en 7 op de Zomerkade (sectie 6 heeft geen capaciteit).



Figuur 3.3: Ligging parkeersecties ten behoeve van strand (2, 3, 4, 5 en 7)

Voor deze secties is de *beschikbare* parkeercapaciteit berekend als het totaal aantal parkeerplaatsen minus de bezetting op zaterdagmiddag zoals die is gebleken uit het parkeeronderzoek. Alleen voor de secties 4 en 5 (Zomerkade straat) is uitgegaan van een lagere beschikbare parkeercapaciteit. Hier stonden op zaterdagmiddag slechts 23 auto's, maar 's nachts 94 (van de 101 parkeerplaatsen). Dit zijn naar verwachting auto's van bewoners. Meestal is de parkeerdruk van bewoners in het weekend overdag ongeveer 60% van de parkeerdruk in de nacht, daarom wordt ervan uitgegaan dat de straat overdag ook wel eens een hogere bezetting zal hebben dan de bezetting die uit het onderzoek is gebleken (60% van 94 = 56). Uitgaande van 56 parkeerplaatsen voor bewoners, blijven overdag langs de straat Zomerkade 53 parkeerplaatsen over voor strandbezoekers.

Er zijn drie verschillende scenario's als gevolg van de opwaardering van de Zomerkade opgesteld die invloed hebben op het parkeeraanbod:

- Scenario 0: het aantal parkeerplaatsen aan de Zomerkade en Gooierhoofd blijft onveranderd, in deze situatie worden er geen parkeerplaatsen geschrapt.
- Scenario 1: het parkeerterrein aan de Zomerkade (sectie 7) wordt gehalveerd.
- Scenario 2: het parkeerterrein aan de Zomerkade (sectie 7) wordt in zijn geheel geschrapt.

In tabel 3.4 is voor het 0-scenario de parkeerbalans opgesteld.

|                                | Capaciteit | Waarvan beschikbaar voor strand/horeca |
|--------------------------------|------------|----------------------------------------|
| Zomerkade terrein (sectie 7)   | 95         | 91                                     |
| Zomerkade straat (sectie 4, 5) | 109        | 53                                     |
| Gooierhoofd (sectie 2, 3)      | 121        | 111                                    |
| Totaal                         | 325        | 256 (aanbod)                           |
| Berekende behoefte             |            | 237 (vraag)                            |
| Saldo                          |            | + 18                                   |

Tabel 3.6: Parkeerbalans scenario 0

Bij de huidige parkeercapaciteit voldoet het beschikbare aantal parkeerplaatsen dus net om aan de berekende vraag te voldoen. Het kleine positieve saldo van 19 parkeerplaatsen betekent dat op drukke dagen wel duidelijk moet zijn welke parkeermogelijkheden vol bezet zijn en waar nog vrije parkeerplaatsen zijn (bijvoorbeeld met borden of verkeersregelaars).

Als de parkeercapaciteit op het parkeerterrein Zomerkade wordt beperkt, ontstaat een parkeertekort op zomerse dagen. De vraag blijft immers hetzelfde, maar het

parkeeraanbod wordt in scenario 1 en 2 verminderd met respectievelijk 47 en 95 parkeerplaatsen. Dat leidt in deze scenario's tot de volgende parkeertekorten:

- In scenario 1 wordt het saldo -29 parkeerplaatsen (18 minus 47);
- In scenario 2 wordt het saldo -77 parkeerplaatsen (18 minus 95).

Wanneer de parkeerplaatsen aan de kade gedeeltelijk of geheel geschrapt worden ontstaat er een tekort aan parkeerplaatsen. Dit tekort kan opgelost worden door op het Gooierhoofd extra parkeerplaatsen te maken. Ons advies is om eventueel te schrappen parkeerplaatsen op de Zomerkade volledig te compenseren op het Gooierhoofd. Enerzijds vanwege de onzekerheden in de berekeningen, anderzijds om zoekverkeer naar de laatste vrije parkeerplaatsen te beperken.

Het nadeel van de parkeergelegenheid op Gooierhoofd is dat de loopafstand van Gooierhoofd naar het strand aanzienlijk groter is dan de parkeerplaatsen aan de kade (250m i.p.v. 20m). Dit betekent dat bezoekers van het strand sneller in de aangrenzende woonwijken zullen parkeren. Als het gros van de bezoekers op Gooierhoofd moet parkeren, zijn er dus aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat bezoekers op zoek gaan naar plekken dicht bij het strand in de woonwijk. In het volgende hoofdstuk worden deze maatregelen besproken.

## 4. Mogelijkheden voor parkeerregulering

---

**In het vorige hoofdstuk is geconcludeerd dat aanvullende maatregelen gewenst zijn om te voorkomen dat in de zomerperiode extra parkeerdruk in de woonomgeving ontstaat. In dit hoofdstuk beschrijven we verschillende vormen om het parkeren in de woonomgeving te reguleren.**

Parkeerregulering in het woongebied bij de Zomerkade heeft als doel om bezoekers van het strand te bewegen op de daarvoor bedoelde parkeerterreinen te parkeren en bewoners te vrijwaren van parkeeroverlast door bezoekers. Een gemeente kan het parkeren op straat op verschillende manieren reguleren. We beschrijven in dit hoofdstuk de voor- en nadelen van de volgende mogelijkheden:

- Een parkeerschijfzone (blauwe zone) met ontheffing voor bewoners;
- Betaald parkeren met parkeervergunning voor bewoners;
- Parkeren in woongebieden uitsluitend voor vergunninghouders.

Voor alle vormen geldt dat de parkeerregulering bij het strand beperkt kan worden tot de zomerperiode.

### 4.1 Parkeerschijfzone (blauwe zone)

In een parkeerschijfzone of blauwe zone mag slechts gedurende een beperkte tijd geparkeerd worden op parkeerplaatsen die gemarkeerd zijn met een blauwe streep. De toegestane parkeerduur staat aangegeven op de borden. De parkeerder moet met een parkeerschijf de begintijd van het parkeren aangeven. Een blauwe zone wordt meestal toegepast in winkelstraten om op die manier langparkeerders te weren. Maar in een gemengde omgeving, (bijvoorbeeld een winkelstraat met tevens woningen)

kunnen ontheffingen verleend worden aan belanghebbenden. Deze geven het recht om onbeperkt en zonder parkeerschijf van de betreffende parkeerplaatsen gebruik te maken. Voor deze ontheffingen worden leges berekend. Dit zou dus ook voor bewoners van de wijk nabij het strand kunnen gelden.



In het specifieke geval van Huizen zouden de parkeerplaatsen op Gooierhoofd buiten de blauwe zone moeten worden gehouden, zodat mensen die lang naar het strand gaan, gestimuleerd worden om daar te parkeren. Het parkeren bij het strand zelf (op de Zomerkade) zou dan slechts beperkte tijd toegestaan zijn.

*Een parkeerschijfzone heeft de volgende voordelen:*

- Een parkeerschijfzone is eenvoudig en zonder grote investeringen in te voeren.
- Een parkeerschijfzone is een maatregel die in Huizen ook elders al toegepast wordt. Het is dus een bekende maatregel.
- Parkeren blijft voor iedereen eenvoudig en gratis. Alleen bewoners betalen een klein bedrag voor een ontheffing.

*Een parkeerschijfzone heeft echter ook een aantal nadelen:*

- Een parkeerschijfzone levert niet of nauwelijks inkomsten op. Met de handhaving (door BOA's) zijn daarentegen wel kosten gemoeid.
- De parkeerdurbeperking kan eenvoudig omzeild worden door na verloop van tijd terug te lopen naar de auto en de parkeerschijf door te draaien.
- Een te lange toegestane parkeerduur is minder effectief, maar een te korte toegestane parkeerduur beperkt ook de duur dat horeca en bewoners bezoekers kunnen ontvangen.

In verband met de handhavingskosten en de beperkingen voor bezoek van bewoners worden parkeerschijfzones vooral toegepast in relatief kleine winkelgebieden. De naleving van de maatregel hangt vooral af van de intensiteit van de handhaving.

## 4.2 Betaald parkeren

Hoewel in het coalitieakkoord is opgenomen dat parkeren in Huizen gratis blijft, beschrijven we hier toch kort de voor- en nadelen, ter vergelijking. Bij grotere gereguleerde gebieden wordt vaker overgegaan op betaald parkeren in combinatie met vergunningen voor bewoners. Het voordeel hiervan is dat het systeem geheel of grotendeels bekostigd wordt door de gebruikers zelf. Gemeenten zijn vrij in het vaststellen van de hoogte van de parkeertarieven. Veelal gelden bezoekersregeling waarmee bezoek van bewoners voor (sterk) gereduceerd tarief kan parkeren.



Het voordeel van betaald parkeren ten opzichte van een blauwe zone is dat het meer sturingsmogelijkheden biedt. Er is bijvoorbeeld tariefdifferentiatie mogelijk, waarmee effectief op het gewenste parkeergedrag kan worden gestuurd (bijvoorbeeld goedkoper op Gooierhoofd dan op de Zomerkade). Ook kan gewerkt worden met een progressief tarief, wat inhoudt dat het eerste uur (of eerste twee uur) parkeren goedkoper is dan volgende uren. Een bijkomend effect van betaald parkeren is dat het gebruik van andere vervoermiddelen (met name de fiets) extra gestimuleerd wordt.

Ook bij betaald parkeren kan de parkeerduur in beginsel beperkt worden, maar dit kan vrij eenvoudig omzeild worden door na de verstreken parkeertijd een nieuwe parkeertransactie te starten (dat kan zelfs met behulp van een app op een mobiele telefoon, dus terug lopen naar de auto is niet nodig). Het blijft voor bezoekers dus mogelijk om langs in straten te parkeren met betaald parkeren.

*Betaald parkeren heeft de volgende voordelen:*

- Administratie en handhaving kunnen worden gedekt uit parkeerinkomsten.
- Meer sturingsmogelijkheden door tariefdifferentiatie.
- Uitzonderingen mogelijk voor bewoners en bezoek van bewoners (bewoners- en bezoekersvergunningen).
- Extra stimulans om de fiets te gebruiken in plaats van de auto.

*Nadelen van betaald parkeren zijn:*

- De invoering van betaald parkeren vergt veel voorbereiding (o.a. nieuwe verordeningen nodig en administratie van vergunningen).
- Betaald parkeren leidt tot extra kosten voor bezoekers (minder klantvriendelijk).
- Als de kosten geen bezwaar vormen, blijft lang parkeren door strandbezoekers mogelijk (en betaald parkeren vormt in de regel geen groot bezwaar voor recreanten).

### 4.3 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders

Het is ook mogelijk in een bepaald gebied uitsluitend parkeren door vergunninghouders in te voeren. De parkeerplaatsen aan de zomerkade en het Gooierhoofd moeten dan gratis blijven, zodat daar strandbezoekers kunnen parkeren. In de overige straten in de woonbuurt geldt de parkeerregulering waarbij belanghebbenden een vergunning kunnen krijgen (in de regel tegen betaling ter dekking van een deel van de kosten voor administratie en handhaving). Ook zal een regeling gemaakt moeten



worden voor bezoek van bewoners en bijvoorbeeld artsen en servicebedrijven. Meestal bestaat deze regeling uit een papieren bezoekersvergunning of uit een systeem waarbij bewoners het kenteken van de bezoekende auto kunnen aan- en afmelden op een website of app. De bezoekersregeling is over het algemeen niet gratis en er zijn restricties aan verbonden om onbedoeld gebruik te voorkomen. Per gemeente verschillen de regelingen het staat de gemeente namelijk vrij om zelf criteria te formuleren voor het verstrekken van de vergunningen en voor bezoekersregelingen.

De maatregel is erg geschikt om 'overloop' van bezoekersparkeren naar de woonwijk tegen te gaan, maar vraagt veel voorbereiding omdat uitzonderingen nodig zijn voor bezoek van bewoners. Bij adequate handhaving is dit een efficiënte maatregel, waarmee de bewoners goede parkeervoorzieningen hebben. Doordat alleen vergunninghouders de parkeerplaatsen kunnen gebruiken, is geen sprake van dubbelgebruik. In zones waar parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd, staan op delen van de dag veel parkeerplaatsen leeg, terwijl het op algemene parkeerplaatsen erg druk kan zijn. De maatregel is bovendien in de regel niet kostendekkend: de kosten voor administratie en handhaving worden niet gedekt uit de beperkte inkomsten uit bewonersvergunningen.

*Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders heeft de volgende voordelen:*

- Duidelijke scheiding van parkeerplaatsen voor strandbezoekers/horeca en voor bewoners. Het parkeren van strandbezoekers in de woonwijk wordt effectief geweerd.

*Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders heeft als nadelen:*

- Omdat niemand zonder vergunning mag parkeren (ook niet kort), zijn specifieke regelingen nodig voor bezoek van bewoners, dienstverleners, aannemers, artsen en dergelijke.
- De invoering van de regeling kost daardoor veel voorbereidingstijd.
- Er kan geen onderscheid gemaakt worden tussen regime op Gooierhoofd en Zomerkade, om zo doende parkeren op Gooierhoofd te stimuleren.
- De regeling is voor de gemeente niet kostendekkend.

#### **4.4 Slotsom**

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de verschillende vormen van regulering naast duidelijke voordelen ook duidelijke nadelen hebben. Een blauwe zone kan makkelijk omzeild worden door de parkeerschijf te verdraaien en ook betaald parkeren maakt lang parkeren door strandbezoekers in de woonwijk niet onmogelijk.

Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders is het meest effectief om 'overloop' van parkeren naar de woonwijk tegen te gaan, maar heeft als belangrijk nadeel dat het geen mogelijkheid biedt om bezoekers te stimuleren gebruik te maken van Gooierhoofd in plaats van de Zomerkade. Tenzij de volledige parkeerbehoefte voor het strand op Gooierhoofd wordt gerealiseerd, blijven de parkeerplaatsen op de Zomerkade ook nodig voor bezoekers van het strand, dus kan op de Zomerkade geen regime 'parkeren uitsluitend voor vergunninghouders' worden gerealiseerd. Dat betekent dat op Gooierhoofd en Zomerkade hetzelfde regime geldt (vrij parkeren). Verder beperkt 'parkeren voor vergunninghouders' ook de mogelijkheden voor bezoek van bewoners. Hiervoor kunnen aanvullende regelingen worden getroffen, maar dit vergt veel extra voorbereidingstijd en administratie.

We bevelen aan om in eerste instantie te kiezen voor een parkeerschijfzone (blauwe zone) op de Zomerkade en in de achterliggende woonbuurt. Hierdoor wordt het voor mensen die langer op het strand willen verblijven, aantrekkelijker om gebruik te maken van het Gooierhoofd. De maatregel kan bovendien relatief eenvoudig ingevoerd worden, mede omdat ook elders in de gemeente al gewerkt wordt met blauwe zones. Mocht de maatregel in de praktijk onvoldoende blijken om parkeeroverlast in de woonbuurt te voorkomen, dan kan later alsnog overgegaan worden tot striktere regelgeving.

De gemeente moet er rekening mee houden dat de invoering van een blauwe zone (of van parkeren uitsluitend voor vergunninghouders) extra kosten voor handhaving met zich mee zal brengen. De opbrengsten uit ontheffingen of vergunningen voor bewoners zijn in de regel niet voldoende om de extra kosten te dragen. Alleen bij invoering van betaald parkeren kan parkeerregulering inclusief handhaving kostendekkend gemaakt worden.

#### **4.5 Opties bij verdere uitwerking**

Bij de verdere uitwerking van de parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn nog keuzes te maken omtrent:

1. de tijden waarop de parkeerduurbepanking geldt;
2. de toegestane maximale parkeerduur;
3. de precieze begrenzing van de parkeerschijfzone.

We gaan hierna kort op elk van deze drie keuzes in.

##### *Ad 1: tijden waarop de parkeerduurbepanking geldt*

De parkeerduurbepanking is alleen nodig indien er veel bezoekers naar het strand komen. In de inleiding is daarom al aangegeven dat regulering alleen in de zomerperiode nodig is (bijvoorbeeld van mei tot en met september). In de regel is

het in de (vroeg) ochtend nog niet zo druk op het strand. Daarom kan de regulering ingaan vanaf ca. 11.00 uur. Als eindtijd voor de regulering stellen we 18.00 uur voor. Na die tijd komen er weinig mensen meer naar het strand en het betekent dat mensen die 's avonds naar de horeca willen, er geen last van hebben (en 's avonds is de verblijfsduur in de horeca over het algemeen langer dan overdag).

#### *Ad 2: toegestane maximale parkeerduur*

Bij het vaststellen van de toegestane maximale parkeerduur moet een afweging gemaakt worden tussen enerzijds het gemak voor bezoek van de horeca en bezoek van bewoners en anderzijds de effectiviteit om mensen die langdurig naar het strand willen te weren (of liever gezegd: te bewegen om op het Gooierhoofd te parkeren). Als men relatief lang mag parkeren, is de kans groter dat strandbezoekers toch op zoek gaan naar een parkeerplaats in de parkeerschijfzone en eventueel een keer de parkeerschijf doordraaien. Maar een relatief korte maximale parkeerduur werkt ook beperkend voor bezoek van horeca en bezoek van bewoners. Rekening houdend met beide belangen, denken we dat een maximale parkeerduur van 1,5 tot 2 uur het meest geschikt is voor deze locatie.

#### *Ad 3: precieze begrenzing van de parkeerschijfzone*

Het is de bedoeling dat strandbezoekers die langer op het strand willen verblijven, op het Gooierhoofd parkeren. Mede om zoekverkeer op de Zomerkade te voorkomen, stellen we voor om in ieder geval het Gooierhoofd buiten de parkeerschijfzone te houden en de Zomerkade erbinnen. Ook in achterliggende woonstraten zal een parkeerschijfzone nodig zijn, om te voorkomen dat strandbezoekers in groten getale in de woonbuurt parkeren. Het is echter op voorhand moeilijk in te schatten tot hoe ver sprake zal zijn van parkeeroverloop in de woonwijk. De meest vergaande keuze is om in de hele woonwijk tot aan de Delta het parkeren te reguleren. Dan is parkeren op het Gooierhoofd altijd de meest nabij mogelijkheid om onbeperkt te parkeren. Dit betekent echter dat ook veel bewoners te maken krijgen met de regulering: zij moeten een ontheffing aanvragen en hun bezoek moet de parkeerduur in de gaten houden.

Mede gezien de verkeersstructuur in de woonwijk (er zijn weinig doorgaande verbindingen), is een kleiner gereguleerd gebied waarschijnlijk afdoende. Aangezien het hier gaat om een afweging die vooral invloed heeft op de bewoners zelf, ligt het voor de hand om de precieze begrenzing van de parkeerschijfzone in overleg met hen vast te stellen. Een mogelijkheid is om met een relatief klein gebied te beginnen en vervolgens de effecten ervan te monitoren. Indien nodig kan dan alsnog een uitbreiding van de parkeerschijfzone overwogen worden.

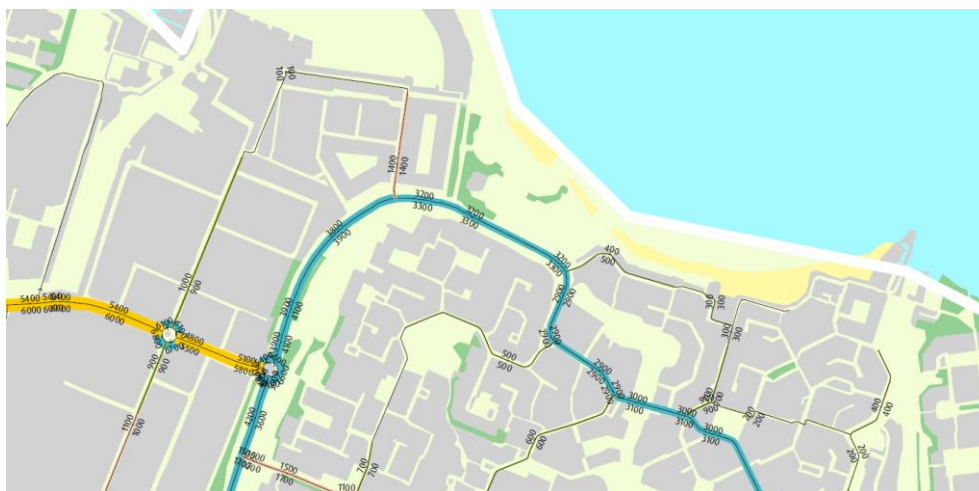
## 5. Effect op verkeersstromen

---

Op het moment dat bekend is hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn, kan ook worden vastgesteld welke verkeersstromen het bezoek naar de Zomerkade met zich mee zal brengen. In dit hoofdstuk analyseren we of het verkeersaanbod op de weg goed verwerkt kan worden.

### 5.1 Huidige en verwachte verkeersintensiteiten

Om een beeld te geven van de huidige verkeersintensiteiten in de omgeving van de Zomerkade, maken we gebruik van gegevens uit het Verkeersmodel Huizen. Dit model is 'geijkt' op tellingen op de belangrijkste wegen, zoals Delta, Zuiderzee en Bestevaer. Op de Zuiderzee ter hoogte van het Gooierhoofd rijden ongeveer 6.500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), nabij de rotonde met de Bestevaer is de intensiteit op de Zuiderzee opgelopen naar ongeveer 8.000 mvt/etm en op de Bestevaer zelf is deze ongeveer 11.000 mvt/etm (zie figuur 5.1). De hier genoemde intensiteiten gelden voor een gemiddelde werkdag.



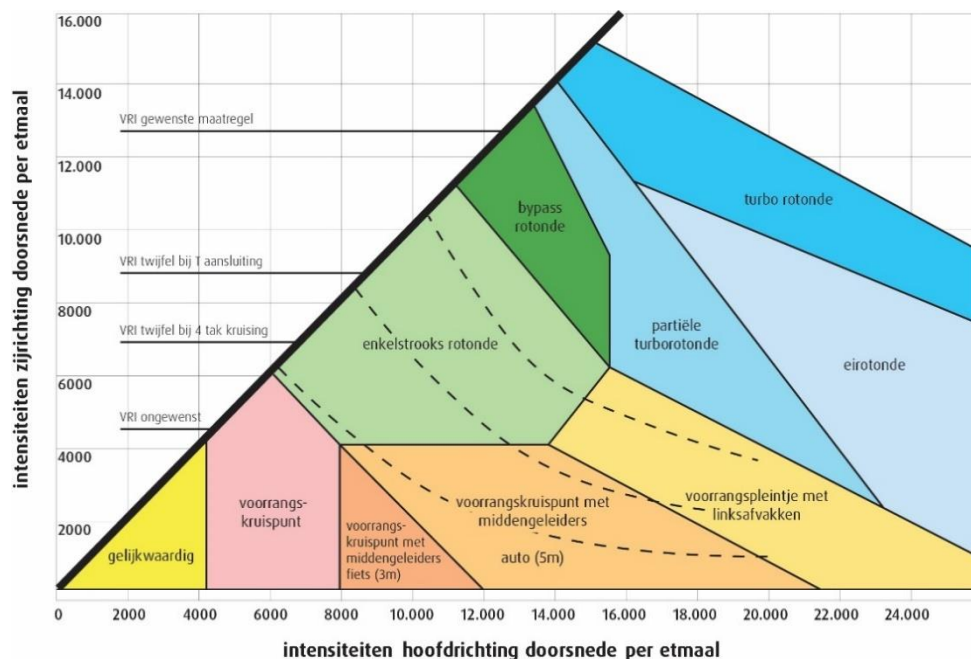
Figuur 5.1: uitsnede uit model Huizen (2018)

De toename van verkeer als gevolg van het strand kan berekend worden op basis van het berekende aantal benodigde parkeerplaatsen voor het strand. Elk gebruik van een parkeerplaats levert twee ritten op (heen- en terugrit). Voor het strand gaan we ervan uit dat elke parkeerplaats (gemiddeld) twee keer per dag gebruikt wordt. De toename van het aantal ritten (op een drukke zomerdag) is dus ongeveer

viermaal de berekende parkeerbehoefte. Afgerond gaat het om maximaal zo'n 1.000 extra ritten per dag op drukke zomerdagen.

## 5.2 Verwachte effecten op verkeersafwikkeling

Om de vraag te kunnen beantwoorden of de mogelijke toename van (auto)verkeer gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, gebruiken we bijgaand schema (figuur 5.2). Dit is een door Goudappel ontwikkeld schema om te kunnen bepalen welke kruispuntoplossingen het beste passen bij welke verkeersintensiteiten (op de hoofdrichtingen en de zijwegen).



Figuur 5.2: Te verwerken intensiteiten bij verschillende kruispuntvormen

We kijken vervolgens naar twee situaties:

- Een voorrangskruispunt op de Delta of de Zuiderzee.
- De rotonde op het kruispunt Zuiderzee – Bestevaer.

### Voorrangskruispunt op Delta of Zuiderzee

Bij de voorrangskruispunten op de Delta of Zuiderzee geldt dat de hoeveelheid verkeer op de zijwegen in alle gevallen beperkt is. Een voorrangskruispunt is dan een goede oplossing tot ongeveer 8.000 mvt/etm. Deze kan zelfs nog hoger worden als voor overstekende fietsers een middensteunpunt wordt gerealiseerd. De verwachte verkeersintensiteiten blijven ook op zomerse dagen onder deze waarde.

#### *Rotonde Zuiderzee - Beste vaer*

We zien in figuur 5.2 dat een enkelstrooks rotonde nog een goede kruispuntoplossing is voor wegen met maximaal zo'n 12.000 mvt/etm op de hoofdrichting en 10.000 op de rustigere takken. Bij toevoeging van 1.000 ritten per etmaal van en naar het strand, blijven de intensiteiten hier nog net onder, maar belangrijker is dat het hier gaat om een rotonde met slechts drie takken in plaats van vier. Dat zorgt ervoor dat er gemiddeld per tak meer verkeer verwerkt kan worden. Ook bij deze rotonde verwachten we daarom geen problemen met de verkeersafwikkeling.

De hier uitgevoerde analyse is op basis van vuistregels voor etmaalintensiteiten, maar de feitelijke verkeersafwikkeling hangt af van de piekmomenten op een dag. Op werkdagen zijn dit de ochtend- en avondspits. We verwachten dat de pieken op stranddagen minder hoog zijn, om de volgende redenen:

- Het strand zal het drukst gebruikt worden in het weekend. In het weekend (en vooral op zondag) zijn de auto-intensiteiten wat lager en meer over de dag verdeeld dan op werkdagen.
- De aankomsten bij het strand en de vertrekken van het strand zijn ook wat meer gespreid dan bij woon-werkverkeer (ochtend- en avondspits op werkdagen).

Een uitzondering hierop zal zijn als sprake is van een weersomslag in de middag waardoor vrijwel iedereen tegelijkertijd het strand wil verlaten. Alleen in dat geval zijn kortstondig afwikkelingsproblemen mogelijk. Vooral het verlaten van het parkeerterrein kan dan wat langer duren. Het verkeer uit de woonwijk heeft voorrang en heeft hier dus weinig last van.

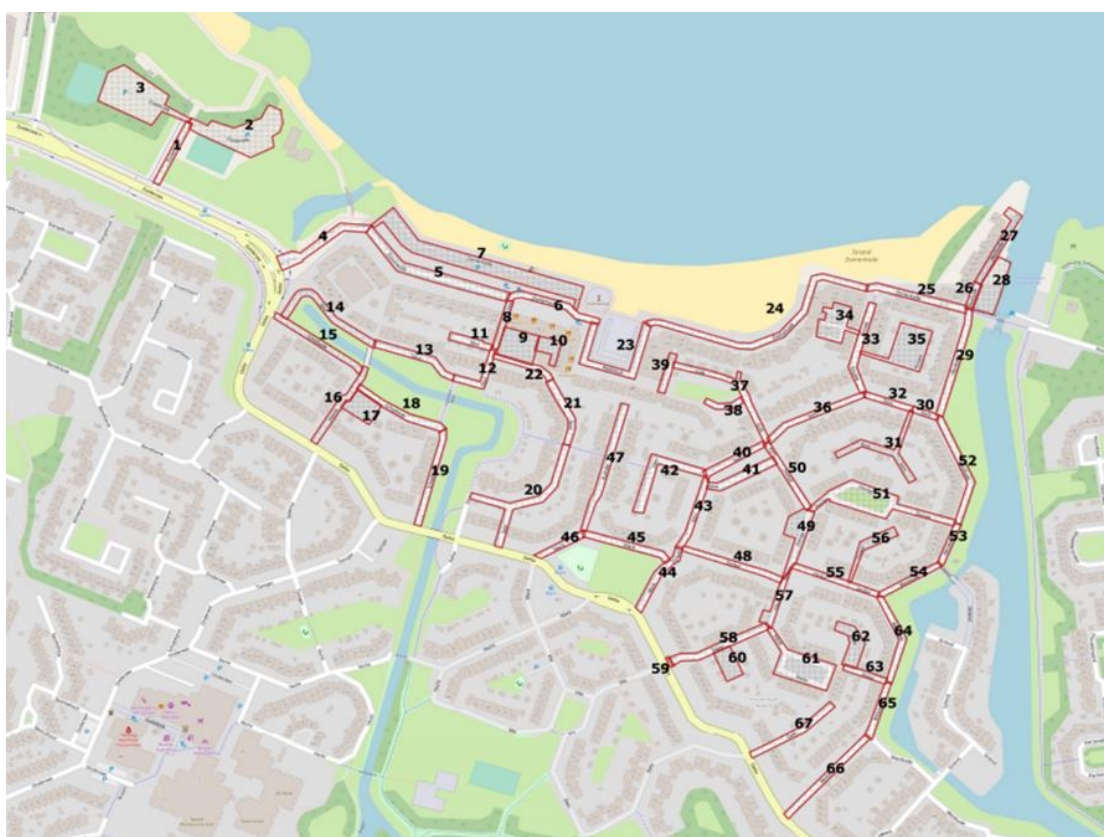
## 6. Conclusies en aanbevelingen

---

1. De parkeerplaatsen aan de Zomerkade (terrein en straat) en de parkeerplaatsen aan het Gooierhoofd zijn het meest geschikt voor parkeren van strandbezoekers. Verder in de woonwijk is ofwel beperkte capaciteit ofwel op bepaalde tijden al een hoge parkeerbezetting.
2. Bij de aantallen bezoekers die in de toekomst verwacht worden volstaat de huidige capaciteit op de Zomerkade (terrein en straat) en het Gooierhoofd net om aan de berekende parkeerbehoefte te voldoen. Aandachtspunt hierbij is dat de parkeervraag goed verdeeld wordt over de verschillende terreinen (zie ook conclusie 4).
3. Indien in de toekomst de parkeercapaciteit van het parkeerterrein Zomerkade wordt beperkt, moet dit elders worden gecompenseerd om aan de berekende parkeervraag te voldoen. Het ligt het meest voor de hand om dan het parkeerterrein Gooierhoofd uit te breiden.
4. Regulering van parkeren is gewenst om twee redenen. Enerzijds om ervoor te zorgen dat (een deel van de) bezoekers liever op Gooierhoofd parkeert dan op de Zomerkade (ook al ligt de Zomerkade dicht bij het strand). Anderzijds om parkeeroverlast in de woonbuurt tegen te gaan. We bevelen aan om in eerste instantie te kiezen voor een parkeerschijfzone (blauwe zone) op de Zomerkade en in de achterliggende woonbuurt. Hierdoor wordt het voor mensen die langer op het strand willen verblijven, aantrekkelijker om gebruik te maken van het Gooierhoofd. De maatregel kan bovendien relatief eenvoudig ingevoerd worden, mede omdat ook elders in de gemeente al gewerkt wordt met blauwe zones.
5. De verwachte toename van (rijdend) verkeer van en naar het strand zal naar verwachting niet leiden tot congestie. De kruispunten in de omgeving hebben voldoende capaciteit. Alleen als iedereen tegelijkertijd het strand wil verlaten (bijvoorbeeld vanwege een weersomslag), zijn kortstondig afwikkelingsproblemen te verwachten.

# Bijlage A. Resultaten parkeerdrukonderzoek

Op de figuur hieronder zijn de verschillende secties weergegeven die in het parkeeronderzoek zijn onderscheiden (genummerd). In de tabel op de volgende pagina is per sectie de capaciteit en de gemeten parkeerdruk weergegeven voor de zaterdagmiddag en de nacht.



Figuur B1-1: Sectie-indeling parkeeronderzoek Huizen

Parkeerdruk parkeeronderzoek Zomerkade, Huizen  
Zaterdag 17 en dinsdag 20 april 2021  
000746

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
|  | = 0 - 84% bezetting               |
|  | = 85 - 100% bezetting             |
|  | = >100% bezetting                 |
|  | = geen capaciteit, geen bezetting |
|  | = geen capaciteit, wel bezetting  |



| Sectie nr. | Sectieomschrijving      | Capaciteit | Bezetting in aantallen         |                               |
|------------|-------------------------|------------|--------------------------------|-------------------------------|
|            |                         |            | Zaterdag 17 april om 15.00 uur | Dinsdag 20 april na 23.00 uur |
| 1          | Zuiderzee               | 0          | 0                              | 0                             |
| 2          | Zuiderzee               | 46         | 3                              | 0                             |
| 3          | Zuiderzee               | 75         | 1                              | 0                             |
| 4          | Zomerkade               | 29         | 9                              | 29                            |
| 5          | Zomerkade               | 80         | 14                             | 65                            |
| 6          | Zomerkade               | 0          | 0                              | 0                             |
| 7          | Parkeerplaats Zomerkade | 95         | 10                             | 12                            |
| 8          | Spui                    | 0          | 0                              | 0                             |
| 9          | Spui                    | 24         | 15                             | 14                            |
| 10         | Spui                    | 0          | 1                              | 0                             |
| 11         | Spui                    | 11         | 4                              | 7                             |
| 12         | Spui                    | 4          | 3                              | 3                             |
| 13         | Spui                    | 12         | 10                             | 12                            |
| 14         | Spui                    | 11         | 7                              | 7                             |
| 15         | Schipbeek               | 7          | 3                              | 7                             |
| 16         | Hunze                   | 4          | 3                              | 4                             |
| 17         | Parkeerplaats Hunze     | 23         | 15                             | 19                            |
| 18         | Schipbeek               | 0          | 3                              | 1                             |
| 19         | Spui                    | 8          | 6                              | 7                             |
| 20         | Spui                    | 28         | 13                             | 15                            |
| 21         | Spui                    | 19         | 12                             | 21                            |
| 22         | Spui                    | 0          | 3                              | 0                             |
| 23         | Wedekuיל                | 15         | 15                             | 9                             |
| 24         | Zomerkade               | 22         | 17                             | 15                            |
| 25         | Zomerkade               | 14         | 6                              | 13                            |
| 26         | Westkade                | 6          | 6                              | 7                             |
| 27         | Westkade                | 9          | 3                              | 3                             |
| 28         | Toegang boothelling     | 11         | 9                              | 8                             |
| 29         | Westkade                | 21         | 8                              | 15                            |
| 30         | Eem                     | 4          | 4                              | 4                             |
| 31         | Eem                     | 30         | 17                             | 24                            |
| 32         | Eem                     | 10         | 6                              | 5                             |
| 33         | Gouwe                   | 7          | 9                              | 6                             |
| 34         | Gouwe                   | 11         | 8                              | 10                            |
| 35         | Gouwe                   | 41         | 24                             | 32                            |
| 36         | Eem                     | 11         | 6                              | 9                             |
| 37         | Grift                   | 19         | 15                             | 21                            |
| 38         | Grift                   | 15         | 13                             | 16                            |
| 39         | Grift                   | 6          | 5                              | 6                             |
| 40         | Eem                     | 14         | 2                              | 7                             |
| 41         | Eem                     | 16         | 13                             | 16                            |
| 42         | Eem                     | 18         | 14                             | 21                            |
| 43         | Eem                     | 17         | 11                             | 17                            |
| 44         | Eem                     | 10         | 4                              | 6                             |
| 45         | Mark                    | 0          | 0                              | 0                             |
| 46         | Mark                    | 4          | 3                              | 3                             |
| 47         | Kuinder                 | 11         | 18                             | 26                            |
| 48         | Dinkel                  | 22         | 14                             | 25                            |
| 49         | Donge                   | 12         | 13                             | 17                            |
| 50         | Donge                   | 9          | 9                              | 9                             |
| 51         | Donge                   | 2          | 6                              | 0                             |
| 52         | Westkade                | 28         | 20                             | 26                            |
| 53         | Westkade                | 7          | 7                              | 6                             |
| 54         | Westkade                | 16         | 11                             | 14                            |
| 55         | Dinkel                  | 8          | 4                              | 9                             |
| 56         | Dinkel                  | 20         | 16                             | 18                            |
| 57         | Dieze                   | 7          | 7                              | 7                             |
| 58         | Dieze                   | 6          | 3                              | 3                             |
| 59         | Dieze                   | 1          | 0                              | 2                             |
| 60         | Dieze                   | 19         | 13                             | 12                            |
| 61         | Dieze                   | 2          | 1                              | 2                             |
| 62         | Dieze                   | 29         | 23                             | 28                            |
| 63         | Dieze                   | 0          | 0                              | 0                             |
| 64         | Westkade                | 18         | 9                              | 11                            |
| 65         | Westkade                | 14         | 3                              | 4                             |
| 66         | Berkel                  | 15         | 10                             | 12                            |
| 67         | Delta                   | 26         | 22                             | 20                            |
| Totaal     |                         | 1079       | 562                            | 747                           |