



ADVIESNOTA AAN B&W

Ingekomen van	CTW		Postregistratienummer	1108-2398
Onderwerp	Parkeerschijf-zone centrum Opmeer			
Vertrouwelijk	<input type="checkbox"/>	Sector	Afdeling	Medewerk(st)er/tel
Behandeld door	Grondgebiedzaken	CTW	A. Bakker / 363	
Gezien door	Datum	Paraaf	Opmerkingen	
Afdelingshoofd	4-11-08	Dag		
Sectorhoofd				
B&W 46	Paraaf voor besluit conform advies	Paraaf voor bespreking in vergadering	Opmerkingen	
Secretaris F.G. de Jong				
Burgemeester G.J.A.M. Nijpels				
Wethouder I N.C.J.M. op 't Veld				
Wethouder II E. Deutekom-Muntjewerff		E		
B&W besluit nummer	5		datum	11.11.2008
Besproken met	Commissies/adviesorganen		Communicatie	Raadsvergadering
	nee		ja	nee
datum	Welke	datum		datum
	-			
Terug naar afdeling	BEHANDELD 11 NOV. 2008			

BESLUIT VAN B&W

Behoort bij B&W besluit

nummer: 5

datum: 11.11.2008

Paraaf Secretaris



Onderwerp

Parkeergelegenheid in het centrum van Opmeer

Inleiding

Voortvloeiende uit het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is er begin dit jaar is een besluit genomen om beleidsregels op te stellen voor de parkeerschijfzone in het centrum. De beleidsregels zijn, in concept, toegelicht in de openbare commissievergadering Ruimte van 8 april 2008.

Het centrum heeft vele functies; het is woongebied, werkgebied en winkelgebied tegelijk. De bereikbaarheid en het parkeren in een centrum raakt de belangen van velen: winkeliers, centrum-bezoekers, bedrijven, omwonenden, ondernemers en gemeente. Ook het parkeren in de gemeente Opmeer staat onder druk. Naast de autonome groei van autogebruik en -bezit zijn er nieuwe ontwikkelingen die ervoor zorgen dat er op de bestaande functies een grotere (parkeer)claim gelegd zal worden. De parkeerruimte in het winkelcentrum, welke bedoeld is voor het kort parkerende winkelend publiek, is op sommige momenten gedurende de week schaars. De 'parkeerspanning' zal de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal inwoners in de gemeente.

Het college van Burgemeester en wethouders besluit:

1. In te stemmen met de opgestelde beleidsregels parkeerschijfzone
2. Het verkeersbesluit te nemen voor de parkeerschijfzone
3. Over te gaan tot de visuele uitwerking van de parkeerschijfzone
4. Parkeerplaatsen aan te wijzen voor langparkeerders

Argumenten

- 1.1 De resultaten passen in het ingezette beleid
- 2.1 Het verkeersbesluit bekrachtigt de beleidsregels
- 3.1 De parkeerschijfzone dient herkenbaar te wezen
- 4.1 Informeert de langparkeerder, voorkom onnodig zoeken

ADVIES AAN B&W

Onderwerp

Parkeergelegenheid in het centrum van Opmeer

Beslispunten

1. In te stemmen met de opgestelde beleidsregels parkeerschijfzone
2. Het verkeersbesluit te nemen voor de parkeerschijfzone
3. Over te gaan tot de visuele uitwerking van de parkeerschijfzone
4. Parkeerplaatsen aan te wijzen voor langparkeerders

Inleiding

Voortvloeiende uit het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is er begin dit jaar is een besluit genomen om beleidsregels op te stellen voor de parkeerschijfzone in het centrum. De beleidsregels zijn, in concept, toegelicht in de openbare commissievergadering Ruimte van 8 april 2008.

Het centrum heeft vele functies; het is woongebied, werkgebied en winkelgebied tegelijk. De bereikbaarheid en het parkeren in een centrum raakt de belangen van velen: winkeliers, centrumbezoekers, bedrijven, omwonenden, ondernemers en gemeente. Ook het parkeren in de gemeente Opmeer staat onder druk. Naast de autonome groei van autogebruik en -bezit zijn er nieuwe ontwikkelingen die ervoor zorgen dat er op de bestaande functies een grotere (parkeer)claim gelegd zal worden. De parkeerruimte in het winkelcentrum, welke bedoeld is voor het kort parkerende winkelend publiek, is op sommige momenten gedurende de week schaars. De 'parkeerspanning' zal de komende jaren verder toenemen door de groei van het aantal inwoners in de gemeente.

Beoogd effect

- Door de invoering van een parkeerschijfzone ontstaat er een snellere doorstroming van beschikbare parkeerplaatsen.
- Het hoofddoel van de parkeerschijfzone is om voor het winkelend publiek een aantrekkelijk centrum te creëren waarbij parkeren niet tot een obstakel behoort.
- Tevens is het beoogde effect om de langparkeerders niet te laten parkeren op parkeerplaatsen welke zijn bestemd voor kortparkeerders.
- Samengevat zal het centrum het oogmerk van "goed bereikbaar" krijgen, hetgeen de middenstand ten goede komt.

Argumenten

1.1 De resultaten passen in het ingezette beleid

Naar aanleiding van besluit (postregistratie st08.00045) zijn door Oranjewoud beleidsregels opgesteld voor de parkeerschijfzone winkelcentrum Spanbroek/Opmeer. Het instellen van de parkeerschijfzone is een uitvloeisel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (2007). Hierin werd aangegeven dat de gemeente de invoering van een parkeerschijfzone in het centrum gaat onderzoeken. De opgestelde concept beleidsregels zijn behandeld door de Commissie Ruimte. Belanghebbenden kregen daarbij de mogelijkheid hun zienswijze kenbaar te maken. Deze zienswijzen zijn vervolgens verwerkt in de definitieve beleidsregels.

2.1 Het verkeersbesluit bekrachtigt de beleidsregels

Voor wegen onder beheer van de gemeente wordt het verkeersbesluit genomen door burgemeester en wethouders, voortvloeiende uit artikel 18, lid 1 onder d van de wegenverkeerswet 1994. In de bijlage treft u het verkeersbesluit ter ondertekening aan.

3.1 De parkeerschijfzone dient herkenbaar te wezen

Door middel van bebording en belijning wordt de parkeerschijfzone herkenbaar aangegeven. Zo is het verplicht om de parkeervakken van een blauwe lijn te voorzien.

4.1 Informeert de langparkeerder, voorkom onnodig zoeken

Door de parkeerplaatsen voor langparkeerders aan te wijzen en duidelijk aan te geven door middel van bebording weet de langparkeerder waar hij/zij moet parkeren. Dit voorkomt een onrustig zoekgedrag van automobilisten welke op zoek zijn naar een parkeerplaats waar men langer dan twee uur mag parkeren. De parkeerplaatsen welke in aanmerking komen voor langparkeerders zijn: 1. De Paardenmarkt; 2. Wuiver nabij de Veldstralaan. Zie de bijlage voor een overzichtstekening.

Kanttekeningen

1.1 Langparkeerders zullen mogelijk in de nabij gelegen woonwijken gaan parkeren

Mogelijk gevolg van het invoeren van de parkeerschijfzone is uitwijkgedrag. In dat geval vindt het langparkeren niet plaats op de beoogde locaties, maar in de woonwijken rond het centrum. Om dit effect te meten zal na de invoering wederom een parkeerdrukmeting moeten worden gehouden. Eventuele aanpassingen of maatregelen zullen afhankelijk van de resultaten moeten worden getroffen.

Bij het opstellen van het plan is er voor gekozen om in de omliggende woonwijken geen parkeerzone in te stellen. De argumentering hiervoor is dat het totaal niet zeker is dat er parkeeroverlast ontstaat in de omliggende woonwijken. Het invoeren van een parkeerzone heeft dan meer nadelen dan voordelen. Zo is er te denken aan de jaarlijkse onderhoudskosten, uitgifte van ontheffingen, visite en dergelijke. Resultaten van de parkeerdrukmeting na invoering zal uitsluitsel geven.

Financiën

De kosten voor de invoering van de parkeerschijfzone bestaan uit drie onderdelen:

1. Opstellen beleidsregels en onderzoekskosten
2. Bebording en belijning
3. Het verstrekken van ontheffingen/beleid

Ad 1.

De kosten voor het inventariseren, uitwerken en opstellen van het onderzoeksplan bedragen €11.900,-. Hiervoor is eind 2007 reeds opdracht gegeven. Ten laste van het budget Verbetering verkeers-veiligheid.

Ad 2.

Voor de bebording en belijning is een bedrag van €6000.- geraamd. Ten laste van het budget Onderhoud verkeersborden.

Ad 3.

Op verzoek van de Commissie Ruimte worden de ontheffingen, uitgifte conform de beleidsregels, voor het eerste jaar van invoering kosteloos uitgegeven. In de bijlage "beleidsregels parkeerschijfzone winkelcentrum Spanbroek/Opmeer" is op pagina 25 een tabel ingevoegd waarin de tarieven/kosten bij verschillende gemeenten zijn weergegeven per ontheffing.

Bewoners binnen de parkeerschijfzone die niet over voldoende parkeerruimte beschikken kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing. Conform de opgestelde beleidsregels.

Ondernemers, die volgens de gegevens van de Kamer van Koophandel, eigenaar van een bedrijf of in de zone zijn gevestigd komen in aanmerking voor een (bedrijfs-)ontheffing indien het voertuig nodig is voor de bedrijfsvoering. In beginsel komen winkels/detailhandel niet in aanmerking voor een ontheffing. Conform de opgestelde beleidsregels.

Voor het aantal ontheffingen zijn nog geen exacte aantallen beschikbaar.

Communicatie

Voorafgaande aan de opgestelde beleidsregels en het verkeersbesluit heeft er overleg plaats gevonden met:

- De Rabobank, zij heeft immers een 20 tal openbare parkeerplaatsen op eigen grond;
- De winkeliers(vereniging);
- De Politie, er is door de gemandateerde brigadier van politie positief geadviseerd;
- Publicatie in de Koggenlander (concept beleidsregels parkeerschijfzone).

De te ondernemen communicatie is als volgt:

- Publicatie van het verkeersbesluit in de Koggenlander;
- Brief aan de belanghebbenden (binnen de parkeerschijfzone)
- Politie informeren over de ingangsdatum

Uitvoering

- Aanleg fysieke kenmerken parkeerschijfzone
- Voorbereiding ontheffingverlening en uitgave van ontheffingen
- Uitvoeren parkeerdrukmeting na invoeren

Bijlagen

- I. Beleidsregels parkeerschijfzone winkelcentrum Spanbroek/Opmeer
- II. Overzichtstekening parkeerschijfzone en langparkeerplaatsen
- III. Verkeersbesluit parkeerschijfzone

Verkeersbesluit Parkeerschijfzone Centrum Opmeer Spanbroek

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Opmeer

Overwegende

dat op 11 november het Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan (GVVP) is vastgesteld door de Gemeenteraad van Opmeer

dat het GVVP is opgenomen onderzoek te doen naar de mogelijkheden een parkeerschijfzone te stellen in het centrum

dat ter uitvoering hiervan een onderzoek is uitgevoerd door Oranjewoud

dat de resultaten uit het onderzoek zijn vastgelegd in een conceptrapport document Beleidsregels parkeerschijfzone Winkelcentrum Spanbroek Opmeer

dat uit de rapportage blijkt dat de parkeerdruk in het centrum van Spanbroek Opmeer in piektijden hoog is en vermindering daarvan noodzakelijk is

dat door het instellen van een parkeerschijfzone de parkeerdruk kan worden verminderd

dat de voorgenomen invoering middels een brief aan de bewoners binnen de zone en de winkeliersvereniging is kenbaar gemaakt evenals de bekendmaking middels de

voorlichtingsrubrieken in de Roggenlander kaart en via de gemeentelijke website

dat men uitgenodigd is om de openbare commissievergadering Ruimte van 1 april bij te wonen

dat tijdens de commissievergadering Ruimte het conceptplan is gepresenteerd door Oranjewoud

dat er tijdens de commissievergadering gelegenheid is geboden zienswijzen te dienen

dat er in de periode van de publicatie tot en met het einde diverse zienswijzen zijn ingediend

dat de ingediende zienswijzen hebben geleid tot een inspraakdocument welke als bijlage is toegevoegd aan dit Verkeersbesluit

dat daar aanleiding van de ingediende zienswijze de beleidsregels op enkele aspecten zijn aangepast

dat de ingediende zienswijzen geen reden zijn om af te zien van het instellen van de parkeerschijfzone

dat dit geleid heeft tot de opgestelde beleidsregels opgesteld door Oranjewoud Beleidsregels

parkeerschijfzone Winkelcentrum Spanbroek Opmeer" projectnummer revisie

augustus

d 11 november 2014

dat het instellen van de parkeerschijfzone op de volgende plaatsen langs de volgende straten
aangegeven op de bij dit besluit gevoegde kaart Wuiver tussen het kruispunt met de
Lindengracht Wuiver en het kruispunt met de Verzetstraat Wuiver en de Lindengracht tussen
het kruispunt met de Pastoor Meriusstraat en de Lindengracht en het kruispunt waar de
Koninginneweg en de Waag opsplitsen en de Lindengracht en de Breestraat vanaf het kruispunt met de
Paardenmarkt Breestraat en de Lindengracht Breestraat het parkeerterrein achter het
filiaal van de firma Deen het parkeerterrein achter het filiaal van de Rabobank Herenweg tussen
het kruispunt met de Wuiver Herenweg en het kruispunt met de Van Roozendaalstraat
Herenweg en de Pastoor Meriusstraat vanaf het kruispunt met de Lindengracht Pastoor
Meriusstraat tot het kruispunt met de Gruttostraat de gehele Gruttostraat

dat de parkeerschijfzone geldt op maandag t/m vrijdag tussen 08.00 en 18.00 uur op
zaterdag tussen 08.00 en 13.00 uur

dat gedurende deze tijden niet langer dan twee uur geparkeerd mag worden

dat de gemeente het beheer heeft over de genoemde wegen en deze zich bevinden binnen de
bebouwde kom van de gemeente

dat de regiopolitie zich akkoord heeft verklaard met de voornoemde overweging

Gelet op artikel 111d onder d van de Wegenverkeerswet en artikel 111 van het Reglement
Verkeersregels en Verkeerstekens in de juncto artikel 111d letter d van de Wegenverkeerswet
en op grond van artikel 111 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer

Besluit

Tot het instellen van het zonebord en de zonebord van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en
verkeerstekens in de behoefte van het instellen van een parkeerschijfzone het en
parkeerduur van 2 uur met onderbord ha en vr en de zonebord geldend voor de volgende
straten Wuiver tussen het kruispunt met de Lindengracht Wuiver en het kruispunt met de
Verzetstraat Wuiver en de Lindengracht tussen het kruispunt met de Pastoor Meriusstraat
Lindengracht en het kruispunt waar de Koninginneweg en de Waag opsplitsen en de
Breestraat vanaf het kruispunt met de Paardenmarkt Breestraat en de Lindengracht
Breestraat het parkeerterrein achter het filiaal van de firma Deen het parkeerterrein achter
het filiaal van de Rabobank Herenweg tussen het kruispunt met de Wuiver Herenweg en het
kruispunt met de Van Roozendaalstraat Herenweg en de Pastoor Meriusstraat vanaf het kruispunt
met de Lindengracht Pastoor Meriusstraat tot het kruispunt met de Gruttostraat de gehele
Gruttostraat

Een afschrift te zenden aan

- de regiopolitie
- korpschef van de brandweer
- afdelingen TWAZRO PZI
- de raadscommissie Ruimte

Verkeersbesluit: verkeersbesluit (parkeerschijfzone) centrum Opmeer Spanbroek

datum 11 november 2014

-
-

Aldus Besloten 11 november 2014

-

Het College van Burgemeester en Wethouders

-
-
-
-

de heer B.G. de Jong

secretaris

-
-
-
-

de heer G.A.M. Nijpels

burgemeester

Op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht kan iedereen wiens belang rechtstreeks bij het besluit is betrokken hiertegen en het redenen omkleed bezwaarschrift indienen. Dit moet dan gebeuren binnen zes weken na publicatie van dit besluit. Het bezwaarschrift moet dan worden gericht aan het College van Burgemeester en Wethouders Postbus 11111 1713 KZ Spanbroek. Het maken van bezwaar schorst niet de werking van dit besluit. Bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Sector Bestuursrecht Postbus 11111 1713 KZ Alkmaar kan een verzoek om een voorlopige voorziening waaronder schorsing worden ingediend. Een dergelijk verzoek kan pas worden gedaan als een bezwaarschrift is ingediend en onverwijld spoed tjelet op het betrokken belang. Dat vereist voor de behandeling van het verzoek wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

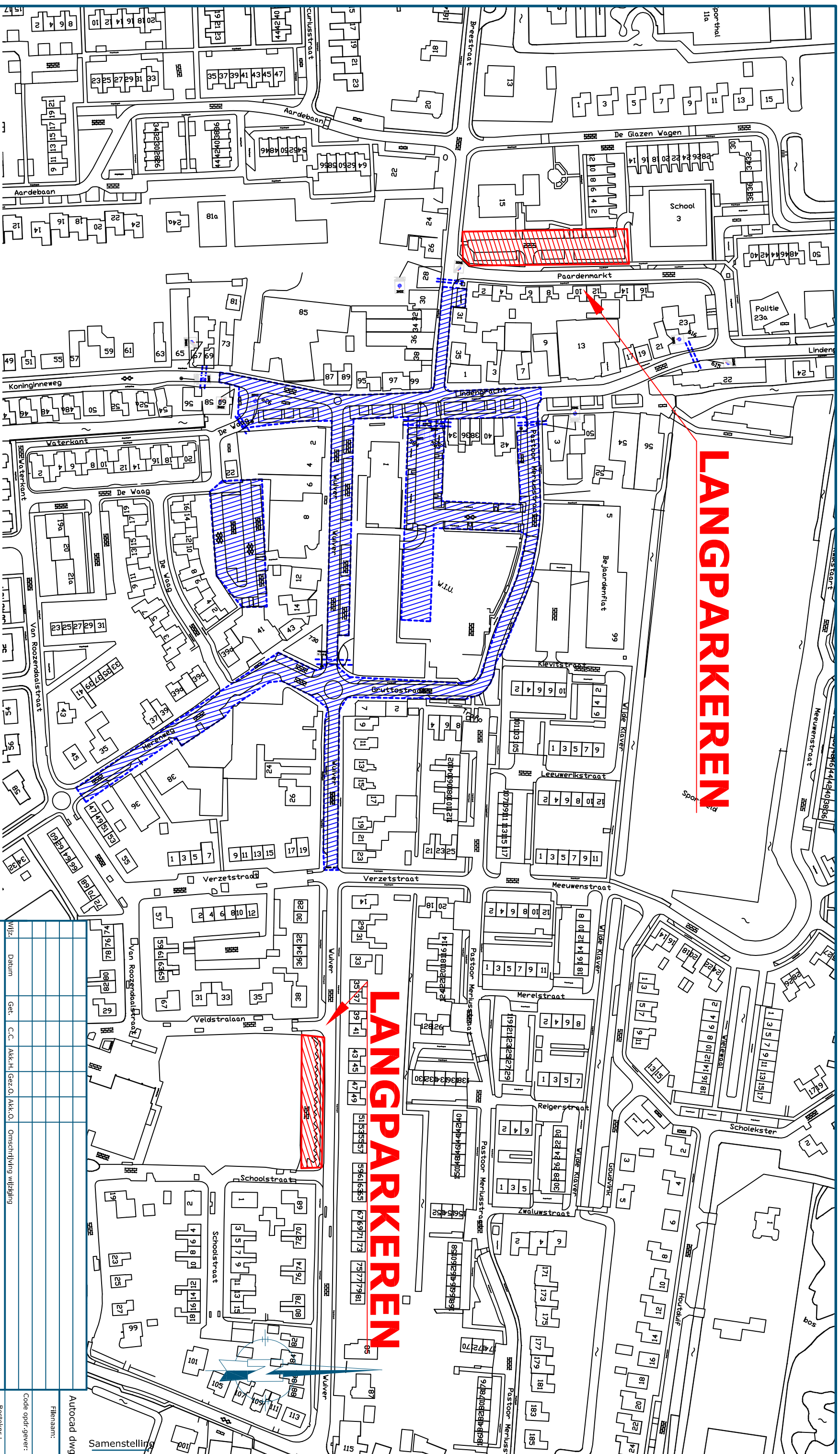
-
-

Bijlagen

Inspraakdocument 11 augustus 2014

Gebiedsbegrenzing en locaties langparkeren tekeningnummer 11111 SZ 1111

Beboddingsplan tekeningnummer 11111111 BB 1111



LANGPARKEREN

LANGPARKEREN

PARKEERSCHIJFZONE

Maten niet van tekening meten, doch
geschreven maten aanhouden.
 Waar niet anders aangegeven
 lengtematen in meters.
 Alle hoogte maten t.o.v. N.A.P. (in m1)

Mifz.	Datum	Get.	C.C.	AKK.H.	Gez.O.	AKK.O.	Omschrijving wijziging
Project: Parkeerschijfzone Centrum Spanbroek / Opmeer							
Onderdeel: Gebiedsbe grenzing & locaties langparkeren							
Gemeente Opmeer Klappros 1, Opmeer Postbus 199 1715 ZK SPANBROEK Telefoon (0226) 363 333 Fax (0226) 363 330 www.opmeer.nl gemeente@opmeer.nl				Opdrachtgever: Gemeente Opmeer Afdeling CTW			
Deze tekening is eigendom van de gemeente Opmeer, Postbus 199 / 1715 ZK Opmeer. Zij mag noch gekopieerd, noch aan derden ter kopieering of namaking getoond worden zonder toestemming van het college van B&W				Datum: 30-10-2008 Status: Definitief Tekeningnr.: 08.PSZ01			
Autocad dwg Filenaam: Besteknr.: Code opdr.gaveer: Get.: Formaat: AB A3 C.C.: AKK.H.: Gez.O.: AKK.O.: Schaal: 1 : 2000							



Beleidsregels parkeerschijfzone winkelcentrum Spanbroek/Opmeer

Definitief

projectnr. 179803

revisie 0.2

14 augustus 2008

Opdrachtgever

Gemeente Opmeer

Dhr. A. Bakker

Klaproos 1

1716 VS Opmeer

datum vrijgave

14 augustus 2008

beschrijving revisie 0.2

goedkeuring

M.F. Werkhoven

vrijgave

T.J. Albronda

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Positionering	5
2.1	Landelijk beleid	5
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Gemeentelijk beleid	5
3	Parkeersituatie	7
3.1	Parkeercapaciteit	7
3.2	Parkeermeting 2005	8
3.3	Parkeermeting 2008	9
4	Kenmerken	11
4.1	Doel	11
4.2	Dagen en tijdstippen	12
4.3	Gebied	13
5	Ontheffingen	16
5.1	Ontheffingverlening	16
5.2	Ontheffingscategorieën	17
5.3	Geen ontheffing	19
5.4	Extra aandachtsgebieden	19
6	Gemeentelijke organisatie	22
6.1	Handhaving	22
6.2	Beleid en ontheffingen	23
6.3	Kosten	23
7	Samenvatting	26
7.1	Vervolg	26

Bijlage: Parkeerdrukmeting januari 2008

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de afgelopen decennia is het autogebruik en het -autobezit snel gegroeid. Deze toename heeft naast positieve gevolgen ook de nodige problemen veroorzaakt. In een land waar de ruimte schaars is, is de ruimteclaim van geparkeerde auto's aanzienlijk. Veel



auto's staan het grootste deel van een etmaal immers stil.

Ook het parkeren in de gemeente Opmeer staat onder druk. Naast de autonome groei van autogebruik en -bezit zijn er nieuwe ontwikkelingen die ervoor zorgen dat op de bestaande functies een grotere (parkeer)claim gelegd zal worden. De schaarse ruimte kan echter niet alleen voor parkeren worden ingericht, er is immers ook ruimte nodig voor groen, speelvoorzieningen en trottoirs. Parkeren kent daarom een spanningsveld tussen leefbaarheid en stedelijke kwaliteit enerzijds en bereikbaarheid en mobiliteit enerzijds.

Ook Opmeer heeft te maken met dit spanningsveld. Parkeerruimte in het winkelcentrum, waar de meeste inwoners van de gemeente hun boodschappen doen, is op sommige momenten gedurende de week schaars. Een van de direct oorzaken is dat parkeerplaatsen die bedoeld zijn voor kortparkerend winkelend publiek, gedurende grote delen van de dag worden bezet door langgeparkeerde auto's van winkelpersoneel en bewoners. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming van de parkeerplaatsen. Winkelend publiek parkeert noodgedwongen buiten het kernwinkelgebied, en moet te voet, soms met zware boodschappen, de grotere afstand tussen auto en winkel afleggen. Algemene vuistregel is dat één langparkeerder een 'obstakel' vormt voor tien kortparkeerders per dag. Ondernemers hebben de afgelopen jaren al meermalen geprobeerd hun personeel elders te laten parkeren. De pogingen bleken echter steeds een zeer korte werkingsduur te hebben. Opmeer wil nu een structurele oplossing.

Een ander gevolg van het tekort aan parkeerplaatsen in het centrum is ook bewoners van het centrum niet dichtbij hun woning kunnen parkeren. De parkeerplaatsen voor hun deur worden bezet door langparkerend winkelpersoneel en winkelbezoekers. Een derde gevolg is dat er door het tekort aan parkeerplaatsen wordt fout- en dubbelgeparkeerd, wat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid niet ten goede komt. Het vierde gevolg is dat op de lange duur zelfs sprake kan zijn van een verslechterende concurrentiepositie ten opzichte van andere winkelcentra in de regio.

Ook al zijn bouwplannen in het centrum van Opmeer/Spanbroek de laatste jaren uitgesteld of gewijzigd van opzet, de 'parkeerspanning' zal de komende jaren verder toenemen. Dit komt onder andere vanwege de groei van het aantal inwoners binnen de gemeentegrenzen. In de komende jaren worden immers woningen in Hoogwoud Noord en -Oost en Heerenweide opgeleverd.

De gemeente ziet als oplossing voor dit probleem de invoering van een parkeerschijfzone (oftewel 'blauwe zone'), zodat er niet langer dan twee uur geparkeerd kan worden. Parkeerders geven met behulp van de parkeerschijf (zie afbeelding) aan hoe laat de parking is begonnen. Hiermee worden langparkeerders gedwongen elders te parkeren. Positieve gevolgen is dat het winkelend publiek dichterbij de winkels kan parkeren en bewoners van het centrumgebied dichterbij hun woning. Buiten de tijden dat de parkeerschijfzone geldt ('s avonds en 's nachts en op zondagen) kan er onbeperkt in het gebied geparkeerd worden.



De Wuiver

1.2 Doel

Dit document is een uitvloeisel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (2007), waarin is aangegeven dat de gemeente de mogelijkheden tot de invoering van een parkeerschijfzone in het winkelcentrum gaat onderzoeken. Doel van dit document is de beschrijving hoe de gemeente invulling gaat geven aan alle aspecten rond de parkeerschijfzone. Zo wordt het voor iedereen duidelijk op welke voorwaarden de parkeerschijfzone ingesteld wordt.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk twee de positionering van het huidige gemeentelijke parkeerbeleid. Daarmee wordt het parkeerbeleid van Opmeer in het eigen beleid en het beleid van andere overheden gepositioneerd. In het derde hoofdstuk volgt een beschrijving van de huidige parkeersituatie. In hoofdstuk vier, vijf en zes volgt de uitwerking van

de parkeerschijfzone, met respectievelijk de begrenzing (onder andere qua tijd en plaats), het ontheffingensysteem en organisatorische gevolgen voor de gemeente. In hoofdstuk zeven is de samenvatting te vinden.

2 Positionering

In dit hoofdstuk wordt het parkeerbeleid gepositioneerd ten opzichte van het beleid van de andere, hogere overheden.

2.1 Landelijk beleid

De Nota Mobiliteit, van het Rijk, gaat nauwelijks in op parkeren. In het kader van de decentralisatiegolf lijkt het Rijk de sturing van mobiliteit in zijn algemeenheid, en van parkeren in het bijzonder, geheel achterwege te laten. De overheid is van mening dat burgers en bedrijfsleven zelf een verantwoordelijkheid hebben voor hun mobiliteit. Een belangrijke boodschap is dat mobiliteit mag en zelfs belangrijk is voor (persoonlijke en economische) groei en ontwikkeling. Dit is een omslag geweest in het denken over mobiliteit. In het aan de Nota Mobiliteit voorafgaande Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer ging de Rijksoverheid immers nog uit van sturing en terugdringing van autoverkeer.

Door te verantwoordelijkheden naar de lagere overheden te decentraliseren, zijn provincies, kaderwetgebieden en gemeenten aan zet om een afweging te maken tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid.

2.2 Provinciaal beleid

Het provinciale beleid, vastgelegd in het in februari 2003 door Provinciale staten vastgestelde Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland, borduurt voor op het faciliteren van mobiliteit door de Rijksoverheid. De veelzeggende titel luidt dan ook 'Ruimte voor mobiliteit'. Als uitdaging ziet de provincie het vinden van een balans tussen de individuele behoefte aan mobiliteit en het collectieve belang van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Als uitgangspunten heeft zij geformuleerd; vrije keuze in mobiliteit, mobiliteitsgroei accommoderen, wél oog voor omgeving, beleid gericht op het faciliteren van de vervoersbehoefte, beginnen bij de basis; infrastructuur leidend voor ruimtelijke ordening, capaciteitsuitbreiding van notoire knelpunten op netwerkniveau en een brede aanpak over meerdere netwerken.

2.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Opmeer heeft in haar GVVP (2007) gesteld dat zij een goed bereikbaar centrum belangrijk vindt. En heeft aangegeven dat ook parkeren daarbij een rol speelt. Daarbij gaat het haar in eerste instantie om voldoende gratis parkeerplaatsen. In tweede instantie wil de gemeente dat de parkeerplaatsen die voor winkelend publiek bestemd zijn ook daadwerkelijk gebruikt worden door winkelend publiek, en niet door langparkeerders als bewoners en winkelpersoneel. Om het laatste te bewerkstelligen gaat de gemeente onderzoek doen naar de mogelijkheden een blauwe zone in te stellen. Daarmee wordt ingezet op een snelle doorstroming van beschikbare parkeerplaatsen. Ten slotte wil de gemeente maatwerk leveren op plekken waar nu sprake is van tekorten aan parkeer-

plaatsen. Onder planologisch-juridische, landschappelijke en financiële voorwaarden wordt bepaald of de aanleg van extra parkeerplaatsen mogelijk is.

Andere aanleiding voor de invoering van de parkeerschijfzone wordt gevormd door de bouwplannen in het gebied tussen de Wuiver en de Pastoor Meriusstraat. De uiteindelijke functies en bestemmingen zullen weer nieuwe gebruikers aantrekken, wat de parkeerdruk verder vergroot. Dit is voor diverse ondernemers aanleiding geweest er bij de gemeente op aan te dringen een parkeerschijfzone in te voeren.

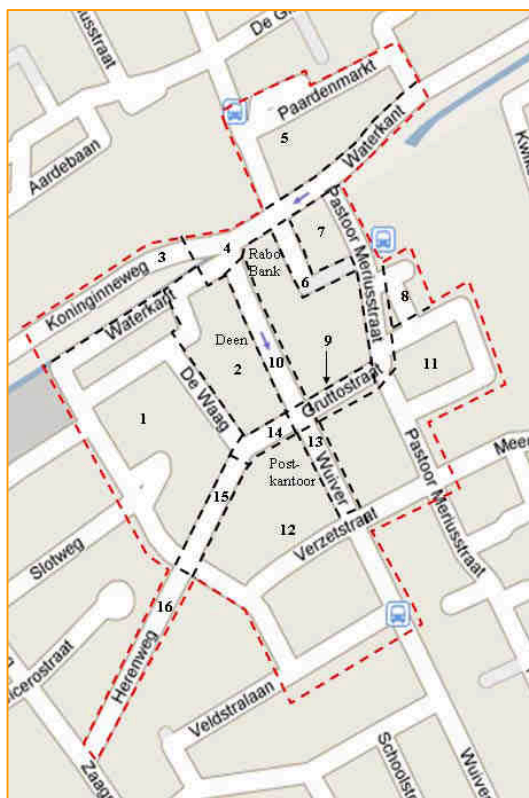
3 Parkeersituatie

In dit hoofdstuk wordt de parkeersituatie in het centrum van Spanbroek/Opmeer beschreven. Dit is van belang om de aanleiding van het nemen van parkeermaatregelen beter in beeld te brengen, en om het effect van de parkeermaatregelen te kunnen bepalen. De getallen zijn afkomstig van parkeermetingen van 22 en 24 juni 2005, uitgevoerd door de gemeente Opmeer, en van parkeermetingen van 10 en 12 januari 2008, uitgevoerd door Oranjewoud.

3.1 Parkeercapaciteit

Het invoeren van de parkeerschijfzone kan tot gevolg hebben dat parkeerdruk 'uitwaaiert'. Langparkeerders zonder ontheffing parkeren dan buiten het gebied waar de parkeerschijfzone geldt, waar de parkeerdruk vervolgens hoger wordt. Het is hierom dat in dit onderzoek van een *groter* studiegebied sprake is dan de straten waarvoor de parkeerschijfzone beoogd wordt.

Uit de onderstaande kaart wordt duidelijk tot waar zich het onderzoeksgebied uitstrekt. De grenzen worden gevormd door de Pastoor Meriusstraat, Kievitstraat, Wijde Klaver, Leeuwerikstraat, Pastoor Meriusstraat, Verzetstraat, Wuiver, Veldstralaan, Van Roozendaalstraat, Herenweg, Waterkant, Koninginneweg, Waterkant, Breestraat, Paardenmarkt, De Glazen Wagen en Waterkant. De onderstaande kaart geeft dus aan waar parkeertellingen zijn gehouden, en geeft dus *niet* aan waar de blauwe zone wordt ingevoerd. Daarover gaat paragraaf 4.3. Met behulp van de nummering en de legenda wordt duidelijk welke parkeergebieden hierbinnen nog onderscheiden worden.



1. Omgeving Waag - Waterkant
2. Parkeerterrein Deen
3. Koninginneweg
4. Waterkant - Lindengracht
5. Paardenmarkt (bibliotheek)
6. Parkeerterrein Rabobank
7. Pastoor Meriusstraat - noord
8. Parkeerterrein Pastoor Meriusflat
9. Gruttostraat
10. Wuiver
11. Omgeving Leeuwerikstraat
12. Omgeving Veldstralaan
13. Wuiver - zuid
14. Kruispunt Wuiver - Herenweg
15. Herenweg - midden
16. Herenweg - west

Uit de onderstaande tabel wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen er zijn. Voor het centrum is uitgegaan van een parkeerplek per parkeervak. Voor de gebieden en straten waar geen parkeervakken zijn aangegeven zijn denkbeeldige langsparkeervakken van 5,5 meter lengte gehanteerd. Er is rekening gehouden met inritten, daar kan immers niet (voor) geparkeerd worden.

	Parkeergebied	Parkeercapaciteit
1	Omgeving Waag - Waterkant	85
2	Parkeerterein Deen	65
3	Koninginneweg	30
4	Waterkant - Lindengracht	37
5	Paardenmarkt (bibliotheek)	77
6	Parkeerterein Rabobank	69
7	Pastoor Meriusstraat - noord	14
8	Parkeerterein Pastoor Meriusflat	28
9	Gruttostraat	13
10	Wuiver - noord (incl. 3 bij de Rabo)	31
11	Omgeving Leeuwerikstraat	55
12	Omgeving Veldstralaan	54
13	Wuiver- zuid	11
14	Kruispunt Wuiver - Herenweg	15
15	Herenweg - midden	20
16	Herenweg - west	22

In de eindsituatie zal het aantal parkeerplaatsen worden uitgebreid. Tussen het nieuwe zorgcomplex aan de Pastoor Meriusstraat en de bebouwing aan de Wuiver wordt extra parkeerruimte gecreëerd voor 36 auto's. Ook komen er in de groenzone bij de Pastoor Meriusflat, naast het huidige parkeerterein, 6 haakse parkeerplaatsen. Tijdelijk zullen in het zelfde plantsoen ca. 20 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit is ter compensatie van het verminderen van het aantal parkeerplaatsen door bouwactiviteiten elders in het centrum.

3.2 Parkeermeting 2005

Op woensdag 22 juni 2005 en vrijdag 24 juni 2005 is door de gemeente Opmeer een zogenaamde 'parkeermotiefmeting' uitgevoerd. Het kenmerkende van een parkeermotiefmeting is dat eruit geconcludeerd kan worden met welk motief er geparkeerd wordt. Dit wordt geregistreerd door de kentekens te noteren. Door dit op gezette tijden te herhalen kan bepaald worden of de geparkeerde auto behoort tot een bewoner, winkelend publiek of winkelpersoneel.

Er is op verschillende tijdstippen gedurende de dag geteld. De opvallendste conclusies uit het onderzoek zijn de volgende:

- Op veel plekken in en rond het winkelcentrum is het aandeel langparkerend winkelpersoneel aanzienlijk. Met name het parkeerterein achter de Rabobank (percentages tot 50%), de parkeerplaatsen langs de Lindengracht (percentages tot 60%), het parkeerterein achter de Deen (percentages tot 30%) en gedeelte van de Wuiver tussen Gruttostraat en Verzetstraat inclusief de parkeerplaatsen

op het kruispunt met de Herenweg (percentages rond 50%) zijn zeer populair onder werknemers van de winkels om de auto gedurende grote delen van de dag te parkeren. Op plaatsen die eigenlijk bedoeld zijn voor kortparkerende winkelbezoekers.

- Problematisch is het langparkeren pas op de tijdstippen dat de parkeerdruk hoog is in het winkelcentrum. Op een aantal plekken is dit gedurende meerdere uren van de week (aan het eind van de ochtend en gedurende de middag) en op meerdere dagen het geval. Dan is de parkeerdruk urenlang hoger dan 85%. Dit percentage is volgens de richtlijnen de maximale parkeerdruk in winkelgebieden. Het gaat om het parkeerterrein achter De Deen en de Wuiver tussen Lindengracht en Verzetstraat, inclusief de parkeerplaatsen op het kruispunt met de Herenweg. Het gevolg van dit hoge percentage is zoekverkeer, fout-, dubbel en illegaal parkeren en parkeren in de woonbuurten. Met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de economische aantrekkingskracht van het winkelcentrum. Ook op de momenten dat dit percentage zo hoog is, is geconstateerd dat een deel van de parkeerplaatsen wordt bezet door langparkeerders: winkelpersoneel. Die percentages variëren van 4% tot 29%.

3.3 Parkeermeting 2008

Uit de parkeermeting van 2005 is gebleken dat een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen bezet wordt door langparkerend winkelpersoneel terwijl er tegelijkertijd sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen voor winkelend publiek. Om ook eventuele uitwaaiereffecten te kunnen bestuderen, én om de parkeersituatie zoals die zich 2,5 jaar later voordoet, te kunnen beschrijven, is in januari 2008 een nieuwe parkeermeting gehouden. Dit keer is het aantal geparkeerde auto's geteld, op diverse momenten op een donderdag- en zaterdagmiddag. Voor de donderdag is gekozen omdat het in verkeerskundig opzicht een 'standaard' doordeweekse dag is. Er is ook op zaterdag geteld om de wekelijkse piek te kunnen registreren. Op respectievelijk donderdag 10 en zaterdag 12 januari 2008 was het bewolkt, droog en de temperatuur bedroeg beide dagen ongeveer 6 graden Celcius.

De tabellen met de resultaten zijn opgenomen in de bijlage van deze rapportage. In dit hoofdstuk een aantal belangrijke conclusies:

- Zowel op de donderdagmiddag, als op de zaterdagmiddag, zijn er tijdens elke telling wel een aantal telgebieden waar de bezetting hoger is dan de in winkelcentra maximaal geaccepteerde 85%. Drukke parkeergebieden zijn met name het parkeerterrein achter De Deen, de Pastoor Meriusstraat (inclusief parkeerterrein van het verzorgingshuis), Wuiver -noord, de Herenweg-midden en het kruispunt van de Wuiver en de Herenweg.
- Op sommige plekken was de bezetting hoger dan 100%, met andere woorden, er waren meer auto's geparkeerd dan er parkeerplaatsen was. Dit geeft aan dat er op dat moment werd fout- en/of dubbelgeparkeerd. Maar geeft ook aan dat ter plaatse de verkeersveiligheid en leefbaarheid (zoekverkeer, luchtkwaliteit) onder druk komen te staan.
- De gemeente heeft het terrein bij de bibliotheek (Paardenmarkt) als meest prominente parkeerconcentratie voor langparkeerders aangewezen. Hier kan met name het winkelpersoneel parkeren. De loopafstand tussen dit parkeerterrein en

de winkels aan het Wuiver bedraagt ongeveer 300 meter. Voor langparkeerders, die geen zware boodschappen hoeven te dragen is dit een alleszins acceptabele loopafstand. Hier langparkeren mogelijk maken kan alleen als er ook voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Uit de parkeermotiefmeting van 2005 bleek dat er overdag circa 45 langparkeerders in het centrum parkeren. Bij de bibliotheek zijn, inclusief de parkeerplaatsen in de bocht naar de Lindengracht (maar exclusief de langparkeerplaatsen langs de Paardenmarkt), 61 parkeerplaatsen aanwezig. Daarvan zijn er tijdens de parkeermeting gemiddeld 18 bezet, wat leidt tot een langparkeercapaciteit van 43. Daarmee is er een theoretisch tekort van 2 langparkeerplaatsen. Dit tekort is redelijk eenvoudig in een (bescheiden) overschot om te zetten door enige 'groentjes' die zich nu nog op sommige plekken tussen de parkeervakken bevinden tot parkeervakken om te vormen.

- Een tweede logische plek om langparkeerders te laten parkeren is het stuk van de Wuiver tussen Verzetstraat en Veldstralaan, aan de westzijde van de weg. Hier blijven, zo is uit de tellingen gebleken, tijdens winkelopeningstijden steeds enige parkeerplaatsen onbenut. Als deze parkeerplaatsen efficiënt benut worden bestaat overigens de kans dat er geen extra parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden op het parkeerterrein op de Paardenmarkt.
- De parkeerdrukmeting was de 0-meting van de invoering van de parkeerschijfzone. Een van de doelen is bepalen wat de parkeerintensiteit om de toekomstige parkeerschijfzone is, om de komende jaren te kunnen monitoren of de parkeerdruk er door uitwaaiëring van langparkeerders hoger is geworden. Ten aanzien van de straten waar de eventuele extra parkeerdruk gaat ontstaan kan gemeld worden dat de parkeerdruk er nu (nog) laag is. In de meeste gebieden zo rond de 40%, een enkele uitschieter tot een (nog steeds acceptabele) 70% daargelaten. Het is voor de komende jaren zaak te bepalen of die percentages al dan niet gaan stijgen, te bepalen of er maatregelen worden genomen en welke maatregelen er genomen worden.
- Op de Waterkant en De Waag, twee straten waarvan veel bewoners uitwijkgedrag door parkeerders verwachten, zijn parkeertellingen gehouden. Uit de tellingen blijkt dat er nu sprake is van een acceptabele parkeerdruk. Op donderdagmiddag 10 januari 2008 werden er in het gebied percentages gemeten van respectievelijk 34%, 28%, 29% en 41%. De uitschieter van 41% vond plaats tijdens de meting die plaats vond tussen 17.00u en 18.00u, wat kan wijzen op winkelend publiek dat een werkdag achter de rug heeft. Op zaterdagmiddag 12 januari 2008 was de parkeerdruk gemiddeld hoger. Toen werden percentages gemeten van 38%, 42% en 46%.

4 Kenmerken

In dit hoofdstuk worden de kenmerken van de parkeerschijfzone beschreven. Daarbij wordt onder andere ook ingegaan op de dagen, tijdstippen en plaatsen waar(op) de parkeerschijfzone geldt.

4.1 Doel

Invoering van een parkeerschijfzone gebeurt op basis van artikel 24 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Er dienen borden te worden geplaatst van het verkeersteken E10 (aanduidende parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 2 uur) met onderbord 0506 (waarop het opschrift op welke dagen en tijden de zone geldt) en het verkeersteken E11 (aanduidende einde parkeerschijfzone).



Het doel van de parkeerschijfzone is dat er meer roulatie in de kortparkeerplaatsen in het centrum optreedt. Door langparkeerders te 'dwingen' gebruik te maken van het parkeerterrein bij de bibliotheek aan Paardenmarkt, krijgt winkelend publiek de beschikking over meer parkeerplaatsen op plekken die dicht bij de winkels liggen. De route voor auto's en voetgangers tussen uitvalswegen, de langparkeerplaats en het centrum wordt bij voorkeur bewegwijzerd.

Een ander doel is ervoor te zorgen dat bewoners in het kernwinkelgebied weer dicht bij hun woning kunnen parkeren. Ook zij hebben in de huidige situatie namelijk last van in het kernwinkelgebied parkerende langparkeerders en worden genoodzaakt uit te wijken naar verderop gelegen parkeerplaatsen.

Over het algemeen is het een systeem dat in veel Nederlandse gemeenten wordt toegepast. Het grote voordeel van een parkeerschijfzone ten opzichte van betaald parkeren, is dat het parkeren voor bezoekers gratis blijft. Andere voordelen zijn dat invoering en uitbreiding relatief snel toegepast kunnen worden. Een derde voordeel van het voeren van parkeerbeleid in zijn algemeenheid, en de invoering van een parkeerschijfzone in het bijzonder, is dat het leidt tot een verkeersveiliger en leefbaarder winkel- en woongebied. Door het spreiden van de parkeerdruk over verschillende, daartoe aangewezen parkeerconcentraties, is er minder verkeer in het winkelgebied en vermindert het zoekverkeer door woonbuurten. Beide zaken hebben een positief effect op de verkeersveiligheid en op de leefbaarheid.

Nadeel is dat een parkeerschijfzone de gemeente alleen maar geld kost en niets oplevert. Ander nadeel ten opzichte van betaald parkeren is dat de parkeerschijfzone gevoeliger is voor fraude. Langparkeerders kunnen hun schijf op gezette tijden 'doordraaien'. Ook zijn er automatische parkeerschijven in de handel waarvan de op de parkeerschijf aangegeven begintijd van de parkeering meeloopt met de werkelijke tijd (door middel van een in de parkeerschijf verwerkt uurwerkje met batterij). Alhoewel dit verboden is, is het voor handhavers moeilijk er tegen op te treden.

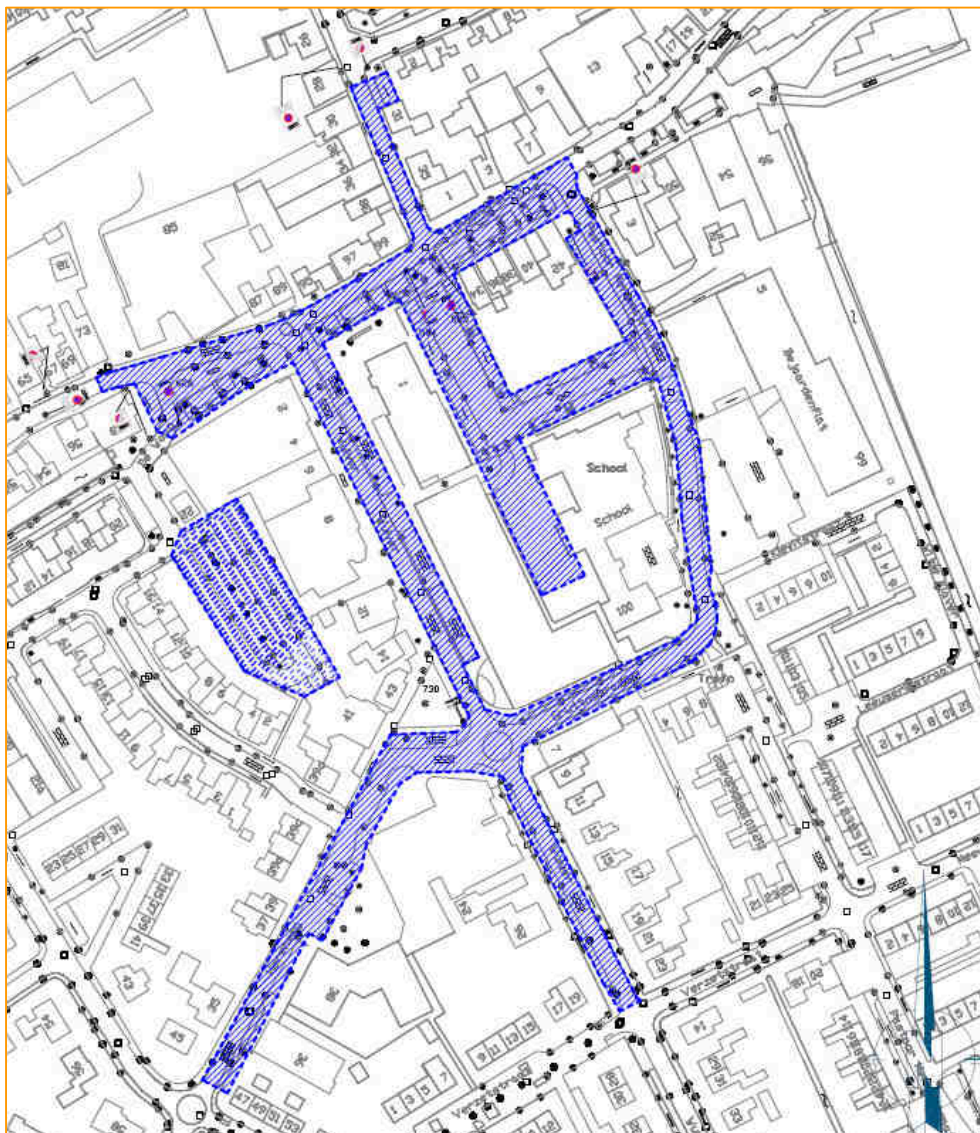
4.2 Dagen en tijdstippen

De parkeerschijfzone gaat gelden tijdens winkelopeningstijden, van maandag tot en met zaterdag. Op deze tijdstippen is immers sprake van langparkeren op parkeerplaatsen die daar niet voor bedoeld zijn. Op zondag geldt de parkeerschijfzone dus niet. Alhoewel de Deen elke avond tot 21.00u geopend is, is het 's avonds (ook tijdens koopavonden) te rustig om ook dan de parkeerschijfzone in te voeren.

De parkeerschijfzone gaat gelden;
maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 18.00u, zaterdag tussen 9.00u en 17.00u

Gedurende deze tijden mag er niet langer dan twee uur geparkeerd worden. Door middel van de parkeerschijf geeft de parkeerder het begintijdstip van de parking aan. Het instellen van de parkeerschijf mag alleen op de hele of halve uren, waarbij de tijd naar boven toe moet worden afgerond op het meest nabijgelegen hele of halve uur. In parkeerschijfzones mag alleen geparkeerd worden op parkeerplaatsen die voorzien zijn van een blauwe streep.

4.3 Gebied



Het gebied waar de parkeerschijfzone gaat gelden

De begrenzing van het gebied volgt de ligging van de winkelvoorzieningen in het centrum. Met andere woorden, waar winkels zijn, is het nodig kortparkeerplaatsen door kortparkeerders te laten gebruiken. Op deze plekken is de parkeerschijfzone van toepassing.

- De Wuiver tussen het kruispunt met de Lindengracht en het kruispunt met de Verzetstraat; Lindengracht tussen het kruispunt met de Pastoor Meriusstraat en het kruispunt waar de Koninginneweg en De Waag opsplitsen;
- Breestraat vanaf het kruispunt met de Paardenmarkt en de Lindengracht;
- Het parkeerterrein achter de Deen;
- Het parkeerterrein achter de Rabobank;
- Herenweg tussen het kruispunt met het Wuiver en het kruispunt met de Van Roozendaalstraat;
- De gehele Gruttostraat.

De parkeerschijfzone zal in het openbaar gebied 302 parkeerplaatsen tellen. Dit is inclusief de 36 parkeerplaatsen die in het nieuwbouwgebied tussen Pastoor Meriusstraat en Wuiver worden gerealiseerd en de 6 haakse parkeerplaatsen die naast het huidige parkeerterrein van de Pastoor Meriusflat worden aangelegd.

Er is gezocht naar logische begrenzingen van de zone. Dat wil zeggen dat het voor parkeerders en bewoners duidelijk moet zijn waar de parkeerschijfzone begint en eindigt. Ook is geprobeerd een evenwicht te vinden in het zo klein mogelijk houden van de parkeerschijfzone enerzijds, en het tegengaan van de negatieve effecten ervan (uitwaaien) anderzijds. Voordeel van het zo klein mogelijk houden van de parkeerschijfzone is dat het de gemeentelijke aanleg-, handhavings- en beheerkosten beperkt.

Verder is er voor gekozen de parkeerschijfzone in te stellen op plekken waar zich centrumfuncties (detailhandel/bedrijvigheid) én parkeerplaatsen bevinden. Een twijfelgeval is het stuk van de Lindengracht tussen Pastoor Meriusstraat en de entree naar het parkeerterrein achter de Rabobank. Hier is voor invoering van de zone gekozen, omdat het een zeer logische plek is voor uitwaaiende parkeerders, op een locatie waar ook gewoond wordt.

Voordeel van het beperken van de parkeerschijfzone tot (delen van) straten met centrumfuncties ligt op het vlak van logica en gebruiksgemak: de parkeerder legt al snel de link tussen parkeren bij een winkel/bedrijf en de mogelijkheid dat er een parkeerschijf moet worden gebruikt. Minder voor de hand liggend is het de parkeerschijf te gebruiken als een functie wordt bezocht die niet per se gerelateerd is aan het centrum en de betreffende parkeerplaats/straat ook niet een 'centrum-uitstraling' heeft. Bijvoorbeeld bij het bezoeken van een bewoner van een van de om het centrum liggende straten. De kans is groot dat dit een proces verbaal en frustratie oplevert.

Een aandachtspunt is het parkeerterrein voor de Pastoor Meriusflat. Dit parkeerterrein is, door de ligging aan het eind van de Gruttostraat, kwetsbaar voor uitwaaiende langparkeerders. Vooralsnog wordt ervoor gekozen de parkeerschijfzone *niet* uit te breiden tot en met dit parkeerterrein. Reden daarvoor is dat het parkeerterrein een geografisch afgesloten geheel is. Dit maakt het communiceren over het feit dat parkeren bij de flat niet de bedoeling is, relatief makkelijk. Dit gebeurt nu al met bebording (zie foto), maar kan ook op de gemeentelijke internetsite, folders en/of mondeling. Wél is het parkeerterrein meegenomen in de parkeertelling. Na invoering van de parkeerschijfzone kan dus gemonitord worden of de parkeerdruk bij de flat op een acceptabel niveau blijft. Overigens geldt dit ook voor de rest van het centrumgebied. Als uit de monitoring blijkt dat er maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld het uitbreiden of juist beperken van de parkeerschijfzone, dan kan dit plaats vinden. Het monitoren wordt beschreven in paragraaf 5.4.



Parkeerterrein Pastoor Meriusflat

5 Ontheffingen

Dit hoofdstuk beschrijft welke doelgroepen in aanmerking komen voor het krijgen van een ontheffing op de parkeerschijfzone. Doelgroepen die 'onevenredige' last ondervinden van de parkeerschijfzone komen voor de ontheffing in aanmerking. Met behulp van de ontheffing kan de ontheffinghouder wél langer dan 2 uur in de zone parkeren. De wettelijke basis aan het verlenen van ontheffingen wordt geboden op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Hierin is opgenomen dat er beleidsregels vastgesteld kunnen worden waaraan verzoeken om een ontheffing van het parkeren in de parkeerschijfzone kunnen getoetst. Ontheffingen zijn over het algemeen geldig gedurende het lopende kalenderjaar, dus tot en met 31 december van het zelfde jaar. Vanaf november krijgen belanghebbenden de mogelijkheid een nieuwe ontheffing aan te vragen. Vaak is januari een overgangsmaand, waarin zowel de oude als de nieuwe ontheffing gelden. Het hebben van een vergunning of ontheffing is geen garantie voor een parkeerplaats. De gemeente Opmeer heeft immers geen controle over het aantal auto's dat staat geparkeerd, maar kan wel proberen daar door middel van handhaving invloed op uit te oefenen.

Over het algemeen wordt gesteld dat de gemeente Opmeer, nu bij het invoeren van de parkeerschijfzone, een relatief stringent ontheffingenbeleid voorstaat. Pas als de parkeerschijfzone na enige tijd monitoring geëvalueerd wordt zal blijken of er voldoende parkeercapaciteit, vraag en draagvlak is om méér ontheffingen te verlenen of een systeem van kraskaarten te introduceren. Deze manier van werken is beter dan andersom, waarbij de gemeente nu teveel ontheffingen zou verlenen en vervolgens, na evaluatie, het ontheffingenbeleid zou moeten aanscherpen.

5.1 Ontheffingverlening

De ontheffingverlening ziet er in grote lijnen als volgt uit:

Aanvraag

De gemeente controleert op basis van de aangeleverde gegevens of de aanvraag in behandeling kan worden genomen. Als de aanvraag niet compleet of niet correct, dan wordt de aanvrager verzocht binnen een door de gemeente gestelde termijn de aanvraag aan te vullen of te verbeteren. Voldoet de aanvrager niet aan dit verzoek, dan wordt de aanvraag niet in behandeling genomen. Een ontheffing wordt in december verleend voor het daarop volgende jaar.

Resultaat

Er zijn ten aanzien van het resultaat drie mogelijkheden;
Óf de aanvraag wordt goedgekeurd en de ontheffing wordt verleend. Óf de aanvraag wordt afgekeurd en de ontheffing wordt niet verleend. De aanvrager ontvangt dan een afwijzingsbrief waarin de afwijzing wordt gemotiveerd. Óf de aanvraag wordt niet in behandeling genomen omdat er nog gegevens ontbreken.

Bezwaar en beroep

Tegen de afwijzing van een aanvraag kan op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht bezwaar aangetekend worden, gericht aan B&W, binnen zes weken na verzending van de beschikking. Indien B&W het bezwaar afwijst, kan de aanvrager beroep aantekenen bij de

rechtbank.

Vervolgacties

In november ontvangen bewoners van de blauwe zone een aanvraagformulier voor het komende jaar. Regels over het verlenen van een parkeerontheffing zijn overigens terug te vinden in artikel 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens en de Wegenverkeerswet

5.2 Ontheffingscategorieën

In Opmeer wordt gekozen voor het volgende ontheffingsysteem:

Bewoners

Iedereen die in de parkeerschijfzone woont en niet over voldoende eigen parkeerruimte beschikt, kan in aanmerking komen voor een ontheffing (bewonersontheffing). Alle bewoners in de parkeerschijfzone worden hiertoe door de gemeente aangeschreven. Wel moet het kentekenbewijs van het motorvoertuig op naam staan van de bewoner, tenzij de bewoner gebruik maakt van de een auto van de werkgever/lease-auto. Omdat sommige bewoners óf huishoudens meer dan een auto zullen hebben (autoliefhebbers met een tweede, klassieke auto en gezinnen waarvan ook de kinderen over auto's beschikken) kan een bewonersontheffing één of meerdere voertuigen op kenteken betreffen met een maximum van twee. Om ervoor te zorgen dat niet beide auto's tegelijkertijd in de parkeerschijfzone worden geparkeerd kan de bewonersontheffing per keer voor slechts voor één voertuig worden gebruikt.

Per woonadres worden maximaal twee parkeerontheffingen uitgegeven. In mindering op het aantal aanvragen per woonadres wordt het aantal *eigen* parkeerplaatsen gebracht. Dit zijn zowel parkeerplaatsen in parkeergarages, als parkeerplaatsen in garageboxen, opritten en carports. De aanvrager geeft op het aanvraagformulier gevraagd wel of niet over eigen parkeermogelijkheden te beschikken. Hierdoor wordt voorkomen dat de gemeente tevoren in de gehele parkeerschijfzone moet inventariseren welke woningen over eigen parkeerruimte beschikt. En daarmee tegen problemen ten aanzien van de precieze definiëring van parkeerruimte aanloopt. Door de 'bewijslast' bij de aanvrager neer te leggen kan, bij klachten of twijfel, altijd achteraf door de gemeente worden gecontroleerd in hoeverre de aanvrager over eigen parkeerruimte beschikt.

Bezoekers van bewoners in de zone kunnen van hun parkeerschijf gebruik maken of buiten het gebied parkeren.

Ondernemers

Ondernemers, die volgens de gegevens van de Kamer van Koophandel, eigenaar van een bedrijf of vestiging in de zone zijn komen in aanmerking voor een ontheffing (bedrijfsontheffing). Hierbij dient de reden waarom het voertuig nodig is voor de bedrijfsvoering en in de nabijheid van het bedrijf of de werkzaamheden moet worden geparkeerd aangegeven te worden. In beginsel komen winkels/detailhandel niet in aanmerking voor een ontheffing. Makelaars/assurantie kantoren, verswinkels en bezorgdiensten kunnen wel in aanmerking komen voor een ontheffing. Ontheffingen ten behoeve van woonwerkverkeer, laden en lossen en het vervoer van de financiële dagopbrengst, worden niet verstrekt. Laden en lossen (en verhuizen) blijft immers gewoon toegestaan in de parkeerschijfzone.

Indien het bedrijf de beschikking heeft over eigen parkeerplaatsen (zie voor de definiëring hiervan de ontheffingrichtlijnen voor bewoners) wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen in mindering gebracht op het aantal te verstrekken ontheffingen. Per bedrijf wordt, onafhankelijk van het aantal werknemers, maximaal één parkeerontheffing uitgegeven. Ondernemers die zowel voor een bewoners- als voor een bedrijfs-ontheffing in aanmerking komen, komen alleen in aanmerking voor de bewonersontheffing.



Wuiver - zuid

Marktkooplui

Marktkooplui kunnen een parkeerontheffing aanvragen voor de tijden van de weekmarkt (dinsdag).

Installatiebedrijven/aannemers

Bedrijven die tijdelijk moeten parkeren in de zone, zoals installatiebedrijven en aannemers, kunnen een 'tijdelijke ontheffing' krijgen. De ontheffing duurt zo lang als nodig is voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Ook de noodzaak van het kunnen parkeren moet worden aangegeven. Deze ontheffing wordt ook uitgegeven voor rouw- en trouwauto's.

Gehandicapten

Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen zonder tijdsbeperking op elke willekeurige parkeerplaats in de blauwe zone parkeren. Zij hoeven dus geen gebruik te maken van de parkeerschijf, noch hoeven zij per se gebruik te maken van de speciale gehandicaptenparkeerplaatsen.

Hulpdiensten

Voor landelijk opererende hulpdiensten ambulance, brandweer en politie geldt een landelijk geregelde ontheffing van parkeerduurbeperking. Deze diensten kunnen dus zonder ontheffing of parkeerschijf onbeperkt parkeren.

Artsen en verloskundigen

Behalve de landelijk opererende hulpdiensten ambulance, brandweer en politie zijn er ook op lokaal niveau levensreddende ambulante beroepen, waarbij het opleggen van een parkeerduurbeperking in een spoedeisende situatie niet gewenst is. Het gaat daarbij om de huisartsen en verloskundigen, die in Opmeer actief opereren. Deze functionarissen komen in aanmerking voor een bijzondere parkeeronthefing, die geldig is voor de gehele parkeerschijfzone. Overigens is het aan de artsen en verloskundigen zelf om te bepalen of zij behoefte hebben aan een ontheffing, gezien de kans op zoekraken van de ontheffing ten opzichte van het gemak van de parkeerschijf. De 'bijzondere ontheffingen' voor deze beroepsgroepen worden gratis door de gemeente Opmeer ter beschikking gesteld.

5.3 Geen ontheffing

Een aantal categorieën parkeerders komt dus niet in aanmerking voor een ontheffing. Familieleden die een zorgende rol hebben voor bewoners van de parkeerschijfzone komen niet in aanmerking voor een ontheffing (zorgonthefing). Zij kunnen gebruik maken van de parkeerschijf, of hun auto buiten de parkeerschijfzone parkeren. Hetzelfde geldt voor de 'gewone' visite van bewoners binnen de parkeerschijfzone, de dierenambulance en werknemers van bedrijven in de parkeerschijfzone. Ook zij kunnen buiten de zone parkeren of gebruik maken van de parkeerschijf.

5.4 Extra aandachtsgebieden

In deze paragraaf wordt een aantal aandachtsgebieden van extra uitleg voorzien. Het gaat om de volgende aspecten:

- omliggende woonstraten;
- de parkeerplaatsen van de Rabobank;
- straten waar zich naast winkels, relatief veel woningen bevinden;
- de weekmarkt;
- motorfietsen;
- caravans, aanhangwagens en opslagcontainers;
- kraskaarten en bezoekersonthefingen.

Omliggende woonstraten

Bewoners van straten rond het winkelgebied zijn bezorgd over uitwijkgedrag van parkeerders naar de straten waarin zij wonen. Vooral van bewoners van de Waterkant en De Waag zijn signalen gekomen van bezorgdheid over verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. De bezorgdheid van de bewoners is er reden voor geweest een monitoringssysteem op te zetten, waarbij met regelmatige tussenpozen, bijvoorbeeld jaarlijks, gekeken kan worden hoe de parkeerdruk zich in de omliggende woonstraten ontwikkelt, na invoering van de parkeerschijfzone in het winkelgebied. Met de resultaten van deze metingen kan bepaald worden of er maatregelen genomen moeten worden, en welke dat zijn. Een parkeer- of inrijverbod (met uitzondering van bewoners), of uitbreiding van de parkeerschijfzone behoort daarbij tot de mogelijke oplossingen. Maar er kunnen ook inrichtingsmaatregelen genomen worden, door fysieke ingrepen die hard rijden of parkeren verminderen of voorkomen. De gemeente zal bij de invoering van dergelijke ingrepen wel steeds kritisch kijken naar alle consequenties ervan. Leidt de voorgestelde maatregel tot oplossing van het probleem? Kan de voorgestelde maatregel leiden tot precedentwerking? Hoe verhoudt zich de maatregel tot de verkeerscirculatie? Is er draagvlak voor de maatregel onder *alle* bewoners van de straat?

Rabobank

De Rabobank op het kruispunt Wuiver - Lindengracht bezit een uitzonderlijke positie. Op haar terrein bevinden zich 16 parkeerplaatsen die op geen enkele manier fysiek afgescheiden zijn van de openbare ruimte en dus ook worden gebruikt door *niet*-klanten. *Over compensatie t.o.v. de Rabobank zal nog overleg met de bank plaatsvinden. Het is niet uitgesloten dat voor de Rabobank een uitzondering wordt gemaakt van het uitgangspunt dat er per bedrijf maximaal één ontheffing wordt verleend.*

Straten waar zich relatief veel woningen bevinden

In de beoogde parkeerschijfzone zijn een aantal straten waar zich, behalve winkels ook woningen bevinden. Het gaat met name om de binnen de parkeerschijfzone liggende delen van de Herenweg, de Wuiver en de Lindengracht. Voor de bewoners die zich in dit 'overgangsgebied' tussen winkel- en woongebied bevinden is immers sprake van ongemak door de invoering van de parkeerschijfzone. Toch is het kunnen garanderen van voldoende parkeerruimte voor winkelend publiek, in combinatie met de risico's op uitwaaiing naar deze (delen) van straten, er de reden voor deze straten bij het gebied te betrekken. De bewoners kunnen tegen beperkte kosten ontheffingen aanvragen om toch te kunnen blijven parkeren. Een aantal bewoners heeft overigens nog de beschikking over eigen opritten/garageboxen waar op/in geparkeerd kan worden.

De weekmarkt

De weekmarkt wordt wekelijks op dinsdag gehouden. In de nieuwe situatie vindt de markt plaats op het noordelijk gedeelte van de Wuiver, tussen Gruttostraat en Lindengracht, wat een verlies van enige tientallen parkeerplaatsen betekent. Omdat deze situatie slechts een keer per week plaatsvindt, kan ze geen aanleiding zijn het parkeerbeleid, of de uitgangspunten ten aanzien van de parkeerschijfzone, aan te passen. Dit zou ook voor een te grote onduidelijkheid ten aanzien van de parkeervoorschriften zorgen. Wel kunnen marktdeelnemers een ontheffing aanvragen.

Motoren

In een parkeervak binnen de parkeerschijfzone is het volgens de wet slechts toegestaan om een motorvoertuig te parkeren dat meer dan twee wielen heeft en dat voorzien is van een duidelijk zichtbare parkeerschijf of ontheffing. Aangezien een motor over het algemeen slechts twee wielen heeft mag deze niet in een parkeervak van de parkeerschijfzone geparkeerd worden. Achterliggende gedachte van deze regel is het feit dat een parkeerschijf op een motor makkelijk weggenomen kan worden, kan wegwaaien of natregenen. Parkeren op het trottoir door motoren in de parkeerschijfzone wordt daarom toegestaan, zolang het geen hinder oplevert voor overige verkeersdeelnemers.

Caravans, aanhangwagens en opslagcontainers

Het stallen van een caravan op een parkeerplaats valt niet onder de regels van de parkeerschijfzone, maar onder die van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Dit betekent dat caravans maximaal drie aaneengesloten dagen in de openbare ruimte geparkeerd mogen worden. Dit is zo geregeld om vakantiegangers de kans te bieden hun caravan of aanhangwagen in/uit te ruimen. Onder de openbare ruimte worden ook parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone verstaan. Voor aanhangwagens, mits voorzien van een kenteken, geldt hetzelfde als voor caravans. Aanhangwagens, die voorzien zijn van een kenteken, kunnen dus gedurende drie aaneengesloten dagen op een parkeerplaats in de parkeerschijfzone parkeren. Als de aanhangwagen niet voorzien van een kentekenplaat, dan geldt hetzelfde als voor opslagcontainers. Ook opslagcontainers vallen onder de regelgeving van de APV. Opslagcontainers kunnen maximaal drie aaneengesloten dagen in de openbare ruimte geplaatst, ongeacht de parkeerschijfzone.

Als de container langer geplaatst moet worden, dan moet de gemeentelijke afdeling Bouw- en Woningtoezicht daar toestemming voor verlenen.

Kraskaarten en bezoekerskaarten

In veel gemeenten zijn systemen bedacht om het voor bewoners en bedrijven tóch mogelijk te maken om hun bezoekers langer dan de toegestane 2 uur parkeerduur nabij hun pand te laten parkeren. Bijvoorbeeld de zogenaamde bezoekerskraskaart. Op deze kaart moeten enkele vakjes worden opengekrast om dag, datum en tijdstip aan te geven, waarna de kaart zelfstandig geldig is voor bijvoorbeeld maximaal 4 uur aaneengesloten parkeertijd. Dit biedt veel flexibiliteit en service voor de belanghebbenden. Om misbruik te voorkomen zijn echter een aantal regels nodig: alleen bewoners en bedrijven, die op een adres behorend tot het reguleringsgebied wonen c.q. gevestigd zijn, kunnen deze bezoekerskraskaarten aanschaffen. Verder zijn er kosten aan de kraskaarten verbonden (één à twee euro per kaart) en een maximum aan het aantal aan te schaffen kraskaarten per jaar. Andere gemeenten werken met bezoekersontheffingen, waarbij elk huishouden/ondernemer één bezoekersontheffing voor een jaar krijgt. Aangeraden wordt deze systemen pas in te voeren als na monitoring en evaluatie blijkt dat dat nodig en mogelijk is.

6 Gemeentelijke organisatie

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de invoering van de parkeerschijfzone moet worden ingebed in de gemeentelijke organisatie. Veel aandacht gaat daarbij uit naar de handhaving.

6.1 Handhaving

Een parkeerschijfzone staat of valt met een adequate handhaving. Vooral de eerste maanden dient dit intensief te gebeuren, om de parkeerders erop attent te maken dat er een nieuwe parkeersituatie is ontstaan. Een bekeuring bedraagt ongeveer €50,- (prijsspeil januari 2007). Er kan overigens voor gekozen worden de eerste twee maanden alleen gele waarschuwingskaarten uit te delen aan foutparkeerders. Dit kan als een sympathiek gebaar worden ervaren door de betrokkenen.

Wet Mulder

Parkeerregulering via de parkeerschijf is gebaseerd op het 'Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990' (artikel 25). Daardoor is enkel handhaving door politie of Buitengewone Opsporingsambtenaren (BOA's) mogelijk. Overtredingen worden in dat geval bekeurd via de 'Wet Administratiefrechtelijke Handhaving verkeersvoorschriften' (ook bekend als 'Wet Mulder'). Aangezien de politie hier, zowel qua manschappen als qua prioriteit, slechts een beperkte rol in kan spelen, kan de gemeente overwegen om ofwel zelf BOA's op te leiden en aan te stellen, ofwel BOA's via derden (bijvoorbeeld een naburige gemeente of een particulier bedrijf) in te huren. Een BOA kan, na toestemming van het Openbaar Ministerie, alle Wet-Mulder-feiten (foutparkeren en het zonder parkeerschijf of ontheffing of langer dan de toegestane maximale parkeerduur parkeren binnen een parkeerschijfzone) beboeten. BOA's kunnen tevens worden ingezet voor andere overtredingen, bijvoorbeeld milieuovertredingen. Uiteraard geldt hiervoor dat de betreffende BOA wel over de juiste opleiding moet beschikken.

De opbrengsten van boetes (formeel 'beschikkingen' genaamd) gaan bij Wet-Mulderfeiten naar het Rijk. Dit betekent in de praktijk dat de kosten voor de handhaving worden gedragen door de gemeente, maar dat daar geen opbrengsten tegenover staan (met uitzondering van de opbrengsten uit verkochte ontheffingen). De kosten voor de afhandeling van beroepschriften en inning zijn echter ook voor het Rijk. De gehele procedure wordt immers afgedaan door het Openbaar Ministerie. Met de komst van de bestuurlijke boete kunnen de inkomsten van boetes binnen een parkeerschijfzone wel ten goede aan de gemeentekas komen. Doelstelling is om met een minimale inzet van handhaving een maximaal resultaat te behalen. Parkeerders moeten het gevoel hebben dat er gehandhaafd wordt, zodat zij hun parkeergedrag daar op aanpassen. Goede handhaving draagt dus bij aan de geloofwaardigheid en de acceptatie van het gevoerde parkeerbeleid. Een gereguleerd gebied hoeft niet perse elke dag gecontroleerd te worden. Het is effectiever om op wisselende dagen, op onvoorspelbare plaatsen, op momenten dat er het meeste behoefte aan is en met wisselende intensiteit te handhaven. In de beschikbare literatuur is geen vuistregel te vinden voor het aantal in te zetten BOA's voor het handhaven van een parkeerschijfzone. De inzet van het aantal benodigde BOA's is onder meer afhankelijk van het aantal uren gereguleerd parkeren per week, de parkeerdruk in het gebied en de fysieke ligging van de parkeerplaatsen.

Bestuurlijke boete

Momenteel wordt nog steeds gewacht op de eventuele introductie van de Wet 'Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan', kortweg de bestuurlijke boete. Daar waar de Wet Mulder is gebaseerd op administratief recht, vindt de bestuurlijke boete haar basis in het bestuursrecht. Het is niet zo dat bestuurlijke boete de huidige Wet Mulder moet gaan vervangen. Het is aanvullende wetgeving die als doel heeft om gemeenten de keuze te geven op welke wijze zij wil omgaan met de handhaving van foutparkeren. Uitgangspunt bij de Wet Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan is dat gemeenten zelf volledig verantwoordelijk worden voor de handhaving van het foutparkeren en de volledige afwikkeling daarvan. Dat betekent dat de gemeente naast de handhaving van de parkeerovertradingen, ook verantwoordelijk wordt voor de bezwaar en beroepsprocedure en de inning van de opgelegde boetes. Daar staat tegenover dat de opbrengsten van de boetes nu ook voor de gemeente zijn. De bestuurlijke boete lijkt daarin dan ook veel op de wijze waarop gemeenten bij gefiscaliseerd parkeren (betaald parkeren) verantwoordelijk zijn voor het hele traject van handhaving tot inning. Zoals hiervoor reeds is aangegeven gaat het wetsvoorstel voor de bestuurlijke boete uit van de gedachte dat aan gemeenten een extra keuze wordt geboden ten aanzien van de handhaving van foutparkeren. Wat voor gemeenten de beste keuze zal zijn, hangt in de eerste plaats af van de definitieve vorm van de Wet Bestuurlijke boete foutparkeren en stilstaan. Op dit moment dus al een definitieve keuze maken is niet verstandig.

Verder wordt de keuze voor de handhavingvorm ook beïnvloed door de vraag of de handhaving van het foutparkeren gecombineerd gaat worden met andere handhaving zoals bijvoorbeeld precario en milieu. De definitieve keuze op dit onderdeel kan bijvoorbeeld gemaakt worden tijdens het opstellen van het Programma van Eisen op basis waarvan de handhaving zal worden ingekocht c.q. aanbesteed. Vooralsnog lijkt het er niet op dat de Wet Bestuurlijke boete en de Wet Mulder naast elkaar in een gemeente gehanteerd kunnen worden.

6.2 **Beleid en ontheffingen**

Na invoering van de parkeerschijfzone zal er voor de gemeente Opmeer een nieuwe, constante taak weggelegd zijn in het kader van het monitoren en aanpassen van het beleid en het uitvoeren van ontheffingen. Bij de afdeling Publiekszaken zal gedurende gemiddeld enige uren per maand aan ontheffingverlening gedaan moeten worden. Aanvragen moeten in behandeling worden genomen, ontheffingen aangemaakt en opgestuurd/afgegeven. Daarnaast is er voor de gemeente een belangrijke taak te bezien of de nieuwe parkeersturing ook daadwerkelijk werkt. Hiertoe zullen eens per jaar parkeertellingen gehouden moeten worden, zullen er aanpassingen aan het beleid moeten plaatsvinden, en moet het college en de bewoners en ondernemers van de gemeente daarvan op de hoogte worden gebracht. De gemeente zorgt er verder nog voor dat de parkeerschijf te koop is bij het postkantoor, bij een of twee winkels in het centrum en op het gemeentehuis. Het komt de acceptatie overigens ten goede als de parkeerschijf de eerste twee maanden gratis ter beschikking wordt gesteld.

6.3 **Kosten**

Aan het in stand houden van een parkeerschijfzone zijn kosten verbonden. In onderstaande tabel is een globaal overzicht van de *jaarlijkse* kosten opgenomen.

Kostenpost	Specificatie	Kosten
Beleid/ontheffingen	0,1 fte	€ 6.000,--
Handhaving	door politie	€ --
Onderhoud borden	20 borden à €250,-- met een afschrijvingstermijn van 10 jaar	€ 500,--
Onderhoud belijning	gebaseerd op 50 ppl. met 6 meter blauwe lijn en 50 ppl. met 2,5 meter blauwe lijn en elke 2 jaar opnieuw aanbrengen	1.000,--
Totaal		€ 7.500,--

Bij de opsomming van kosten in de bovenstaande tabel is als uitgangspunt gehanteerd dat de politie de handhaving voor haar rekening neemt. Hierover is echter nog geen uitsluitsel. Mocht de politie, door tijdgebrek, niet willen of kunnen handhaven, dan zullen BOA's aangesteld of ingehuurd moeten worden.

De kosten van aanstellen of inhuren zijn ongeveer €9.500,-- per jaar . Uitgangspunt is handhaving door twee BOA's (uit veiligheidsoverwegingen), 2 uur per week, tegen een uurtarief van €45,-- per uur, gedurende 52 weken per jaar. Door maandelijkse monitoring van de overtredingsgraad kan de handhavingsinspanning worden bijgesteld wanneer dit noodzakelijk is. Dit zal proefondervindelijk vastgesteld moeten worden. De eerste drie maanden ligt het bedrag dat voor handhaving gereserveerd moet worden overigens hoger, om de bezoekers van het centrum aan de nieuwe situatie te laten wennen, en daarmee de geloofwaardigheid en acceptatie van de ingevoerde parkeerschijfzone te vergroten.

Aan aanstellen of inhuren van BOA's zijn verschillende voor- en nadelen verbonden. Voordeel van het aanstellen is dat ze ook voor andere handhavingszaken kunnen worden ingezet, zoals het tegengaan van uitgaansoverlast en milieuovertredingen. Nadeel is dat BOA's in de gemeente Opmeer naar alle waarschijnlijkheid geen dagtaak hebben aan handhavingstaken en dus een andere werknemers, die nu al in dienst zijn van de gemeente, die taak op zich moeten nemen. Deze werknemers kunnen ten tijde van het handhaven de eigen, reguliere taken, niet uitvoeren. Voordelen van het inhuren van BOA's zijn de flexibele en snelle inzet: naar behoefte kan gestuurd worden in taken, prioriteiten en inzet. Ook kan al op korte termijn met de handhaving worden begonnen en zijn externe handhavers ervaren en gemotiveerd. Mocht de politie niet willen of kunnen handhaven, dan lijkt voor een gemeente als Opmeer, met weinig handhavingstaken, inhuur de meest efficiënte manier van handhaving van de parkeerschijfzone.

De gemeente Opmeer heeft ook de mogelijkheid Regiocontrol in te schakelen. Bij Regiocontrol werken BOA's die de parkeerschijfzone in Opmeer kunnen handhaven. Als optie, om de handhavingskosten zoveel mogelijk in te perken, kan de volgende werkwijze worden gekozen.

De eerste twee maanden na invoering van de parkeerschijfzone, tijdens de introductieperiode, 'controleren' medewerkers van de gemeente de parkeerschijfzone intensief. Zij delen echter geen parkeerbekeuringen uit (mogen dit ook niet), maar gele kaarten, als geconstateerd wordt dat wordt foutgeparkeerd. Tijdens deze fase kunnen de bezoekers en ondernemers in het winkelcentrum wennen aan de zone.

In de twee maanden daarna, om duidelijk te maken dat de introductie voorbij is de handhaving wordt gestart, worden de BOA's van Regiocontrol ingeschakeld. Zij gaan bekeuringen uitschrijven.

Daarna, als de parkeerders in het centrum aan de parkeerschijfzone gewend zijn én weten dat er echt bekeuringen zullen worden uitgeschreven, kan de handavingsinspanning afnemen. Vanaf dan kan de politie de handhaving overnemen.

De enige eventuele inkomstenbron uit het invoeren van een parkeerschijfzone wordt gevormd door de uitgave van ontheffingen. Er zijn gemeenten (zie onderstaande tabel) die tegen kostprijs of conform de lokale legesverordening ontheffingen uitgeven, andere hebben besloten deze service gratis aan te bieden. De eventuele opbrengsten bedragen in totaal enige duizenden euro's per jaar. De inkomsten van de uitgeschreven boetes gaan naar het Rijk, zoals al eerder beschreven.

Gemeente	Tarieven en bijzonderheden	wijzigen kenteken
Harderwijk	€11,30 voor twee jaar	€7,50
Diemen	ontheffingen kosten €65, voor twee jaar ('kostprijs')	gratis
IJsselstein	€34,60 tot 31 december, dus per kalenderjaar 'Leges vastgelegd in de legesverordening. Het zijn de administratiekosten. Bij aanvragen in juli zelfde bedrag omdat de kosten het zelfde zijn'	€34,60
Horst	gratis	
Wassenaar	€40,- per jaar €1,50 voor tijdelijke vergunningen (per dagdeel)	
Hoorn	€10,30 per kalenderjaar	
Grave	€25,50 per kalenderjaar	€10,50
Beuningen	eerste jaar gratis voor bewoners, eerste bewonersontheffing gratis, prijs tweede ontheffing conform legesverordening	
Bloemendaal	€73,00 per drie jaar	
Genneep	eerste aanvraag: € 73,- per jaar, verlenging € 36,50 per jaar	€ 23,80
Stadsdeel Amsterdam-Noord	Bewoners: eerste ontheffing gratis, tweede €18,80 per jaar Ondernemers, marktkooplui: ontheffing gratis	
Nieuwerkerk aan den IJssel	Eerste bewonersontheffing gratis. De volgende tarieven gelden voor het aanvragen van de tweede, derde etc. ontheffing (prijsspeil januari 2007): - 2e ontheffing: € 20,- - 3e ontheffing: € 60,- - 4e ontheffing: € 120,- - 5e ontheffing en meer: € 200,- Als in de loop van het jaar een tweede ontheffing wordt aangevraagd voor de tweede, derde etc. auto wordt voor die ontheffing naar rato van het aantal maanden van het jaar dat de ontheffing nog gebruikt kan betaald. Bij diefstal €20,- of naar rato bij minder dan 12 maanden tot einde kalenderjaar.	€20,-
Almere	gratis	
Heerhugowaard	gratis	
Goirle	voor bewoners eerste ontheffing gratis, tweede €70,- voor twee jaar voor bedrijven per ontheffing €70,- voor twee jaar tijdelijke ontheffing half jaar €70,- tijdelijke ontheffing jaar €140,-	€20,-
Leidschendam-Voorburg	€41,90 voor vier jaar	

Overigens kunnen niet alleen de handhavingstaken worden uitbesteed. Ook voor het monitoren en aanpassing van het beleid en de ontheffingverlening kunnen gespecialiseerde bedrijven worden ingeschakeld.

7 Samenvatting

Parkeerruimte in het winkelcentrum, waar de meeste inwoners van de gemeente hun boodschappen doen, is op sommige momenten gedurende de week schaars. Langparkeerders, met name winkelpersoneel, parkeert op de parkeerplaatsen die eigenlijk voor winkelend publiek, kortparkeerders, bestemd zijn. De spanning zal de komende jaren verder toenemen, vanwege de groei van het aantal inwoners. Oplossing van dit probleem is de invoering van een parkeerschijfzone (oftewel 'blauwe zone').

De parkeerschijfzone gaat gelden op de volgende tijdstippen; Maandag tot en met vrijdag tussen 9.00 en 18.00u, zaterdag tussen 9.00u en 17.00u. De begrenzing betreft De Wuiver tussen Lindengracht en Verzetstraat, de Lindengracht tussen Pastoor Meriusstraat en de splitsing Koninginneweg / Waag; Breestraat tussen Lindengracht en Paardenmarkt, het parkeerterrein achter de Deen, het parkeerterrein achter de Rabobank; de Herenweg tussen Wuiver en Van Roozendaalstraat en tenslotte de Gruttostraat.

Bewoners binnen de parkeerschijfzone kunnen per kenteken een parkeeronthefing aanvragen, tot een maximum van twee ontheffingen per woning. Eigen parkeerplaatsen worden daarop in mindering gebracht. Ook ondernemers, installatiebedrijven, aannemers en marktkooplui kunnen een ontheffing krijgen. Gehandicapten kunnen met hun gehandicaptenkaart op alle parkeerplaatsen in de zone blijven parkeren. Mantelzorgers, werknemers en professionele zorgverleners komen niet in aanmerking voor een ontheffing. Zij moeten buiten de zone parkeren, of hun parkeerschijf gebruiken.

7.1 Vervolg

De invoering van de parkeerschijfzone vindt pas plaats na inspraak van belanghebbenden en bewoners. Ook is een wettelijk geregelde bezwarenprocedure gekoppeld aan het instellen van een parkeerschijfzone.

De rapportage komt ter inzage te liggen in het gemeentehuis en wordt het behandeld in de commissie Ruimte. Hier krijgen belanghebbenden de mogelijkheid in te spreken. Op grond hiervan vindt eventueel aanpassing van het document plaats en krijgt het document Beleidsregels Parkeerschijfzone de status 'definitief'. De inspraakreacties worden in een inspraakdocument gebundeld en voorzien van een reactie van het college. Deze inspraaknota wordt tegelijkertijd met de beleidsregels vastgesteld door het college.

Vervolgens wordt binnen de gemeentelijke organisatie (ontheffingen verlening en handhaving regelen) en op straat (bebording en belijning aanbrengen) de parkeerschijfzone concreet vormgegeven en wordt uiteindelijk het verkeersbesluit gepubliceerd. Tegen dit besluit, dat op het gemeentehuis ter inzage komt te liggen, kan binnen 6 weken bezwaar worden gemaakt bij het college van burgemeester en wethouders. De bewoners en ondernemers in en om de parkeerschijfzone (begrenzing vormt het gebied waar de parkeerdrukmeting van januari 2008 plaatsvindt) worden er als direct belanghebbenden middels een brief op de hoogte gebracht van het verkeersbesluit en de mogelijkheid er bezwaar tegen in te dienen.

Vanwege de niet-opschortende werking van verkeersbesluiten kan de parkeerschijfzone dan al wel in werking treden. Als bezwaarmakers de invoering van de parkeerschijfzone opgeschort willen zien, dan dienen zij zich tot de voorzieningenrechter van de rechtbank te wenden. Daarbij moet wel worden aangegeven dat 'onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist'. En voorwaarde is dat er ook bezwaar wordt gemaakt.

Bijlage: Parkeerdrukmeting 2008

parkeergebied	bezetting donderdag 10 januari (droog, bewolkt, 6 graden celsius)							
	14:00 uur		15:00 uur		16:00 uur		17:00 uur	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
omgeving Waag - Waterkant	29	34%	24	28%	25	29%	35	41%
parkeerterrein Deen	41	63%	51	78%	46	71%	41	63%
Koninginneweg	2	7%	3	10%	3	10%	6	20%
Waterkant - Lindegracht	27	73%	27	73%	29	78%	24	65%
Paardenmarkt (bibliotheek)	40	52%	40	52%	46	60%	37	48%
Parkeerterrein Rabobank	36	52%	45	65%	40	58%	33	48%
Pastoor Meriusstraat - noord	13	93%	14	100%	14	100%	13	93%
Parkeerterrein Pastoor Meriusflat	27	96%	25	89%	25	89%	24	86%
Gruttostraat	11	85%	7	54%	9	69%	6	46%
Wuiver - noord (incl 3p rabobank)	32	103%	30	97%	32	103%	24	77%
Omgeving Leeuwerikstraat	25	45%	28	51%	34	62%	39	71%
Omgeving Veldstralaan	19	35%	32	59%	31	57%	32	59%
Wuiver - zuid	7	64%	9	82%	11	100%	10	91%
Kruispunt Wuiver - Herenweg	13	87%	13	87%	14	93%	11	73%
Herenweg -midden	15	75%	16	80%	18	90%	12	60%

parkeergebied	bezetting zaterdag 12 januari (droog, bewolkt, 6 graden celsius)							
	14:00 uur		15:00 uur		16:00 uur			
	aantal	%	aantal	%	aantal	%		
omgeving Waag - Waterkant	32	38%	36	42%	39	46%		
parkeerterrein Deen	56	86%	60	92%	57	88%		
Koninginneweg	8	27%	7	23%	9	30%		
Waterkant - Lindegracht	16	43%	17	46%	16	43%		
Paardenmarkt (bibliotheek)	23	30%	26	34%	21	27%		
Parkeerterrein Rabobank	50	72%	40	58%	37	54%		
Pastoor Meriusstraat - noord	9	64%	2	14%	2	14%		
Parkeerterrein Pastoor Meriusflat	20	71%	21	75%	25	89%		
Gruttostraat	9	69%	10	77%	10	77%		
Wuiver - noord (incl 3p rabobank)	30	97%	27	87%	29	94%		
Omgeving Leeuwerikstraat	30	55%	24	44%	30	55%		
Omgeving Veldstralaan	26	48%	24	44%	24	44%		
Wuiver - zuid	7	64%	9	82%	3	27%		
Kruispunt Wuiver - Herenweg	15	100%	15	100%	16	107%		
Herenweg -midden	17	85%	21	105%	16	80%		
Herenweg - west	10	45%	11	50%	11	50%		

Blauwe zone Opmeer
Inspraakdocument - definitief 14 augustus 2008

nr.	Inspreker/Raadslid	Zienswijzen, inspraakreacties en vragen	Reactie van college
1	Mevr. Van der Wijden 4 april 2008	Op zaterdag is het nogal druk met geparkeerde auto 's op De Waag. Hoe wordt dit aangepakt als de blauwe zone ingevoerd gaat worden? Wij stellen voor dat alleen bewoners op De Waag mogen parkeren. Anders wordt het een racebaan en niet kindvriendelijk.	Uit de parkeerdrukmeting is gebleken dat de parkeerdruk op De Waag momenteel op een acceptabel niveau ligt. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn. Alleen parkeren voor bewoners toestaan is niet wenselijk, dit zou als precedent kunnen werken voor andere straten rond het centrum.
		Oplossing is een vaste parkeerplaats voor personeel te zoeken. En ervoor zorgen dat elke ondernemer dit communiceert met zijn werknemers. Maak een kaart voor in de auto waarop aangegeven is waar de bestuurder van de auto werkt. Als men zonder de kaart in de zone staat krijgt de bestuurder een proces verbaal.	Dergelijke plannen zijn meerdere malen opgesteld en toegepast. Dit bleek echter een tijdelijke werking te hebben. Het gemeentebestuur wil nu een structurele oplossing.
		Ik denk dat De Waag/ Waterkant ook onder het centrum valt, waarom kregen wij geen uitnodiging?	Binnen de blauwe zone is iedereen geïnformeerd, daarnaast is hierover gepubliceerd in het huis-aan-huis blad.
2	Dhr./mevr. J. Rinkel 2 april 2008	Het parkeerterrein bij de Deen was op tekening bij aankoop voor mensen uit de wijk. Wij zijn bang dat personeelsleden voor onze deur parkeren, dit is ook nu het geval en zal bij invoering blauwe zone toenemen.	Dit parkeerterrein was vanaf het begin openbaar en blijft dat ook. Met behulp van een ontheffing blijven deze parkeerplaatsen voor de bewoners bruikbaar. Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
		Daarnaast begrijpen we niet waarom wij niet tot het centrum behoren en dat we via-via over de plannen te horen krijgen.	Binnen de blauwe zone is iedereen geïnformeerd. Daarnaast is er een publicatie geweest in het huis-aan-huis blad.
3	Bewoner/bewoonster Herenweg 2 april 2008	Gaarne een parkeerverbod tegenover de Verstriede vanwege de parkeerverlast. Er staan auto 's ge-	Ook op deze locatie wordt de blauwe zone toegepast.

		parkeerd.	
4	Dhr./mevr. P. Deutekom 2 april 2008	Wij wensen ontheffingen naar rato van het aantal parkeerplaatsen van de Rabobank.	In overleg met de gemeente wordt een voorstel gemaakt voor het aantal ontheffingen voor de Rabobank.
5	Bewoonster Waterkant 31 maart 2008	Er is sprake van parkeerproblematiek aan de Waterkant. Er zijn veel foutparkeerders voor de inrit.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Tegen foutparkeerders kan de politie nu al optreden.
		Is er voor de deur van de Waterkant sprake van een rabatstrook of een stoep? Oorspronkelijk zou hier een stoep komen.	Het gaat hier om een inrichting à niveau (gelijke hoogte) om de verblijfsfunctie te versterken
		Verkeer rijdt tegen de stroom in. Verder is de buurt niet blij met de blauwe zone i.v.m. parkeeroverlast.	Tegen bestuurders die tegen de rijrichting in rijden dient de politie op te treden. Dit valt buiten de reikwijdte van het invoeren van de blauwe zone.
		Er is nu al veel parkeeroverlast. De buurt komt op de commissieavond van 8 april 2008.	Uit de gehouden parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk in de omliggende buurt momenteel op een acceptabel niveau ligt. Na de evaluatie van blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn.
6	Mevr. Henkes 1 april 2008 gestuurd door M. J. Neesen	Ik ben hulpbehoevend en wil graag een ontheffing voor mijn dochter die drie maal per week komt tussen 9.00- 14.00 uur.	Bezoekers van bewoners in het gebied kunnen gebruik maken van hun parkeerschijf of de auto op de langparkeerplaatsen parkeren.
7	Dhr./mevr. R. Beerepoot (Expert Spanbroek) 31 maart 2008	Een groot gedeelte van de geparkeerde auto's is van personeel en bewoners. Pogingen om ondernemers te bewegen personeel verder van het centrum te laten parkeren hebben niks uitgehaald. Invoering blauwe zone is daarom een goede zaak en ik juich dit toe.	
8	W.C. en M. Stokhof 8 april 2008	Wij zien blauwe zone als verplaatsing van het probleem. Met slechts één meter voortuin waar nu al auto 's gehele dagen voor staan geparkeerd, wordt dit alleen maar erger. Er is diverse malen over gebied, maar er werd niets mee gedaan. Voor ik de woning kocht, ben ik persoonlijk bij de gemeente geweest waarbij is aangegeven dat er een verhoogd trottoir zou komen. Dit is een rabatstrook geworden.	De inrichting à niveau (gelijke hoogte) versterkt de aanwezigheid van een verblijfsfunctie. Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Bij de evaluatie van de blauwe zone wordt nagegaan wat de effecten in de omgeving zijn en of er maatregelen getroffen dienen te worden.
		De goedkoopste oplossing is geen blauwe zone maar het maken van een goed plan voor het perso-	Dergelijke plannen zijn meerdere malen opgesteld en toegepast. Dit bleek echter een tijdelijke werking te hebben. Het

		neel van de bedrijven en winkels.	bestuur wil nu een structurele oplossing.
9	Dhr./mevr. H. Blankendaal 8 april 2008	Op de Waterkant moet parkeren nog alleen voor bewoners worden toegestaan.	Alleen parkeren voor bewoners toestaan is niet wenselijk, dit zou als precedent kunnen werken voor andere straten rond het centrum. Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
10	Dhr./mevr. J. Konijn 8 april 2008	Wij zijn tegen de blauwe zone omdat auto 's bij ons in de straat gaan parkeren. Wij hebben nu een autoluwe straat, dat gaat dan veranderen. Wij willen onze auto voor ons huis hebben staan en niet die van een ander.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
11	Dhr./mevr. M. Wittenberg 8 april 2008	Is dit de eerste stap naar betaald parkeren?	Betaald parkeren is in Opmeer niet aan de orde.
		Waar gaan de werknemers van de bedrijven (Deen, Rabobank, Etos e.d.) nu hun auto parkeren?	Op langparkeerplaatsen buiten de blauwe zone.
		Waarom zijn wij (bewoners Waterkant 2-18) niet geïnformeerd?	Binnen de blauwe zone is iedereen geïnformeerd, daarnaast is gepubliceerd in het huis-aan-huis blad.
12	Dhr./mevr. D. Ensing 8 april 2008		
13	Dhr./mevr. M. Koenis 8 april 2008		
14	Fam. van Hijum 9 april 2008	Als een blauwe zone wordt toegepast wordt het parkeerprobleem verplaatst naar de woonwijken. Terwijl er nu al veel wordt geparkeerd voor ons huis aan de Waterkant. De langparkeerders zijn zelf werkend in het centrum, dus maken de overlast. Laat deze mensen op den centrale plaats parkeren (bijv. Paardenmarkt), zo heb je geen dure gecontroleerde blauwe zone nodig en laat je de woonwijken autoluw.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De effecten van de blauwe zone worden zullen bij de evaluatie naar voren komen. Invoeren van de blauwe zone is de meest bescheiden manier van parkeerregulering, dit geldt ook voor de kosten die ermee gepaard gaan. Plannen om het personeel elders te laten parkeren zijn meerdere malen opgesteld en toegepast. Dit bleek echter een tijdelijke werking te hebben. Het bestuur wil nu een structurele oplossing.
		Het bedrijf op De Waag 17 neemt soms wel 4 parkeerplaatsen in op het achtergelegen parkeerterrein.	

15	Dhr./mevr. C. Korzelius 8 april 2008		
16	Dhr./mevr. B.P.J. Bijl 8 april 2008	Wij pleiten voor een bord 'parkeren alleen voor bewoners'	Alleen parkeren voor bewoners toestaan is niet wenselijk, dit zou als precedent kunnen werken voor andere straten rond het centrum.
17	J.J. en I.M. Rinkel 8 april 2008	Wij inwoners van de straat De Waag zijn bang dat het bij ons een grote parkeerplaats wordt voor personeel van de omliggende bedrijven. En dat wij en onze familie geen plek meer hebben om te parkeren.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden of er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn. De blauwe zone geldt alleen tijdens openingsuren van de winkels. Daarbuiten mag er onbeperkt geparkeerd worden.
		Parkeerplaats achter De Waag werd bij aankoop van de huizen geschetst als parkeerruimte voor bewoners van de nieuwe wijk. Dit ging goed totdat de Deen de ingang van de zaak heeft verplaatst.	Dit parkeerterrein is steeds openbaar geweest en blijft dat ook. Met ontheffing blijven deze parkeerplaatsen voor de bewoners bruikbaar. Na sluitingstijd van de winkels kan er in ieder geval onbeperkt geparkeerd worden.
		Er ontstaat overlast van auto 's die voor de schuttingen staan geparkeerd. Ondanks klagen bij de politie en gemeente gebeurt er niks.	Tegen foutparkeren dient de politie te handelen. Dit valt niet binnen het invoeren van de blauwe zone.
		Er dienen afspraken te worden gemaakt waar personeel mag parkeren en daar moet samen op gelet worden. Niet zoals het nu gaat, wel een aantal kleine maatregelen maar geen controle.	Plannen om het personeel elders te laten parkeren zijn meerdere malen opgesteld en toegepast. Dit bleek echter een tijdelijke werking te hebben. Het bestuur wil nu een structurele oplossing.
18	Bewoners De Waag 2 8 april 2008	Wij zijn het er niet mee dat er een blauwe zone komt. Waar gaat het personeel parkeren? Soms staan er al auto 's geparkeerd zodat we niet eens ons pad op kunnen. We hebben hier geen goed gevoel bij.	Personeel parkeert buiten de blauwe zone. Tegen foutparkeren dient de politie te handelen. Dit valt niet binnen het invoeren van de blauwe zone.
19	J. en C. Groot 8 april 2008	Wij tekenen bezwaar aan tegen invoering van de parkeerschijfzone in het centrum van Opmeer. Wij zijn ervan overtuigd dat dit voor onze woning parkeeroverlast zal geven.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De effecten van de invoering van de blauwe zone zullen blijken uit de evaluatie. Hierbij wordt tevens bepaald of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke.
		Tien jaar geleden is deze wijk ontwikkeld met de opzet er een autoluwe woonomgeving voor bewoners van te maken. De woningen werden kort op de	De parkeerplaatsen achter de Deen zijn steeds openbaar geweest en blijven dat ook. De effecten van de invoering van de blauwe zone zullen blijken uit de evaluatie. Dan zal tevens

		weg gesitueerd. Voor het parkeren van auto 's voor bewoners werd een parkeerplaats tussen De Waag en de Wuiver aangelegd. De Deen heeft de ingang verplaatst en 'onze' parkeerplaatsen in gebruik. De Wuiver is éénrichtingsverkeer geworden en wordt dinsdag geheel afgesloten. Dit levert meer auto 's op door onze straat waarvan ook auto 's langdurig parkeren. Wij verzoeken u de parkeerproblemen niet naar onze straat te verplaatsen.	bepaald worden of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke. Dit geldt ook voor de De Waag op marktdagen, mocht daar een onacceptabele situatie ontstaan.
20	Jan Vijn 8 april 2008	Wij zijn niet voor. Volgens ons is er voldoende parkeergelegenheid. Probleem ligt bij de medewerkers van bedrijven. Waarom moeten bewoners en winkelend publiek daar de dupe van zijn?	Dergelijke plannen zijn meerdere malen opgesteld en toegepast. Dit bleek echter een tijdelijke werking te hebben. Het bestuur wil nu een structurele oplossing. Bewoners en winkelend publiek moeten niet de dupe van de blauwe zone worden. Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden of er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
		De blauwe zone gaat ten koste van de veiligheid van onze kinderen. Het wordt gevaarlijk voor hen om over te steken als er veel auto 's geparkeerd staan.	De gemeente onderkent de zorg m.b.t. verkeersveiligheid. Dit is ook als speerpunt opgenomen in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. De blauwe zone draagt naar verwachting bij aan de verkeersveiligheid. Zoekverkeer neemt namelijk af.
		Er wordt nu al regelmatig voor de toegang tot het erf geparkeerd, dit zal alleen maar toenemen.	Tegen foutparkeren dient de politie te handelen. Dit valt niet binnen het invoeren van de blauwe zone. De effecten van de invoering van de blauwe zone zullen blijken uit de evaluatie. Hierbij wordt tevens bepaald of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke.
		De blauwe zone werk alleen indien er streng en regelmatig gecontroleerd wordt. Dit betalen de burgers.	Invoeren van de blauwe zone is de meest bescheiden manier van parkeerregulering, dit geldt ook voor de kosten die ermee gepaard gaan. Handhavingskosten kunnen beperkt worden door inzet van Regio Control of politie.
		Als de blauwe zone toch komt, neem dan ook De Waag en de Waterkant erin mee.	De Waag en de Waterkant zijn niet toegevoegd aan de blauwe zone vanwege het feit dat er enkel een woonfunctie aanwezig is.
21	Dhr./mevr. L. Ensing 8 april 2008	Supermarkten moeten verplaatst worden naar het industriegebied, daar is ook meer parkeerruimte. Het is alleen op vrijdag en zaterdag druk. Is daar	Het verplaatsen van dergelijke winkels naar een bedrijventerrein doet afbreuk aan de aantrekkingskracht van het centrum van Opmeer.

		echt een blauwe zone voor nodig?	Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat er ook op de donderdagmiddag bezettingspercentages voorkomen die hoger zijn dan gewenst in een winkelgebied. Daaruit kan geconcludeerd worden dat er gedurende meerdere dagen per week sprake is van (te) hoge bezettingspercentages.
22	Fam. Vriend 8 april 2008	In een blauwe zone mag je 2 uur parkeren, mensen die hier winkelen hebben vaak minder tijd nodig.	Een parkeerduur van twee uur komt veel voor in Nederland. Hierbij aansluiten vergroot de duidelijkheid voor de bezoeker. Na evaluatie kan de maximale parkeerduur eventueel worden aangepast.
		Langparkeerders zijn voornamelijk personeel winkels en Rabobank.	
		Het parkeerprobleem verplaatst zich naar omliggende wegen De Waag, Waterkant en Verzetstraat. Wij wonen in een rustige wijk en willen dit zo houden, we zitten niet te wachten op geparkeerde auto's voor de deur.	Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
		Blauwe vakken ontsieren het centrum	De uiteindelijke vormgeving is nog niet duidelijk. Uit praktijkvoorbeelden in andere gemeenten blijkt dat een blauwe zone niet per definitie ontsierend hoeft te zijn.
		Er zijn kosten verbonden aan handhaving.	Er zijn bij iedere vorm van gereguleerd parkeren kosten verbonden aan handhaving. In de vorm van een blauwe zone zijn de kosten het laagst.
		Er is bij de Read Shop en het Kruitvat een parkeerprobleem. In combinatie met het laden en lossen van vrachtwagens kan de bus er niet meer door. Dit probleem wordt niet opgelost door middel van een blauwe zone	Dit soort problemen oplossen is ook niet het doel van de invoering van de blauwe zone.
		Medewerkers winkels en Rabobank laten parkeren bij de bibliotheek.	De parkeerplaatsen bij de bibliotheek zijn geschikte langparkeerplaatsen.
		Saneer Koenis en maak er een parkeergarage van.	Een dergelijke oplossing valt buiten de invoering van de blauwe zone.
		Maak parkeergelegenheid achter de Rabobank op verschillende niveaus, of op het HOSV terrein. Benut de parkeerruimte over de hele breedte van de flat op de Pastoor Meriusstraat, met een andere indeling kunnen hier veel meer auto's worden geparkeerd.	De parkeercapaciteit in het centrum voldoet, maar door het langparkeren op kortparkeerplaatsen wordt de ruimte niet efficiënt benut. Overigens worden er extra parkeerplaatsen aangelegd, met name rond de Pastoor Meriusstraat.

23	J. en S. Laan 8 april 2008	Wij zijn het niet eens met de plannen. Langparkeerders parkeren dan voor onze deur (De Waag). Als wij bezoek hebben, willen we ze niet met 2 uur weer weg sturen. De straat is al druk genoeg met auto 's. In verband met de buurtkinderen willen we er niet nog meer auto 's bij hebben.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone wordt nagegaan wat de effecten van de blauwe zone in de omgeving zijn. 's Avonds geldt de parkeerschijfzone niet en kan er onbeperkt worden geparkeerd. Bezoekers die langer dan twee uur blijven kunnen buiten de blauwe zone parkeren. De blauwe zone verbetert de verkeersveiligheid, omdat er minder zoekverkeer door zal zijn.
24	Dhr./mevr. R. Koot 8 april 2008	Overlast parkeerprobleem door langparkeerders verplaatst zich naar omliggende straten. De Waag is geen straat om te parkeren, geef daarom alleen toestemming om te parkeren aan bewoners.	Na de evaluatie van de blauwe zone wordt gekeken of er maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke. Een parkeerverbod met uitzondering voor bewoners instellen zou leiden tot een precedent waarbij meer straten rond het centrum een dergelijk parkeerverbod wensen.
25	Dhr./mevr. Bruins 8 april 2008		
26	Dhr./mevr. Schipper 8 april 2008	Bezwaar is dat de invoering van de parkeerschijfzone de bewoners van De Waag en Waterkant parkeerplaatsen kost.	Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
		Oplossing is parkeervergunning voor de eigen bewoners, betaald parkeren invoeren met een betaalautomat voor het winkelend publiek.	Met het toepassen van een blauwe zone wordt hetzelfde effect verwacht en de investeringen voor het invoeren van een blauwe zone zijn veel geringer dan bij invoeren van betaald parkeren.
27	Dhr./mevr. M. Tolle 8 april 2008	Wij zijn geen voorstander van de invoering van de blauwe zone. Effect is dat langparkeerders uitwijken naar De Waag en Waterkant.	Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn.
		Onze suggestie is om parkeren alleen voor bewoners toe te staan in De Waag en de Waterkant.	Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden óf er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn. Alleen parkeren voor bewoners toestaan is niet wenselijk, dit zou als precedent werken voor meer straten rond het centrum.
28	Dhr. /mevr. Beemster 8 april 2008	Niet met de invoering eens. Het veroorzaakt overlast in De Waag. Kinderen spelen al niet buiten, zeker niet met nog meer auto 's in de straat.	De gemeente onderkent de zorg m.b.t. verkeersveiligheid. Dit is ook als speerpunt opgenomen in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. De blauwe zone draagt naar verwachting bij aan de verkeersveiligheid. Zoekverkeer zal namelijk afnemen.
		Oplossing voor de huidige problemen is niet het invoeren van een blauwe zone.	
29	Fam. Zuurbier	Als bewoner van De Waag is ons het parkeerpro-	Uit de parkeerdrukmeting is gebleken dat er op meerdere da-

	8 april 2008	bleem nooit zo opgevallen. Alleen op extreem drukke momenten (kerst, oud en nieuw en Pasen). Blauwe zone lijkt een overbodige en overdreven maatregel.	gen per week sprake is van een parkeerdruk die hoger is dan gewenst in winkelcentra.
		Langparkeerders verplaatsen zich naar omliggende straten. Dit levert praktische problemen op voor ophalen oud papier en vuilnis door blokkeren van de rijbaan.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Na de evaluatie van de blauwe zone zal worden bekeken wat de effecten voor de omgeving zijn. Dan zal ook bepaald worden of er maatregelen genomen worden en zo ja, welke dat zijn. Als bestuurders de rijbaan blokkeren dient daar de politie daar tegen op te treden.
		Ook winkelend publiek zal het liefst buiten de blauwe zone parkeren, dit levert extra druk op de omliggende wegen en ergernis bij de bewoners.	De verwachting is dat het winkelend publiek met haar parkeerschijf gebruik maakt van de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone.
		U insinueert in uw brief dat het plan al is goedgekeurd. Als belanghebbende worden wij hierin niet betrokken, u nodigt ons nu alleen uit voor een toelichting op de openbare commissievergadering zonder de mogelijkheid tot een dialoog.	Voor de invoering van een blauwe zone is het noodzakelijk dat er een verkeersbesluit wordt genomen. Hierbij hoort ook een juridische procedure waar mogelijke bezwaren naar voren gebracht kunnen worden.
30	Voorzitter winkeliersvereniging Commissievergadering 8 april 2008	Wij hameren er al sinds 1990 bij het personeel op elders te parkeren. Dit lukt nog steeds niet, daarom zijn wij blij met blauwe zone.	
		De koopavonden zijn relatief rustig. Dan hoeft er geen blauwe zone te worden ingesteld.	
31	Bewoonster Waterkant Commissievergadering 8 april 2008	Wij willen inspraak in de gekozen oplossing.	Er is in dit proces sprake van inspraak. Uw inspraakreactie getuigt daarvan. Voor de invoering van een blauwe zone is het noodzakelijk dat er een verkeersbesluit wordt genomen. Hierbij hoort ook een juridische procedure waar mogelijke bezwaren naar voren gebracht kunnen worden.
32	Mevr. V. Oud - Herenweg 39c Commissievergadering 8 april 2008	Ik woon dicht bij het kruispunt van de Herenweg met De Waag. Het is er nu al verkeersonveilig, door invoering van de blauwe zone verschuift het probleem zich alleen maar en wordt het nog onveiliger.	De gemeente onderkent de zorg m.b.t. verkeersveiligheid. Dit is ook als speerpunt opgenomen in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. De blauwe zone draagt naar verwachting bij aan de verkeersveiligheid. Zoekverkeer zal namelijk afnemen.
33	'Joke' Commissievergadering 8 april 2008	Er kunnen 12 langparkeerplaatsen komen bij Koenders op de Koninginneweg, bij het kruispunt met de Breestraat.	Dat valt buiten de invoering van de parkeerschijfzone.
34	Dhr. Heddes	Er moet een kraskaart komen als parkeeronthefing	Uit de evaluatie van invoering van de blauwe zone zal moeten

	Commissievergadering 8 april 2008	bij de Schakel.	blijken wat de effecten zijn. En óf er maatregelen, zoals de introductie van een kraskaart, genomen moeten worden.
35	Dhr. L. Appel namens de Dorpsraad Spanbroek - Opmeer 10 april 2008	Hoeveel parkeerplaatsen zijn er beschikbaar in het centrum van Opmeer?	Het gebied waar de parkeerschijfzone wordt voorgesteld telt 260 parkeerplaatsen. Rond de Pastoor Meriusstraat worden nog enkele extra parkeerplaatsen aangelegd.
		Hoe is de verhouding versus het aantal werkende mensen (Rabo, AFD, Deen etc.) die dagelijks met de auto komen?	Uit onderzoek van de gemeente uit 2005 is gebleken dat er dagelijks gemiddeld 45 auto's in het centrum geparkeerd staan, waarvan het vermoeden bestaat dat ze toebehoren aan winkelpersoneel. Het aantal auto's waarvan het vermoeden bestaat dat ze van bewoners is fluctueert veel meer, en is sterk afhankelijk van het tijdstip en de dag waarop geteld is.
		Wordt er geanticipeerd op de realisatie van Herenweide?	Ja, juist het feit dat de gemeente uitbreidt, is de reden geweest voor de gemeenteraad het GVVP vast te stellen, waarin als actiepunten is opgenomen onderzoek te doen naar de invoering van een blauwe zone.
36	Dhr. L. Appel namens de Dorpsraad Spanbroek - Opmeer 17 april 2008	Is de gemeente ervan op de hoogte dat er parkeerproblemen ervaren worden bij de huisartsenpraktijk aan de Waterkant?	Op bladzijde 57 van het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (2007) wordt de Lindegracht genoemd in relatie tot het parkeren. In het actieplan is onder punt twee het aanleggen van extra parkeerplaatsen aan de Lindegracht/Lijster opgenomen.
37	Dhr. L. Appel namens de Dorpsraad Spanbroek - Opmeer 23 mei 2008	Bewoners van zowel Waterkant als Lindegracht zien als effect van de invoering van de blauwe zone dat het probleem verschuift.	Om na te kunnen gaan of er overlast voor omliggende straten op het gebied van parkeren ontstaat is vooraf een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De effecten van de invoering van de blauwe zone zullen blijken uit de evaluatie. Hierbij wordt tevens bepaald of er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke.
		Het parkeeronderzoek uit 2005 is gedateerd.	Het onderzoek uit 2005 is inderdaad gedateerd. Daarom is er begin 2008 een nieuw onderzoek uitgevoerd. Gezien het feit dat er geen substantiële wijzigingen zijn geweest in het centrum die van invloed zijn op het parkeergedrag van langparkeerders, kan worden aangenomen dat het parkeergedrag dat in 2005 werd geconstateerd nog steeds voorkomt.
		Toekomstige veranderingen in het centrum van Opmeer (aanname dat er een Hema op 't Wuiver komt en appartementen daar waar nu Top 1 Toys zit) zijn niet meegewogen.	Parkeerbeleid wordt gemaakt op grond van problemen die nu worden ervaren, rekening houdend met de toekomstige situatie. Ook al zijn bepaalde ontwikkelingen wel (of juist niet) door gegaan, uit de parkeertellingen blijkt dat er nu aanleiding is voor de invoering van een blauwe zone. En de verwachting is

			dat die aanleiding (gezien het groeiend autobezit en -gebruik) in de komende jaren juist groter wordt.
		Wij hebben geen inzicht in de bijdrage (parkeerdiscipline) van de winkeliersvereniging.	De winkeliers dringen er bij hun personeel al sinds vele jaren op aan het parkeergedrag te veranderen. Deze pogingen blijken steeds een kortdurend effect te hebben. De gemeenten wil nu daarom een structurele oplossing.
38	P.A.M. Muileboom 23 mei 2008	Uw voorstel ook de parkeerplaatsen op de Paardenmarkt richting Lindengracht te laten gebruiken door langparkeerders is niet realistisch. Het is te ver van het centrum. Hier staan ook vaak auto's van (klanten van) Ted Huijberts Autogarage. Het is verstandiger uit te gaan van alleen het parkeerterrein voor de bibliotheek en eventueel de langspaarkeervakken.	De afstand van deze parkeerplaatsen tot het Wuiver bedraagt circa 300 meter. Dit is voor een langparkeerder, die over het algemeen niet met zware boodschappen hoeft te lopen en zijn auto de hele dag laat staan, een alleszins acceptabele loopafstand. Wij zijn tot de constatering, dat er voldoende langparkeerplaatsen zijn, gekomen na diverse parkeertellingen. Ook tijdens deze parkeertellingen werden er parkeerplaatsen op het stukje van de Paardenmarkt bij de Lindengracht bezet. Met andere woorden: wij hebben rekening gehouden met een zekere bezetting van deze parkeerplaatsen.
		Op drukke momenten, wanneer zowel de winkels als de bibliotheek geopend zijn, is het parkeerterrein al voor meer dan de helft gevuld, dit is dus veel meer dan de 18 die u constateert in de adviesnota 'Parkeerschijfzone Centrum Opmeer'. Dit is vooral op de koopavonden, op de woensdagmiddag, op de vrijdagen en op de zaterdagen het geval. Wij verwachten op deze piekmomenten een groot capaciteitsprobleem.	Wij zijn van mening dat door de invoering van de parkeerschijfzone geen onacceptabele parkeeroverlast op andere plekken in de gemeente mag ontstaan. Wij hebben daarom besloten de parkeerschijfzone scherp te monitoren door regelmatig parkeertellingen te houden. Mochten er inderdaad problemen ontstaan op de Paardenmarkt, dan kunnen wij alsnog besluiten maatregelen te nemen, en besluiten welke dat zijn.
		Hoeveel auto's verwacht u in totaal? Lang- en kortparkeerders samen, op het terrein van de Paardenmarkt? Dus niet alleen de gemiddelde bezettingsgraad, maar vooral de bezettingsgraad op piekmomenten. Kunnen tijdens deze piekmomenten ook kortparkeerders nog parkeren?	De gemiddelde bezetting bedroeg op de zaterdagmiddag 18 auto's. Er zijn op diverse tijdstippen hoeveelheden geteld van 17 tot 20 geparkeerde auto's. Ook al is 18 een gemiddelde, er is dus geen sprake van een enorme uitschieter. Wij verwachten daarom dat er steeds voldoende parkeerplaatsen zullen zijn, ook voor kortparkeerders, ook tijdens piekmomenten. Verder zijn ook de parkeerplaatsen aan het Wuiver, tussen Verzetstraat en Veldstralaan geschikt voor langparkeerders.
		Waar worden de extra parkeerplaatsen op de Paardenmarkt aangelegd? Hoe blijft het groene aanzicht in tact? Vindt er in de omgeving van de Paardenmarkt groencompensatie plaats?	Als de extra parkeerplaatsen worden aangelegd (wellicht dat dit niet nodig is als langparkeerders ook gebruik maken van de langspaarkeervakken aan het Wuiver tussen Verzetstraat en Veldstralaan) is dit ter plaatse van de stukjes groen tussen de haakse parkeervakken. Wij zijn van mening dat de resterende

			groene omzoming van het parkeerterrein het groene aanzicht in tact houdt waardoor compensatie niet nodig zal zijn.
		Het parkeerterrein aan de Paardenmarkt biedt ook kortparkeerders parkeerruimte. Als er veel langparkeerders parkeren ontstaat er rondrijdend zoekverkeer. Dit brengt geluidhinder en emissies met zich mee. Bovendien komt de verkeersveiligheid in geding.	Wij verwachten dat er steeds voldoende parkeerplaatsen zullen zijn, ook voor kortparkeerders, ook tijdens piekmomenten. Wij zijn dan ook van mening dat door het instellen van de parkeerschijfzone zoekverkeer juist vermindert.
		Kunt u onderzoek doen naar het handhaven van de tijdelijke parkeerplaats voor de Pastoor Meriusflat?	Wij zijn bereid dit te overwegen, en zullen daarbij een afweging moeten maken tussen parkeren, verkeersveiligheid, doorstroming van de bus en groen.
		Kunt u een directe toegang creëren naar het parkeerterrein vanaf de Breesstraat? Dat twee kruispunten dan dicht bij elkaar komen te liggen hoeft in een 30 km/u gebied niet bezwaarlijk te zijn, zeker niet wanneer de nieuwe toegang iets meer in de richting van de bibliotheek wordt gerealiseerd.	Wij zien daar, noch uit oogpunt van doorstroming, noch uit oogpunt van verkeersveiligheid vooralsnog de noodzaak van in. Daarbij komt, dat als de huidige toegang wordt afgesloten, parkeerders vanuit de richting Lindengracht verder moeten rijden om de parkeerplaats te kunnen bereiken.
		Kunt u de schaftketen van de firma Opmaat een andere locatie toewijzen? Ze bezetten bijna 8% van de parkeerplaatsen.	Mocht die noodzaak aanwezig zijn, valt dat zeker te overwegen.
		Kunt u bij de bibliotheek, van de verbrede parkeerplaats een gehandicaptenparkeerplaats maken?	In de uitwerking van het parkeerbeleid kan dit zeker worden meegenomen.



C1	16-09-2008	EXTRA BEBORDING EN ARCERING Aangepast	N.M.
C0	22-08-2008	CONCEPT	N.M.
NR	DATUM	WILZIGING	GET.

OPDRACHTGEVER Gemeente Opmeer	TEKENAAR N. Maffei	SCHAAL 1:500
PROJECTOMSCHRIJVING Parkeermaatregelen Gemeente Opmeer	PROJECTLEIDER M.F. Werkhoven	FORMAT A1
TEKENINGNUMMER 179803BB1	WILZ.NR C0	BLAD IN BLADEN 1 in 1
TEKENINGOMSCHRIJVING Bebordingsplan Parkeerschijfzone Gemeente Opmeer	ORANJEWOUDEVENTER Zuiphenweg 31D 7419 AH Deventer	postbus 321 tel. (0570) 879444 fax (0570) 637227
DATUM 16-09-2008	HEERENVEEN DEVENTER ALMERE CALLELE AD IJSEL OOSTERHOUT	oranjewoud
STATUS CONCEPT		

CONTROLE		
DATUM	TEKENAAR	PROJECTLEIDER