

# Parkeernotitie Oud West

Concept

## Verantwoording

|                             |                               |
|-----------------------------|-------------------------------|
| <b>Titel</b>                | Parkeernotitie Oud West       |
| <b>Onderwerp</b>            | Concept                       |
| <b>Projectnummer</b>        | 377282                        |
| <b>Klant</b>                | Gemeente Terschelling         |
| <b>Referentienummer</b>     | -                             |
| <b>Datum</b>                | 04-03-2022                    |
| <b>Auteur(s)</b>            | Ferenc Horváth, Henk Hoekstra |
| <b>E-mailadres</b>          | henk.hoekstra@sweco.nl        |
| <b>Gecontroleerd door:</b>  | -                             |
| <b>Paraaf gecontroleerd</b> | -                             |
| <b>Vrijgegeven door:</b>    | -                             |
| <b>Paraaf vrijgegeven</b>   | -                             |
| <b>Document referentie:</b> | -                             |

## **Een nieuwe blik op parkeren in Oud West**

Vanuit Oud West zijn er klachten van bewoners en ondernemers over de bestaande parkeersituatie. Het gaat om een als problematisch ervaren parkeersituatie die al meerdere jaren speelt. In 2009 is een plan gemaakt om de problematiek aan te pakken, maar omwille van onvoldoende maatschappelijk draagvlak heeft dat plan geen navolging gekregen.

De parkeerproblematiek bleef echter doorlopend geagendeerd, zoals in bijvoorbeeld het Coalitieakkoord uit 2018. Daarom is in 2021 wederom een stap gemaakt richting een aanpak die de parkeerproblematiek moet verhelpen. Een voorwaarde voor de aanpak is een breed draagvlak onder bewoners en ondernemers in Oud West.

In voorliggende notitie staan de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de oplossingsscenario's bondig beschreven. U wordt bovendien meegenomen in de gemaakte - en te maken - processtappen die uiteindelijk tot een gedragen maatregelenpakket moeten leiden.

## Inhoudsopgave

|  |    |
|--|----|
| Doel Parkeerplan                                 | 5  |
| Procesgang                                       | 6  |
| Parkeersituatie Oud West                         | 7  |
| Overzichtsschets                                 | 7  |
| Bezettingen                                      | 8  |
| Ervaringen                                       | 9  |
| Suggesties/ideeën                                | 11 |
| Parkeerscenario's                                | 12 |
| Scenario 1                                       | 12 |
| Scenario 2                                       | 13 |
| Scenario 3                                       | 14 |
| Opties parkeerdureregeling & parkeervergunningen | 15 |
| Stimulerende maatregelen                         | 16 |
| Maatregelen werkhaventerrein                     | 16 |
| Maatregelen bushaltes WB-kade                    | 16 |
| Vervolgstappen                                   | 17 |
| Bijlagen   | 18 |
| Overzichtstabel parkeertelling                   | 19 |
| Besprekingsverslagen                             | 20 |

## Doel parkeerplan

Met het nieuwe parkeerplan worden meerdere doelen nagestreefd. Deze doelen worden hieronder kort beschreven.

### Beter benutten en verdelen van beperkte parkeercapaciteit

In Oud West is de parkeercapaciteit beperkt. Bovendien zijn onze woonstraten niet berekend op grote aantallen geparkeerde auto's. Met het nieuwe plan streven we naar een betere benutting en verdeling van de beperkte parkeercapaciteit. Daarin houden we rekening met voorrang voor de bewoners, lokale bedrijven en bezoekers van het centrum.

### Beperken autobewegingen in historische en smalle straten, teneinde de leefbaarheid te verbeteren

Een tweede doel is het autoluw maken van de woonstraten in Oud West. Belangrijk: u leest niet "autovrij". Autoluw betekent het zoveel mogelijk beperken van ongewenst verkeer in straten waar sommige doelgroepen niets te zoeken hebben. Maar ook ervoor zorgen dat goed gehandhaafd wordt op plekken waar auto's onveilig staan geparkeerd. Zodat hulpdiensten, maar ook langzaam verkeer, zo weinig mogelijk hinder ondervindt.

### Goede bereikbaarheid van de centrumvoorzieningen

Met het oog op het economisch en maatschappelijk functioneren is het belangrijk dat de centrumvoorzieningen goed te bereiken zijn. Dat betekent niet alleen een goede bereikbaarheid met de auto, maar ook per fiets, te voet of mogelijk het openbaar vervoer. Zo zal de keuze voor het verder weg parkeren van de auto indirect leiden tot inspanningsacties voor de andere vervoersopties ("last mile").

Om tot goed functionerende oplossingen te komen, zal voldaan moeten worden aan een aantal voorwaarden. Voorwaarden bij eventuele oplossingen zijn de volgende:

1. Eenduidig en begrijpbaar
2. Eerlijk en rechtvaardig
3. Effectief handhaafbaar
4. Passen bij de eilandse cultuur

Het Parkeerplan moet een plan worden waar bewoners en ondernemers in Oud West achter kunnen staan. Voor welke keuzes komen we te staan, welke koers is wenselijk? Directe inbreng van betrokkenen is daarom van cruciaal belang.

Het moge duidelijk zijn dat het nastreven van 100% tevredenheid over de nieuwe plannen niet het doel kan zijn. Meer dan dat moet de directe inbreng het mogelijk maken voor betrokkenen om zienswijzen en ideeën breeduit te delen, als ook de discussie te voeren met medebewoners en/of ondernemers, gemeente en experts. Om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen waar men in meer of mindere mate mee akkoord kan gaan.

Op deze manier is het proces ingestoken. Het moet voor alle betrokkenen 100% duidelijk zijn waar de keuzes tot oplossingen op zijn gebaseerd.

## Procesgang

In de periode tot aan de totstandkoming van onderhavige parkeernotitie zijn er een aantal processtappen gemaakt die we in dit hoofdstuk graag uitlichten.

### Online enquête

In april 2021 is een online enquête uitgezet onder 625 adressen in Oud West. De online enquête bestond uit vragen die in het teken stonden van de (ervaren) parkeersituatie in Oud West. Zo is er onder meer ingegaan op het autobezit, als ook de ervaringen met de parkeersituatie in het gebied. Tevens is ruimte geboden voor het maken van suggesties en het delen van ideeën over de verbetering van de parkeersituatie.

Aandacht voor de online enquête is gegenereerd middels de verspreiding van geadresseerde flyers over heel gebied Oud West. Uiteindelijk heeft de online enquête 283 unieke responses opgeleverd. Afgezet tegen het aantal adressen betekent dat een responsegraad van ruim 45%. Anders gezegd heeft circa de helft van de benaderde huishoudens de enquête ingevuld, een bijzonder hoge response.

In de online enquête is ook een oproep aan bewoners en ondernemers van Oud West gedaan om plaats te nemen in de klankbordgroep Parkeren Oud West. Met de attentie dat binnen de klankbordgroep het parkeervraagstuk en de mogelijke oplossingen in groepsverband verder zouden worden uitgewerkt. In totaal heeft de oproep 88 reacties opgeleverd.

Het belangrijkste was om de klankbordgroep een goede afspiegeling van Oud West te laten zijn. Uit de groep van 88 geïnteresseerden zijn 15 personen geselecteerd voor de klankbordgroep. Een groepsgrootte die toereikend was voor een goede gespreksvoering.

### Inventarisatie gemeenteraad

Op 28 april 2021 is een interactieve sessie gehouden met de gemeenteraad. In de sessie is gereflecteerd op de enquêteresultaten en zijn de voorwaarden van de oplossingsscenario's onderwerp van discussie geweest.

### Klankbordgroepoverleggen

In de periode van juni 2021 tot december 2021 is tweemaal overleg gevoerd met de klankbordgroep. Het eerst overleg stond in het teken van een terugkoppeling van de enquêteresultaten en de uitgangspunten voor de oplossingsscenario's. Na uitwerking van meerdere scenario's is vervolgens in een tweede overleg een brede discussie gehouden over de voor- en tegenargumenten per scenario en zijn naast 'niets doen' twee kansrijke en samenhangende oplossingsscenario's geselecteerd die in onderhavige parkeernotitie nader zijn uitgewerkt.

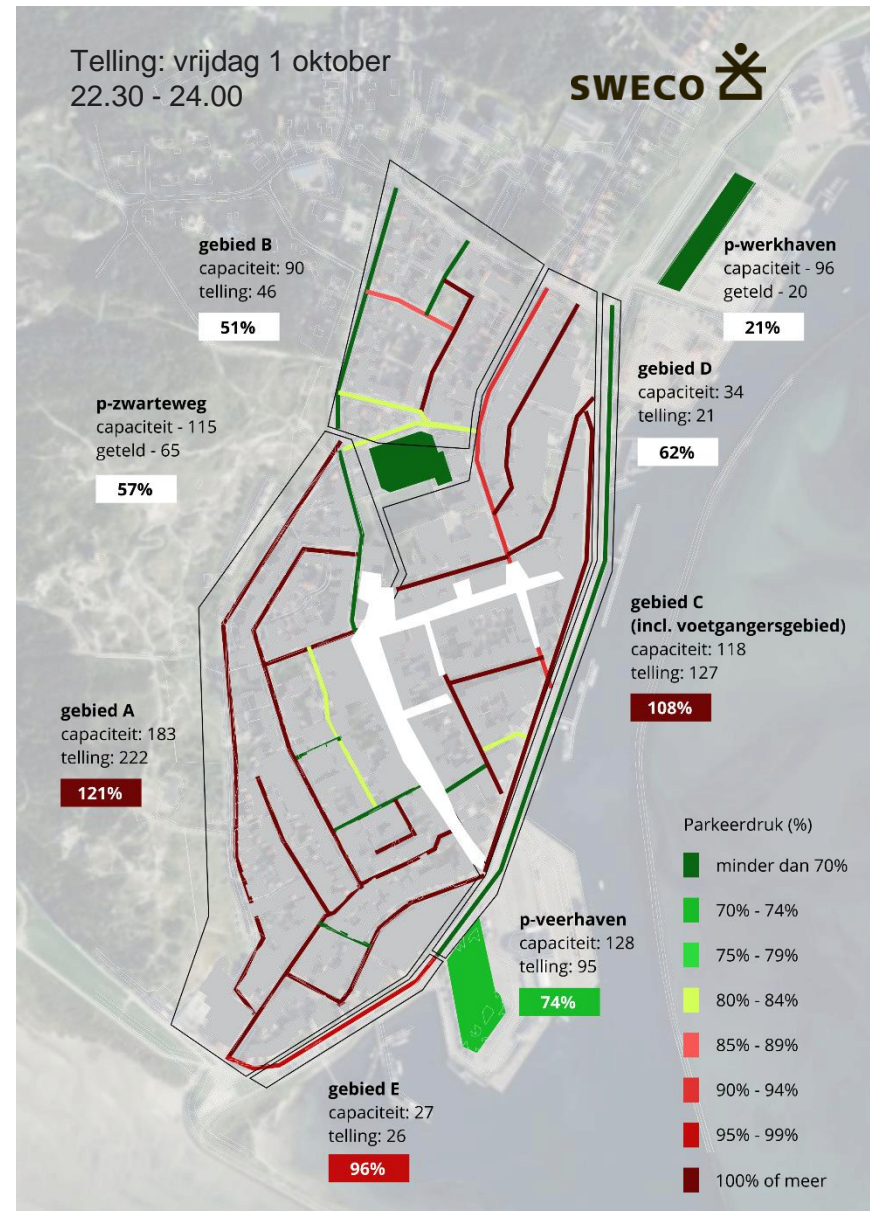
De twee gespreksverslagen zijn als [bijlagen](#) toegevoegd aan de parkeernotitie.

## Parkeersituatie Oud West - overzichtsschets

Om de huidige (parkeerregulerings-)situatie goed te kunnen duiden is een onderscheid gemaakt tussen vijf deelgebieden:

- Gebied A: Zwarteweg-Torenstraat-Willem Barentszkade-zuidzijde. Dit gebied kent de hoge parkeerdruk en negatieve onbalans tussen het parkeervraag en –aanbod (voor eigen bewoners/bedrijven). De vraag op basis van het aantal adressen is 255 parkeerplaatsen tegenover een aanbod van 183 parkeerplaatsen.
- Gebied B: Duindoornstraat-Parnassiaweg-Denneweg. Dit gebied kent de laagste parkeerdruk en een positieve onbalans tussen het parkeeraanbod en de parkeervraag (bewoners/bedrijven). De vraag is 43 parkeerplaatsen tegenover een aanbod van 90 parkeerplaatsen.
- Gebied C: Torenstraat-Burg. Reedekerstraat-Willem Barentszkade-ventweg. Evenals gebied A kent dit gebied een hoge parkeerdruk en negatieve onbalans tussen parkeeraanbod en parkeervraag. Een deel is gereguleerd door middel van ontheffingen. De vraag is 187 parkeerplaatsen tegenover aanbod van 118 parkeerplaatsen.
- Gebied D: Willem Barentszkade-noordzijde (alleen hoofdrijbaan). Geen vraag vanuit bewoners/bedrijven en het aanbod bestaat uit 34 parkeerplaatsen.
- Gebied E: Willem Barentszkade-zuidzijde. De vraag is 16 parkeerplaatsen tegenover aanbod van 27 parkeerplaatsen.

Buiten de deelgebieden maken de parkeerterreinen Zwarteweg, Veerhaven en Werkhaven ook deel uit van het parkeeraanbod Oud West. Op de nevenstaande afbeelding staat de verhouding weergegeven tussen de parkeercapaciteit in de straat en het aantal getelde voertuigen tijdens een maatgevende avondtelling.



## Parkeersituatie Oud West – bezettingen

Om duidelijkheid te krijgen over het huidige parkeergebruik is een telling uitgevoerd in de nacht van 1 oktober 2021. Dit geeft een goede indicatie voor parkeerbehoefte van bewoners en bedrijven. Vooraf is een brede inventarisatie gedaan naar de parkeercapaciteit in Oud West, met daarin het onderscheid tussen straatparkeren, parkeren op de openbare parkeerterreinen en parkeren op eigen erf.

De telling is uitgevoerd naar de bezettingen op de openbare weg, bezettingen op eigen erf zijn niet in de telling meegenomen. Uit de telling is gebleken dat er sprake is van een duidelijke overbezetting in woongebieden A en C (respectievelijk 121% en 108%). Bezettingen boven de 100% zijn het gevolg van parkeren op locaties waar dit niet gewenst of toegestaan is, bijvoorbeeld ten behoeve van de doorgang van hulpverleningsdiensten.

Daarnaast is de parkeerbehoefte berekend aan de hand van het aantal adressen (bewoners en bedrijven). Hierbij is gerekend met een gemiddeld autobezit van 1,00 personenauto's per adres. Dit is redelijk in lijn met de tellingen en het gemiddelde autobezit op Terschelling volgens CBS. Ook deze theoretische rekenwijze laat een tekort aan parkeercapaciteit zien in de deelgebieden A en C (139% en 158%). Dit tekort doet zich ook voor als alleen rekening wordt gehouden met maximaal 1 personenauto per adres (respectievelijk 110% en 124%).

| Gebied              | Zone | P-capaciteit openbaar ( A ) | Adressen met P op eigen erf ( B ) | Totaal capaciteit ( A+B ) | Getelde auto's bij nacht ( C ) | Parkeerbezetting ( C/A ) |
|---------------------|------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Deelgebied A        | A    | 183                         | 44                                | 227                       | 222                            | 121%                     |
| Deelgebied B        | B    | 90                          | 40                                | 130                       | 46                             | 51%                      |
| Deelgebied C        | C    | 118                         | 37                                | 155                       | 127                            | 108%                     |
| Deelgebied D        | D    | 34                          | 3                                 | 37                        | 21                             | 62%                      |
| Deelgebied E        | E    | 27                          | 3                                 | 30                        | 26                             | 96%                      |
| P-terrein Zwarteweg |      | 115                         | 0                                 | 115                       | 65                             | 57%                      |
| P-terrein Veerhaven |      | 128                         | 0                                 | 128                       | 95                             | 74%                      |
| P-terrein Werkhaven |      | 96                          | 0                                 | 96                        | 20                             | 21%                      |
| <b>Totaal</b>       |      | <b>791</b>                  | <b>127</b>                        | <b>918</b>                | <b>622</b>                     | <b>79%</b>               |

Parkeercapaciteit en -bezettingen

| Gebied                            | Zone | Aantal adressen | P-behoefte obv autobezit 1,00 per adres, zonder eigen erf (1 per adres) | P-bezetting; bewoners/ bedrijven | P-behoefte 1e auto obv autobezit 1,00 (= 0,82) per adres, zonder eigen erf (1 per adres) | P-bezetting; bewoners/ bedrijven |
|-----------------------------------|------|-----------------|---|----------------------------------|--|----------------------------------|
| Deelgebied A                      | A    | 299             | 255   | 139%                             | 201  | 110%                             |
| Deelgebied B                      | B    | 83              | 43  | 48%                              | 28   | 31%                              |
| Deelgebied C                      | C    | 224             | 187   | 158%                             | 147  | 124%                             |
| Deelgebied D                      | D    | 0               | 0   | 0%                               | -3   | -9%                              |
| Deelgebied E                      | E    | 19              | 16  | 59%                              | 13   | 47%                              |
| P-terrein Zwarteweg               |      | 0               | 0   | 0%                               | 0  | 0%                               |
| P-terrein Veerhaven               |      | 0               | 0   | 0%                               | 0  | 0%                               |
| P-terrein Werkhaven               |      | 0               | 0   | 0%                               | 0  | 0%                               |
| <b>Totaal</b>                     |      | <b>625</b>      | <b>501</b>  | <b>63%</b>                       | <b>386</b>   | <b>49%</b>                       |
| Aantal parkeerders van buiten     |      |                 | 121   |                                  |  |                                  |
| Totaal P-behoefte 2e auto of meer |      |                 |   |                                  | 116  |                                  |

Parkeerbehoefte op basis van het aantal aanwezige adressen



## Parkeersituatie Oud West – ervaringen

In mei 2021 is een online enquête gehouden onder de bewoners en ondernemers van Oud West. Op 625 woonadressen is een flyer bezorgd met een aankondiging van en link naar de online enquête.

De online enquête is door meer dan de helft van de benaderde huishoudens ingevuld en geeft daarmee een goede doorsnede van de ervaringen met de parkeersituatie. De belangrijkste opgehaalde inzichten worden hieronder beschreven.

### Autobezit

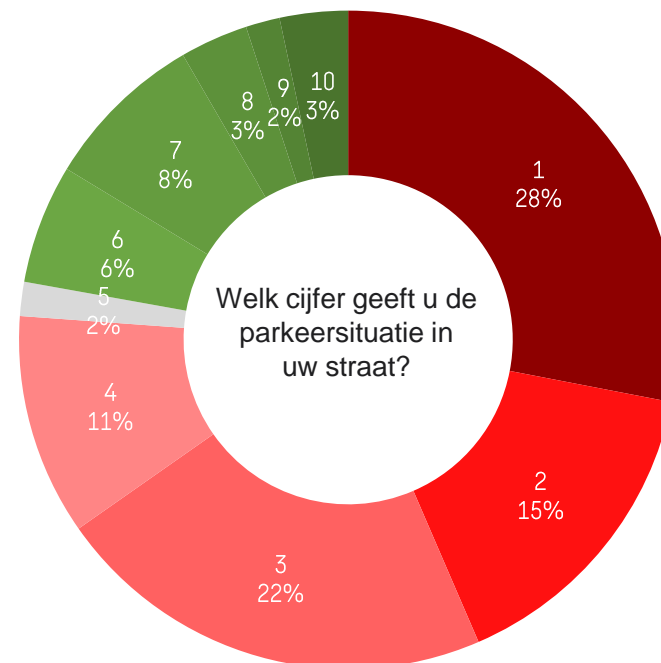
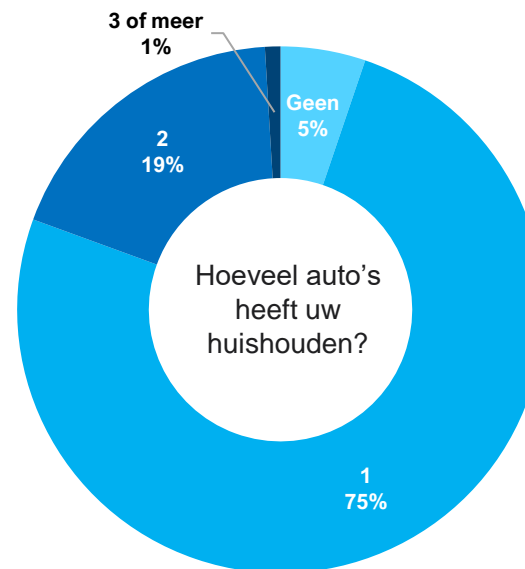
Uit de response is gebleken dat ca. 75% van de huishoudens in Oud West in bezit is van één enkele auto. Ca. 20% heeft twee auto's en ook is er een deel niet in bezit van een auto (5%).

Op basis van deze samenstelling is een gemiddelde parkeerbehoefte per huishouden te herleiden. Voor de responsegroep geldt dat het gemiddelde autobezit ca. 1,13 per huishouden bedraagt (incl. eigen erf). Er moet wel mee rekening worden gehouden dat er sprake kan zijn van een lichte overrepresentatie van autobezitters omwille van het doel en beschrijving van het parkeeronderzoek. In de vergelijking met buurtcijfers van het CBS is een verschil ook merkbaar, aangezien daarin wordt uitgegaan van een gemiddeld autobezit van 0,80 per huishouden. Het verschil tussen beide cijfers is onder meer te duiden door het ontbreken van lease-autobezitters in de cijfers van het CBS.

Zoals vaak ligt de waarheid in het midden. Op basis van bovenstaande is voor het vervolg van het onderzoek een gemiddeld autobezit van 1,00 per huishouden aangehouden.

### Parkeersituatie in de straat

Ruim 75% van de bewoners en ondernemers beoordeelt de parkeersituatie in eigen straat met een (zeer ruime) onvoldoende.



## Parkeersituatie Oud West – ervaringen

### De parkeerknelpunten in Oud West

De ervaren parkeerknelpunten in Oud West zijn divers van aard. De verspreiding van de ervaren parkeerknelpunten is rechts op de pagina weergegeven.

De meest genoemde parkeerknelpunten zijn de volgende:

- Parkeerterrein veerhaven: teveel langparkeerders, veel bedrijfsauto's.
- Parkeerterrein Zwarteweg: vaak vol, met name in het hoogseizoen.
- Slordig parkeergedrag, parkeren (te) dicht op de kruisingen in het woongebied, waardoor de doorgang voor langzaam verkeer en hulpdiensten wordt belemmerd.
- Veel zoekverkeer door de woonstraten.
- Weinig parkeer ruimte ten opzichte van het aantal adressen in sommige woonstraten, in met name deelgebied A.

Ondanks dat parkeerknelpunten in heel Oud West voorkomen, is op te maken dat de parkeersituatie in deelgebied A het hevigst knelt (dit is ook te relateren aan de parkeertelling). De response uit deelgebied A was ook het hoogst.

### Belangrijke doelgroepen

In de online enquête is gevraagd naar de mate waarin rekening gehouden moet worden met de verschillende parkeerdoelgroepen.

De belangrijkste geachte doelgroepen zijn:

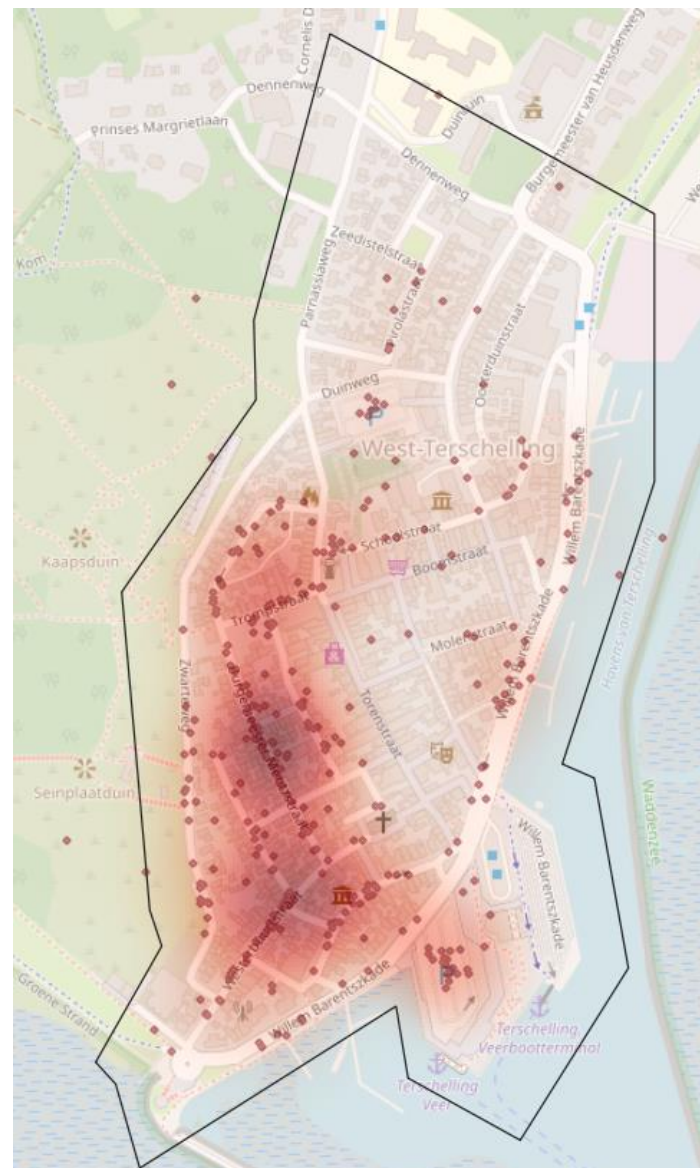
- Bewoners (1<sup>e</sup> auto)
- Ondernemers (bedrijfsauto)

In de tussencategorie vallen de volgende doelgroepen:

- Bewoners (2<sup>e</sup> auto), Bezoek (bewoners)
- Bezoek (ondernemers)

De minst belangrijk geachte doelgroepen zijn:

- Bewoners (3<sup>e</sup> auto), Toerist



Gesignaleerde knelpunten op kaart

## Parkeersituatie Oud West – suggesties/ideeën

### Suggesties deelnemers online enquête

Bewoners en ondernemers hebben de mogelijkheid gehad zelf oplossingen aan te dragen. Dit door antwoord te geven op de vraag: *“Als u het parkeren in Oud West nu als een probleem ziet, hoe zou dat volgens u het beste kunnen worden opgelost?”*

Veruit de meeste aangedragen suggesties en ideeën hadden betrekking op de invoering van een parkeervergunning in de woongebieden (specifiek: maximaal 1 vergunning per huishouden). Overige noemenswaardige suggestiegroepen hadden betrekking op:

- het (compleet) weren van auto's van toeristen/badgasten
- het verruimen van parkeercapaciteit (havenplein, werkhaven, nieuwe parkeergarage)
- het aanwijzen van vaste/gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners
- meer handhaving

| Aangedragen suggesties/ideeën  | N = 272  |
|--|----------|
| Parkeervergunning (alleen voor 'vaste' bewoners; 1 vergunning per huishouding)   | Ruim 100 |
| Auto's van toeristen/badgasten weren (elders parkeren, in Harlingen laten, etc.) | 20       |
| Verruimen capaciteit (o.a. havenplein, werkhaven, bouw (ondergrondse) P-garage)  | 16       |
| Vaste/gereserveerde parkeerplaatsen aanwijzen voor bewoners                      | 11       |
| Langparkeren buiten Oud West   | 5        |
| Oude kern (deels) autovrij maken of parkeren beperken tot P-terreinen            | 6        |
| Blauwe zone (onthefing bewoners)   | 3        |
| Inrichten als erf (parkeren en snelheid)   | 2        |
| Meer handhaving  | 4        |

### Opbrengst 1<sup>e</sup> overleg klankbordgroep

Mogelijkheden voor oplossingen zijn onder andere te vinden in: vergunninghoudersparkeren, betaald parkeren (parkeerterrein Duindoornstraat, veerhaventerrein) zodat langparkeerders naar andere plekken worden geleid. Woonstraten dienen dan eigenlijk ook gereguleerd te worden. Kortom, alles hangt met elkaar samen en een integrale oplossing is gewenst. In het overleg is aangegeven dat seizoensgebonden oplossingen niet voor de hand lijken te liggen, aangezien het 'seizoen' ca. tien maanden duurt. Reguleren kan beter het hele jaar rond.

### Uitgangspunten parkeermaatregelen Oud West

In samenspraak zijn de volgende uitgangspunten voor maatregelen afgesproken:

1. Geen parkeercapaciteit toevoegen in woon-/centrumgebied. Er is alleen uitbreiding mogelijk door optimalisatie veerhaventerrein en voor het opvangen van de overloop op het werkhaventerrein;
2. Parkeergelegenheden in woonstraten reserveren voor bewoners en bedrijven (dmv vergunningen). Zo nodig, maximaliseren tot één personenauto per adres;
3. P-terrein Zwarteweg: bestemmen voor kortparkeren centrumbezoekers en overloofunctie vergunninghouders;
4. Willem Barentszkade: kortparkeren centrum- en strandbezoekers en overloofunctie vergunninghouders;
5. Veerhaventerrein: kortparkeren halen/brengen veerbootpassagiers/-bagage, kortparkeren centrumbezoekers en langparkeren vaste wal bezoekers tot maximaal 2 à 3 dagen;
6. Werkhaventerrein: ruimte voor overig en vrij parkeren, o.a. langparkeren veerbootpassagiers, ruimte voor 2<sup>e</sup> of meer auto's per adres, etc.

Een volledige weergave van het overleg en de uitkomsten zijn terug te vinden in de [bijlage](#).

## Parkeerscenario's

Op hoofdlijnen zijn er drie parkeerscenario's denkbaar. Aan de hand van de scenario's is het oplossend vermogen van (een mix van) parkeerduurregelingen en vergunningsparkeren in beeld gebracht.

### Scenario 1 – Niets doen

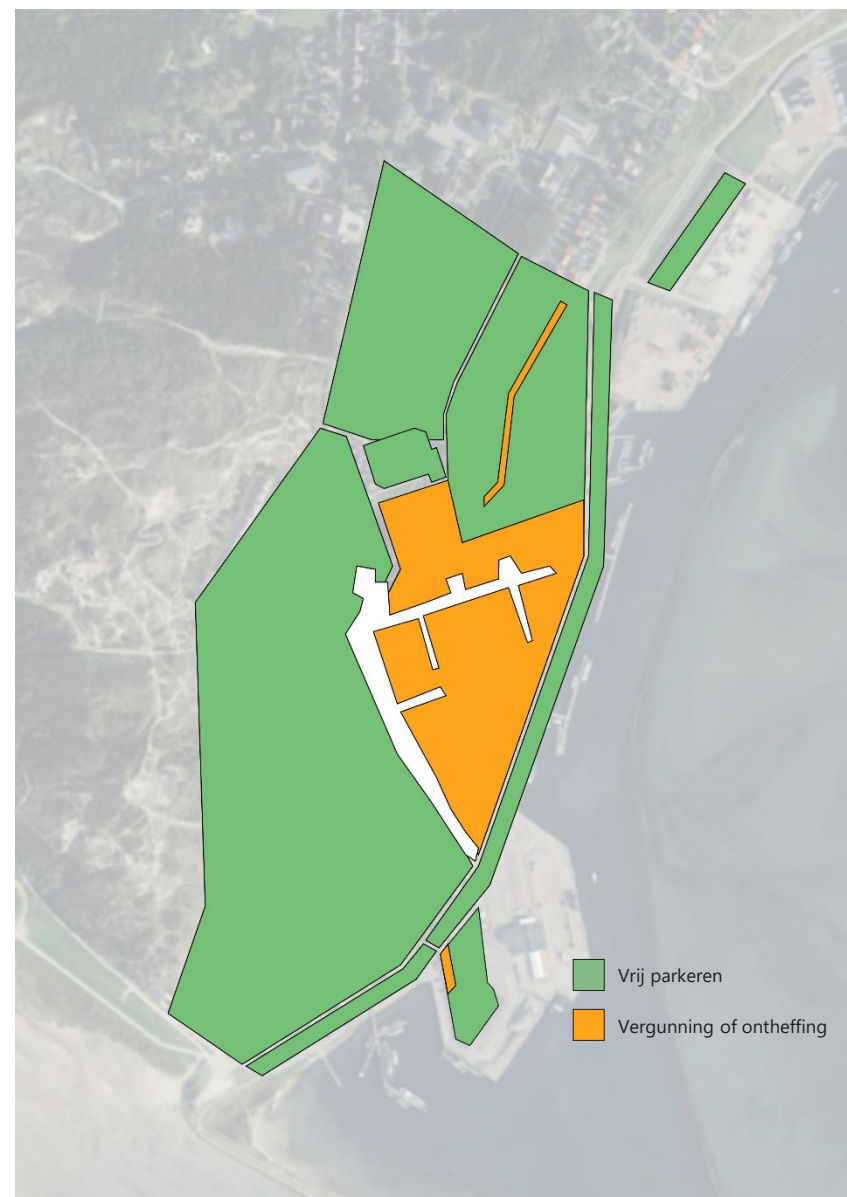
Een eerste mogelijkheid is om de huidige situatie in stand te houden. De bestaande ontheffinghouderszones blijven intact, evenals het vrije parkeren in het merendeel van Oud West.

Voordelen van dit scenario:

- Vrij parkeren is grotendeels mogelijk. Met uitzondering van de ontheffingshouderzones staat het iedereen vrij om te parkeren in Oud West.
- Parkeren is gratis.
- Er is weinig handhaving nodig, aangezien er geen sprake is van parkeer(duur)regulering. Wel dient uiteraard gehandhaafd te worden op fout parkeren.

Nadelen van dit scenario:

- Er bestaat een slechte verdeling van de beschikbare parkeercapaciteit.
- In Oud West is in de huidige situatie onvoldoende plek voor eigen bewoners en bedrijven.
- Het langparkeren door toerist en gebruikers veerboot houden aantrekkelijke locaties bezet.
- Er is onvoldoende ruimte voor kortdurend bezoek aan het centrum.
- Er is onvoldoende ruimte voor brengen en halen van veerbootpassagiers.
- Relatief veel zoekverkeer - oftewel: automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplek - in de woonstraten.



## Parkeerscenario's

### Scenario 2 – Vergunninghouders parkeren in alle straten Oud West + parkeeduurregulering Parkeerterrein Zwarteweg

In scenario 2 wordt het vergunningparkeren ingevoerd in de woonstraten van Oud West. De bestaande ontheffinghouderszones komen te vervallen en worden in het vergunninggebied opgenomen.

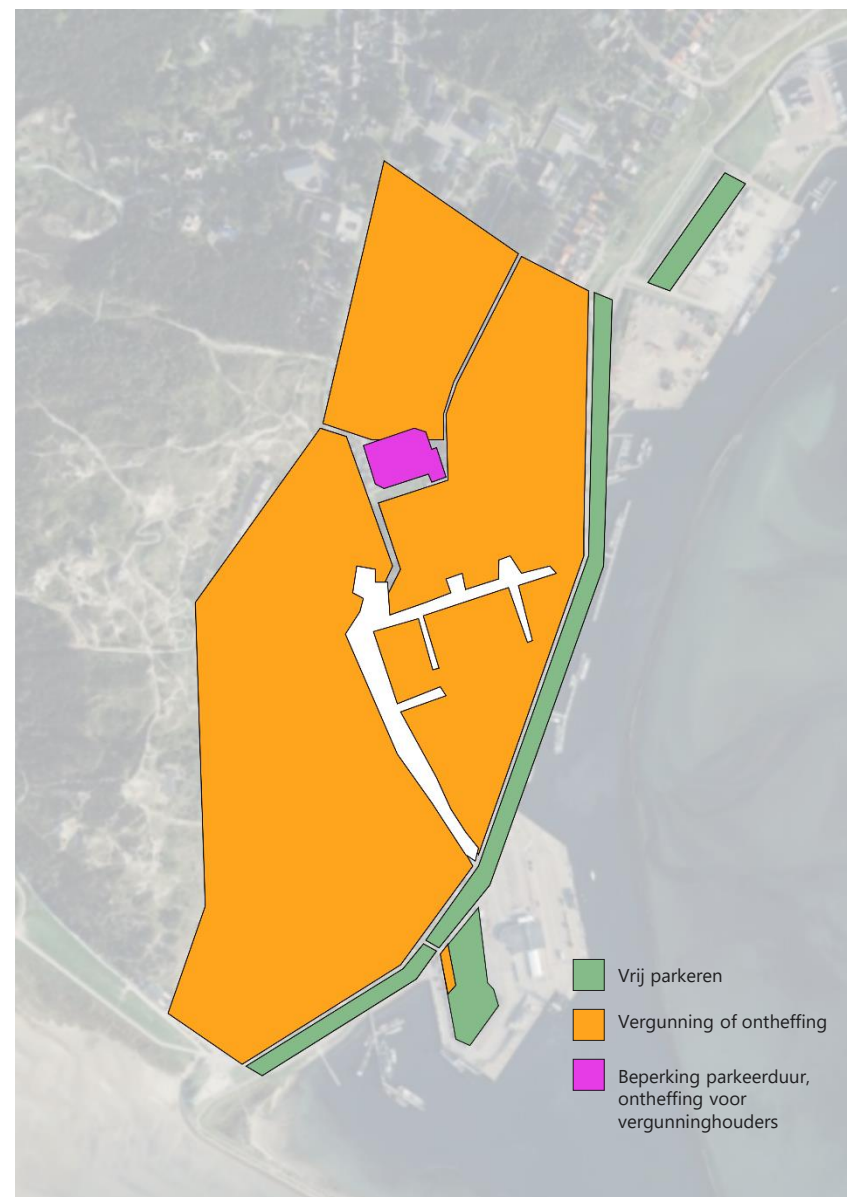
Het parkeerterrein Zwarteweg neemt hier een speciale positie in, omdat hier betaald parkeren wordt ingevoerd (bewoners krijgen hiervoor een ontheffing). Op deze manier blijft het voor kortbezoekers van Oud West mogelijk om centraal, dicht bij het winkelgebied, te parkeren. Vrij parkeren op het veerhaventerrein en de Willem Barentszkade blijft gehandhaafd.

Voordelen van dit scenario:

- Straatparkeren in Oud West alleen voor bewoners en bedrijven. Overige gebruikers kunnen gebruikmaken van de parkeerterreinen en de Willem Barentszkade.
- Geen overloop van parkeren uit omliggende woongebieden.
- Kortparkeerders behouden veel parkeermogelijkheden – centrum, veerhaventerrein en Willem Barentszkade.

Nadelen van dit scenario:

- Geen toereikende parkeercapaciteit voor bewoners en bedrijven (deelgebied A + C). Geldt tevens indien alleen de 1e auto vergunningsgerechtigd is - gezien de bezetting van 105-125%.
- Meer regulering betekent extra kosten en handhaving.





## Parkeerscenario's

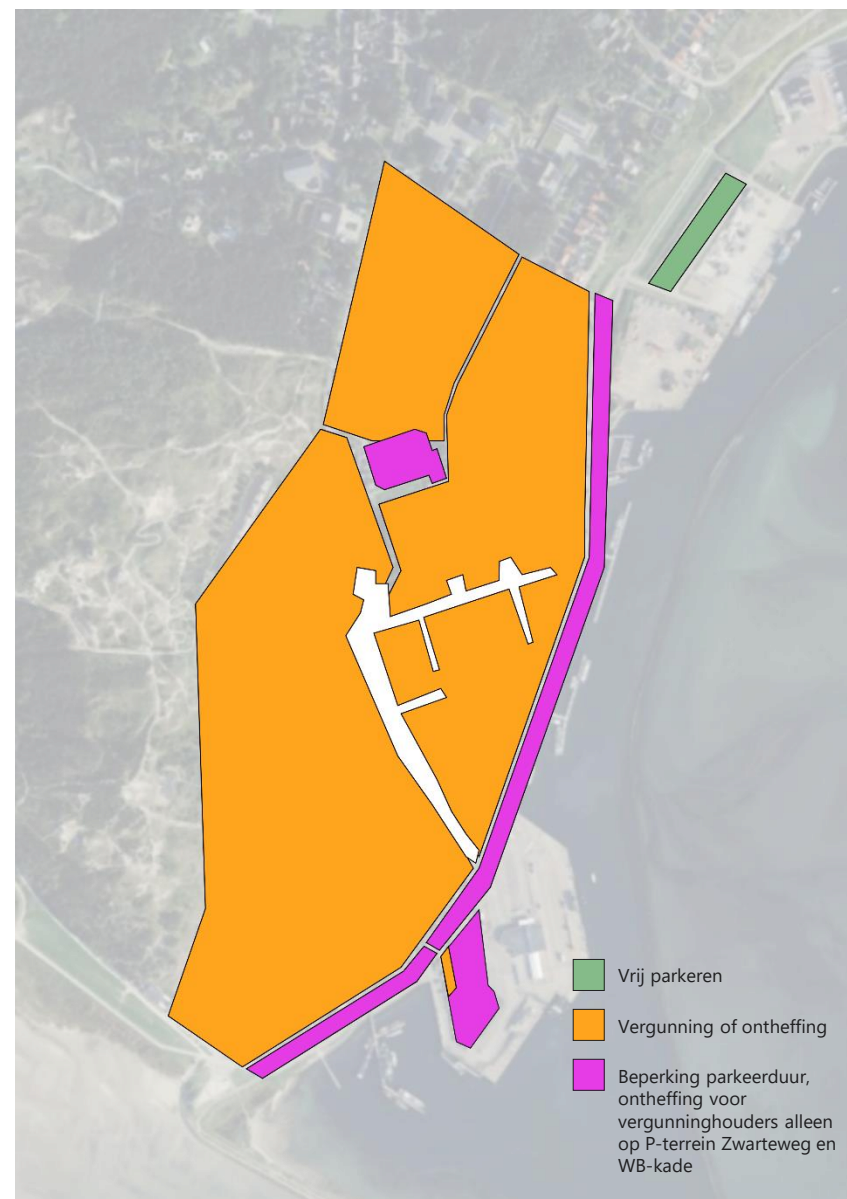
Scenario 3 – Scenario 2 + parkeerdureregulering op het Veerhaventerrein en op de hoofdrijbaan Willem Barentszkade  
In de laatste variant wordt vergunningparkeren ingevoerd in de woonstraten van Oud West en een parkeerdureregeling ingesteld op de parkeerterreinen (behoudens het werkhaventerrein) en de Willem Barentszkade. Vrij parkeren is mogelijk op het werkhaventerrein.

Voordelen van dit scenario:

- Straatparkeren in Oud West alleen voor bewoners en bedrijven. Overige gebruikers kunnen gebruikmaken van de parkeerterreinen en de Willem Barentszkade.
- Geen overloop van parkeren uit omliggende woongebieden.
- Kortparkeerders behouden veel parkeermogelijkheden – centrum, veerhaventerrein en Willem Barentszkade.

Nadelen van dit scenario:

- Geen toereikende parkeercapaciteit voor bewoners en bedrijven (deelgebied A + C). Geldt voor het parkeren van de 2e auto. (bezetting: 106%), terwijl er wel voldoende ruimte is voor het parkeren van de 1e auto (85%).
- Langparkeren van overige eilanders en werknemers Doeksen moet in dit scenario uitwijken naar het werkhaventerrein, tenzij er een eilandvignet kan worden ingevoerd. Deze zou eilanders de mogelijkheid moeten geven om voor enkele dagen gebruik te maken van de parkeerfaciliteiten van met name het veerhaventerrein.
- Meer regulering betekent extra kosten en handhaving.



## Opties parkeer(duur)regeling

### Wijze van parkeerduurregeling

Het doel van een regeling naar tijdsduur is om de parkeercapaciteit beter te benutten; en daarbij aantrekkelijke locaties te reserveren voor kortparkeren.

- combineren met ontheffing; oftewel: voor vergunninghouders is het mogelijk om te parkeren zonder betaling.
- eventuele beperkte werkingsduur (bijv. alleen in het weekend).

|           | Blauwe zone  | Betaald parkeren   |
|-----------|--|--|
| Voordelen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gratis parkeren</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inkomsten (geld + boetes)</li> <li>• Geschikt voor meerdaags parkeren</li> <li>• Bij slagboom: zelf handhavend</li> </ul> |
| Nadelen   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer handhaving nodig</li> <li>• Extra kosten, zonder inkomsten</li> <li>• Blauwe markering nodig</li> <li>• Maximale parkeerduur: ca. 4 uur</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer handhaving nodig</li> <li>• Veelal niet kostendekkend</li> <li>• Organisatie en beheer</li> </ul>                    |

### Wijze invoering parkeervergunning

Het invoeren van parkeervergunningen in Oud West is een kansrijke maatregel, die ook door een groot deel van de bewoners en ondernemers als oplossing is aangedragen in de online enquête. Het doel van de parkeervergunning is om de parkeerruimte in de woonstraten van Oud West te reserveren voor de bewoners en zo mogelijk de lokale ondernemers.

Het invoeren van parkeervergunning komt met de volgende overwegingen:

- Mogelijkheid tot maximaal 1 parkeervergunning per adres
  - ook adressen met eigen erfparkeren?
  - ook voor deelgebied B?
- Alleen bij permanente bewoning / vestiging bedrijf
- De vergunning is gekoppeld aan kenteken, omdat dit minder fraudegevoelig en beter te handhaven is. Dit betekent dat de vergunninghouder de 2e auto altijd buiten de zone moet plaatsen;
- Jaarlijkse kosten: ca. € 50-75,-- per vergunning (niet dekkend voor administratieve lasten en extra handhaving);
- Vergunning koppelen aan deelgebied en niet aan individuele straten en dus ook niet buiten het eigen deelgebied;
- Vergunning levert ontheffing op van parkeerregime P-Zwarteweg (voor deelgebied A en C), W. Barentszkade-zuid (voor deelgebied A), W. Barentszkade (voor deelgebied C) en P-Veerhaven (voor deelgebied A).

## Stimulerende maatregelen

De parkeerscenario's beogen een andere verdeling van het parkeeraanbod van Oud West onder de verschillende doelgroepen. Het werkhaventerrein krijgt een belangrijkere rol toebedeeld om parkeren te faciliteren voor langparkeerders, waaronder bijvoorbeeld bewoners die hier de mogelijkheid hebben om hun tweede auto te parkeren.

Voor het goed functioneren van het werkhaventerrein als parkeerfaciliteit dienen een aantal maatregelen in acht genomen te worden. Dit zijn:

1. Uitbreiding en kwaliteit van het werkhaventerrein
2. Toevoegen van een bushalte nabij het werkhaventerrein

### 1. Uitbreiding en kwaliteitsimpuls werkhaventerrein

De parkeermaatregelen die in Oud West worden voorgesteld, stellen vooral beperkingen aan het langparkeren. Voor deze categorie parkeerders dienen goede alternatieven elders te worden geboden en bovendien is het nodig om extra parkeercapaciteit aan Oud West toe te voegen. De locatie die hiervoor gebruikt kan worden en beschikbaar is, is het voormalige opslagterrein van RWS. Belangrijk is dat deze locatie vanaf de Willem Barentsz-kade op een adequate wijze wordt bewegwijzerd (P-lang).

Buiten de ca. 90 'theoretisch' beschikbare parkeerplaatsen in de huidige situatie, zou een uitbreiding met 100 parkeerplaatsen nodig zijn om de restbehoefte te kunnen dekken. Dit leidt tot een nieuwe parkeergelegenheid met permanent ca. 100 parkeerplaatsen, die tijdens drukke momenten kan worden uitgebreid tot maximaal 190 parkeerplaatsen.

### 2. Maatregelen bushaltes WB-kade

Vanaf het werkhaventerrein is het ca. 10 minuten lopen richting het winkelgebied (Torenstraat) en/of de veerboot. Met name voor de langparkeerders met de bestemming veerboot is het aanbieden van een opstapplaats voor het openbaar vervoer belangrijk (inz. koffers, gemak en kwaliteit).

Het toevoegen van een bushalte moet er aan bijdragen dat het voor parkeerders op het werkhaventerrein makkelijker wordt om de veerboot en Oud West te bereiken. Aangezien de huidige dienstregeling deze locatie al aandoet – lees: passeert, het is immers zo dat alle bussen over de Willem Barentszkade rijden – liggen er kansen om nieuwe haltes te plaatsen. Over de mogelijkheden gaat de gemeente Terschelling in overleg met de concessiehouder.

#### Situering nieuwe bushalte

De nieuwe bushaltes zal moeten komen aan de noordkant van de Willem Barentszkade, tussen Dellewal en de Oosterbuurtstraat. Zodat parkeerders de halte op korte loopafstand vanaf het werkhaventerrein kunnen bereiken. Bovendien liggen de bushaltes op deze manier op een logische route richting de bestemmingen.

Tevens zal ervoor gezorgd moeten worden dat voetgangers veilig de rijbaan kunnen oversteken. Geadviseerd wordt daarom om een nieuwe oversteekvoorziening aan te leggen. Meerdere inrichtingsvormen zijn hier mogelijk. Vervolgonderzoek is hiervoor noodzakelijk.



## Resumé en vervolgstappen

### Probleeminventarisatie

De probleeminventarisatie heeft een helder beeld opgeleverd van de ervaren parkeerproblematiek in Oud West. De uitkomsten van de online enquête, de uitgevoerde bezettingstellingen en parkeerbehoefte in Oud West zijn uitvoerig behandeld en op waarde geschat samen met alle betrokkenen.

In samenspraak met de klankbordgroep zijn de voorwaarden voor oplossingsscenario's afgestemd.

### Scenario's voor oplossingen

Naast het scenario van 'niets doen' wordt in het 2<sup>e</sup> scenario vergunningparkeren ingevoerd in de woonstraten van Oud West. Ook wordt op het P-terrein Zwarteweg een parkeerduurregime ingesteld (maximaal 3 tot 4 uren), zodat hier ruimte wordt gecreëerd voor het kortparken van centrumbezoekers. Vergunninghouders uit de omliggende gebieden worden hierbij uitgezonderd. De bestaande ontheffingszones in gebied C komen te vervallen en worden in het vergunninggebied opgenomen.

In het 3<sup>e</sup> en laatste scenario worden de maatregelen van scenario 2 uitgebreid met parkeerduurregelingen op de Willem Barentszkade en het veerhaventerrein. Op het werkhaventerrein blijft vrij parkeren mogelijk.

## Vervolgstappen

Te maken keuzes en discussiepunten voor het vervolg:

- kiezen van het uit te werken scenario, eventueel gefaseerd: eerste scenario 2 en dan scenario 3, inclusief tussentijdse evaluatie.
- regime op P-haventerrein: betaald parkeren tot maximaal 2 of 3 dagen (bijvoorbeeld achter slagboom), geen vrijstelling voor vergunninghouders, zodat capaciteit optimaal wordt benut door de gebruikers van de veerboot en de bezoekers aan het centrum of het strand.
- differentiëren overige parkeerduurregime: blauw/betaald.
- tarief parkeervergunning: wel/niet (deels) kostendekkend tbv administratie en handhaving. Een jaarlijks bedrag van maximaal € 50 tot 75 wordt door de klankbordgroep als acceptabel gezien.

De komende tijd worden verdere stappen ondernomen om de parkeernotitie op te werken naar een gedragen parkeerplan.

### Overleg ondernemersvereniging

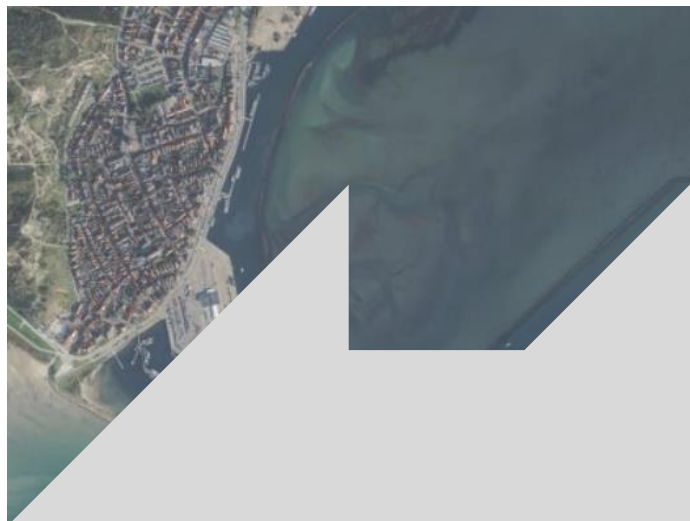
Op basis van de gesprekken met de klankbordgroep is geconcludeerd dat de vertegenwoordiging van ondernemers te beperkt is gebleken. Op korte termijn (maart 2022) gaat daarom een overleg plaatsvinden met de ondernemersvereniging van Oud West.

### Presentatie en reactie gemeenteraad

Na de installatie van de nieuwe gemeenteraad wordt een datum afgesproken waarop de scenario's worden gepresenteerd en bediscussieerd.

### Afronding parkeernotitie en raadsbesluit

Op basis van de voorgaande stappen wordt de parkeernotitie opgewerkt tot een einddocument, komt het College van B&W met een voorstel die ter besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden.



# Parkeernotitie **Bijlagen**

## Overzichtstabel parkeertelling

| Straat                           | Zone | Parkeer-<br>capaciteit<br>openbaar | Aantal<br>adressen<br>met eigen<br>erf parkeren | Totaal<br>capaciteit | Geteld<br>nacht<br>sept. '21;<br>openbaar | Bezetting<br>openbaar |
|----------------------------------|------|------------------------------------|---|----------------------|---|-----------------------|
| Brandarisstraat                  | A    | 4                                  | 4   | 8                    | 1   | 25%                   |
| Burg. Eschauzierstraat           | A    | 22                                 | 5   | 27                   | 25  | 114%                  |
| Burg. Mentzstraat                | A    | 26                                 | 5   | 31                   | 35  | 135%                  |
| Burg. Reedekerstraat             | C    | 12                                 | 12  | 24                   | 11  | 92%                   |
| Burg. Swaanstraat                | A    | 5                                  | 6   | 11                   | 10  | 200%                  |
| Commandeurstraat                 | A    | 21                                 | 5   | 26                   | 26  | 124%                  |
| Dennenweg                        | B    | 5                                  | 4   | 9                    | 5   | 100%                  |
| De Ruyterstraat                  | A    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Dominee's Glop                   | C    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Duindoornstraat                  | B    | 10                                 | 2   | 12                   | 8   | 80%                   |
| P-terrein Zwarteweg              |      | 115                                | 0   | 115                  | 65  | 57%                   |
| Duinweg                          | B    | 0                                  | 1   | 1                    | 0   | nvt                   |
| P-terrein Veerhaven              |      | 128                                | 0   | 128                  | 95  | 74%                   |
| Havenstraat                      | C    | 5                                  | 1   | 6                    | 4   | 80%                   |
| Het Molentje                     | A    | 9                                  | 0   | 9                    | 12  | 133%                  |
| Klaas van Stevenstraat           | A    | 5                                  | 0   | 5                    | 10  | 200%                  |
| Klaas van Urkstraat              | A    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Molenstraat                      | C    | 12                                 | 0   | 12                   | 12  | 100%                  |
| Oosterbuurtstraat                | C    | 8                                  | 7   | 15                   | 14  | 175%                  |
| Oosterduinstraat                 | C    | 12                                 | 12  | 24                   | 22  | 183%                  |
| Parnassiaweg                     | B    | 35                                 | 14  | 49                   | 0   | 0%                    |
| Pilvarenstraat                   | B    | 11                                 | 7   | 18                   | 3   | 27%                   |
| Pirolastraat                     | B    | 22                                 | 12  | 34                   | 24  | 109%                  |
| Raadhuisstraat                   | C    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Schoolstraat                     | C    | 15                                 | 2   | 17                   | 16  | 107%                  |
| Tjerk de Haanstraat              | A    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Torenstraat                      | C    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Trompstraat                      | A    | 4                                  | 0   | 4                    | 7   | 175%                  |
| Verlengde Boomstraat             | C    | 4                                  | 0   | 4                    | 4   | 100%                  |
| Boomstraat                       | C    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Westerbuurtstraat                | A    | 16                                 | 12  | 28                   | 25  | 156%                  |
| 2 <sup>e</sup> Westerbuurtstraat | A    | 0                                  | 0   | 0                    | 0   | nvt                   |
| Willem Barentszkade HRB-noord    | D    | 34                                 | 3   | 37                   | 21  | 62%                   |
| Willem Barentszkade HRB-zuid     | E    | 27                                 | 3   | 30                   | 26  | 96%                   |
| Willem Bartentszkade Ventweg     | C    | 50                                 | 2   | 52                   | 42  | 84%                   |
| Willem Barentszstraat            | C    | 0                                  | 1   | 1                    | 2   | nvt                   |
| Zeedistelstraat                  | B    | 7                                  | 0   | 7                    | 6   | 86%                   |
| Zeevaartschoolstraat             | A    | 19                                 | 1   | 20                   | 16  | 84%                   |
| Zwarteweg                        | A    | 52                                 | 6   | 58                   | 55  | 106%                  |
| P-terrein werkhaven              |      | 96                                 | 0   | 96                   | 20  | 21%                   |
|                                  |      |                                    |   |                      |   |                       |
| <b>Totaal</b>                    |      | <b>791</b>                         | <b>127</b>                                      | <b>918</b>           | <b>622</b>                                | <b>79%</b>            |

# Besprekingsverslagen

Overleg Klankbordgroep

## **Verslaglegging 1<sup>e</sup> Klankbordgroep (digitale sessie) Parkeren Oud West**

Donderdag 24 juni, 2021

### *Deelnemers*

Namens bewoners/bedrijven waren in totaal 8 personen aanwezig.

Gemeente Terschelling  
Bert Huisman, gemeente Terschelling  
Sikke Visser, gemeente Terschelling

Sweco  
Henk Hoekstra, Sweco  
Ferenc Horváth, Sweco

### **Programma**

1. Opening en doel
2. Kort voorstelrondje
3. Plan van Aanpak
4. Toelichting resultaten enquête
5. Uw reactie of aanvullingen op uitkomsten
6. Uitgangspunten (eventuele) maatregelen
7. Ideeën voor oplossing(svarianten)
8. Vervolg en sluiting

#### **1. Opening en doel**

##### *Parkeerproblematiek Oud West*

Vanuit Oud West zijn er klachten van bewoners en ondernemers over de parkeersituatie. Het gaat om een, problematisch ervaren, parkeersituatie die al jaren speelt. In 2009 is een plan gemaakt om de problematiek aan te pakken, maar omwille van onvoldoende maatschappelijk draagvlak heeft dat plan geen navolging gekregen. De parkeerproblematiek bleef echter doorlopend geagendeerd, zoals in bijvoorbeeld het Coalitieakkoord uit 2018. Het is daarom dat nu wederom een stap wordt gemaakt naar een aanpak die de parkeerproblematiek moet verhelpen. Een voorwaarde voor de aanpak is een breed draagvlak onder bewoners en ondernemers in Oud West.

##### *Doel 1<sup>e</sup> klankbordgroep*

Het doel van de 1<sup>e</sup> klankbordgroep is om allereerst in gesprek te gaan over de resultaten van het uitgevoerde enquêteonderzoek: het peilen van de reacties op uitkomsten, met ruimte voor aanvullingen. Vervolgens wordt gezamenlijk een eerste stap gemaakt richting de oplossingsrichtingen. Daarbij is het van belang om eerst de kaders/uitgangspunten van de oplossingsrichtingen gezamenlijk te formuleren: wat zijn belangrijke uitgangspunten; en hoe kan daar vervolgens invulling worden gegeven? In de 2<sup>e</sup> klankbordgroep gaan we een aantal oplossingsvarianten verder behandelen. Aan de hand van de ideeën van de 1<sup>e</sup> klankbordgroep wordt een eerste conceptuitwerking gemaakt, die in de 2<sup>e</sup> klankbordgroep met u wordt besproken.

#### **2. Kort voorstelrondje**

- *deelnemers stellen zich kort voor.* -

#### **3. Plan van Aanpak**

- *overzicht van het plan van aanpak is terug te vinden in de presentatiebijlage.* -

#### **4. Toelichting resultaten enquête**

Hieronder volgt per dia (*zie presentatiebijlage*) een korte toelichting van de enquêteresultaten:

- Pagina 9: Responsgegevens
  - In totaal hebben 280 deelnemers gereageerd op de enquête.
  - Op het kaartje zijn de responsegegevens weergegeven (specifiek: het aantal responses per postcode-6 gebied). Geconstateerd wordt dat meeste response vanuit het zuidelijk

deel van Oud West (de schil rond het voetgangersgebied) is gekomen, vanuit het noordelijk deel was er minder deelname.

- Pagina 10: Aandeel ondernemers
  - 15% van de respondenten was ondernemer in het gebied.
- Pagina 11: Parkeervoorzieningen ondernemers
  - 75% van de ondernemers is afhankelijk openbare parkeervoorzieningen.
  - ca. 10% van de ondernemers heeft eigen parkeervoorzieningen
  - 53% van de ondernemers geeft dat autobereikbaarheid niet/weinig van belang is.
- Pagina 12: Aantal auto's per huishouden
  - 75% van de huishoudens heeft de beschikking over 1 auto.
  - 20% van de huishoudens heeft de beschikking over 2 auto's.
  - Autobezit gerelateerd aan het aantal (nodige) parkeerplaatsen per woning: 1,13 parkeerplaatsen per woning. De mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein (oprit), valt hier ook onder. Het cijfer is exclusief de parkeerbehoefte van (eiland)bezoekers/badgasten.
- Pagina 13: Rapportcijfers parkeersituatie in uw straat
  - ca. 75% beoordeelt de parkeersituatie in eigen straat met een 5 of lager.
  - ca. 60% van de ondernemers beoordeelt de bereikbaarheid van eigen onderneming negatief, ca. 40% beoordeelt de bereikbaarheid positief.
- Pagina 14: Gemiddelde beoordeling per postcode-6 gebied
  - Op het kaartje staan de gemiddeld gegeven rapportcijfers per postcode-6 gebied.
- Pagina 15: Effect corona op de parkeersituatie
  - 80% geeft aan de parkeersituatie vergelijkbaar is met de situatie voor de coronapandemie. Die beoordeling is gelijk voor de respondenten die een positief cijfer geven over de parkeersituatie, als respondenten die de parkeersituatie negatief beoordelen.
- Pagina 17: Parkeercapaciteit in uw straat
  - 20% van de respondenten geeft aan dat parkeren in eigen straat geen probleem is.
  - 55% van de respondenten geeft aan dat parkeren in eigen straat (zeer) moeilijk is.
- Pagina 18: Karakter vs. aantal auto's in uw straat
  - ca. 30% van de respondenten geeft aan dat het aantal geparkeerde auto's in eigen straat in evenwicht is met het karakter van de straat.
  - ca. 70% van de respondenten geeft aan de er een scheve (negatieve) verhouding is, met te veel auto's in de straat.
  - ca. 15% ondervindt geen hinder van (zoek)verkeer in eigen straat, 85% wel.
- Pagina 19: Knelpunten in Oud West
  - *Zie knelpuntenkaart en tabel in de presentatiebijlage.*
- Pagina 20: Ondervonden hinder verkeer in Oud West
  - *Zie knelpuntenkaart in de presentatiebijlage.*
- Pagina 21: Prioriteit parkeren per doelgroep
  - Bewoner 1<sup>e</sup> auto scoort het hoogst, bedrijfsauto (ondernemer) scoort ook hoog.
  - Bewoner 3<sup>e</sup> auto of meer scoort het laagst, toerist scoort ook laag.
- Pagina 24: Suggesties/ideeën voor oplossing parkeerproblematiek  
*Zie tabel in de presentatiebijlage.*

## **5. Uw reactie of aanvulling op uitkomsten**

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Over het algemeen komen de enquêteresultaten herkenbaar en duidelijk over.
- Verrassend dat zoveel bewoners een parkeervergunning als oplossing zien. De vraag die rest: als elk huishouden 1 vergunning zou krijgen, is het probleem dan grotendeels opgelost?

- Bedrijfsauto's hoeven niet in (de woonstraten van) het dorp te staan.
- Hoeveel auto's zijn er / hoeveel moet er geparkeerd worden op West? In eigen straat, badgasten staan hier volop (blijven lang staan). Het maakt weinig uit of het zomer of winter is.
- Ervaring dat parkeerplaats Duinweg tegenwoordig hartstikke vol staat. En badgasten krijg je niet zomaar naar die parkeerplaats, of de werkhaven ('betalen ook wegenbelasting').
- Waarom niet mogelijk om hier betaald parkeren in te voeren, zoals bijvoorbeeld in Scheveningen.
- Inwoners van Midsland (en verder) die naar Oud-West komen, moeten ook bediend worden in relatie tot parkeren. Met die doelgroepen kan anders worden omgegaan dan bijvoorbeeld badgasten.
- Helder beeld van de situatie. Parkeervergunning zou echt een oplossing zijn.
- Behoeft aan minder auto's / autobewegingen in Oud West. Dat zou bijdragen aan een verbeterd woon- en leefklimaat, met 'minder blik'.
- Waar zijn de knelpunten precies? Je kunt geen oplossingen bedenken zonder alternatief. Wat is het capaciteitsstekort in het gebied waar de knelpunten spelen? Er speelt in Oud West meer dan alleen het parkeren, ook bevoorrading is een aandachtspunt. *Reactie: de focus ligt voornamelijk op parkeren, maar uiteraard bestaat er wel een relatie met bevoorrading (bv. stilstaand bevoorradingsverkeer op parkeerplaatsen, of geblokkeerde straten).* Kan per deelgebied aangegeven worden wat de knelpunten/parkeerdruk is? Dat biedt wellicht meer houvast voor de oplossingen.
- Afwenteling van de parkeerproblematiek is ook een aandachtspunt. Zijn er wel voldoende alternatieve locaties?
- Onderzoek in Zeevaartschoolstraat, 2,5 jaar geleden – hoe staat het daarmee? Het rapport is klaar, maar is nooit gedeeld met de bewoners. *Reactie: niet bekend vanuit welk team dat rapport opgesteld is (Roel Vellinga betrokken bewoner). Problematiek wel bekend, smal, huizen worden geraakt door doorgaand verkeer, moeilijk door de straat heen te rijden. De gemeente bekijkt wat de stand van zaken is.*

## 6. Uitgangspunten (eventuele) maatregelen

*Zie doelen/uitgangspunten in de presentatiebijlage.*

### 1. Uitgaan van bestaande parkeercapaciteit of toevoegen capaciteit?

- Het totaal aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dus buiten de (grote) parkeerterreinen, is 350 tot 400 parkeerplaatsen binnen de straten. Dat is inclusief de parkeermogelijkheden in de straten waar parkeren *half op het trottoir* wordt getolereerd. Dat wordt gedoogd om nu meer parkeermogelijkheden te bieden (waarbij de doorgang voor verkeer wel zoveel mogelijk wordt gewaarborgd).  
Uitbreidingsoptie parkeergarage is kostbaar en past eigenlijk niet bij het karakter van het dorp. Subsidiemogelijkheden vanuit bijvoorbeeld de provincie zijn hiervoor naar waarschijnlijkheid ook beperkt.
- Optimaliseren van veerhaventerrein zou mogelijk kunnen leiden tot capaciteitsuitbreiding van 20 à 25 parkeerplaatsen.
- Mogelijkheid parkeerterrein werkhaven voor langparkeerders. Het terrein wordt nu veel benut voor opslag. Parkeerterrein werkhaven zou een goed alternatief kunnen bieden voor langparkeerders.

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig voor alleen al de bewoners? Daar zijn nog geen aantallen van. Is het nu al voldoende voor de bewoners? Belangrijkste is om te kijken naar de straten waar het probleem het grootst is. Bewoners rondom Pirolastraat/Duindoornstraat ongelukkig met voorstel uit 2009, omdat gemeente aangaf dat daar wel geparkeerd kon worden. Hoever trek je door met parkeervergunning, maar ook: hoeveel parkeerplaatsen heb je nodig. *Reactie: de doelgroep die je wegdrukt, moet je elders goede alternatieven bieden. In 2009 was het plan om het werkhaventerrein beter te benutten, maar dat betekende ook dat parkeervergunningzone ver naar het noorden moest worden doorgetrokken, omdat er anders andere alternatieven ontstaan (en dan is er sprake van afwenteling).*
- Bij het zuidelijke deel van de Willem Barendszkade (nabij Groene Strand) het aanbod aan parkeervoorzieningen niet uitbreiden en mogelijk zelfs beperken. Alternatieven bieden bij bijvoorbeeld het werkhaventerrein. Is het overigens ook mogelijk dat het veerhaventerrein ook deels beschikbaar kan komen voor (gratis) parkeren voor eilanders? *Reactie: knelpunt is dat het veerhaventerrein een hoog gebruik kent van langparkeren (meerdere dagen). Idee is om het langparkeren bij het veerhaventerrein weg te halen en het werkhaventerrein dan als alternatief te*

*bieden. Bij een dergelijke reguleringsmaatregel kunnen de eilanders niet/moeilijk worden uitgezonderd.*

- Langparkeren betekent o.a. bedrijfsauto's die donderdagavond/vrijdagavond op het veerhaventerrein staan, en maandag weer vertrekken. Vooral dit wordt als een probleem gezien. Vraag is, wat verstaan we hier onder langparkeren? Is langparkeren langer dan 2 dagen, dan zou een verdeling gemaakt kunnen worden tussen eilanders die naar wal gaan en échte langparkeerders die dat bij maximaal 2 dagen parkeren niet meer kunnen (bedrijfsbusjes die er 3 à 4 dagen staan, die dus zullen moeten uitwijken). Er moet in ieder geval wel gereguleerd worden.
- Langparkeren: belangrijk is dat rekening wordt gehouden met lang bezoek van eilanders aan de wal, bv. ziekenhuisbezoek of noodzakelijk bezoek, dat zij wel hun auto kwijt kunnen zonder daar 'dik' voor te betalen / of beboet te worden. Eilanders moeten goed bediend worden op het veerhaventerrein, 2 dagen zou toereikend kunnen zijn. Maar ook meer dagen zou eigenlijk moeten kunnen (als eilander zou je er moeten kunnen staan zonder je er zorgen over te maken).

## **2. Woonstraten, uitsluitend parkeren voor bewoners?**

Een uitgangspunt kan zijn dat parkeergelegenheid in de woonstraten uitsluitend voor de bewoners wordt 'gereserveerd'. Maar moet dat dan voor een deel van de woonstraten gelden, of voor heel Oud West? En hoe zou omgegaan moeten worden met een 1<sup>e</sup> auto en 2<sup>e</sup> auto (of zelfs meer auto's). Zo kan bijvoorbeeld alleen de 1<sup>e</sup> auto van bewoners bediend worden in de woonstraten, terwijl de 2<sup>de</sup> (en 3<sup>de</sup> etc.) auto buiten het gebied een plek moet krijgen.

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Om het probleem aan te pakken zou heel Oud West meegenomen moeten worden in het verstrekken van parkeervergunningen. Anderzijds is het zo dat eilanders/bezoek vanuit bijvoorbeeld Midsland niet onnodig worden belast of geen parkeerplek meer kunnen vinden.
- Eén auto / parkeervergunning per adres is voldoende. Creatief zijn in de oplossingen, waar iedereen in zekere zin tevreden over kan zijn.
- In Harlingen wordt gewerkt aan de hand van een (soort) dagkaart / bezoekerspas, voor 2 uur of langer parkeren. Betekent wel dat handhaving nodig is, mocht een dergelijke oplossing voor Oud West iets kunnen betekenen.
- Zorg voor een oplossing voor heel West, niet alleen Oud West. Zo wordt voorkomen dat parkeerproblemen verschuiven.

## **3. Parkeerterrein Duindoornstraat**

Kijkend naar het gebruik van parkeerterrein Duindoornstraat is de inschatting dat het voornamelijk door bewoners en bedrijven zelf wordt gebruikt (en minder door bezoekers aan het centrum of badgasten). Hoe kijkt u aan tegen het gebruik aan van het parkeerterrein? Alleen voor bewoners/bedrijven, of ook voor bezoekers?

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Veel bewoners parkeren daar hun auto. Toeristen (verblijvend in Oud West, maar ook elders) gebruiken het parkeerterrein ook veel. Toeristen mogen we ook wel iets gunnen, die moeten hun auto natuurlijk ook kunnen parkeren. Wel: bij voorkeur zoveel mogelijk op de fiets. Ook wordt langgeparkeerd door mensen die hier werken en dan maandagochtend weer vertrekken, en door werklui. Parkeerterrein heeft een functie voor lang- en kortparkeren (bezoekers die restaurant bezoeken, winkelen en weer weggaan).
- Verondersteld dat er een parkeervergunning komt, dan is er vanuit bewoners waarschijnlijk minder behoefte voor parkeergelegenheid op het parkeerterrein Duindoornstraat. Die plekken zouden daardoor ten gunste zouden kunnen komen aan badgasten. Dat is beter dan dat zij in de woonstraten, bv. in de Zwarteweg, gaan staan. Bedrijfsauto's hoeven er daarentegen niet te staan, die zouden op het werkhaventerrein een plek kunnen krijgen.
- Mogelijkheid: betaald parkeren / ook voor eigen vergunning niet problematisch om er zelf voor te betalen. Al is dat niet helemaal volgens de Terschellinger traditie/cultuur. Betaald parkeren zou voor kortparkeren een oplossing kunnen zijn. Voor vergunninghouders zou het nog wel mogelijk moeten zijn op parkeerterrein Duindoornstraat te parkeren (wanneer het in eigen straat niet kan).
- Functie parkeerterrein hangt ook af van eventuele toepassing parkeervergunningen.
- Zodra betaald parkeren wordt ingevoerd, kan dat er ook toe leiden dat badgasten ervoor kiezen hun auto niet mee te nemen naar het eiland (zo houd je ook auto's weg). Met als gevolg een betere leefomgeving/verblijfsklimaat.



#### **4. Parkeren overige doelgroepen?**

- hiervoor al uitvoerig aan bod gekomen. –

#### **7. Ideeën voor oplossing(svarianten)?**

Mogelijkheden onder andere te vinden in: vergunninghoudersparkeren, betaald parkeren (parkeerterrein Duindoornstraat, veerhaventerrein) zodat langparkeerders naar andere plekken worden geleid.

Woonstraten dienen dan eigenlijk ook gereguleerd te worden. Kortom, alles hangt met elkaar samen en een integrale oplossing is gewenst. Wellicht zijn ook seizoensgebonden oplossingen mogelijk.

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Seizoensgebonden oplossingen lijken niet voor de hand te liggen, aangezien het 'seizoen' ca. 10 maanden duurt. Reguleren kan beter het hele jaar rond.
- Op de Zwarteweg is het zeker niet seizoensgebonden, problematiek speelt het gehele jaar.

#### **8. Vervolg en afsluiting**

Voor de volgende klankbordgroep wordt door gemeente een eerste aanzet gedaan voor de oplossingsscenario's, waarin ook de effecten worden weergegeven. Graag bespreken we deze scenario's met u in de volgende klankbordgroep, die in september zal plaatsvinden. Zo mogelijk is deze bijeenkomst fysiek, mits dit past binnen de dan geldende corona-maatregelen.

Tot slot worden de leden van de klankbordgroep bedankt voor hun bijdrage aan deze sessie.

## **Verslaglegging 2<sup>e</sup> Klankbordgroep (digitale sessie) Parkeren Oud West**

Dinsdag 23 november, 2021

### *Deelnemers*

Namens bewoners/bedrijven waren in totaal 8 personen aanwezig.

### *Gemeente Terschelling*

Bert Huisman, gemeente Terschelling

Sikke Visser, gemeente Terschelling

### *Sweco*

Henk Hoekstra, Sweco

Ferenc Horváth, Sweco

### **Programma (zie ook bijgevoegde presentatie)**

1. Opening en welkom
2. Terugblik vorige overleg
3. Cijfermatige onderbouwing
4. Uitgangspunten scenario's
5. Scenario's met voor- en nadelen
6. Vervolg en sluiting

#### **1. Opening en doel**

##### *Parkeerproblematiek Oud West*

Vanuit Oud West zijn er klachten van bewoners en ondernemers over de parkeersituatie. Het gaat om een, problematisch ervaren, parkeersituatie die al jaren speelt. In 2009 is een plan gemaakt om de problematiek aan te pakken, maar omwille van onvoldoende maatschappelijk draagvlak heeft dat plan geen navolging gekregen. De parkeerproblematiek bleef echter doorlopend geagendeerd, zoals in bijvoorbeeld het Coalitieakkoord uit 2018. Het is daarom dat nu wederom een stap wordt gemaakt naar een aanpak die de parkeerproblematiek moet verhelpen. Een voorwaarde voor de aanpak is een breed draagvlak onder bewoners en ondernemers in Oud West.

##### *Doel 2<sup>e</sup> klankbordgroep*

In de 2<sup>e</sup> klankbordgroep behandelen we aantal oplossingsvarianten. Aan de hand van de ideeën uit de 1<sup>e</sup> klankbordgroep is een eerste conceptuiterwerking gemaakt, die in de 2<sup>e</sup> klankbordgroep zijn besproken.

#### **2. Cijfermatige onderbouwing**

*- behandeling cijfermatige onderbouwing (zie presentatie) –*

Er is zorgvuldig gekeken naar de parkeercapaciteit in de straten, bekeken wat - realistisch bekeken - in de straten openbaar geparkeerd kan worden. Met inachtneming van een vrije doorgang voor o.a. de hulpdiensten.

Er is een nachtelijke telling uitgevoerd in Oud West, om grip te krijgen op de parkeerbezetting op het moment dat hoofdzakelijk bewoners in het gebied geparkeerd staan. Gevraagd wordt naar de representativiteit van een enkele telling, met als voorbeeld dat wordt ervaren dat er behoorlijke schommelingen zijn met oog op de parkeerbezetting op parkeerterrein Zwarteweg ('soms vol, soms leeg'). De nachtelijke telling is ervoor bedoeld om de praktijksituatie in kaart te brengen, om deze te kunnen wegen met o.a. het gemiddelde autobezit onder de bewoners van Oud West. De parkeertelling is uitgevoerd in september, min of meer buiten het seizoen, waardoor naar verwachting een goed beeld gekregen kan worden van het bewonersparkeren. Daarnaast leert de ervaring dat in regel weinig parkeerfluctuaties voorkomen in avond/nachtmetingen.

### 3. Reacties klankbordgroep

Reacties vanuit de klankbordgroep:

- Ingebracht wordt dat naast de mogelijkheden tot uitbreiding op het Veerhaventerrein en het Werkhaventerrein, ook uitbreidingsmogelijkheden aanwezig zijn langs de Zwarteweg. De voordelen die worden gezien zijn 1) dat er draagvlak onder bewoners die toch al niet in eigen straat kunnen parkeren en 2) hiermee ingespeeld kan worden op toenemende drukte (komst Kaap West). De nadelen zijn dat 1) hierdoor te werk gegaan moet worden in de duinen (kwetsbaar), aantasting van natuurwaarden. Voorwaarde zou wel moeten zijn dat de uitbreiding ten gunste komt van alleen bewonersparkeren (door mogelijk parkeerplekken te reserveren).
- Langdurig parkeren van bedrijfsauto's in woonstraten (niet bij detailhandel/bedrijven zelf) zorgt voor irritatie. Oud West moet wel bereikbaar zijn voor bedrijfsauto's, maar parkeren is een ander punt. Door bedrijfsauto's uit de woonstraten te halen, zijn er minimaal 10 parkeerplaatsen 'te winnen'.
- Deelgebied E (Willem Barentszkade-zuid) wordt in de gepresenteerde Havenfrontplannen afgesloten voor verkeer (niet zijnde-bewoners). De parkeercapaciteit wordt verlaagd, teneinde tot een nieuwe openbare inrichting te komen. Kanttekening: voor de bezoekers aan bijvoorbeeld horeca De Walvis betekent dit dat het veerhaventerrein de dichtstbijzijnde parkeermogelijkheid wordt. 2° Kanttekening: Ondanks de samenhang met plannen voor het Havenfront moeten we voorkomen dat we in een 'afwachtende houding' schieten. We willen graag op korte termijn een oplossing voor de parkeerproblematiek en niet koppelen aan mogelijke plannen die over een paar jaar spelen.
- Uitbreiding parkeercapaciteit lijkt nodig met oog op het faciliteren van toeristen in de omgeving – ongeacht het gekozen scenario.
- Het Parkeerterrein Zwarteweg heeft doorgaans overdag een hoge parkeerbezetting. Vaak is hier dan helemaal geen ruimte meer beschikbaar voor bijvoorbeeld bezoekers aan het centrum. De indruk bestaat dat deze hoge bezetting komt door de auto's die later op de dag met de veerboot meegaan, omdat men al vaak tijdig de verblijfsaccommodatie moet verlaten. De suggestie wordt gedaan om deze auto's eerder op de opstelplaats voor de veerboot toe te laten (terrein Rijkswaterstaat) of te verleiden gebruik te maken van het werkhaventerrein.
- Voorts wordt opgemerkt dat hinder wordt ondervonden van campers of aanhangwagens in de woonstraten (bijv. Schoolstraat). Ook deze aanhangwagens houden schaarse parkeerplekken bezet.
- Met het Werkhaventerrein ligt er volgens de klankbordgroep een prachtig parkeeralternatief, op 'korte' loopafstand van het centrum (ca. 5-10 minuten lopen).
- Ten alle tijden rekening houden met calamiteitenverkeer (brandweer/ambulance), zowel in de woonstraten (voldoende passeerruimte), als op het Veerhaventerrein.

### 4. Uitgangspunten scenario's (wensbeeld)

Mede aan de hand van het 1<sup>e</sup> klankbordgroepoverleg zijn uitgangspunten voor de scenario's opgesteld:

- Toevoeging parkeercapaciteit. Alleen buiten woon-/centrumgebied is uitbreiding mogelijk:
  - Ca. 25 pp door optimalisatie veerhaventerrein (van 128 naar ca. 150 pp)
  - Ca. 95 pp door verdubbeling werkhaventerrein (van 96 naar ca. 190 pp)
- Woonstraten reserveren voor bewoners/bedrijven door middel van vergunninghoudersparkeren. Gelet de beschikbare ruimte is het nodig/wenselijk om te werken met één vergunning per adres
- P-terrein Zwarteweg (Duindoornstraat): naast kortparkeren (dmv betaald of blauwe zone) centrumbezoekers ook ontheffing voor bewoners met vergunning => parkeerdurbeperking
- Willem Barentszkade: vergunninghouders aanwonenden + kortparkeren centrumbezoekers => parkeerdurbeperking
- Veerhaventerrein: kortparkeren halen/brengen passagiers/bagage + parkeren van eilanders die vaste wal bezoeken + werknemers Doeksen? => parkeerdurbeperking
- Werkhaventerrein: langparkeren overig (vrij parkeren)

### 5. Scenario's met voor- en nadelen

Ingegaan wordt op de verschillende parkeerscenario's (zie presentatie).

Scenario's:

1. Huidige situatie – niets doen
2. Deelgebied A voor vergunninghouders

3. Geheel woongebied Oud West voor vergunninghouders excl. parkeerterrein Zwarteweg (vrij parkeren)
4. Geheel woongebied Oud West voor vergunninghouders incl. parkeerterrein Zwarteweg
5. Geheel woongebied Oud West voor vergunninghouders incl. overig beperking langparkeren

Individuele reacties vanuit de klankbordgroep op de scenario's:

- **Reactie KG-lid 1:** het is goed om sowieso iets te doen; er moeten maatregelen genomen worden – ook al zal niet iedereen er mee eens zijn. Gefaseerd invoeren is een goed idee (eerst gebied A vergunningengebied maken).
- **Reactie KG-lid 2:** wonende in de nabijheid wordt beaamd dat P-Zwarteweg overdag vaak vol staat. Er wordt vaak vanuit gegaan dat er nog ruimte is (voor uitbreiding parkeren), maar dat is gewoon niet zo. Mensen komen daar ook voor de tandarts, visite of restaurants naar het centrum. Daar wel rekening mee houden. Gefaseerd invoeren is wel een goed idee (eerst gebied A vergunningengebied maken). Met de notie: het moet wel werken. Op Texel is betaald parkeren ingevoerd, maar zelf ervaren dat de apparatuur niet werkte.
- **Reactie KG-lid 3:** Parkeerproblemen verschillen wel over Oud West. Cijfers herkenbaar, indruk dat er te weinig parkeergelegenheid is in gebied A. Maar toch lukt parkeren vrijwel altijd (al dertig jaar). Auto's worden wel steeds groter, dus nemen ze meer ruimte in. Er wordt veel geparkeerd bij gele strepen, daar wordt niet op gehandhaafd. Hulpdiensten kunnen er niet meer goed doorheen, waardoor niet alle bestemming voor hun goed bereikbaar zijn. Als daar gehandhaafd wordt, dan heb je een deel van het probleem al weggenomen. Op de gele plekken staan overigens Terschellingers, die weten dat er niet gehandhaafd wordt. Het zou naar mijn mening helpen als de toerist niet meer in de woonstraat kan parkeren. Als die weet dat hij/zij niet meer in het centrum kan komen, dan komt de toerist daar ook niet meer. Een deel van de oplossing moet daarin gezocht worden. Zorg dat de toerist weet dat hij niet in Oud West mag parkeren. Uitbreiding van parkeren niet per se de voorkeur. Niet enthousiast over vergunning, het is geen garantie dat ik een parkeerplek heb. Dan betaal ik voor hetzelfde (qua parkeersituatie). De ondernemers die toeristen hier heen halen, zoals Doeksen, die zijn ook deels verantwoordelijk voor het parkeerprobleem.
- **Reactie KG-lid 4:** heeft zelf behoefte aan 2 parkeervergunningen. Scenario 5 is een goed idee. Ook mogelijkheid voor bewoners om te parkeren op parkeerterrein Zwarteweg. Terschellingers moeten wel gebruik kunnen blijven maken van het Veerhaventerrein. Voor de tweede auto ook een vergunning mogelijk maken.
- **Reactie KG-lid 5:** vergunning voor 1 auto per deelgebied, scenario 5 is een prima plan. Een hoop bewoners in de buurt van Veerhaven en Zwarteweg maken gebruik van deze parkeervoorzieningen. Met ontheffing kunnen bewoners wel gewoon blijven staan. Knelpunt: Westerbuurstraat tussen nr. 26 t/m 32 is het een heel smal gedeelte met een smalle stoep. Als hier grote auto's staan geparkeerd, kan er helemaal geen verkeer meer langs.
- **Reactie KG-lid 6:** ik hoop dat er een plan komt, gefaseerd zodat mensen niet tegen verrassingen aanlopen. Handhaving is belangrijk, ook bij de gele strepen in de woonstraten.
- **Reactie KG-lid 7:** gefaseerd invoeren te beginnen met parkeervergunning is belangrijk, anders heb je over drie jaar nog niks. Voorkeur voor gereserveerde plekken op parkeerterrein voor vergunninghouders (bewoners). Is voorstander van 1 vergunning per adres. Voor mensen met een bedrijf (bedrijfsauto) zou je een uitzondering kunnen maken.
- **Reactie KG-lid 8:** Op Willem Barentszkade-zuid alleen parkeren voor bewoners, maar indien mogelijk ook minder parkeerplekken, zodat . P-terreinen voor de rest moeten voor iedereen kunnen zijn. En vergunningparkeren voor bewoners in Oud West.

Reactie gemeente:

- Huidige beperkte handhaving heeft een directe relatie met geld en capaciteit. Probleem is bij gemeente bekend en op gezette tijden wordt geprobeerd om gericht de problemen aan te pakken. Op het schaalniveau van Terschelling gaan handhavingsmethoden zoals die in grote steden worden ingezet, niet werken. Dit zou een vergunning onbetaalbaar maken. Opgemerkt wordt dat een gefaseerde uitvoering voor de handhaving minder goed uitvoerbaar is. Belangrijk is dat inzet van handhaving wordt afgestemd op het gekozen scenario.

#### Resumé oordeel klankbordgroepleden

- De helft van de klankbordgroepleden is voor een gefaseerde uitvoering, waarbij begonnen wordt met vergunninghoudersparkeren in de woonstraten, desgewenst in combinatie met een blauwe zone op het P-terrein Zwarteweg (met ontheffing voor vergunninghouders).

- Van de overige helft is het merendeel voorstander van het scenario waarin alle parkeerreguleringsmaatregelen zijn opgenomen, omdat dit het enige pakket dat aansluit op de geformuleerde uitgangspunten (wensbeeld). Naast vergunninghoudersparkeren wordt tevens parkeer(duur)regulering voorgesteld op de P-terreinen Zwarteweg en Veerhaven, alsmede regulering op de hoofdrijbaan van de Willem Barentszkade.
- Eén klankbordgroeplid is tegen vergunninghoudersparkeren, omdat nog steeds geen garantie voor een parkeerplek kan worden gegeven. Bovendien ervaart dit lid zelf geen parkeerproblemen.

Gezien de beschikbare ruimte geeft de meerderheid de voorkeur aan maximaal 1 parkeervergunning per adres. Eventueel kunnen bedrijven hierbij worden uitgezonderd, mits dit voor de bedrijfsvoering nodig is.

## **6. Vervolg en afsluiting**

Het gemeentelijk projectteam werkt de parkeerscenario's verder uit binnen een Parkeernotitie. Zowel de geselecteerde als aangemelde leden van de klankbordgroep ontvangen het verslag van het 2<sup>e</sup> klankbordgroepoverleg en de presentatie. Voor de communicatie richting alle belanghebbenden in Oud West wordt deze informatie op de gemeentelijk website gepubliceerd (en mogelijk een informatiefolder in de bus).

Ook zal de gemeenteraad via een informerende raadsvergadering bij de afweging van de parkeermaatregelen worden betrokken, inclusief de eventuele fasering.

Tot slot worden de leden van de klankbordgroep bedankt voor hun constructieve inbreng en reflectie op de parkeerscenario's.

## Colofon

### Projectnaam

Parkeren Oud West

### Document

Parkeernotitie

### Opdrachtgever

Gemeente Terschelling

### Projectteam

Henk Hoekstra

Ferenc Horváth

### Versie

Concept

### Datum

04-03-2022