

Gemeente Purmerend
Verkeersplan binnenstad

Parkeeranalyse binnenstad Purmerend

Update parkeeronderzoek najaar 2018

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Purmerend

Parkeeraanalyse binnenstad

Datum	14 december 2018
Kenmerk	001743.20180912.R1.07
Eerste versie	

Documentatiepagina

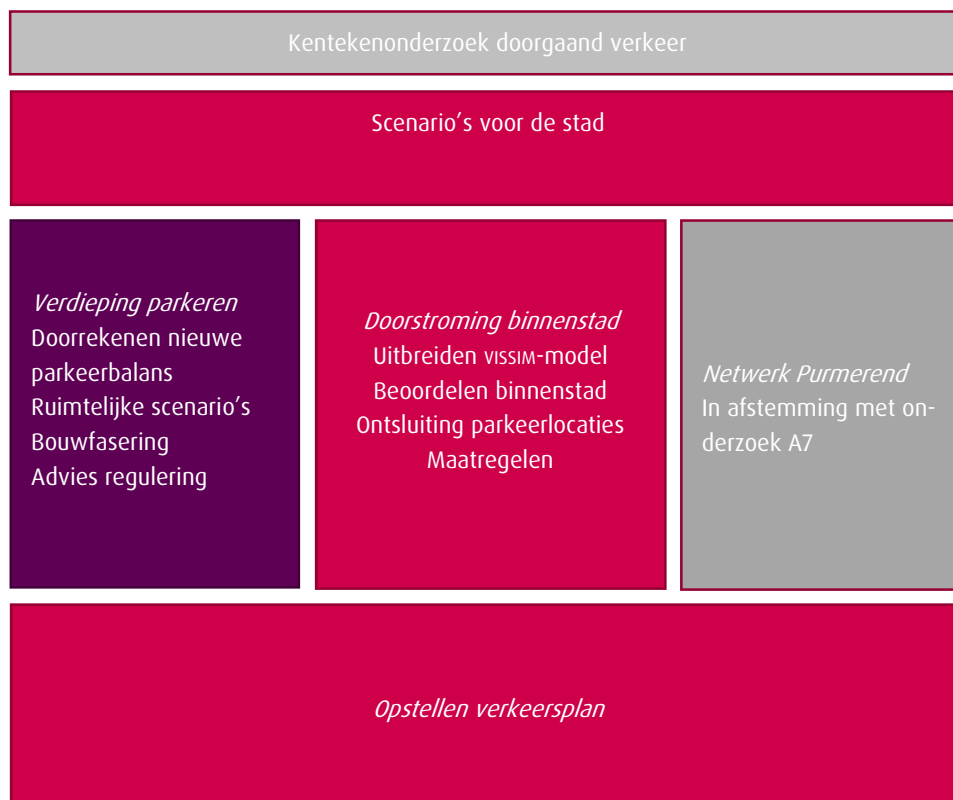
Opdrachtgever(s)	Gemeente Purmerend
Titel rapport	Parkeeraanalyse binnenstad Purmerend, update parkeeronderzoek najaar 2018
Kenmerk	001743.20180912.R1.07
Datum publicatie	14 december 2018

1	Inleiding	1
2	Nieuwe parkeerbalans	2
2.1	Opbouw Parkeer-In-Zicht	2
2.1.1	Parkeerdrukonderzoek	2
2.1.2	Onderzoeksgebied en gebied parkeerbalans	2
2.1.3	Parkeergebieden	4
2.1.4	Herverdeling	5
2.2	Toekomstige ontwikkelingen	6
3	Resultaten parkeerbalans	9
3.1	Parkeerbalans 2018	9
3.2	Resultaat toekomstige situatie	10
3.2.1	Uitkomsten parkeerbalans	10
4	Naar een nieuwe parkeerlocatie	12
4.1	Loopafstanden	12
4.2	Verdeling parkeren binnenstad	13
4.3	Type gebruikers, kosten en opbrengsten	15
4.4	Ruimtelijke kwaliteit	15
4.5	Aanrijroutes	16
4.6	Looproutes en detailhandelsvisie	16
4.7	Flexibiliteit	16
4.8	Afweging	17
4.9	Terugblik: beoordeling per locatie	18
5	Mitigerende maatregelen	19
6	Conclusie	20
Bijlage 1	Parkeerbalans eindsituatie	21

1

Inleiding

De gemeenteraad van Purmerend heeft bij de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2040 het college opgedragen te komen met een verkeersplan voor de binnenstad. Veel van de elementen voor deze visie zijn al beschikbaar of worden later opgepakt (grijs weergegeven in schema), een aantal nog niet (rood weergegeven in schema). Om te komen tot een complete en onderbouwde verkeersvisie is onderzoek op een aantal onderdelen nodig. Deze rapportage richt zich op het onderdeel parkeren. De samenhang met de andere onderdelen is in volgend schema zichtbaar gemaakt.



2

Nieuwe parkeerbalans

De parkeerbalans van de gemeente Purmerend moet geüpdatet worden om de parkeer-effecten van diverse ruimtelijke ontwikkelingen in en direct buiten het centrum in kaart te brengen. Om inzicht te krijgen in de toekomstige parkeervraag is de nieuwe parkeerbalans opgesteld met behulp van de tool 'Parkeer-In-Zicht'.

Parkeer-In-Zicht is een dynamische rekentool waar de parkeereffecten van verschillende ruimtelijke scenario's in beeld worden gebracht. De nadruk ligt op visualisatie; twee kaarten met het onderzoeksgebied staan naast elkaar en kunnen met elkaar worden vergeleken. Voor elke kaart kunnen uitgangspunten worden aangepast.

2.1 Opbouw Parkeer-In-Zicht

De parkeerbalans bestaat uit een aantal uitgangspunten welke hieronder zijn beschreven.

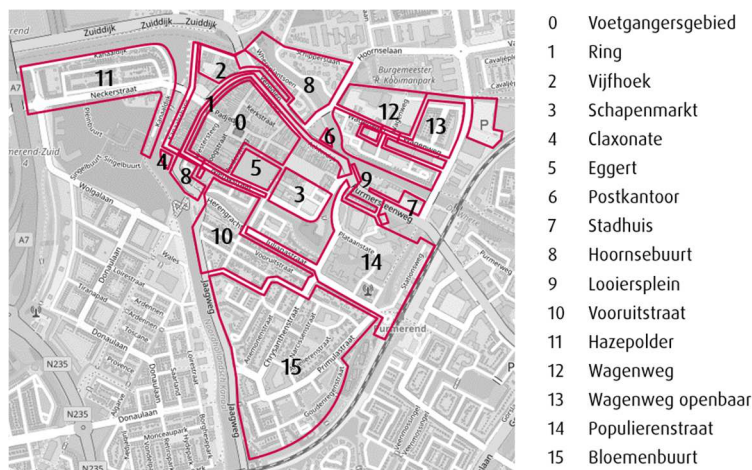
2.1.1 Parkeerdrukonderzoek

Recent parkeerdrukonderzoek vormt de basis voor de parkeerbalans. Het parkeerdrukonderzoek geeft weer hoe de parkeersituatie daadwerkelijk is op straat, in de garages en op de langparkeer-terreinen. Dat levert voor het onderzoeksgebied het inzicht op van het moment van nu. Purmerend voert tweejaarlijks een parkeersdrukmeting uit.

In deze update van het rapport is gebruik gemaakt van de cijfers van het parkeeronderzoek uit november 2018.

2.1.2 Onderzoeksgebied en gebied parkeerbalans

De parkeerbalans heeft tot doel inzichtelijk te maken welke parkeersituaties te verwachten zijn voor de binnenstad van Purmerend. De basis voor de parkeerbalans is het gebied dat is gehanteerd voor de parkeerdrukmeting van het centrum. In figuur 2.1 is het gebied weergegeven.



Figuur 2.1: Deelgebieden Parkeer-In-Zicht Purmerend

Voor de parkeerbalans voor de binnenstad zijn niet alle gebieden geschikt als parkeergebied: omdat ze te ver weg zijn vanaf de binnenstad of omdat de kenmerken van het gebied zich niet lenen om parkeerders uit de binnenstad op te vangen als overloop.

In figuur 2.2 is het onderzoeksgebied van het parkeeronderzoek en het gebied dat is gebruikt voor de parkeerbalans weergegeven.



Figuur 2.2: Gebied parkeeronderzoek (boven) en parkeerbalans (onder)

2.1.3 Parkeergebieden

De deelgebieden kennen niet allemaal hetzelfde parkeerregime. Een groot gedeelte van de deelgebieden heeft een vorm van regulering; betaald parkeren en/of vergunningparkeren. Enkele deelgebieden zijn nog ongereguleerd. In tabel 2.1 is dit aangegeven.

gebiedsindeling		parkeerregime	# parkeerplaatsen	maximale bezetting	In parkeerbalans?
1	Ring	Betaald	260	85%	Ja
2	Vijfhoek	Betaald	152	85%	Ja
2a	Vijfhoek	vergunning	5	85%	Ja
3	Schapenmarkt	Betaald	403	85%	Ja
4	Claxonate	Betaald	200	90%	Ja
5	Eggert	Betaald	392	90%	Ja
6	Postkantoor	Betaald	30	85%	Ja
7	Stadhuis	Betaald	170	85%	Ja
8	Hoornsebuurt	vergunning	168	85%	Ja
9	Looiersplein	vergunning	40	85%	Ja
10	Vooruitstraat	vergunning	320	85%	Ja
11	Hazepolder	Betaald	313	85%	Ja
11a	Hazepolder	Gratis	18	85%	Ja
12	Wagenweg	Privé	81	85%	Ja
12a	Wagenweg	Gratis	714	85%	Ja
13	Wagenweg	Gratis	232	85%	Ja
14	Populierenstraat	Gratis	456	85%	Ja
14a	Populierenstraat	vergunning	15	85%	Ja
15	Bloemenbuurt	Gratis	639	85%	Nee

Tabel 2.1: parkeerregimes van de deelgebieden

In tabel 2.1 is te zien dat enkele deelgebieden verschillende regimes kennen. Zo is de Vijfhoek betaald parkeren, maar zijn er 5 parkeerplaatsen waar alleen met een parkeervergunning kan worden geparkeerd. In de parkeerbalans is dit onderscheid gemaakt door het deelgebied op te knippen. De Wagenweg heeft een deel 'privé' parkeerplaatsen. Dit zijn parkeerplaatsen in eigendom van een supermarkt waar bezoekers gratis kunnen staan. In feite zijn dit daarmee openbare parkeerplaatsen. Verder kunnen de inwoners met een parkeervergunning in elk gereguleerd gebied staan.

Voor alle deelgebieden geldt een maximale acceptabele bezettingsgraad van 85%, met uitzondering van de parkeergarages. In overleg met de gemeente is voor deze garages bepaald dat een hogere bezettingsgraad, 90%, acceptabel is. Dit omdat de parkeergarages bedoeld zijn om het gros van de bezoekers voor het centrum op te vangen. Dat de garages voller staan als de maaiveldparkeerplaatsen, is een gewenst effect. Deze waarden kunnen worden aangepast in de parkeerbalans.

2.1.4 Herverdeling

Wanneer een gebied een hoge parkeerdruk kent en men moeite heeft met het vinden van een plek, is het waarschijnlijk dat men op zoek gaat naar een beschikbare parkeerplaats elders. Dat kan in een ander deelgebied zijn. In de parkeerbalans is hiermee rekening gehouden door het principe van 'herverdeling' toe te passen. Wanneer een deelgebied de maximale bezettingsgraad heeft bereikt, maar nog wel parkeervraag over heeft, dan wordt deze parkeervraag toebedeeld aan de deelgebieden die nog restcapaciteit hebben.

Aan dit principe zitten wel restricties. Omdat we hier te maken hebben met verschillende parkeerregimes, kan niet alle parkeervraag zomaar aan een ander gebied worden toegewezen. Bezoekers van buiten de stad kunnen bijvoorbeeld niet op een vergunningenplek staan. Waar een parkeerder mag staan wordt geregeld door de herverdelingsmatrix. Door de tabel aanpasbaar te maken kan worden geëxperimenteerd met het toewijzen of juist uitsluiten van bepaalde deelgebieden. Voor dit onderzoek is ervan uitgegaan dat de volgende gebieden – tot de maximale parkeerdruk – kunnen worden gebruikt voor herverdeling. Of in de parkeerbalans daadwerkelijk herverdeling plaatsvindt, is afhankelijk van de parkeerdruk in de verschillende gebieden.

In figuur 2.3 is weergegeven welke gebieden gelden als historische binnenstad en welke gebieden in de parkeerbalans als overloopgebied gelden. Beide gebieden worden in de parkeerbalans gebruikt om parkeerders uit de binnenstad te herverdelen.



Figuur 2.3: Historische binnenstad (links) en overloopgebied (rechts in paars)

2.2 Toekomstige ontwikkelingen

De bouwplannen die voor de binnenstad tot circa 2026 op de agenda staan hebben effect op de huidige parkeersituatie. Enkele nemen bestaande parkeercapaciteit in beslag, andere hebben tot gevolg dat de parkeervraag hoger wordt, of een combinatie van beide. In de parkeerbalans zijn de bouwplannen in de tijd meegenomen (fasering). Voor de bouwplannen die bestaande parkeercapaciteit in beslag nemen is bovendien meegenomen dat de bestaande parkeercapaciteit komt te vervallen op het moment dat het bouwplan start. De parkeervraag (en -aanbod) vanuit het bouwplan wordt meegerekend vanaf de opleveringsdatum van het bouwplan.

De precieze fasering en omvang van de ruimtelijke plannen zal, omdat de plannen nog in ontwikkeling zijn, in de loop van de tijd waarschijnlijk nog veranderen. De parkeerbalans geeft de meest recente stand van zaken weer, met als doel inzicht te krijgen in de parkeergevolgen van de geplande ontwikkelingen.

Deelgebied	Projectnaam	Programma		
		functie	omvang	eenheid
2	De Vijfhoek	woningen	27	woningen
3	De Hallen	markthal	700	m ² bvo
3	De Hallen	woningen	8	woningen
3	Schapenmarkt*	woningen	*	woningen
6	Post NL*	woningen	*	woningen
7	Brantjesoever	appartementen klein	12	woningen
7	Brantjesoever	appartementen middel	59	woningen
7	Brantjesoever	appartementen groot	1	woningen
7	Brantjesoever	soc. appartementen	18	woningen
7	Brantjesoever	eengezinswoningen	26	woningen
9	Zijp	woningen	40	woningen
1	Slotplein	woningen	25	woningen
0	Wonen boven winkels	woningen 2019 - 2023	10 per jaar	woningen

*) Voor PostNL en Schapenmarkt is nog geen concreet programma vastgesteld. Uitgaande van een toekomstig programma met 1 op 1 parkeren voor de bewoners, zal de parkeervraag in de binnenstad ten opzichte van deze berekening nog toenemen met de parkeervraag voor bezoekers, 0,3 pp per woningen.

Tabel 2.3: Ruimtelijke ontwikkelingen

De eigenschappen van ieder bouwplan kunnen worden aangepast in de parkeerbalans. Elementen die kunnen worden aangepast zijn:

- Deelgebied waar de ontwikkeling plaatsvindt;
- Programmatische omvang;
- Start bouw
- Oplevering
- Parkeeraanbod, met onderscheid naar type parkeerplaats.

In tabel 2.4 is de bouwfaserings van de ontwikkelingen in de binnenstad weergegeven. Deze kan, en zal, nog worden aangepast.

Deelgebied	Projectnaam	Fasering	
		start bouw	oplevering
2	De Vijfhoek	januari-20	januari-21
3	De Hallen	mei-18	december-19
3	Parkeerdekken 't Lammertje verwijderen *	januari-19	januari-19
3	Schapenmarkt	januari-24	januari-26
6	Post NL	januari-22	juni-24
7	Brantjesoever	juli-19	januari-22
9	Zijp	juli-19	juli-20
1	Slotplein	januari-22	januari-24
0	Wonen boven winkels	januari-19	januari-20
0	Wonen boven winkels	januari-20	januari-21
0	Wonen boven winkels	januari-21	januari-22
0	Wonen boven winkels	januari-22	januari-23
0	Wonen boven winkels	januari-23	januari-24

* In de parkeerbalans is uitgegaan van opheffing van de parkeerdekken van 't Lammetje per januari 2019. Dit is eerder dan gepland vanwege de slechte staat van de tijdelijke parkeerdekken. De parkeerplaatsen op maaiveld blijven tot start bouw.

Tabel 2.4: Invoer fasering

Daarnaast geldt dat demografische, ruimtelijke en beleidsmatige ontwikkelingen de komende jaren van invloed zijn op de parkeersituatie. Daarom is in de parkeerbalans ook een factor 'autonome groei' ingebouwd. Dit is de groei van de stad, ook als geen van de genoemde bouwplannen worden gerealiseerd. De autonome groei is eveneens aanpasbaar in de parkeerbalans. Zo kan de startdatum van de autonome groei worden aangepast, evenals de hoogte ervan.

In deze analyse is uitgegaan van een autonome ontwikkeling van 0,5% groei per jaar vanaf 1 januari 2019. Dit komt overeen met de verwachte groei van het aantal inwoners buiten de binnenstad.

Deelgebied	Projectnaam	Betaald	Vergunning	Privé
2	De Vijfhoek	-68		
2	De Vijfhoek	+42		
3	De Hallen	*		+ 8
3	Schapenmarkt parkeergarage	-140		
3	Schapenmarkt maaiveld	-83		
6	Post NL**	-29		
7	Brantjesoever	-143		
7	Brantjesoever	+55		+94
9	Zijp	-29		+44
1	Slotplein	-20		+16

*) De 82 parkeerplaatsen op het terrein van de Hallen waren ten tijde van het parkeeronderzoek al verwijderd.

**) Voor PostNL is en Schapenmarkt is ervan uitgegaan dat de bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. Aangezien er nog geen ruimtelijk programma is ingevoerd, is er ook nog geen rekening gehouden met de benodigde parkeerplaatsen voor het woonprogramma. Dit dient later nog te worden toegevoegd. De openbare parkeergarage die oorspronkelijk gepland was op de locatie Post-NL is geen onderdeel van de parkeerbalans.

Figuur 2.5: Uitsnede invoer parkeeraanbod

3

Resultaten parkeerbalans

De resultaten van de parkeerbalans zijn eindeloos. Doordat diverse factoren kunnen worden aangepast, zijn er verschillende mogelijke eindbeelden. In dit hoofdstuk wordt het meest waarschijnlijke scenario besproken. Deze gaat uit van het realiseren van alle ontwikkelingen, zoals opgegeven door de gemeente, en een autonome groei van een 0,5% per jaar vanaf het begin van 2018.

3.1 Parkeerbalans 2018

De parkeerbalans 2018 bestaat uit de resultaten van het parkeeronderzoek uit najaar 2018, inclusief de theoretische herverdeling die nodig is om de parkeerdruk zo goed mogelijk over de stad te verdelen. In tabel 3.1 is de beschikbare restcapaciteit per gebied weergegeven.

deelgebied		donderdag	vrijdag	zaterdag
1	Ring	36	36	36
2	Vijfhoek	25	25	25
3	Schappenmarkt	25	25	25
4	Claxonate	88	19	19
5	Eggert	269	110	38
6	Postkantoor	3	3	3
7	Stadhuis	31	85	8
8	Hoornsebuurt	34	25	25
9	Looiersplein	22	19	21
10	Vooruitstraat	156	68	112
11	Hazepolder	126	91	108
12	Wagenweg	420	571	180
13	Wagenweg openbaar	117	80	43
14	Populierenstraat	80	259	235

Tabel 3.1: Restcapaciteit situatie 2018 in aantallen

Zoals is te zien zijn de parkeerplaatsen op het maaiveld in de binnenstad grotendeels bezet, maar zijn er in de parkeergarages op alle momenten nog plekken beschikbaar. Dit is in onderstaande tabel samengevat

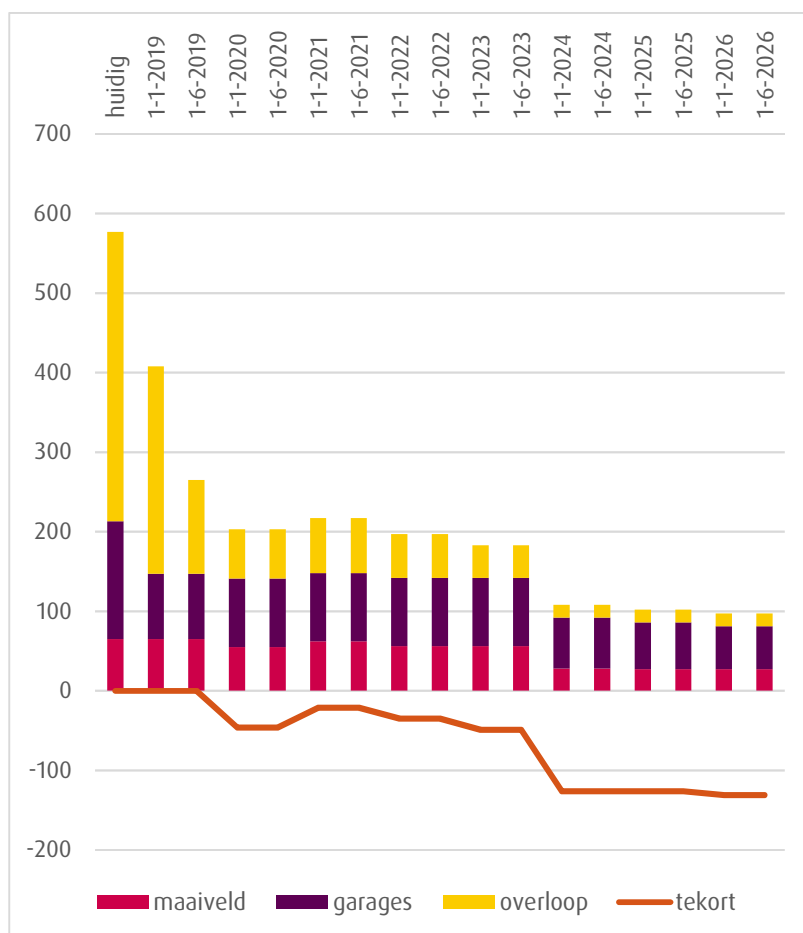
	donderdag	vrijdag	zaterdag
Maaiveld	65	65	65
Garages	382	154	82
Overloop	228	424	285

Tabel 3.2: Restcapaciteit situatie 2018 per gebiedstype

3.2 Resultaat toekomstige situatie

3.2.1 Uitkomsten parkeerbalans

Aan de hand van de huidige parkeercapaciteit en de bouwfaserings is voor elk jaar een beschikbare parkeercapaciteit en een parkeertekort te bepalen ,in de situatie zonder aanvullende maatregelen.



Figuur 3.1: Grafiek restcapaciteit en tekort per jaar

Combinatie opheffen parkeren dekken Schapenmarkt, Brantjesoever en Vijfhoek: tekort

Na het opheffen van de parkeercapaciteit in de parkeergarage Schapenmarkt, het opheffen (voor de bouw) van de parkeerplaatsen Brantjesoever en het opheffen van de plekken bij de Vijfhoek ontstaat een tekort aan parkeergelegenheid, dat niet meer in en om de binnenstad kan worden opgevangen. Volgens de nu doorgerekende planning is dat op 1 januari 2020. Weliswaar is er in en rond de binnenstad nog reservecapaciteit beschikbaar, maar doordat deze parkeerplaatsen niet geschikt zijn om te herverdelen (marge, te ver weg, niet juiste regime, ongewenst om te gebruiken) ontstaat er toch een tekort.

Op korte termijn circa 100 parkeerplaatsen nodig

Om in 2020 te komen tot een acceptabele parkeersituatie zijn op korte termijn circa 60 nieuwe parkeerplaatsen nodig. De parkeerbalans op 1 januari 2020 'sluit' nu op 59 pp die nodig zijn om alle parkeervraag op een goede manier te herverdelen.

Totale opgave circa 200 parkeerplaatsen

Om in de hele binnenstad en omgeving te zorgen voor een parkeersituatie waarin de parkeerdruk onder de maximale grenswaarde blijft zijn in totaal circa 200 parkeerplaatsen nodig. De parkeerbalans 'sluit' nu op 198 pp die nodig zijn om alle parkeervraag op een goede manier te herverdelen.

Opgave is nog niet vast

De parkeeropgave zal in de loop van de tijd nog moeten worden aangepast:

1. Op basis van nieuwe gegevens over het programma op de locatie PostNL en Schapenmarkt
2. Op basis van aanpassingen in de overige plannen

In hoofdstuk 4 gaan we in op de beste locatie voor de extra plekken.

4

Naar een nieuwe parkeerlocatie

De keuze voor een nieuwe parkeeroplossing is een keuze die brede consequenties heeft. Niet alleen moet de parkeergarage goed functioneren voor de Purmerendse binnenstad, de garage moet ook te bouwen zijn, te betalen zijn en passen in de ruimtelijke ambities voor de stad.

Uit de parkeerdata en het parallelle onderzoek naar verkeersafwikkeling in en om de binnenstad kan een eerste verkeerskundige richting worden afgeleid voor een geschikte plek voor de parkeergarage.

De volgende aspecten zijn belangrijk voor de keuze van een parkeergarage in of bij de binnenstad van Purmerend.

1. De ligging ten opzichte van de bestemmingen (loopafstanden)
2. De ligging ten opzichte van bestaande en verdwijnende parkeerlocaties (verdeling)
3. De bereikbaarheid (aanrijroutes, mobiliteitsvisie)
4. De doelgroep van de parkeergarage (type gebruikers, kosten vs opbrengsten)
5. De ruimtelijke kwaliteit (boven- of ondergronds)
6. De looproutes in de binnenstad (detailhandelsvisie)
7. De flexibiliteit (aanpasbaarheid aan nieuwe omstandigheden)

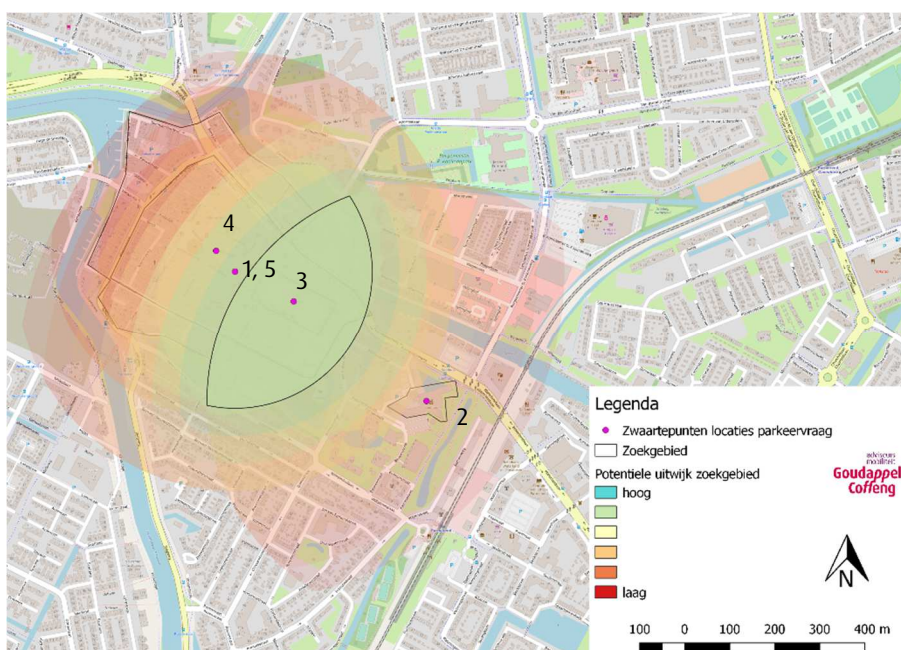
4.1 Loopafstanden

Op basis van alle functies die de garage moet vervullen kan een kaartbeeld worden samengesteld met loopafstanden. De parkeerlocatie is met name bedoeld voor de volgende categorieën zoals opgenomen in tabel 4.1.

	Categorieën	maximale afstand tot parkeerlocaties
1	Langparkeren werknemers binnenstad	800 meter
2	Langparkeren werknemers stadhuis	800 meter
3	Horeca Koemarkt	500 meter
4	Vergunninghouders binnenstad	600 meter
5	Pieken winkelend publiek	500 meter

Tabel 4.1: maximale afstand tot parkeerlocatie

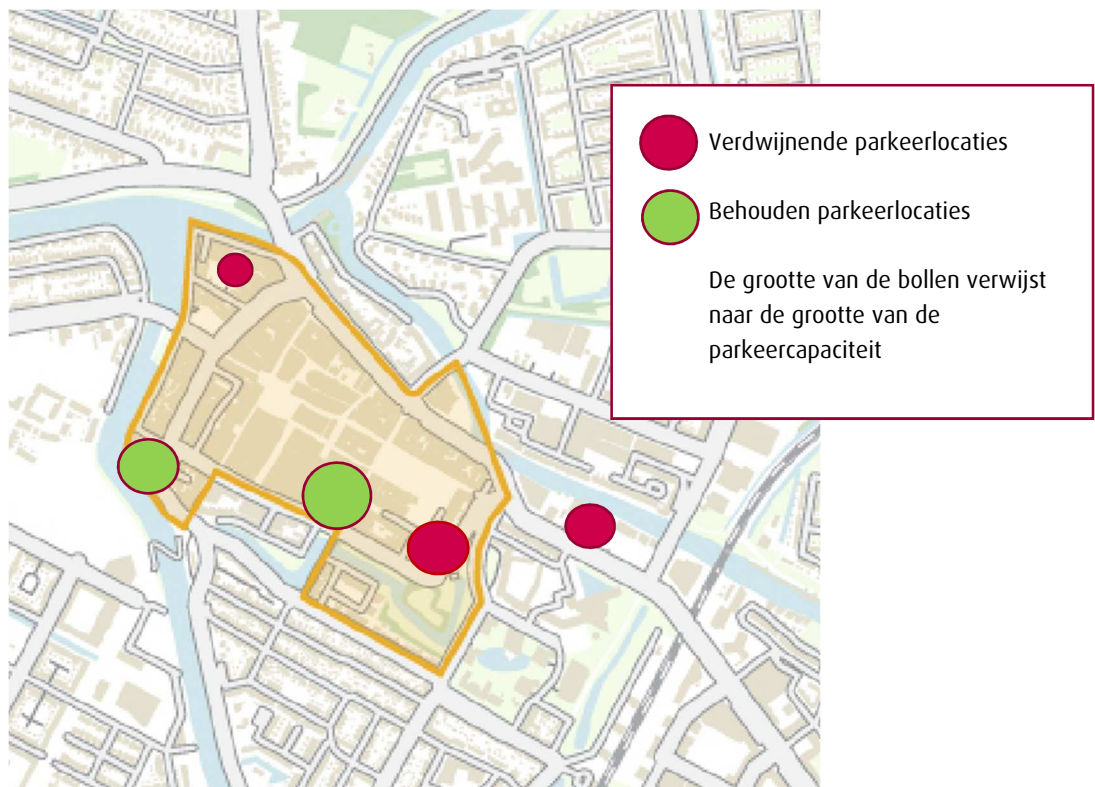
Wanneer we de kern van de bestemmingsgebieden van al deze categorieën op de kaart van Purmerend projecteren en vervolgens de loopafstanden toevoegen, dan volgt daaruit dat het optimale gebied voor wat betreft de loopafstand. Figuur 4.1 geeft de uitgezette loopafstanden vanaf de bronpunten weer. Hieruit volgt dat het groene gebied rondom de Koemarkt voor alle categorieën binnen loopafstand ligt.



Figuur 4.1: Loopafstanden doelgroepen (groen is beste gebied)

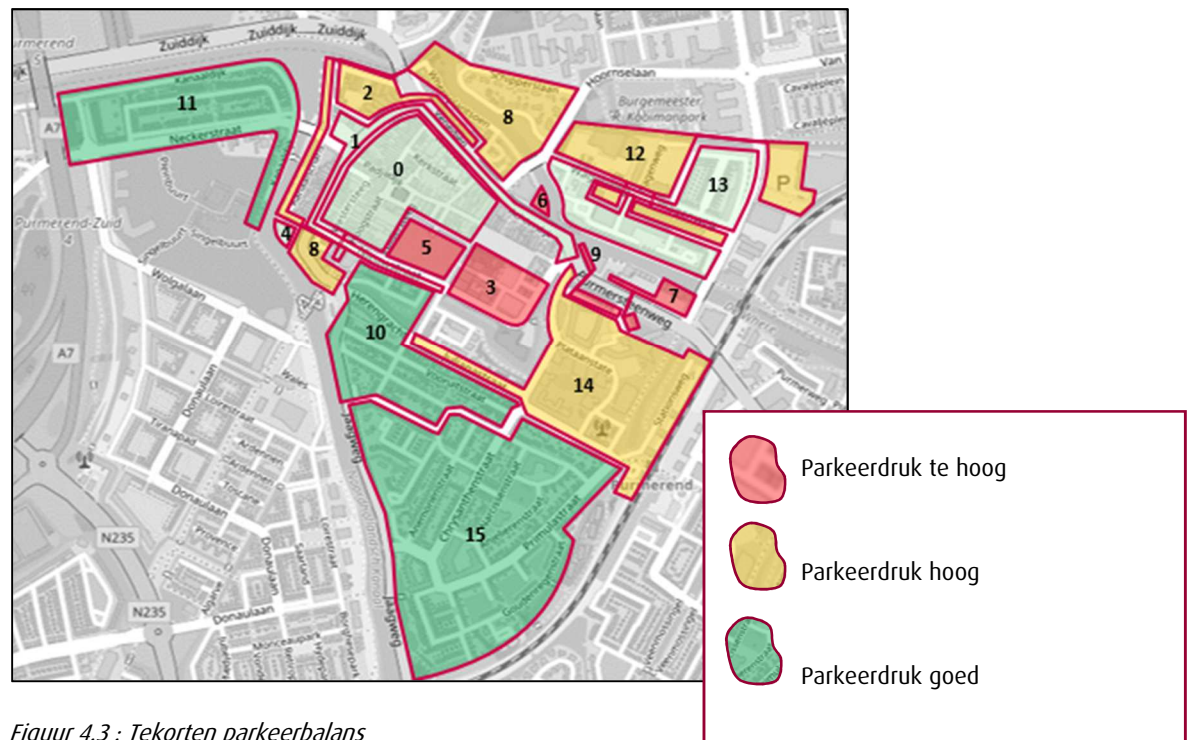
4.2 Verdeling parkeren binnenstad

In figuur 4.2 is weergegeven voor de toekomstige situatie zonder nieuwe parkeergarage waar (grotere) parkeerplaatsen verdwijnen en welke (grotere) parkeerlocaties overblijven.



Figuur 4.2: Verdeling parkeren binnenstad

In figuur 4.3 is per deelgebied in de parkeerbalans weergegeven welke gebieden wel en welke gebieden er in de nu onderzochte eindsituatie in 2026 zonder nieuwe parkeerlocatie, wel (groen), matig (geel) en niet (rood) in slagen de parkeervraag te herverdelen. De tekorten ontstaan in het gebied Eggert – Schapenmarkt en Stadhuis -Brantjesoever – PostNL.



Figuur 4.3 : Tekorten parkeerbalans

4.3 Type gebruikers, kosten en opbrengsten

Type gebruikers

De nieuwe parkeerlocatie moet op sommige momenten een functie vervullen voor bezoekers van de horeca en pieken in de binnenstad. De parkeergarage moet echter ook geschikt zijn voor langparkeerders. Deze zijn doorgaans niet bereid om een hoog uurtarief te betalen.

Onderbouwing

In de verdwijnende parkeerlocaties Schapenmarkt, Vijfhoek en Brantjesoever wordt op de maatgevende momenten geparkeerd door in totaal 45 vergunninghouders.

Over de week zijn van de verkochte parkeerkaartjes de volgende aandelen dagkaarten:

■ Brantjesoever	82%
■ Schapenmarkt	5%
■ Vijfhoek	5%

Inkomsten

De parkeergarages in Purmerend kennen gedurende de week een relatief lage bezetting, zeker een extra garage aan de rand van de binnenstad. Buiten de pieken op zaterdag¹ en koopavond is de bezettingsgraad laag.

Kosten

De kosten van de verschillende parkeergarages zijn door Fakton op een rij gezet. In algemene zin geldt dat een ondergrondse parkeergarage veel duurder is dan een bovengrondse garage. Gezien de relatief lage haalbare inkomsten door medegebruik door langparkeerders en lage bezettingsgraad over de week, is een relatief goedkope bovengrondse parkeergarage uit oogpunt van exploitatie voordelig.

Grote parkeergarage zijn in de exploitatie goedkoper dan kleine, maar wanneer voor een ondergrondse garage meerdere bouwlagen onder de grond nodig zijn, kunnen de kosten ook weer toenemen.

4.4 Ruimtelijke kwaliteit

Zeker op waardevolle en kwetsbare plekken in de binnenstad, biedt het voor de ruimtelijke kwaliteit van de locatie grote voordelen om een locatie in te vullen met een gebouw of plein, in plaats van een bovengrondse parkeergarage te realiseren. Zeker in de onderste bouwlagen, de 'plint' is een bovengrondse garage weinig aantrekkelijk.

Wanneer een parkeergarage kan worden gecombineerd met een grootschalige ontwikkeling op maaiveld, kunnen beide in ontwikkel- en bouwmethode op elkaar worden afgestemd en is een de bouw goedkoper dan wanneer beide apart moeten worden ontwikkeld, zeker als voor het bouwplan sowieso al een parkeergarage nodig is.

¹ Van de zondag zijn nog geen meetgegevens beschikbaar

4.5 Aanrijroutes

In de Visie op Mobiliteit 2040 is vastgelegd dat parkeren voor de binnenstad wordt opgelost aan de randen van de binnenstad. Er is nu de mogelijkheid om een stap te maken en parkeren en verkeer meer te sturen: minder middenin de binnenstad, meer naar de rand. Dit is ook gunstig voor het verblijven in de binnenstad. Parkeerders worden vanaf hun parkeerlocatie wandelende bezoekers en bieden kansen voor functies die zich langs de looproutes bevinden.

De hoofdtoegangsader voor het autoverkeer naar de binnenstad is de as Gedempte Where – Purmersteenweg. De bezoekers van de binnenstad van Purmerend komen voor een relatief groot deel uit het oosten² aangereden. Hoe eerder deze bezoekers worden opgevangen, des te beperkter is de invloed van deze parkeerders op de verkeersafwikkeling.

Met een ligging aan de aanrijroute is de parkeergarage ook gemakkelijk vindbaar voor de centrumbezoekers die ter plaatse niet bekend zijn.

De uitkomsten van de A7-studie beïnvloeden de voorkeuren voor een parkeerlocatie vanuit de aanrijdroute beperkt. De belangrijkste herkomstgebieden bevinden zich nog steeds aan de oostzijde van Purmerend. Vanuit het gebruik van de aansluiting centrum op de A7 te beperken, zal in de toekomst wellicht meer autoverkeer vanaf de andere aansluitingen Purmerend – Zuid (Laan der Continenten) en Purmerend – noord (N247) de binnenstad willen bereiken. De binnenstadsas blijft echter de belangrijkste aanrijroute, hetzij alsnog vanaf de Zuiddijk – Beemsterbrug hetzij vanaf de Gorslaan. Het belang van de Jaagweg en de Hoornselaan kan wel toenemen.

4.6 Looproutes en detailhandelsvisie

Het is verstandig de locatie van de garage en de looproutes naar de bestemmingen in samenhang te bezien. Voor de gebruikers van de garage is het prettig om door een aantrekkelijke omgeving te lopen, wat het gebruik van de garage stimuleert; de parkeergarage kan als bronpunt voor de looproutes in de binnenstad gelden.

In de detailhandelsvisie is de wens vastgelegd om een nieuw bronpunt voor parkeren te realiseren aan de noordzijde van de binnenstad om zo de loop, en dus het functioneren, van de detailhandel aan de noordzijde van de binnenstad een impuls te geven.

4.7 Flexibiliteit

De parkeervraag in de binnenstad neemt in de prognoses slechts langzaam toe met de stapsgewijze ruimtelijke ontwikkeling en de autonome ontwikkeling van de parkeervraag. De precieze opgave en de mogelijkheden zullen tussen nu en 2024 waarschijnlijk nog wijzigen. Flexibiliteit qua ontwikkelingen in de stad is een noodzaak om niet later met een probleem te komen als ontwikkelingen aangepast zijn.

Ook is het verstandig om de parkeerlocatie zo te ontwikkelen dat het in de toekomst mogelijk is het gebouw weer eenvoudig te ontmantelen (en elders te hergebruiken), te vergroten of te herontwikkeling tot een functie waaraan in de toekomst behoefte aan is.

² Circa 75-80% van de binnenstadsbezoekers komt uit Purmerend. De meeste Purmerenders wonen aan de oostkant van de binnenstad.

Ontwikkelingen als Mobility as a service (MaaS), delen van voertuigen of (deels) zelfrijdend vervoer kunnen ervoor zorgen dat de vraag naar parkeren in de toekomst ingrijpend verandert.

De Visie op Mobiliteit schrijft hierover “We onderzoeken daarbij de mogelijkheid van een flexibele inrichting (bijvoorbeeld parkeerruimte die op termijn anders bestemd kan worden) om de transitie van een autobereikbaar naar meer autoluw stadshart op goede wijze te begeleiden en afhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteit te kunnen bijsturen.”

4.8 Afweging

Het profiel voor de ideale parkeergarage voor de binnenstad van Purmerend ziet er op basis van bovenstaande argumenten als volgt uit:

- In de ruime omgeving van de Koemarkt
- Goed ontsloten vanaf de binnenstadsas, zeker uit het oosten
- Aan de randen van het binnenstadsgebied
- Ook geschikt voor langparkeerders, dus voordelig te exploiteren
- Bijdragend aan de ruimtelijke kwaliteit
- Bijdragend aan het winkelklimaat, zeker aan de noordzijde van de binnenstad
- Flexibel te ontwikkelen

De gemeente Purmerend heeft de volgende parkeerlocaties aangereikt:

- Locaties uit het amendement op Visie op Mobiliteit
 - Schapenmarkt
 - Brantjesoever
 - Vijfhoek
- Locatie uit Burgerinitiatief
 - Gedempte Where
- Locaties die invulling geven aan het beleidsuitgangspunt Parkeren aan de randen
 - Deen
 - Jonk
 - Stadhuis

Een locatie die aan al deze voorwaarden voor 100% voldoet, bestaat niet. We verkennen daarom de mogelijkheden om zo goed mogelijk te voldoen. Op basis van de combinatie van locaties en ambities zien we twee kansrijke scenario's

Scenario 1: Nabij

In scenario 1 wordt dan gezocht een gebouwde garage in de directe omgeving van de Koemarkt. Uit oogpunt van de ruimtelijke kwaliteit van deze omgeving is dan een ondergrondse garage of een garage geïntegreerd met een ruimtelijke ontwikkeling wenselijk. Locatie Schapenmarkt ligt het meest nabij de bestemmingen en is van de genoemde locaties het meest geschikt om dit scenario vorm te geven.

Voor de langparkeerders voor wie de tarieven in de parkeergarage te hoog liggen, zal een aparte regeling moeten worden getroffen, of moet meer naar de randen van de binnenstad een aanvullende locatie (een terrein of een goedkope garage) worden gezocht.

Scenario: Aan de randen

In scenario 2 wordt gezocht naar een locatie iets verder van het bronpunt van de bestemmingen. Uit oogpunt van exploitatie en flexibiliteit is een bovengrondse garage dan het meest geschikt. Voor de ruimtelijke kwaliteit en de uitgangspunten in de Mobiliteitsvisie komt zo'n garage dan bij voorkeur iets buiten de historische binnenstad:

- Locatie Stadhuis ligt het meest gunstig voor de langparkeerders en is goed ontsloten;
- Locatie Deen kan de noordkant van de binnenstad een impuls geven.

Voor de opvang van de kortparkeerders in de omgeving winkelgebied – Koemarkt kan aanvullende een kleine openbare parkeerlocatie worden meeontwikkeld bij te ontwikkelen ruimtelijke plannen.

4.9 Terugblik: beoordeling per locatie

Schapenmarkt

Locatie schapenmarkt is een goede vervanging voor de nu verdwijnende locaties. De locatie ligt dicht bij de belangrijkste bestemmingen, zowel in de binnenstad als voor het Stadhuis. Gezien de locatie in de binnenstad is een ondergrondse voorziening of een voorziening geïntegreerd in een bouwplan gewenst. De locatie ligt niet langs de binnenstadsas en/of niet in aan de randen en zorgt dus voor extra autoverkeer het centrum in.

Brantjesoever

Locatie Brantjesoever ligt direct langs de binnenstadsas en is dus goed te bereiken. Door de oostelijke ligging wordt autoverkeer ook snel afgevangen. Brantjesoever zou een goede locatie zijn voor een bovengrondse parkeergelegenheid, ook voor langparkeerders, maar die keuze maakt de ruimtelijke plannen voor die locatie onmogelijk.

Vijfhoek

De locatie Vijfhoek ligt midden in het bebouwde gebied aan de westzijde van de binnenstad en zorgt daardoor voor relatief veel autoverkeer op kwetsbare plekken. Door de ligging aan de westzijde, is de Vijfhoek geen goede vervanging voor de grootste parkeervraag die nu verdwijnt. De locatie ligt vanuit het winkelgebied wel op loopafstand.

Gedempte Where

Locatie Gedempte Where ligt letterlijk onder de binnenstadsas en is dus goed te bereiken mits het lukt een goede ontsluiting te vinden. Door de noodzakelijke ondergrondse ligging is de locatie relatief duur en daardoor weinig geschikt voor de opvang van langparkeerders. Bovendien vraagt de bouw van een parkeergarage op deze locatie om een afsluiting van de binnenstadsas voor lange tijd, met grote gevolgen voor de verkeerssituatie (doorstroming auto en openbaar vervoer) in de binnenstad en de rest van Purmerend.

Deen

Locatie Deen ligt goed aan de rand van de binnenstad en past binnen de Detailhandelsvisie om een bronpunt te creëren aan de noordkant van de binnenstad. De locatie ligt niet aan de binnenstadsas maar is, afhankelijk van de keuzes voor de Wagenweg, wel goed te bereiken. De locatie maakt een bovengrondse garage/dek mogelijk de locatie ook voor langparkeerders interessant kan worden gemaakt.

Stadhuis

De locatie Stadhuis ligt nabij de binnenstadsas en is zeker vanuit het oosten goed te bereiken zonder belasting van het wegennet. De locatie leent zich voor een bovengrondse parkeervoorziening en is zo gelegen, dat een goede vervanging voor de bestaande voorzieningen voor (lang)parkeren kan ontstaan.

Jonk

De locatie Jonk ligt relatief ver aan de westzijde van de binnenstad. De locatie is daardoor geen goede vervanging van de verdwijnende parkeercapaciteit.

5

Mitigerende maatregelen

Naast de realisatie van een parkeerlocatie zijn verschillende mitigerende maatregelen voor parkeren mogelijk. Om de parkeerdruk te verlagen is het bijvoorbeeld een optie om verder in te zetten op andere modaliteiten voor grootgebruikers van de beschikbare parkeerruimte. Bijvoorbeeld voor de gemeente en andere grote werkgevers in de binnenstad kunnen medewerkers gestimuleerd worden om meer met openbaar vervoer of fiets te komen door de alternatieven aantrekkelijker te maken of het gebruik van de auto te ontmoedigen. Voor de binnenstad zijn vooral de fietsroutes naar de binnenstad en de fietsparkeerplaatsen in de binnenstad van belang. Voor iedere auto die daarmee minder in de stad parkeert kan een extra bezoeker van buiten parkeren.

Daarnaast zijn aanpassingen aan de parkeerregulering wenselijk. Als bijvoorbeeld gekozen wordt voor een flexibele parkeerregulering kan minder gestuurd worden op geschikte locaties (parkeren in binnenstad voor bezoekers) en als bijvoorbeeld de Gors-Noord en de Bloemenbuurt toegevoegd worden aan het gereguleerd parkeergebied zal er een verschuiving plaatsvinden in de parkeervraag. In beide gevallen kan parkeren op afstand mogelijk interessanter worden.

Ook voor de realisatie van een nieuwe parkeerlocatie zijn al maatregelen gewenst. Bijvoorbeeld bezoekersplaatsen bij de Vijfhoek of opvang van langparkeerders door de week (lager tarief) na opheffing van Brantjesoever.

Om het zoekverkeer te verminderen en parkeerplaatsen beter vindbaar te maken is het van belang dat er een parkeerverwijssysteem gerealiseerd wordt. Een eventueel later toegevoegde garage moet hier aan toe te voegen zijn.

Als de ambitie blijft om een meer autoluwe binnenstad te realiseren kunnen bestaande parkeerplaatsen ook op grotere afstand aangeboden worden. Dit houdt in dat bijvoorbeeld bewoners- of werknemers parkeren meer op afstand wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld een park+bike of park+bus nabij de A7 of N235.

Conclusie

Geplande ruimtelijke ontwikkelingen in combinatie met het noodzakelijk opheffen van de tijdelijke parkeerdekken op de Schapenmarkt, maken het nodig om de komende jaren te zoeken naar locaties om in totaal circa 200 parkeerplaatsen te realiseren.

Vanaf 2020 zijn de eerste parkeerplaatsen nodig met in eerste instantie circa 60 pp kunnen de eerste tekorten worden opgevangen. De parkeerlocatie(s) moeten geschikt zijn voor zowel kort parkeerders als langparkeerders.

Vanuit de parkeeraanalyse en de beleidskaders kan worden gekozen voor een scenario met een openbare parkeergarage nabij het hart van de binnenstad: in de omgeving Koemarkt, bijvoorbeeld Schapenmarkt, die uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit ondergronds of geïntegreerd in een ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Voor langparkeerders is dan een opvang verder buiten de historische binnenstad wenselijk.

Een ander scenario is om de meeste parkeerplaatsen iets verder buiten de binnenstad in een bovengrondse parkeergarage te realiseren, bijvoorbeeld bij het Stadhuis of bij Deen. Dan kan er vervolgens als aanvulling worden gezocht naar een kleine garage in de omgeving van de Koemarkt.

Bijlage 1

Parkeerbalans eind- situatie

deelgebied		donderdag	vrijdag	zaterdag
0	Voetgangersgebied	2	2	2
1	Ring	37	35	35
2	Vijfhoek B	21	21	21
3	Schapenmarkt	16	14	-5
4	Claxonate	19	19	19
5	Eggert	53	40	40
6	Postkantoor	0	0	-31
7	Stadhuis	47	26	-96
8	Hoorlsebuurt	34	-12	12
9	Looiersplein	47	27	5
10	Vooruitstraat	156	68	112
11	Hazepolder B	126	91	101
12	Wagenweg B	420	571	180
13	Wagenweg openbaar	84	38	38
14	Populierenstraat G	80	72	75
15	Bloemenbuurt	185	87	196

Tabel B1.1: Restcapaciteit per deelgebied op 1-6-2026 zonder nieuwe garage

deelgebied	bezettingsgraad	donderdag	vrijdag	zaterdag
0	Voetgangersgebied	85%	85%	85%
1	Ring	85%	85%	85%
2	Vijfhoek B	86%	86%	88%
3	Schapenmarkt	82%	85%	105%
4	Claxonate	90%	90%	90%
5	Eggert	87%	90%	90%
6	Postkantoor	90%	90%	3153%
7	Stadhuis	73%	85%	155%
8	Hoorlsebuurt	80%	107%	93%
9	Looiersplein	24%	56%	92%
10	Vooruitstraat	52%	79%	66%
11	Hazepolder B	66%	76%	70%
12	Wagenweg B	49%	31%	78%
13	Wagenweg openbaar	66%	85%	85%
14	Populierenstraat G	84%	86%	85%
15	Bloemenbuurt	72%	87%	71%

Tabel B1.2: Parkeerdruk per deelgebied op 1-6-2026 zonder nieuwe garage

deelgebied		donderdag	vrijdag	zaterdag
0	Voetgangersgebied	2	2	2
1	Ring	37	35	35
2	Vijfhoek B	21	21	21
3	Schapenmarkt	16	14	15
4	Claxonate	19	19	19
5	Eggert	128	40	40
6	Postkantoor	0	0	0
7	Stadhuis	137	56	51
8	Hoornsebuurt	34	25	25
9	Looiersplein	47	47	15
10	Vooruitstraat	156	68	112
11	Hazepolder B	126	91	101
12	Wagenweg B	420	571	180
13	Wagenweg openbaar	117	38	38
14	Populierenstraat G	80	171	52
15	Bloemenbuurt	185	100	196

Tabel B1.3: Restcapaciteit per deelgebied op 1-6-2026 met nieuwe garage van 198 pp

deelgebied	bezettingsgraad	donderdag	vrijdag	zaterdag
0	Voetgangersgebied	85%	85%	85%
1	Ring	85%	85%	85%
2	Vijfhoek B	86%	86%	88%
3	Schapenmarkt	82%	85%	83%
4	Claxonate	90%	90%	90%
5	Eggert	68%	90%	90%
6	Postkantoor	90%	90%	90%
7	Stadhuis	63%	85%	86%
8	Hoornsebuurt	80%	85%	85%
9	Looiersplein	24%	24%	76%
10	Vooruitstraat	52%	79%	66%
11	Hazepolder B	66%	76%	70%
12	Wagenweg B	49%	31%	78%
13	Wagenweg openbaar	53%	85%	85%
14	Populierenstraat G	84%	66%	90%
15	Bloemenbuurt	72%	85%	71%

Tabel B1.4: Bezettingsgraad per deelgebied op 1-6-2026 met nieuwe garage van 198 pp

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl