

Zienswijzen op Parkeerplan Den Burg 2009 (herz. versie 21 dec.)

In het collegeprogramma "Meer voor Texel met minder" is opgenomen dat er voor parkeren oplossingen gezocht moeten worden met de daarbij behorende technische inrichtingen. De slogan "creëren van een leefbare parkeersituatie voor inwoners en daarnaast voldoende parkeerruimte voor de toerist" zal concretere vormen moeten aannemen, voordat men besluit om supermarkten te verplaatsen. Overigens zal men overleg moeten hebben of deze organisatie wel willen verhuizen naar die plaats waar de politiek het eventueel bedoeld heb. Zij hebben hun eigen vestigingsbeleid gekoppeld aan marktonderzoek onder bewoners.

Heel goed dat er nu eindelijk een actueel beeld is over de parkeersituatie, met complimenten aan de gemeentelijke organisatie. Helaas wordt met dit plan, zoals het reeds zelf al aangeeft, de parkeersituatie als constaterend beschouwd. Het is duidelijk en verhelderend.

De samenhang tussen mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid mis ik in het rapport. Bovendien is het vreemd, dat de parkeerbehoefte voor de toekomst wordt gebaseerd op tellingen uit 2004, terwijl het plan een looptijd heeft van 2010-2012. Daarmee lijkt de basis enigszins te liggen op drijfzand. Voordeel is wel, dat het hier gaat om een richtinggevend beleidsplan en niet om een concreet uitvoeringsplan met oplossingen tot 2040. Het plan mist ambitie en urgentie. Prioriteit ontbreekt daar waar de meeste behoefte is en wel aan de noordkant van Den Burg. Daar gaat het aantal parkeerplaatsen achteruit en alles wordt ingezet op de ijsbaan waar die noodzaak beslist minder is.

Maar eerst iets over de groei van het autovolume in de toekomst op het eiland.

Bijvoorbeeld het bevestigen van de status quo van het "blik op straat" van bewoners (en bezoekers) en duurzame kwaliteit van openbare ruimte gaat zelfs bij 1% autobezittoename per jaar op termijn wringen. Het rapport 'TESO in 2040' is opgesteld als intern document voor de verwachte toekomstige verkeersstroom. Vooral met het oog op de aanschaf van een nieuw schip medio 2015 en de beoogde havenverplaatsing. Dit gedegen onderzoek dient om de besteding van 100 miljoen euro te onderbouwen. Dit rapport kan tevens een basis zijn van de parkeeromstandigheden waar we in de komende 30 jaar naar toe gaan groeien. Het genoemde rapport is bedoeld om de bandbreedte met de waarschijnlijke grenzen van de groei tot 2040 concreet aan te duiden. De verwachting is dat de bandbreedte van het vervoer van en naar Texel in 2040 ligt tussen de 2,0 en 2,4 miljoen PAE's. Het afgelopen jaar was dit ter vergelijking circa 1,34 PAE's. Een minimale toename van 50 % dus of 700.000 PAE's per jaar! Dit rapport kunnen we toch wel serieus nemen nietwaar!

Als men deze onderbouwde berekeningen gaat afzetten tegen een parkeervoorraad die op zijn minst anno 2009 al onvoldoende is, zullen er nu méér concretere voorstellen dienen te komen, dan in het rapport staat vermeld. Nu baseert men zich op achterhaalde cijfers uit 2004, die tot slechts 2012 richtinggevend blijven. Mede daarom zou het niet hebben misstaan in het beleidsplan op te nemen, dat de parkeer behoefte jaarlijks wordt gemonitord om te zien of de doelen voor 2012 ook worden gehaald. De grootste onduidelijkheid is echter dus ook in hoeverre het plan ruimte laat voor een meer duurzame en toekomstgerichte aanpak.

Stedenbouwkundige invullingen.

Ik zal u een voorbeeld geven waar ikzelf mee te maken heb. Mocht uw raad besluiten groen licht te geven voor uitplaatsing van AH naar Welkoop, zal de parkeerdruk in deze noordelijke hoek van en Burg aanmerkelijk meer toenemen en een heel ander effect hebben dan een eventuele verplaatsing van Super de Boer (Jumbo) naar het zuidelijk deel, de Elemert. Dat geldt natuurlijk hetzelfde voor parkeerterrein Vogelengzang. De parkeerdruk zal bij de vrijkomende AH locatie in het eerste geval eerder toenemen dan afnemen. Daar mag men in dit geval veronderstellen dat de vrijkomende netto winkel oppervlakte van min. 1600 m² van de huidige AH zeker ingevuld zal worden door een aantal nieuwe “trekkers”, waardoor het parkeerplaatsen tekort alleen maar weer toeneemt.



Aanzicht Parkeerterrein na vertrek AH

Alle door mij geschetste situaties zijn natuurlijk helemaal geen probleem, ware het niet dat ons Gemeente bestuur vooruitlopend op het verplaatsen van een Super wel moet aangeven hoe het parkeerprobleem opgelost gaat worden. En dat doet men niet !

Tussen centrum en de ringwegen parkeren voor vergunninghouders.

Nadát de geslaagde proef voor de bewoners van de wijk Thijsselaan en omgeving een feit zal zijn, zijn er daar 60 openbare parkeerplaatsen gesaneerd en dus niet meer beschikbaar voor de passant of toerist. Overigens zal het proces van toename van het vergunning parkeren gewoon blijven doorgaan tot in de straten binnen de ring. Een eerste begin van uitbreiding is Burgerhoutstraat en Keesomlaan. Doordat ook deze vrije plaatsen voor toerist en texelaar verloren gaan (ca 80), wordt de parkeerdruk op de overblijvende straten steeds groter. Een nog grotere roep om vergunningparkeren zal in de dan nog overblijvende wijken alleen maar groter worden. De nu nog huidige 1562 gratis parkeerplaatsen zullen in ras tempo afnemen door bovengenoemde ontwikkelingen.

Opheffen parkeren Groeneplaats, Parkstraat, Burgwal, Schilderend

De Structuurvisie 2020 is onlangs vastgesteld. In deze visie wordt het centrum afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Over een aantal jaren zal er dus niet aan te ontkomen zijn dat de genoemde straten parkeervrij worden, zoals het rapport al aangeeft. Sanering ca 120 plaatsen. Het bovenstaande geeft aan dat compensatie **binnen de Ring** zeer noodzakelijk is. Verdere uitbreiding van parkeerplaatsen buiten de Ring wordt dan onvermijdelijk en is strijdig met de planopzet. Een ondergrondse parkeergarage binnen de Ring is de enige oplossing !

Samenvatting

Vanwege de landelijke trend dat mobiliteit over de komende jaren zal stijgen is de verwachting (ook van het rapport) dat dit ook op Texel zal gebeuren. De toename van de parkeerdruk van 1 % lijkt mij mede gezien de Teso prognoses nogal ontoereikend. Al met al, als men de gegevens doorrekenet en vertaalt naar benodigde vrije (betaalde) parkeerplaatsen een zeer urgente zaak.

Het rapport constateert een parkeerbehoefte van 1100 parkeerplaatsen in 2004 (pag 35) Ik citeer “ momenteel is de parkeercapaciteit van alle grote parkeerterreinen aan de ringweg + de parkeerterreinen AH, Vogelenzang en Bocksberg ca 660 parkeerplaatsen”. Dit betekent dat er ongeveer 440 nieuwe plaatsen aangelegd hadden moeten worden reeds in 2004 en is nimmer ten uitvoer gebracht. Inmiddels zijn er zoals gezegd nog 60 uit de wijk Thysseleen verdwenen, Totaal dus 500. De schaarste wordt alleen maar groter gemaakt .

Geen rekening is gehouden met groeiend autobezit, vergunning parkeren en groeicijfers TESO en het afsluiten van het Centrum. Laten we dat ook eens intaxeren op 500 (een zeer optimistische schatting).

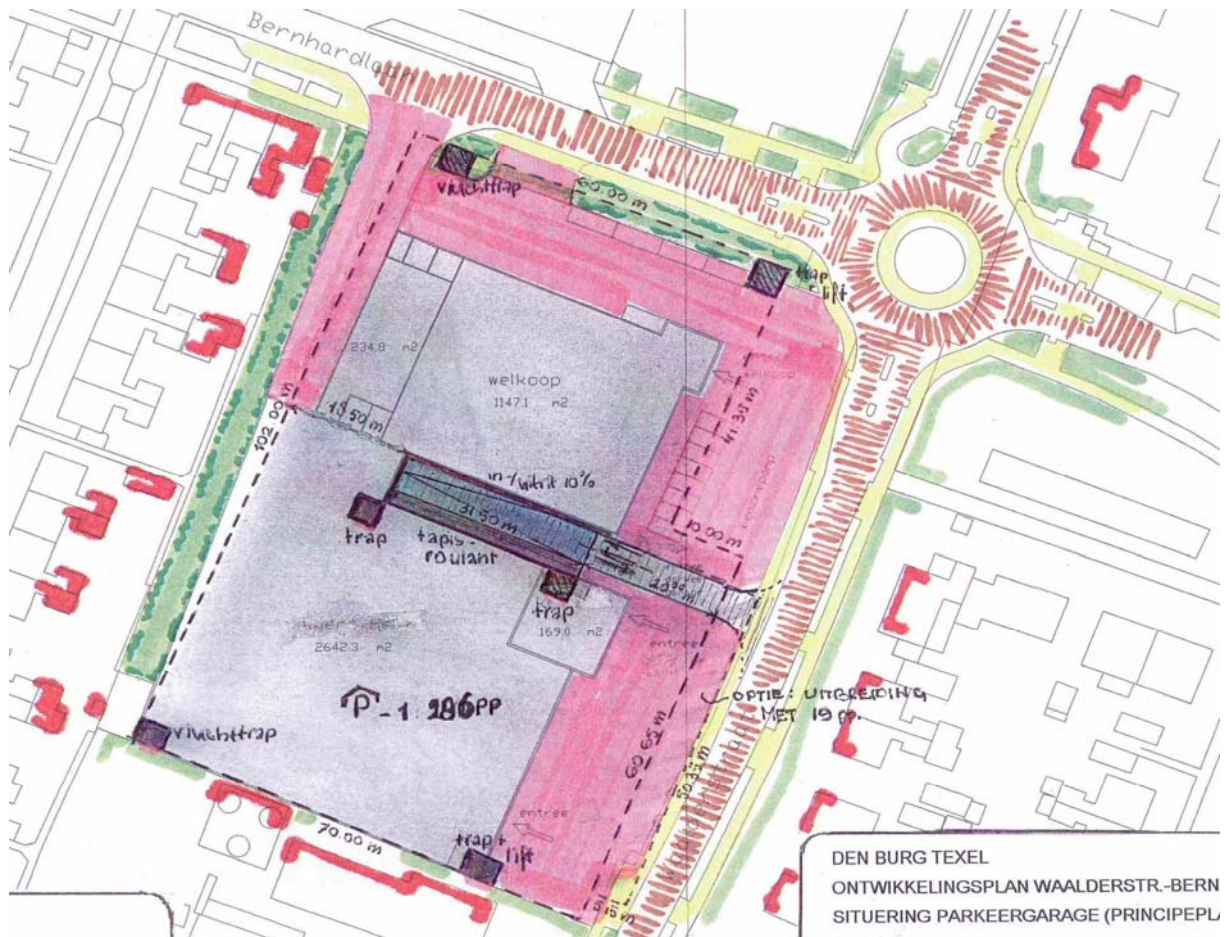
De conclusie is dan ook gerechtvaardigd dat er voor toerist en Texelaar minimaal 1000 parkeermogelijkheden moeten komen op logische locaties met een “overbrugbare loopafstand” naar het centrum. Landelijke onderzoeken door “Parkscan” geven aan dat een afstand van ± 200 meter als redelijk wordt ervaren. Grotere afstanden zullen het zoekende verkeer bevorderen.

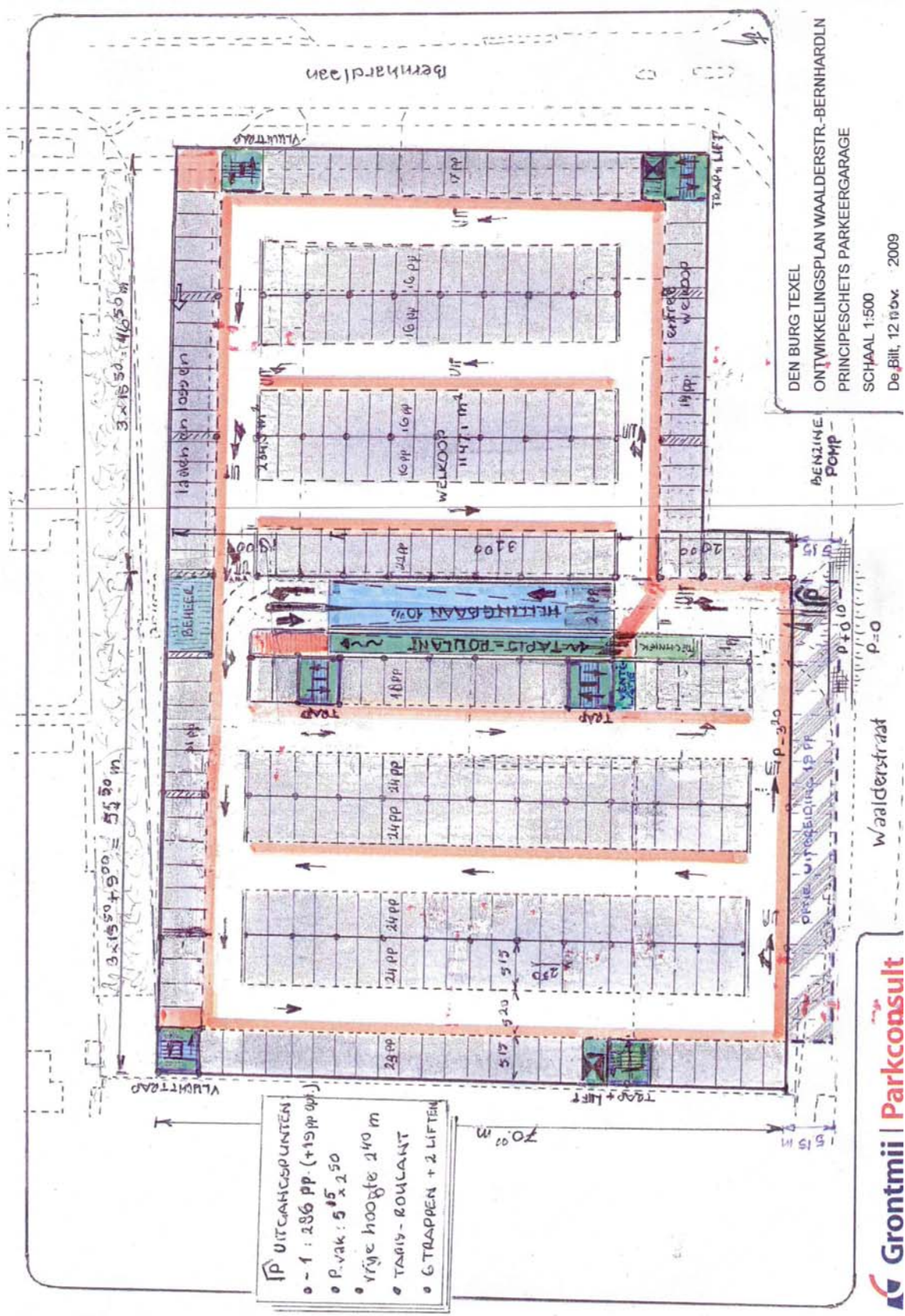
Uit de onderbouwing van mijn bovenstaande zienswijze blijkt dus dat er zeker een **tekort van meer dan 1000 parkeerplaatsen** in Den Burg is. Dit tekort kan slechts met mate opgevangen worden door overkapping van de Vogelenzang (overigens briljant idee, goed voor zeker 100 extra plaatsen. Gedeeltelijk parkeren op de IJsbaan: Goed voor 100 parkeerplaatsen , compenseerd daarmee **het verlies** van de 85 parkeerplaatsen bij het nieuwe gemeentehuis, OSG en de sportterreinen.

Wat echter echter nog belangrijker is, is dat de nieuwe parkeerplaatsen zullen moeten komen waar ze nodig zijn ! Het lijkt er op dat de tekorten aan de Noord kant van Den Burg, bij de supermarkten alleen maar, substantieel, groter worden en uitbreiding een veel urgenter karakter hebben. Hoe noodzakelijk dit is blijkt uit de parkeermaatregelen in De Thysseleen, Wilhelminalaan, Wagemakerstraat en omgeving, waar 125 passanten parkeerplaatsen nu zijn verdwenen. Dit verklaard ook de parkeerchaos bij Albert Heijn en Aldi de afgelopen twee jaar. Niet alleen meer auto's, maar het verlies van niet gecompenseerde parkeerplaatsen heeft de onvrede van de nog steeds niet ondervraagde toerist veroorzaakt. Nog politiek, noch TVO of toeristische organisaties hebben zich hier de afgelopen twee jaar over uitgesproken.

Maar een unieke kans komt er mogelijk aan. In de “**Woontij**” wandelgangen gaat de ronde dat zij het onderstaande project Welkoop mogelijk weer verkopen aan een andere projectontwikkelaar. Ook al zou het nog niet worden verkocht, is er nog steeds de mogelijkheid om daar een mooie **parkeergarage** te maken. Voor aankomende zomer kan een deel van dit braakliggende Welkoop -terrein al vanzelfsprekend reeds als noodparkeerterrein gebruikt worden, tenminste als de eigenaar dit toestaat.

Winst 150 parkeerplaatsen. Dit is komende zomer bitter noorzakelijk !





IP UITCAANSPUNTEN
 • - 1 : 286 pp. (+19 pp opt.)
 • P-vak: 5'5 x 2.50
 • vrije hoogte 140 m
 • TAPIS - ROLLAANT
 • 6 TRAPPEN + 2 LIFTEN

DEN BURG TEXEL
 ONTWIKKELINGSPLAN WAALDERSTR.-BERNHARDLN
 PRINCIPESCHETS PARKEERGARAGE
 SCHAAAL 1:500
 De Bilt, 12 nov. 2009

P=0

Waalderstraat

Grontmij | Parkconsult

Voor financiering van een parkeerkelder heb ik eerdere zienwijzen al goede bronnen aangegeven !

- a. De Europese Unie. Om allerlei redenen o.m. de status werelderfgoed.
- b. Het "Waddenfonds"
- c. De "Provincie": Hun bijdrage bij rotondes geeft aan dat zij groot belang hecht aan een goede verkeerafwikkeling. Overigens "Waar blijft het verkeerscirculatieplan ?"
- d. De "Gemeente" zelf
- e. Het "Parkeer Fonds"
- f. **Stichting Investerings Fonds Texel**
- d. In het EU stimuleringsprogramma Leader + zitten ook nog veel mogelijkheden, zeker als deze soort subsidie "**gestapeld**" gaat worden. Meerdere maatschappelijke groeperingen zullen dan bereid zijn hieraan mee te doen. Projecten dienen zoveel mogelijk uit te gaan van de eigen bevolking, die zich inspannen voor het op peil houden van de levenskwaliteit in de eigen woonomgeving. Ondersteuning en planvorming is een vereiste. De belangrijke rol van een "Plaatselijke Groep", waaronder vele maatschappelijke organisaties en Provincie.
Het "Investeringsfonds Landelijk gebied" (ILG) is er ook voor kleinschalige en lokale projecten die voor de sociaal-economische ontwikkeling van belang zijn, vooral als ze van "onderaf" komen als een Dorpscommissie en dergelijke.

Toelichting ontwikkelingsplan parkeerkelder Waalderstraat-Bernhardlaan.

Het ontwikkelingsplan op de hoek Waalderstraat-Bernhardlaan, dat naast woningen ook commerciële ruimten (supermarkt ca. 2.640 m², buitenklussen-buitenleven- en dierenleven-winkel ca. 1.380 m²) omvat, biedt een eenmalige en unieke kans voor duurzame oplossing van de parkeerproblematiek in en rondom het kerngebied en als bronpunt van den Burg. Een ondergrondse parkeerkelder onder de beoogde bebouwing biedt maximale mogelijkheden tot dubbel grondgebruik en omgaan met schaarse ruimte, tot kostendeling van de te ontwikkelen voorzieningen, tot kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en tot service aan de parkeerders. Het ontwerp gaat uit van een 1-laagse ondergrondse parkeergarage. De totale afmetingen bedragen 102,00 x 70,00/60,00 m . Het planconcept omvat een parkeergarage voor 286 parkeerplaatsen (op maaiveldniveau is nog ruimte voor ca. 20 parkeerplaatsen t.b.v. ultra kort parkeren, zoals afhalen en brengen van personen/goederen, en t.b.v. invaliden).

Indien, gelet op de toenemende parkeervraag vanwege de autonome mobiliteitsgroei, de gewenste verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de mogelijke centrumontwikkelingen, maximalisatie van de beschikbare parkeerruimte moet worden nagestreefd dan bestaat de mogelijkheid tot uitbreiding van het grondvlak van de parkeerkelder tot onder het voetpad langs de Waalderstraat met 5,15 m over een lengte van 50 m, waardoor de parkeercapaciteit kan worden uitgebreid met 19 plaatsen naar in een totaal **305 parkeerplaatsen**.

De garage is voorzien van één centrale hellingbaan met verkeer in beide richtingen. Het parkeerbeheerssysteem ter plaatse van de in- en uitrit boven aan de hellingbaan is zodanig ingericht dat voldoende bufferruimte voor opstellend verkeer aanwezig is, zodat geen belemmering van de verkeersdoorstroming van inkomend verkeer kan plaatsvinden. Omdat de hellingbaan voor uitrijdend verkeer tevens dient als opstelruimte voor wachtend verkeer is conform de geldende voorschriften de maximale helling op 10% vastgelegd. Voor voetgangers is de garage voorzien van 4 vluchttrappen, en 2 hoofdtrappenhuizen met lift, waarvan 1 met een **tapis-roulant**. (rolbaan t.b.v. voetgangers met winkelwagentjes). Voor het autoverkeer is een doorgaande routing langs alle parkeerplaatsen zonder doodlopende parkeewegen beschikbaar. Dat komt de verkeersdoorstroming op de parkeervloer zeer ten goede. Indien gewenst kunnen de te realiseren parkeerplaatsen eenvoudig voor elektrische auto's geschikt worden gemaakt. De garage is kolomvrij, dat wil zeggen, dat er maximaal doorzicht en transparantie is over de parkeervloer, hetgeen resulteert in een veilige beleving van de garage voor gebruikers. Bovendien laat zo'n indeling de mogelijkheid open tot aanpassing van de breedte van de parkeervakken als door ontwikkelingen in het autopark in de toekomst de afmetingen in kleinere zin veranderen. Dit waarschijnlijke scenario betekent dat er een zeer groot aantal **méér** auto's van deze kelder gebruik kunnen gaan maken. De garage is geschikt voor openbaar gebruik door kortparkeerders (centrumbezoekers en bezoekers van bewoners) en langparkeerders (bewoners, werkenden met een abonnement).

Voor een meer technische toelichting ben ik gaarne bereid.

Frits Langeveld 21 December 2009