

Parkeervisie Centrum Dronten



Versiedatum: woensdag, 12 juni 2013
Stellers: Afdeling RIB
Berto Smit / Gerben Boekhout

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Waarom deze parkeervisie?	5
1.3	Organisatie	7
1.4	Leeswijzer	8
2.	DOELSTELLINGEN, RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN	9
2.1	Doelstelling van de parkeervisie	9
2.2	Vastgestelde kaders door de gemeenteraad	9
2.3	Randvoorwaarden en uitgangspunten	10
3	HUIDIGE SITUATIE	13
3.1	Huidige situatie parkeren centrum Dronten	13
3.2	Parkeerdrukmeting	15
3.3	Fietsparkeren	19
3.4	Fietsendiefstal	21
4.	AUTONOME ONTWIKKELINGEN	23
4.1	Algemeen	23
4.2	Fietsendiefstal	24
4.3	De toekomst en het convenant	24
5.	MOGELIJKHEDEN VOOR AREAAL-UITBREIDING	25
5.1	Verkenning van locaties	25
5.2	Potentieel aan areaaluitbreiding	28
6.	DE ROL VAN DE PARKEERGARAGE	31
6.1	Inleiding	31
6.2	Huidig beeld van de parkeergarage	31
6.3	Keuzemogelijkheden naar de toekomst	31
6.4	Advies parkeergarage	33

7.	VARIANTEN	35
7.1	Inleiding	35
7.2	Variant 1: Autonoom beleid voortzetten	35
7.3.	Variant 2: Vergunninghouderparkeren	36
7.4.	Voorkeursvariant autoparkeren	37
7.5	Fietsparkeren	38
7.6	Monitoring	39
7.7	Flankerend beleid	39
8.	UITVOERINGSPLANNING EN -KOSTEN	
8.1	Maatregelenpakket	41
8.2	Financieel kader en dekking	43

Bijlagen

1. Lijst deelnemers klankbordgroep
2. Overzicht parkeerdrukmetingen auto
3. Overzicht parkeerdrukmeting fiets

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Sinds een groot aantal jaren is de gemeente Dronten met de ontwikkeling van het Masterplan Centrum Dronten bezig. De afronding van het centrumplan heeft in 2006 haar beslag gekregen voor wat betreft het winkelgedeelte. De ontwikkeling van het Park en de Havenkom maakten eveneens deel uit van het totale Masterplan en zullen in 2009 tot ontwikkeling komen. Om het winkelcentrum goed te kunnen laten functioneren is een adequate parkeervoorziening nu en in de toekomst essentieel. In het kader van de ontwikkeling van het centrumplan zijn er met betrokken partijen afspraken gemaakt. Een van de belangrijkste afspraken is dat er geen betaald parkeren wordt ingevoerd, tenminste tot 5 jaar na opening van het winkelcentrum. Dit houdt in dat voor oktober 2011 geen betaald parkeren ingevoerd mag worden. In dit kader wordt verwezen naar de samenwerkingsovereenkomst met ForumInvest en het convenant met de winkeliers waarin is opgenomen dat 1.718 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Naast de convenantafspraken zoals betaald parkeren kijkt de parkeervisie verder in de tijd hoe met parkeren in het centrum van Dronten omgegaan moet worden waarbij monitoring zeer belangrijk is. De door de gemeenteraad vastgestelde kaders spelen hierbij een belangrijke rol.

1.2 Waarom deze parkeervisie?

De wens tot ontwikkeling van een parkeervisie kent een aantal aanleidingen. Deze aanleidingen hebben op onderdelen verband met elkaar en kunnen dus in het functioneren van het centrumplan niet onafhankelijk van elkaar worden gezien.

De probleemstelling

Op dit moment wordt het parkeren in het centrum van Dronten door de bevolking, centrumbewoners en ondernemers als een probleem ervaren. De ervaring is dat er te weinig parkeerplaatsen op sommige momenten van de week en/of dag in het centrum beschikbaar zijn. Deze discussie werd openlijk gevoerd in de media en ook de gemeenteraad kwam met initiatiefvoorstellen richting het college om deze parkeerproblemen op te lossen. Erkend moet worden dat het aantal parkeerplaatsen nog niet op het niveau ligt van het convenant zoals dat met de ondernemers is afgesloten, namelijk 1.718 parkeerplaatsen. Ook moet erkend worden dat de spreiding van de parkeerplaatsen verdeeld over het centrum nog niet optimaal is.

Waardoor ontstaan de problemen?

De problemen ontstaan als gevolg van een combinatie van factoren. Een van de grote bottlenecks is het feit dat het kantoor van TNT-Post nog steeds aanwezig is. Dit scheelt orde van grootte 100 parkeerplaatsen op een plek belangrijke plek in het centrum. Een ander aspect is dat er meer mensen zijn komen wonen in het centrum. Ook zij zijn in het bezit van een auto en hebben dus structureel behoefte aan parkeerplaatsen. Een kenmerk van deze doelgroep is dat het over het algemeen oudere mensen zijn die meer problemen hebben met de loopafstanden, danwel recht hebben op een gehandicaptenparkeerkaart/plaats. De verwachting was dat senioren eerder in het parkgebied dan boven de winkels zouden gaan wonen. Nu deze verwachting vooralsnog niet is uitgekomen, is de parkeerdruk plaatselijk vooralsnog anders uitgedrukt dan de verwachting was. Deze gehandicaptenparkeerplaatsen leiden tot minder beschikbare openbare parkeerplaatsen aan o.a. De Rede. Met de bewoners van de Rede (VVE De Ruijter) is een afspraak gemaakt dat bewoners 24 uur op het plein mogen laden en lossen, echter niet parkeren. De verwachting bestaat dat dit probleem zich ter dele zelf weer oplost doordat deze doelgroep verhuist naar het parkgebied

De komende jaren zal het parkgebied aan De Helling bebouwd worden met appartementen. De eerste aanzetten zijn hier inmiddels toe gegeven. De huidige parkeervoorziening qua openbaar parkeren is prettig qua capaciteit, maar zal op afzienbare termijn (2010-2012) in belangrijke mate gaan verdwijnen, daar de ontwikkelingscombinatie Hopman-Interheem/Trebbe hier inmiddels is gestart met de bouw van appartementen.



Foto ingang winkelcentrum Suydersee De Binnenloop

Gevolgen

Het gevolg van de gevoerde maatschappelijke discussies is dat markante uitgangspunten van het centrumplan binnen korte tijd na opening (september 2006) ter discussie zijn gesteld. Dit betreft o.a. het parkeren op het Redeplein. Ondanks dat deze ruimte aanlokkelijk is om op te parkeren hebben we als gemeente, in overleg met ondernemers en horeca bij het ontwerp van het plein in 2005, er juist gekozen om er plein van te maken en geen parkeerterrein. Het zijn juist gemeente en ondernemers die er voor zorg dienen te dragen dat het centrum wordt doorontwikkeld tot een succesvol centrum. Leegstand dient voorkomen te worden en is een meer dan blijvend aandachtspunt van alle partijen¹ op dit moment. Daarnaast kan een goede parkeerfaciliteit bijdragen tot een beter functionerend winkelcentrum. Vanuit deze optiek is ook gestart, met als aanleiding een amendement vanuit de gemeenteraad van Dronten, om in gezamenlijkheid onderzoek te doen naar het vergroten van de attractiviteit van het Redeplein. Ondernemers en gemeente zijn het met elkaar eens dat parkeren op het Redeplein hier niet toe bijdraagt. Inmiddels is de nota 'De Rede Bruist' verschenen. Doelstelling van deze nota is om te komen tot meer activiteiten op het Redeplein.

¹ Winkeliersvereniging Suydersee en eigenaren van de panden.

Bijkomende zaken

Ook spelen nog een aantal andere zaken die meegenomen dienen te worden in de parkeervisie. Dit betreft o.a. de parkeergarage en de functie en het gebruik van deze garage in relatie tot het totale functioneren van het parkeersysteem in Dronten.

Een ander aspect is de ontwikkeling van de locatie Steenberg. Op dit moment is hier geen concreet plan voor in ontwikkeling. Er zijn gedachten geweest om hier in combinatie met vastgoed een parkeergarage te realiseren. Onderzoek heeft uitgewezen dat het areaal aan parkeren niet zal toenemen door de bouw van een eenlaagse parkeergarage (uitgangspunt van destijds). Meerlaagse parkeergarages zijn nog niet grondig onderzocht, maar lieten in het verleden in de verkennende sfeer al grote exploitatietechnisch tekorten zien, waar geen dekking tegenover staat en lijken dus op voorhand met de kennis van nu niet realistisch voor deze locatie.

Voldoende aanleidingen:

De aanleidingen voor het ontwikkelen van deze parkeervisie is gelegen in feitelijke constatering en de wens om specifieke vragen beantwoord te krijgen.

1. De parkeerdruk in het centrum op sommige momenten van de week
2. De parkeeroverlast voor bewoners in het centrum en bewoners uit de schilwijken rondom het centrum
3. De parkeervoorzieningen voor bewoners en ondernemers/werknemers in het centrum;
4. De wens om een duidelijke uitspraak te krijgen omtrent de positie van de parkeergarage in de totale parkeervisie
5. De in te nemen positie van de gemeente ten aanzien van de eigendomssituatie van de parkeergarage
6. De ontwikkeling van het gebied 'Steenbergen' en in welke mate en in welke vorm parkeren onderdeel dient uit te maken van het te ontwikkelen programma van eisen voor dit gebied
7. De ontwikkelmogelijkheden van nieuwe parkeercapaciteit in en rond het centrum en de relatie met het busstation en de ontwikkeling van de Hanzelijn en het station met OV-knooppunt.

De parkeervisie moet richtinggevend zijn voor de invulling van het parkeerbeleid voor de komende 10 jaar. Deze visie dient uit te monden in een uitvoeringsstrategie met daarbij een financieel kader voor de realisatie van de parkeervisie.

1.3 Organisatie

Om te komen tot draagvlak voor parkeerbeleid is bij aanvang van het project gestart met de instelling van een klankbordgroep. De klankbordgroep bestaat uit:

- VVE De Ruijter en VVE appartementen De Schans, VVE Kop van Het Ruim en VVE Tussendek en andere bewoners uit het centrum die zich hebben aangemeld;
- Winkeliersvereniging Suydersee
- Horeca
- Politie
- Gemeente Dronten
- VVN. Afdeling Dronten
- Overige ondernemers uit het centrum.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de leden van de klankbordgroep. De klankbordgroep is betrokken bij de verschillende fasen van het proces om te komen tot onderhavig parkeerbeleidsplan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de randvoorwaarden en uitgangspunten van de parkeervisie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 in gegaan op de huidige situatie en de probleemstelling die naar voren komt op basis van diverse parkeeronderzoeken die de afgelopen jaren zijn verricht in het centrum van Dronten. In hoofdstuk 4 worden de autonome ontwikkelingen geschetst waarna in hoofdstuk 5 bekeken wordt hoe aan de doelstelling voldaan kan worden door inzicht te geven in de mogelijkheden van areaal-uitbreiding. Zoals aangegeven heeft de parkeergarage een specifieke rol binnen het centrum van Dronten. Hier wordt in hoofdstuk 6 nader op ingegaan. Om uiteindelijk te komen tot een oplossing van de parkeersituatie in Dronten, worden een aantal varianten in hoofdstuk 7 beschouwd en wordt uiteindelijk een voorkeursvariant benoemd. In hoofdstuk 8 wordt nader ingegaan op de implementatie, fasering en kosten van de invoering van de voorkeursvariant.

2. DOELSTELLINGEN, RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

2.1 Doelstelling van de parkeervisie

In hoofdstuk 1 is een aantal belangrijke aanleidingen geschetst om te komen tot een parkeervisie voor het centrum van Dronten. De doelstelling van de parkeervisie en bijbehorende kaders zijn hierna verwoord.

De doelstelling van deze parkeervisie voor het centrum van Dronten, is om richtinggevende uitspraken te doen aangaande de volgende vragen:

1. Wat zou het meest wenselijke eindbeeld zijn van de parkeersituatie over 10 jaar en hoe kunnen we dit eindbeeld bereiken?
2. Welke parkeercapaciteit moet worden gerealiseerd, wanneer en tegen welke kosten en hoe wordt e.e.a. gefinancierd en welke modellen qua verschijningsvorm onderscheiden we hierin?
3. Wat zijn de mogelijkheden en beperkingen in ruimtelijke en financiële zin in relatie tot het eindbeeld en welke keuzes moeten gemaakt worden?
4. Welke beheerstrategie wordt gevolgd om het eindbeeld te kunnen beheren?

2.2 Vastgestelde kaders door de gemeenteraad

Op 4 september 2008 heeft de gemeenteraad de kaders vastgesteld voor het parkeerbeleidsplan. Deze kaders, welke zijn afgestemd met de klankbordgroep, hebben betrekking op de volgende onderdelen:

1. **Geen betaald parkeren invoeren:** Uit het oogpunt van behoud van de aantrekkelijkheid van het winkelcentrum Suydersee en haar concurrentiepositie en indirect de gemeente Dronten als woon- en vestigingsplaats, is vastgesteld niet over te gaan tot invoering van betaald parkeren
2. **Parkeergarage in eigendom houden:** De parkeergarage maakt strategisch onderdeel uit van de totale parkeerbalans in het centrum en zal een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de parkeerproblemen die zijn ontstaan en de behoeften die er leven bij bewoners en ondernemers, in welke vorm dan ook
3. **Geen parkeren op het Redeplein toestaan:** In de ontwikkelingsvisie van het centrum is in breed overleg met ondernemers, horeca, gemeente e.d. besloten om van het Redeplein geen parkeerplaats te maken maar een plein met ruimte voor evenementen. Vastgesteld is om dit kader in de parkeervisie niet te verlaten en het Redeplein in uitzonderlijke gevallen te benutten als parkeervoorziening, maar zeker niet structureel dan wel op bepaalde momenten van de dag/week. Dit geeft veel onduidelijkheid en handhavingsproblemen als gekeken wordt naar aspecten als weekmarkt, bewonersparkeren, laad- en losverkeer e.d
4. **Fietsparkeren:** De problematiek van het autoparkeren is een op zich zelfstaand probleem. Vastgesteld is om vooralsnog het fietsparkeren niet in deze parkeervisie te betrekken om zo de discussie te focussen.

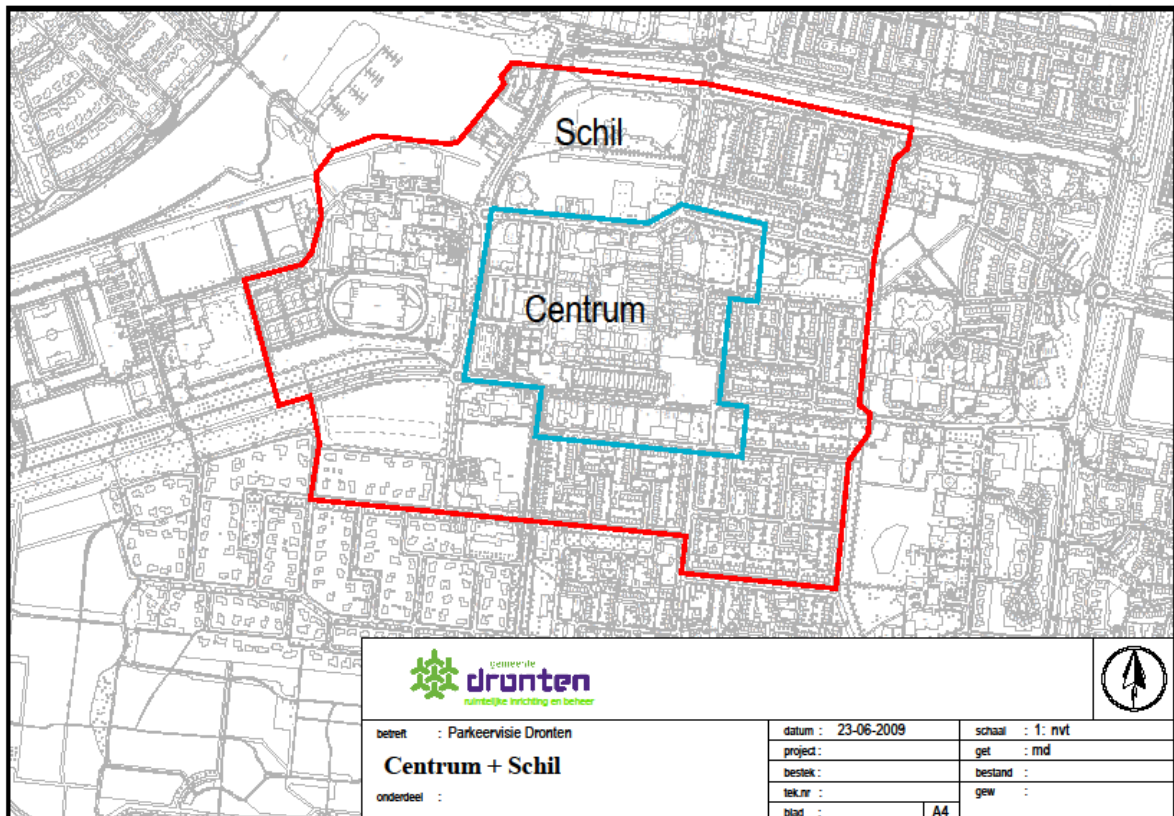
Kanttekening: Bij punt 4 wordt te kennen gegeven fietsparkeren niet in deze parkeervisie op te nemen. Nu half 2009 provinciebreed een probleemanalyse naar fietsendiefstal is uitgevoerd en gelet op de geluiden die ons bereiken op het gebied van fietsparkeren, is in deze parkeervisie toch de nodige aandacht besteed aan fietsendiefstal en fietsparkeren.

2.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Het is van belang om vooraf een aantal heldere uitgangspunten vast te leggen voor de ontwikkeling van de parkeervisie. In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied voor deze parkeervisie betreft het gebied zoals op onderstaande kaart is weergegeven. Het onderzoeksgebied wordt in hoofdlijnen begrensd door in het noorden De Zate, in het oosten de Lijzijde, in het zuiden de Baskenstraat en in het westen de Educalaan.



Kaart onderzoeksgebied

Huidige situatie qua parkeerareaal met doorkijk naar de toekomst *

De huidige situatie qua aantallen parkeerplaatsen bedraagt 1.504 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 1.424 parkeerplaatsen te herleiden tot parkeerterreinen. De overige parkeerplaatsen liggen verspreid in het onderzoeksgebied. Als het TNT-gebouw is gesloopt en ingericht wordt als parkeerterrein, neemt het aantal parkeerplaatsen met circa 103 parkeerplaatsen toe.

** Kanttekening: Het totale aantal parkeerplaatsen is sinds de opening van winkelcentrum Suydersee nooit gelijk gebleven. Door de start van het project Park is bijvoorbeeld het parkeerterrein van het oude noodwinkelcentrum enigszins anders ingericht. Zo ook zijn nabij het TNT-gebouw nog de nodige tijdelijke parkeerplaatsen gerealiseerd. Het betreft geen grote aantallen parkeerplaatsen, maar het kan voorkomen dat in de parkeeronderzoeken de waarden niet altijd overeenkomen. Dit is dan te verklaren door wijzigingen in de openbare ruimte gedurende de afgelopen jaren. Uitgangspunt in deze parkeervisie is de situatie in het voorjaar 2009.*

Lopende zaken centrum

Er wordt vanuit gegaan dat in het voorjaar 2010 op de huidige locatie van het TNT-pand de beoogde parkeerplaatsen zijn gerealiseerd nu met TNT is overeengekomen dat zij het huidige pand voor het eind van dit jaar moeten verlaten. Het Parkgebied zal worden ingericht conform de voorstellen van Trebbe, namelijk 6 appartementblokken met hun eigen parkeergelegenheid onder het gebouw (parkeergarage) en deels in de openbare ruimte aan de zijde van het dierenpark. Vanaf 12 december 2012 is het busstation De Bolder verplaatst naar het station. De gedachte is de locatie van het huidige busstation in te richten als parkeerterrein.

Bewonersparkeren

Bewoners in het centrum en in de periferie van het centrum dienen te beschikken over een eigen parkeerplaats. Het uitgangspunt bij de planvorming van het nieuwe winkelcentrum destijds was en is nog minimaal 1 parkeerplaats per woning. Er worden vooralsnog geen uitspraken gedaan of dit in de openbare ruimte dient plaats te vinden of in een gebouwde voorziening. De huidige situatie is dat in de openbare ruimte wordt geparkeerd.

3 HUIDIGE SITUATIE

3.1 Huidige situatie parkeren centrum Dronten

Algemeen

De behoefte aan parkeren in het centrum van Dronten is in het algemeen toe te delen aan drie doelgroepen namelijk bewonersparkeren, mensen die werken in het centrum en winkelend publiek. Dat maakt het niet eenvoudig specifiek een gebied aan te wijzen waar de parkeervisie op van toepassing is aangezien er altijd overlap plaatsvindt tussen de doelgroepen. Een vaststaand gegeven is dan ook dat elke doelgroep zo dicht mogelijk bij de bestemming wil parkeren maar ook beïnvloedbaar is. Bewoners en mensen die werken in het centrum zoeken dan elders een vrije parkeerplaats wat in mindere mate geldt voor winkelend publiek. Met dit gegeven is het centrumgebied op te delen in parkeren aan de parkeerroute en parkeren in de schilgebieden rondom het centrum. Parkeren in de schil is namelijk pas in beeld wanneer parkeren aan de parkeerroute niet meer mogelijk is (bewoners uit de schil uitgezonderd).

Parkeren centrum

Het parkeren in het centrum is gelegen aan de parkeerroute. De parkeerroute is een route die bezoekers aan het centrum kunnen volgen die op zoek zijn naar een vrije parkeerplaats. De parkeerroute loopt tegen de klok in beginnend op De Helling via Het Gangboord, De Zuid, De Walvisstraat, de Aakstraat, de Schouwstraat en de Werfstraat. Vanuit de invalswegen, De West, De Zuid, De Wissel en De Noord worden bezoekers aan het centrum door middel van bebording gewezen op het bestaan van deze parkeerroute. Eenmaal op de parkeerroute worden de volgende parkeerterreinen aangedaan:

- Parkeerterrein De Bolder (blauwe zone)
- Parkeerterrein De Bolder (dagparkeren)
- Parkeerterrein De Bolder busstation
- Parkeerterrein Gemeentehuis
- Parkeerterrein Steenberg
- Parkeergarage Schouwstraat
- Parkeerterrein Kop van het Ruim (blauwe zone + dagparkeren)
- Parkeerterrein Tussendek
- Tijdelijk parkeerterrein De Helling (t.b.v. oude nood-winkelcentrum).
-

Aan de wegen van de parkeerroute zelf zijn ook nog de nodige parkeerplaatsen gelegen.



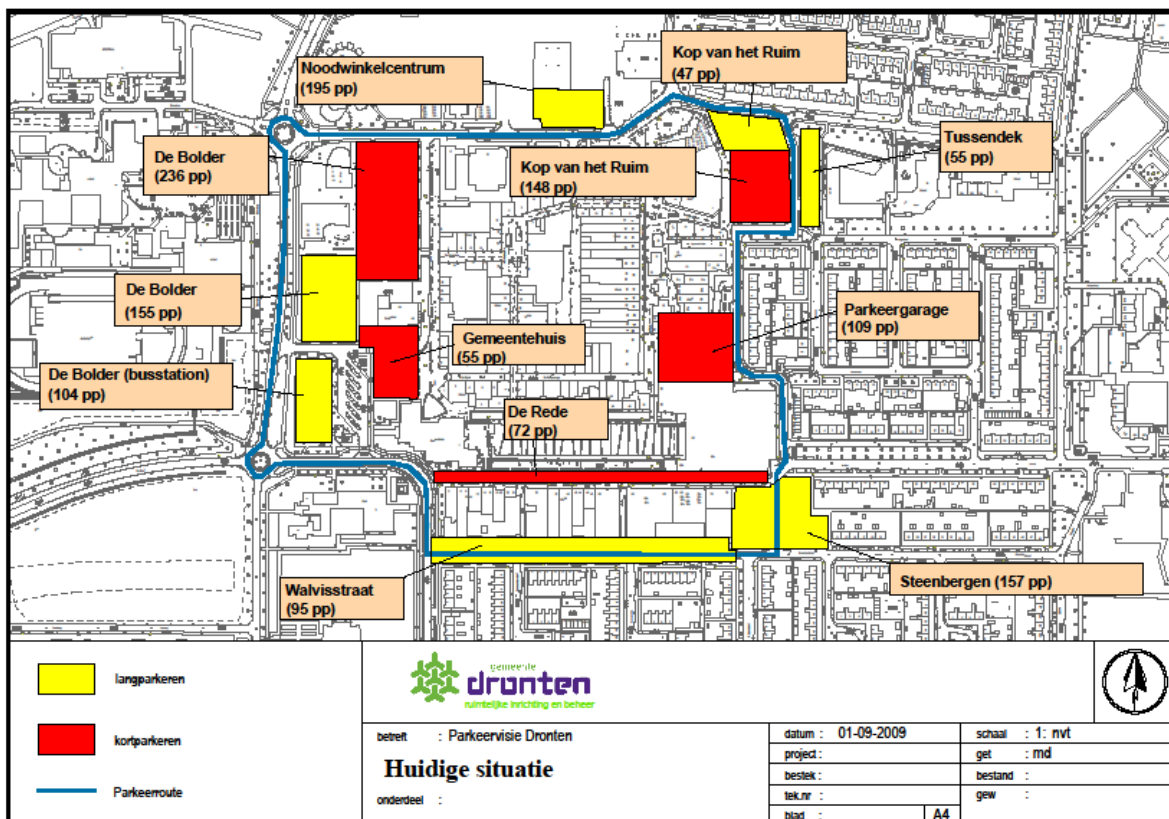
Foto parkeerterrein aan De Schans

Parkeer schilwijken

Als schilwijken worden gezien de wijken die naast of nabij het centrum zijn gelegen waarbij lopend de afstand tot het centrum kan worden overbrugd. De schil wordt aan de buitenzijde begrensd door in het noorden De Zate, in het oosten de Lijzijde, in het zuiden de Baskenstraat en in het westen de Educalaan. In figuur 2.1 op blz 9 is de schil op kaart weergegeven.

Parkeerareaal

Het huidige totale aantal parkeerplaatsen op parkeerterreinen aan de parkeerroute bedraagt 1.424 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn aan de wegen van de parkeerroute nog circa 80 parkeerplaatsen gelegen. Op onderstaande kaart is weergegeven het aantal parkeerplaatsen per parkeerterrein.



Kaart bestaand parkeerareaal Dronten

Parkeerregiem

Omwillen van de aantrekkelijkheid van het centrum voor het winkelende publiek vallen de parkeerplaatsen nabij het centrum in een blauwe zone. Dit betekent dat van maandag tot en met zaterdag tussen 8.00 en 18.00 maximaal 2 uur mag worden geparkeerd. Voor bewoners en werkenden in het centrum zijn (delen van) parkeerterreinen aanwezig waar de auto de gehele dag mag worden geparkeerd. De blauwe zone functioneert in het algemeen goed. Naast een goede spreiding over het centrum wordt ook de verdeling tussen dag- en kortparkeren als voldoende ervaren. Het succes van een blauwe zone hangt wel af van handhaving.

Fietsparkeren

Bezoekers die per fiets het centrum bezoeken kunnen hun rijwiel parkeren nabij de ingangen en de randen van het winkelcentrum Suydersee. Aan deze randen en bij deze ingangen van het winkelcentrum zijn vele stallingvoorzieningen gerealiseerd in de vorm van “fietsnietjes”. Dit zijn beugels waar fietsen aan weerszijden tegenaan kunnen worden gezet. In het winkelgebied zelf zijn geen stallingvoorzieningen aanwezig. Het is namelijk verboden in het winkelcentrum te fietsen. Het totale aantal fietsen dat binnen de parkeerroute formeel kunnen worden gestald, bedraagt 492 stuks. De stallingvoorzieningen nabij het busstation en het gezondheidscentrum zijn hierbij inbegrepen.

3.2 Parkeerdrukmeting

Algemeen

Op woensdag 6 september 2006 is het nieuwe winkelcentrum Suydersee geopend. Om een beeld te krijgen hoe het na deze opening met het parkeren is gesteld, zijn zowel in 2007 als in 2008 met enige regelmaat parkeerdrukmetingen verricht. In 2008 is het onderzoek uitgebreid met een parkeerdrukmeting voor de fiets en een meting in de schilwijken. Deze parkeerdrukmetingen verschaffen inzicht in hoe de parkeerterreinen aan de parkeerroute worden gebruikt zo ook wat het parkeergedrag is van de gebruikers waarbij onderscheid gemaakt wordt op een door de weekse werkdag, koopavond en een zaterdag.

Parkeerdrukmeting

Gedurende drie onderzoeksdagen is het aantal geparkeerde motorvoertuigen geteld elk uur op vrijdagavond en zaterdag en om de 2 uur op een dinsdag of donderdag. Op woensdag is elk uur het aantal gestalde fietsen geteld.

Onderzoeksdag	Tijdstip	Tijdsinterval
Vrijdagavond	18.00 – 21.00	1 uur
Zaterdag	09.00 – 17.00	1 uur
Woensdag (alleen fiets)	09.00 – 18.00	1 uur
Dinsdag of donderdag	09.00 – 18.00	2 uur

Aan de hand van deze tellingen kunnen uitspraken worden gedaan over het gebruik van het aantal beschikbare parkeerplaatsen per sectie, straat of parkeerterrein en het gebruik op verschillende weekdays en over het gebruik gedurende een dag. Bij de verwerking van de gegevens is de zaterdag onderverdeeld in de morgen en de middag. Deze scheiding levert een betrouwbaarder gemiddelde op en verschaft beter inzicht in het parkeergedrag.

In de schilwijken is de meting uitgevoerd in de woongebieden ten noorden, oosten en zuiden van het centrum waarbij de volgende straten zijn meegenomen:

Noord

- Werfstraat tussen Tussendek en Kuiperstraat
- Kuiperstraat
- Zeilmakerstraat tussen De Noord en Takelaarstraat
- Breeuwerstraat
- De Zate tussen Breeuwerstraat en De Noord
- De Noord (oostzijde, parallelweg/ventweg).

Oost

- De Oost (noordzijde, parallelweg/ventweg)
- Boeierstraat
- Karveelstraat
- Koggestraat tussen Boeierstraat en Klipperstraat.

Zuid

- Commandeurstraat
- Harpoenierstraat
- De Zuid tussen de Walvisstraat en de Baskenstraat
- Deel Galjoenstraat tussen de Walvisstraat en de Baskenstraat
- Deel Groenlandstraat tussen de Galjoenstraat en de Kombuisstraat
- Overloop tussen Spiegelstraat en Galjoenstraat
- Spiegelstraat.

Resultaten parkeerdruk centrum Dronten

In dit hoofdstuk worden de gemiddelde resultaten van de parkeerdrukmeting over de periode 2007-2009 in het centrum van Dronten gepresenteerd. De resultaten per meting in deze periode zijn weergegeven in bijlage 2.

De parkeerdruk op een weekday, het gehele centrum beschouwd, varieert van gemiddeld 38% tot 90%. Bij 38 % zijn ruim voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Wanneer de druk op de parkeerplaatsen boven de grens van 85% uitkomt, wordt de parkeerdruk als "hoog" ervaren. Hoog wil zeggen dat het snel moeilijker wordt om op korte afstand van de bestemming een vrije parkeerplaats te vinden. Dit vertaalt zich in zoekverkeer.

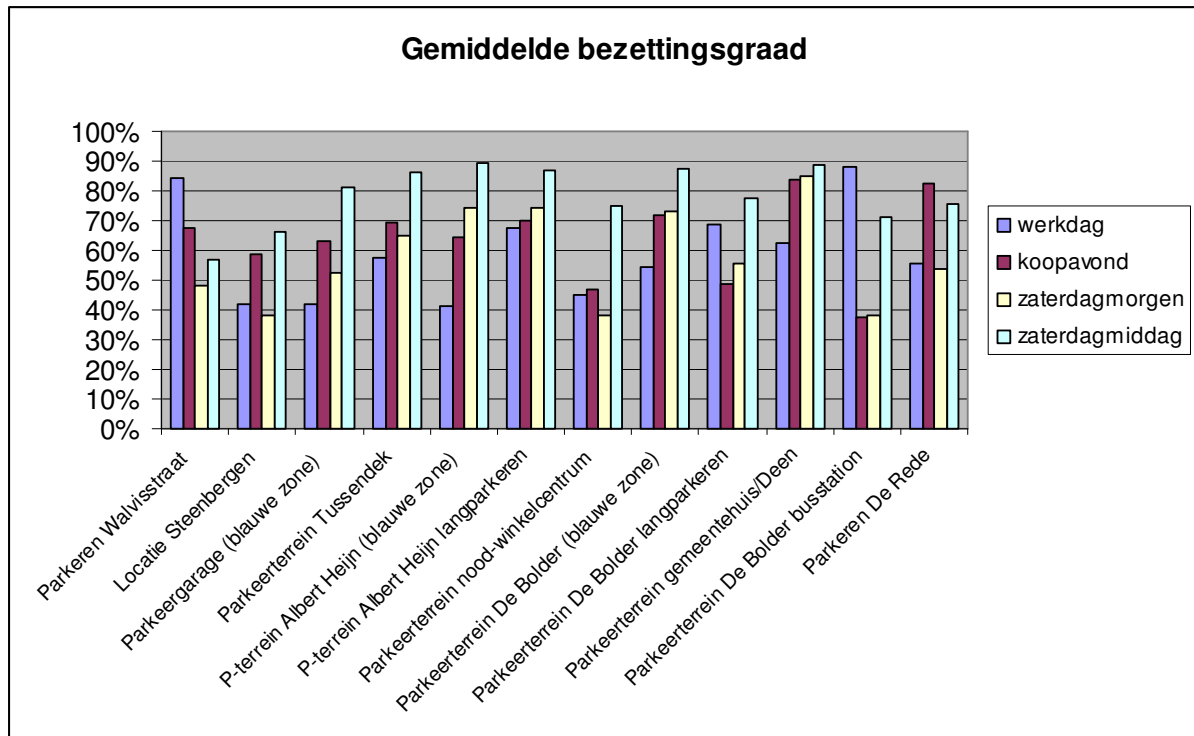
Parkeerdruk per parkeerlocatie

Wanneer wordt ingezoomd blijkt de parkeerdruk per parkeerlocatie nogal te verschillen. Doordat de gebruikersgroepen op verschillende tijdstippen gebruik maken van de parkeerplaatsen, komt het met name op zaterdagmiddag voor dat de vraag het aanbod overstijgt. In onderstaande tabel is de gemiddelde bezettingsgraad per parkeerlocatie weergegeven waarbij de percentages boven de 85% rood zijn gekleurd.

	Gemiddelde bezettingsgraad			
	werkdag	koopavond	zaterdagmorgen	zaterdagmiddag
Parkeren Walvisstraat	84	68	48	57
Locatie Steenberg	42	59	38	66
Parkeergarage (blauwe zone)	42	63	53	81
Parkeerterrein Tussendek	57	69	65	86
P-terrein Albert Heijn (blauwe zone)	41	64	74	90
P-terrein Albert Heijn langparkeren	68	70	74	87
Parkeerterrein nood-winkelcentrum	45	47	38	75
Parkeerterrein De Bolder (blauwe zone)	54	72	73	87
Parkeerterrein De Bolder langparkeren	69	49	56	78
Parkeerterrein gemeentehuis/Deen	63	84	85	89
Parkeerterrein De Bolder busstation	88	38	38	71
Parkeren De Rede	56	83	54	76

Tabel gemiddelde bezettingsgraad parkeervoorzieningen centrum Dronten 2007/2008/2009

Door deze gegevens in de tabel nu te vertalen naar een grafiek, vallen verschillende punten op.



Grafiek gemiddelde bezettingsgraad parkeervoorzieningen centrum Dronten 2007/2008/2009

Uit deze grafiek is op te maken dat het aantal vrije parkeerplaatsen op zaterdagmiddag verspreid over het gehele onderzoeksgebied minimaal is. Verder valt op dat alleen op koopavond veel op De Rede wordt geparkeerd in tegenstelling tot de signalen van buiten. Dit is te verklaren door de in verhouding grote hoeveelheid gehandicaptenparkeerplaatsen die gemiddeld genomen een lagere bezetting hebben. Daarnaast is de eerste uren van de dag de bezettingsgraad laag tot het moment dat de winkels de deuren openen. Op een werkdag worden de parkeerplaatsen op het parkeerterein De Bolder busstation en de parkeerplaatsen aan de Walvisstraat goed benut. Voor de hand ligt dat de mensen werkend in het centrum waaronder het gemeentehuis de auto op deze locaties parkeren. Een ander opvallend feit is dat op zaterdagmiddag het parkeerterein bij het noodwinkelcentrum nog goed wordt gebruikt.

Parkeerdruk gedurende een onderzoeksdag

Per dag varieert de parkeerdruk in het onderzoeksgebied als gevolg van gedragspatronen. 's Ochtends gaat men naar het werk, om 's avonds weer naar huis te gaan. Gedurende de werkdag staat men geparkeerd op een van de parkeertereinen. Daarnaast komen en gaan bezoekers met bestemming de winkels en hebben ook bewoners een dagpatroon dat bijdraagt aan het gebruik van de parkeerplaatsen. Al deze patronen bij elkaar resulteren in een gebruik van de parkeerplaatsen over de dag.

Werkdag

Door de week worden met name hoge bezettingsgraden (boven de 80%) gehaald in de Walvisstraat, op De Bolder (langparkeren). Al deze parkeerlocaties vallen buiten de blauwe zone. Werknemers van kantoren, winkels en het gemeentehuis parkeren op deze locaties de auto.

Koopavond

Op koopavond wordt veelvuldig gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen aan De Rede en het parkeerterrein gemeentehuis/Deen. De parkeerterreinen De Bolder busstation en het parkeerterrein nood-winkelcentrum worden echter niet intensief gebruikt.

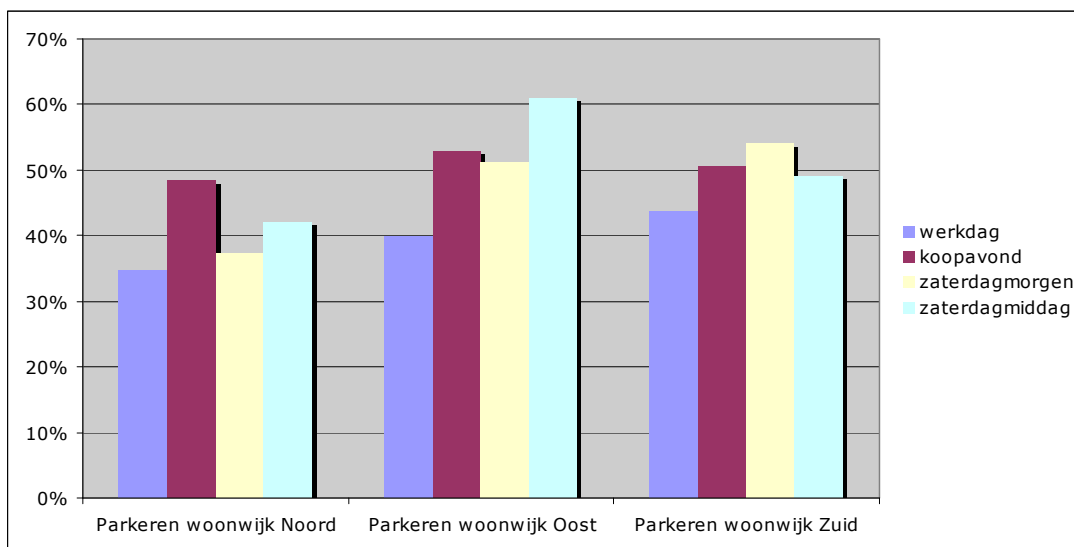
Zaterdag

Op zaterdag is onderscheid gemaakt in de morgen en de middag. Op alle locaties valt op dat op zaterdagmorgen de gemiddelde bezettingsgraad niet boven de 70% uitkomt met uitzondering van de locaties nabij de drie supermarkten.

Kijkend naar de middag valt op dat bijna alle parkeerterreinen enorm goed worden benut met gemiddelde bezettingsgraden van ruim boven de 70%. Van het parkeerterrein De Bolder busstation, De Bolder langparkeren, de Walvisstraat en parkeerterrein Steenbergse wordt in iets mindere mate gebruik gemaakt.

Resultaten parkeerdruk schilwijken

Uit onderstaande grafiek blijkt dat op alle gemeten dagen het met de parkeerdruk in de straten rondom het centrum wel meevalt. De bezettingsgraad komt niet boven de 50% uit met uitzondering van de koopavond ten oosten van het centrum, de zaterdagmorgen ten zuiden van het centrum met 54% en zaterdagmiddag ten oosten van het centrum met 61%. Echter ook deze uitschieters komen niet in de buurt van de kritische grens van 85%.



Grafiek gemiddelde bezettingsgraad parkeervoorzieningen schilwijken 2008/2009

Overlast parkeren in schilwijken

Gezien de bezettingsgraden op zaterdagmiddag valt te verwachten dat bezoekers voor een vrije parkeerplaats uitwijken naar de schilwijken. Echter dit is niet terug te vinden in de bezettingsgraden van de schilwijken. Deze wijken niet af van dagen dat er voldoende parkeerruimte in het centrum beschikbaar is. Een kleine uitzondering hierop is dat de bezettingsgraad op zaterdagmiddag ten oosten van het centrum duidelijk hoger is. Dit valt te verklaren doordat de parkeerdruk op het parkeerterrein Kop van het Ruim zeer hoog is en ook doordat de afstand tot de winkels hier minimaal is. De vraag of juist bewoners of winkelend publiek de auto in de schilwijken parkeren valt door middel van dit onderzoek niet te beantwoorden. De kans bestaat wel dat op zaterdagmiddag het voor bewoners iets drukker is en mogelijk de auto niet altijd bij de eigen woning geparkeerd kan worden.

Een probleem is het uitwijken naar de schilwijken echter niet. De bezettingsgraad bedraagt net boven de 60%, wat betekent dat er gemiddeld genomen voldoende parkeerruimte beschikbaar is.

Conclusie autoparkeren

Op basis van de verschillende parkeeronderzoeken die zijn verricht in het centrum van Dronten, kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In absolute zin zijn er voldoende parkeerplaatsen in het centrum van Dronten. Echter doordat op een aantal locaties de bezettingsgraad boven de 85% uitkomt, ontstaat er veel zoekverkeer rond/in het centrum van Dronten. De dinsdag en de donderdag zijn de drukste door de weekse dagen, waarbij de parkeerterreinen voor dagparkeren goed worden gebruikt. In het weekend is het tegengestelde het geval. Juist de blauwe zone wordt dan zeer goed benut. Hierdoor is er de beleving dat er te weinig parkeerplaatsen zijn
- De parkeergarage wordt matig gebruikt, met uitzondering van de zaterdagmiddag en de koopavond
- Er is geen significant parkeerprobleem in de schil rond het centrum (de woonwijken).

Uit de klankbordgroep zijn naast het kwantitatieve onderzoek ook uitspraken gedaan omtrent de beleving en ervaringen. Dit heeft betrekking op:

- De cultuur in Dronten is vanuit het verleden dat overal voor de deur geparkeerd kan worden. Door een aantal ruimtelijke ontwikkelingen en de groei van de automobieliteit is dit geen vanzelfsprekendheid meer. Dit vraagt dus om meer gewenning
- Vanuit de ondernemers bestaat er de wens om te komen tot meer evenwichtige balans binnen het parkeerareaal. Hiermee wordt bedoeld op meer parkeren rond de Meerpaal / Aakstraat om zo qua koopstromen een betere verdeling te krijgen
- De bewoners van het Tussendek ervaren de mix van bewonersparkeren en bezoekers/werknemersparkeren op de parkeerplaats voor het Tussendek als een probleem
- Op Het Diep (laad- en loshof) wordt nu ook geparkeerd door bewoners. De geparkeerde auto's leiden er toe dat gevaarlijke situatie ontstaan doordat vrachtauto's niet meer in 1x keer kunnen keren op Het Diep.

3.3 Fietsparkeren

In het najaar van 2008 en het voorjaar van 2009 is een fietsparkeerdrukmeting uitgevoerd. Dit om een beeld te krijgen waar veel of weinig vraag is naar stallingvoorzieningen van de fiets. Een kanttekening bij dit onderzoek is wel dat fietsen lang niet altijd aan de stallingvoorziening wordt geparkeerd maar midden op het trottoir of voor de winkel. Ondanks dat dit overlast op kan leveren betekent dit niet dat er onvoldoende stallingen zijn. In tegenstelling tot het onderzoek voor de auto speelt het gedrag van de fietsers een vele malen belangrijkere rol. Een fiets wordt sneller weggezet dan een auto. De metingen laten zien dat de gemiddelde fietsparkeerdruk in de week kijkend naar het gehele centrum varieert van gemiddeld 0% tot 261%. Het grote verschil is te verklaren door het gesloten zijn van enkele voorzieningen aan De Helling en een piek van bezoekers aan het gemeentehuis zo vlak voor de zomervakantie.

De resultaten per onderzoek in de periode 2008-2009 zijn weergegeven in bijlage 3.

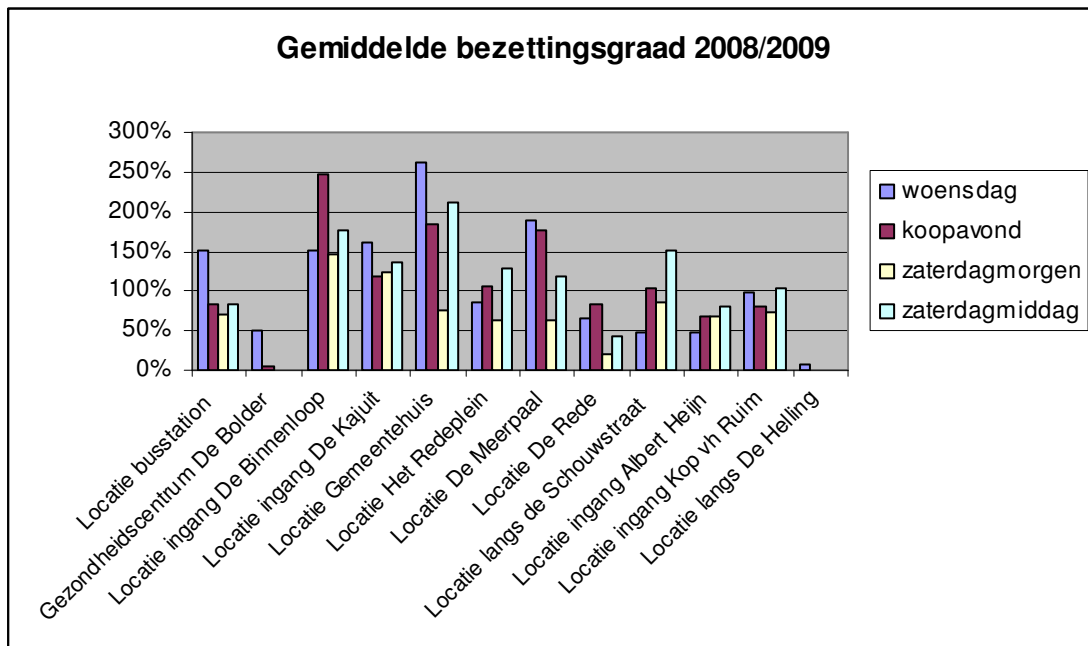
Parkeerdruk per parkeerlocatie

Uit de onderzoeken fietsparkeren komt duidelijk naar voren dat bij de ingang De Binnenloop, ingang De Kajuit het aantal fietsen duidelijk het aantal fietsenrekken overstijgt. Bij de Meerpaal en bij de ingang van het gemeentehuis is op woensdag duidelijk een fietsparkeerprobleem waarneembaar. Ook het busstation kent een hoge bezettingsgraad waar waarbij op woensdag een duidelijke piek waarneembaar is.

	Gemiddelde Bezettingsgraad			
	woensdag	koopavond	zaterdagmorgen	zaterdagmiddag
Locatie busstation	152%	83%	71%	83%
Gezondheidscentrum De Bolder	50%	4%	1%	1%
Locatie ingang De Binnenloop	151%	247%	146%	177%
Locatie ingang De Kajuit	163%	119%	125%	137%
Locatie Gemeentehuis	261%	185%	75%	213%
Locatie Het Redeplein	86%	107%	64%	129%
Locatie De Meerpaal	189%	175%	64%	118%
Locatie De Rede	66%	82%	20%	43%
Locatie langs de Schouwstraat	49%	103%	86%	151%
Locatie ingang Albert Heijn	49%	69%	69%	81%
Locatie ingang Kop vh Ruim	97%	81%	73%	103%
Locatie langs De Helling	8%	0%	0%	0%

Tabel gemiddelde bezettingsgraad fietsparkeervoorzieningen centrum Dronten 2008/2009

Door deze gegevens in de tabel te vertalen naar een grafiek, wordt bevestigd dat de ingang De Binnenloop, ingang De Kajuit en omgeving gemeentehuis en deels omgeving De Meerpaal alle gemeten dagen hoge waarden laten zien.



Grafiek gemiddelde bezettingsgraad fietsparkeervoorzieningen centrum Dronten 2008/2009

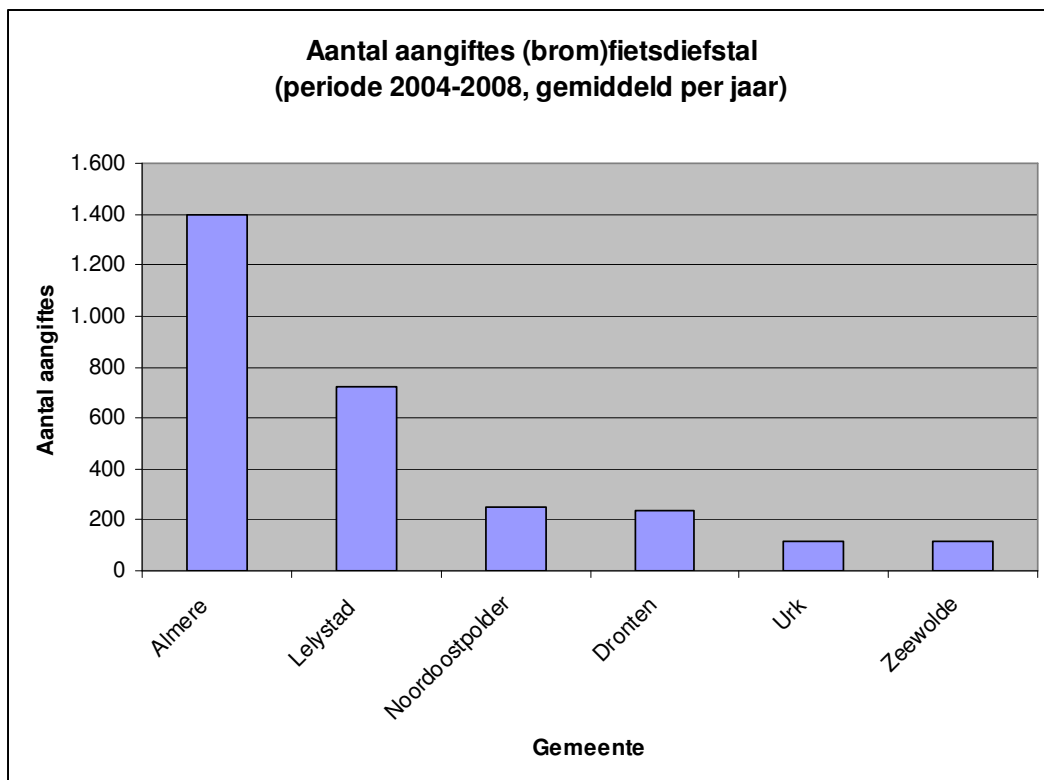
Conclusie fietsparkeren

Op woensdag, koopavond en op zaterdagmiddag overstijgt het aantal fietsen het aanbod van fietsenrekken op locaties aan het Redeplein en de ingangen De Kajuit en Binnenloop. In het achterhoofd moet nog wel worden gehouden dat de betrouwbaarheid van deze cijfers nog te wensen overlaat. Twee onderzoeken geven niet meer aan dan een richting. De komende onderzoeken moeten bevestigen of het aantal fietsenrekken op deze locaties (on)voldoende aansluiten bij de vraag van de gebruikers.

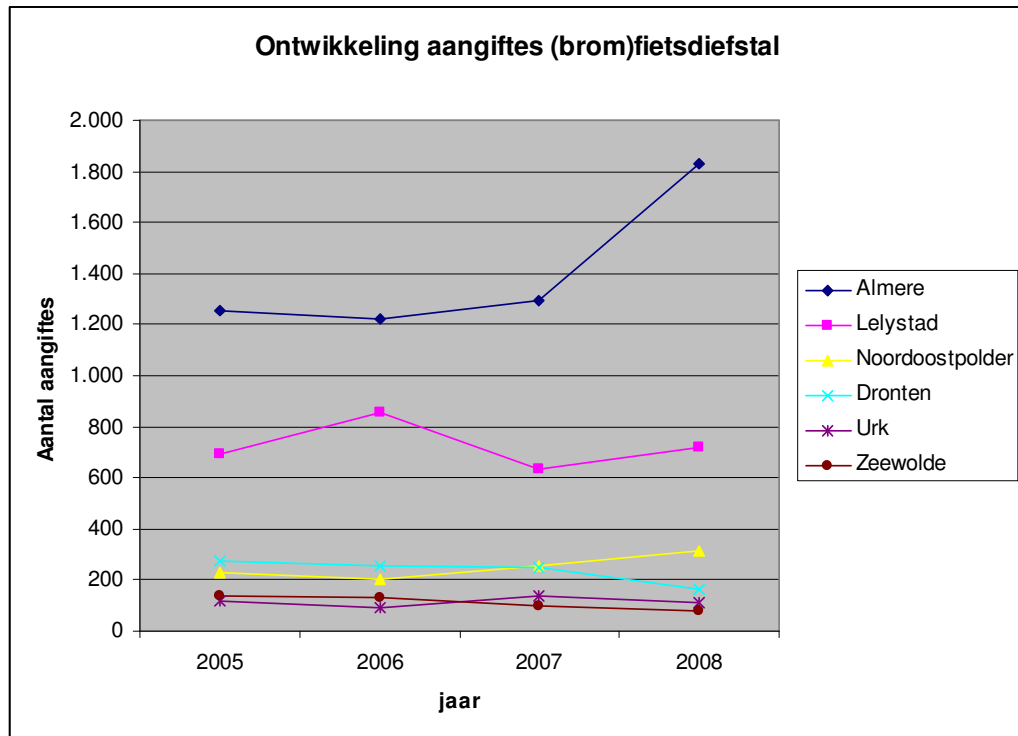
3.4 Fietsendiefstal

Algemeen

In 2009 is door de provincie Flevoland een probleemanalyse (brom)fietsendiefstal uitgevoerd over de periode 2004-2008. Een kanttekening betreft hier wel dat het gaat om diefstal die is aangegeven bij de politie. Het aantal aangiftes in Dronten varieert tussen de 200 en 280. Dit is vergelijkbaar met andere kleine gemeenten uit de provincie en minimaal vergeleken met Almere en Lelystad. In de kern Dronten vallen 3 locaties op waar meer dan 10 aangiftes zijn gedaan in 2008 namelijk De Rede, Educalaan en De Bolder. Dit zijn ook punten waar verhoudingsgewijs de meeste fietsen worden gestald. Bijgevoegd een overzicht en een tabel waarin het aantal aangiftes per gemeente in Flevoland voor de afgelopen 4 jaar wordt weergegeven. Voor Dronten is de lijn van het aantal aangiftes licht aan het dalen.



Overzicht aantal aangiftes (brom)fietsdiefstal



Ontwikkeling aantal aangiftes (brom)fietsdiefstal

4. AUTONOME ONTWIKKELINGEN

4.1 Algemeen

Ondanks het feit dat het Masterplan voor het winkelgedeelte is afgerond, is een aantal ontwikkelingen nog gaande, welke van invloed zijn op het totale functioneren van het centrum. Hieronder worden deze ontwikkelingen beschreven/toegelicht.

Park

In het Park, tussen de dierenweide en de Helling worden in totaal 8 appartementcomplexen gebouwd, waarvan er inmiddels 2 zijn gerealiseerd. De start van de bouw van de volgende 2 appartementen (achter de Lutgeruskerk) is gestart in 2009. In 2013 zullen de laatste appartementen langs De Helling worden gerealiseerd. Dit betekent dat vanaf 2011 de 195 parkeerplaatsen van het oude noodwinkelcentrum niet meer beschikbaar zijn. Deze appartementen krijgen allen een eigen parkeerkelder voor bewoners. Het bezoekersparkeren van deze appartementen is gelegen aan de zijde van de dierenweide met een ontsluiting vanaf De Noord. De planning is om aan de noordzijde van de Helling haaks parkeren op de weg te realiseren. Dit betreffen openbare parkeerplaatsen. In deze eindsituatie wordt langs de Helling in het eindbeeld ongeveer 40 openbare parkeerplaatsen aangelegd. Dit is een vermindering van 155 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie met 195 parkeerplaatsen.

TNT-gebouw

Naar verwachting zal in 2010 het TNT-gebouw gesloopt en ingericht zijn als parkeerterrein, danwel zoveel eerder als mogelijk. Dit levert ongeveer 103 parkeerplaatsen extra op ten opzichte van de bestaande situatie. Zoals aangegeven wordt het gebied ingericht conform de bestaande situatie op De Bolder.

Locatie Steenberg

In de huidige situatie is locatie Steenberg ingericht als een parkeerterrein met 157 openbare parkeerplaatsen op maaiveldniveau. Onderzocht wordt of een parkeergarage in combinatie met kantoren haalbaar is. Een specifiek programma van eisen voor dit gebied is niet voorhanden. Er zal gestart worden met een bestemmingsplanprocedure om zo kaders scherp te krijgen voor een eventuele toekomstige ontwikkeling. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat de bestaande situatie tot nadere orde blijft gehandhaafd.

Busstation en relatie Hanzelijn

Door de komst van de Hanzelijn wordt naar verwachting eind 2012/begin 2013 het busstation verplaatst naar het treinstation aan De Noord. De ruimte van het huidige busstation is goed voor een parkeerterrein met een capaciteit van 125 parkeerplaatsen op maaiveld, danwel aanzienlijk meer parkeerplaatsen als gekozen wordt voor een gebouwde voorziening (onder of boven het maaiveld). Hierover is nog geen uitspraak gedaan en is mede afhankelijk van keuzes binnen deze visie.

Samengevat

De huidige situatie (in 2009) bedraagt 1504 parkeerplaatsen. Gezien de hierboven genoemde autonome ontwikkelingen neemt het parkeerareaal toe tot 1577 parkeerplaatsen.



Foto locatie busstation

Het Diep (laad- en loszone)

Vanuit de winkeliers die met hun achterkanten grenzen aan het Diep (laad- en loszone) bestaat de behoefte om hier parkeren te realiseren voor de bedrijven die hier aan grenzen. Dit zou in beperkte mate mogelijk zijn, echter het laden en lossen heeft hier het primaat en hier is dit gebied ook als zodanig voor bedoeld. Op dit moment in handhaving en veiligheid een punt van aandacht, temeer het laad- en losverkeer ook het winkelend publiek dient te kruisen. Afspraak met de winkeliers is, is dat binnen de parkeervisie ook een uitspraak wordt gedaan voor de ontstane situatie en hoe hier op te anticiperen qua inrichting en beheersmaatregelen.

4.2 Fietsendiefstal

Provinciebreed wordt voorgesteld alleen de aandacht te richten op Almere en Lelystad om het aantal aangiften terug te *dringen* (bron provincie Flevoland, memo 852559 Inventarisatie aangiften (brom)fietsendiefstal).

4.3 De toekomst en het convenant

In het convenant met de ondernemers is afgesproken dat er 1.718 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Er komt een moment dat voldaan wordt aan realisatie van dit aantal parkeerplaatsen. Realisatie van dit aantal parkeerplaatsen zegt niet of dit aantal parkeerplaatsen voor het centrum op dat moment voldoende wordt geacht. Daarnaast geeft de parkeerdrukmeting geen inzicht in welke doelgroep waar parkeert. Onbekend is dat bijvoorbeeld het winkelend publiek op piekmomenten daadwerkelijk uitwijkt naar de schilwijken. Het parkeeronderzoek geeft daar ook geen uitsluitsel over. Gezien de resultaten van de parkeerdrukmetingen van de afgelopen twee jaar en gelet op de overige ontwikkelingen in en nabij het centrum, is niet de verwachting dat het huidige aantal parkeerplaatsen of de 1.718 “convenant-parkeerplaatsen” onvoldoende zijn de komende jaren. Van belang is wel dat jaarlijks een parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd en zonodig het onderzoek uit te breiden wanneer vermoed wordt dat er parkeeroverlast in de schilwijken ontstaat, om zodoende inzicht te krijgen in de parkeerontwikkelingen en daar indien nodig op in te spelen.

5. MOGELIJKHEDEN VOOR AREAAL-UITBREIDING

Een van de belangrijkste doelstellingen van de parkeervisie is om toe te groeien naar de afspraken omtrent het gewenste areaal, waarbij het convenant met de winkeliers uitgangspunt is (eindbeeld 1.718 parkeerplaatsen). In dit hoofdstuk wordt nader in gegaan op de mogelijkheden van areaal-uitbreiding in de toekomst. Om te komen tot mogelijkheden voor areaal-uitbreiding voor het autoparkeren is een verkenning gedaan naar de ruimtelijke mogelijkheden binnen het centrum, rekening houdend met de autonome ontwikkelingen, zoals beschreven in onderhavig plan. De areaal-uitbreiding moet er op gericht zijn om in totaliteit te voldoen aan de afspraken uit het convenant qua areaal-afspraken en moet het hoofd bieden aan problemen die nu dan wel op korte termijn wordenesignaleerd.

5.1 Verkenning van locaties

De volgende uitbreidingsmogelijkheden aan areaal worden mogelijk geacht.

► De Noord

Door profielversmalling van de Noord, wat wenselijk is), komt ruimte beschikbaar voor parkeren. Op deze wijze is het mogelijk om een deel van het areaal van het noodwinkelcentrum, dat in de toekomst verdwijnt, op te vangen. In totaal kunnen hier ongeveer 70 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voorwaarden: Er dient hier in samenhang met de ontwikkeling van het Hanzekwartier een stedenbouwkundige afstemming plaats te vinden, daar de gemeentelijke visie er op gericht is om de Noord tot een centrale as vorm te geven als verbinding tussen het station en het centrum.

► Huidig busstation

Als in 2012 het busstation een andere functie krijgt, is herinrichting van deze locatie noodzakelijk. De bushalte kan gepositioneerd worden aan de Zuid en het overige terrein kan ingericht worden als parkeerruimte. Hierdoor kan een areaal-uitbreiding worden gerealiseerd van ongeveer 125 parkeerplaatsen.

Daarnaast is het mogelijk om in het gebied rond De Bolder bijvoorbeeld boven het parkeerterrein De Bolder busstation en de locatie huidig busstation of locatie TNT te kiezen voor een parkeergarage van 1 laag bovengronds. Het parkeerdek zorgt ervoor dat het areaal vergroot wordt met ongeveer 200 parkeerplaatsen. Gezien de ruimtelijke inpassing en rekening houdend met de aanleg verdient op het eerste gezicht locatie busstation de voorkeur.

Voorwaarden: Voorwaarde is dat het busstation bij het nieuwe NS-station operationeel is. Eerder dan deze datum (12-12-2012) kan er niet gestart worden met de sloop en omvorming van het busstation. In de kadernota 2010 zijn middelen gereserveerd voor de realisatie van parkeerplaatsen op maaiveld, inclusief de sloop van het bestaande busstation. Voor een parkeerdek zijn in deze kadernota geen aanvullende middelen gereserveerd. Het is een optie om te zijner tijd een dek te realiseren.

► **Walvisstraat:**

Door herinrichting van de Walvisstraat is het mogelijk aan de zuidzijde van de Walvisstraat haaks parkeren en/of langsparkeren mogelijk te maken. Hierdoor kan een areaal-uitbreiding worden gerealiseerd van ongeveer 50 parkeerplaatsen.

Voorwaarden: Goed overleg opstarten met aanwonenden/bedrijven omtrent de realisatie van extra parkeerplaatsen. Daarnaast dienen hiervoor de financiële middelen beschikbaar te komen.

► **De Oost**

Langs de Oost is het mogelijk om te kiezen voor haaks en/of langsparkeren in de groenstrook langs de Oost. Hierdoor kan een areaal-uitbreiding worden gerealiseerd van ongeveer 30 parkeerplaatsen.

Voorwaarden: Dit vraagt om een goede inpassing met het bestaande groen.



Foto De Oost

► **Locatie Steenberg**

Door te kiezen voor een parkeergarage aan de oostzijde van de Galjoenstraat is het mogelijk om hier te komen tot een areaal-uitbreiding van 70 parkeerplaatsen per te bouwen laag.

Voorwaarden: Een duidelijke keuze maken om hier niet te gaan bouwen (mogelijk uitsluitend aan de westzijde van de Galjoenstraat) om zo voor dit qua parkeren zwakkere deel van het centrum te voorzien van betere parkeergelegenheid. Daarnaast moet er financiële dragers zijn voor de bouw van een dergelijk parkeerdek. Vooralsnog zijn deze financiën er niet.

► **Koggestraat**

Hier bestaat de mogelijkheid om in de groenstrook ten noorden van de Koggestraat, direct naast het Tussendek te komen tot uitbreiding van parkeerareaal. In totaliteit kan dit leiden tot een areaal-uitbreiding van 20 parkeerplaatsen.

Voorwaarden: Goede integratie met de groenstructuur is benodigd. Daarnaast dient er een goed overleg opgestart met aanwonenden/bedrijven omtrent de realisatie van extra parkeerplaatsen. Tevens dienen hiervoor de financiële middelen beschikbaar te komen.

► **Werfstraat ter hoogte van Tussendek**

Hier bestaat de mogelijkheid om in de groenstrook ten zuiden van de Werfstraat, direct naast het Tussendek te komen tot uitbreiding van parkeerareaal. In totaliteit kan dit leiden tot een areaal-uitbreiding van 15 parkeerplaatsen.

Voorwaarden: Goede integratie met de groenstructuur is benodigd. Daarnaast dient er een goed overleg opgestart met aanwonenden/bedrijven omtrent de realisatie van extra parkeerplaatsen. Tevens dienen hiervoor de financiële middelen beschikbaar te komen.

► **Parallelweg Gangboord**

Hier bestaat de mogelijkheid om in de groenstrook tussen de hoofdrijbaan Gangboord en zijde moskee aan de parallelweg te komen tot uitbreiding van het parkeerareaal met ongeveer 50 parkeerplaatsen.

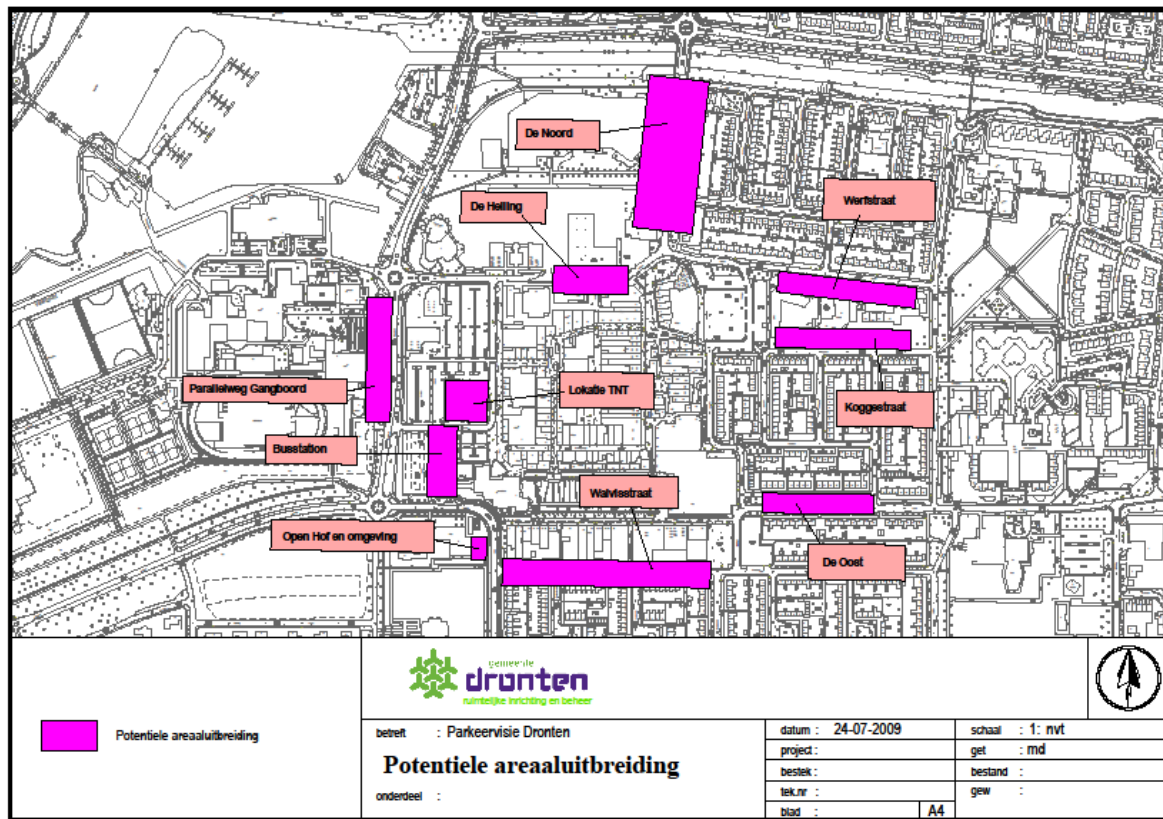
Voorwaarden: Goede integratie met de groenstructuur is benodigd. Daarnaast dient er een goed overleg opgestart met aanwonenden/bedrijven omtrent de realisatie van extra parkeerplaatsen. Tevens dienen hiervoor de financiële middelen beschikbaar te komen.

► **Open Hof en omgeving**

Hier bestaat de mogelijkheid om in de nabijheid van de Open Hof te komen tot uitbreiding van het parkeerareaal met ongeveer 20 parkeerplaatsen.

Voorwaarden: Goede integratie met de groenstructuur is benodigd. Daarnaast dient er een goed overleg opgestart met aanwonenden/bedrijven omtrent de realisatie van extra parkeerplaatsen. Tevens dienen hiervoor de financiële middelen beschikbaar te komen.

Op bijgevoegde kaart zijn de mogelijke uitbreidingen weergegeven.



5.2 Potentieel aan areaaluitbreiding

In totaliteit is er aan potentiële areaaluitbreiding op maaiveldniveau ruimte beschikbaar voor 523 parkeerplaatsen. Indien gekozen wordt voor uitbreiding met parkeergarages neemt het potentieel toe met 145 parkeerplaatsen, waardoor het totaal aan uitbreiding in potentie kan uitbreiden tot ruim 668 parkeerplaatsen.

Hieronder is in tijd uitgezet wanneer welke areaaluitbreiding mogelijk wordt geacht.

	huidige situatie	Situatie				
		2009	2010	2011	2012	2013
De Bolder	391	391	391	391	391	391
Kop van het Ruim	195	195	195	195	195	195
Tussendek / Appartementen	55	55	55	55	55	55
Noodwinkelcentrum	195	195	195			
Het Diep	20	20	20	20	20	20
De Bolder busstation	104	104	104	104	104	104
De Rede	72	72	72	72	72	72
Walvisstraat	95	95	95	95	95	95
Gemeentehuis	55	55	55	55	55	55
Steenbergen	157	157	157	157	157	157
Parkeergarage	109	109	109	109	109	109
Totaal huidige situatie	1.448	1.448	1.448	1.253	1.253	1.253

Te verwachten realisatie in	Capaciteit	2009	2010	2011	2012	2013
Locatie TNT	103		103	103	103	103
De Noord	70			70	70	70
De Bolder locatie busstation	125					125
De Bolder locatie busstation met parkeergarage	200					(200)
Walvisstraat	50			50	50	50
De Oost	30		30	30	30	30
Locatie Steenbergen met parkeergarage	70					(70)
Koggestraat	20		20	20	20	20
Werfstraat	15		15	15	15	15
Open Hof en omgeving	20		20	20	20	20
Parallelweg Gangboord	50		50	50	50	50
De Helling	40			40	40	40
Totale uitbreiding realisatie nieuw areaal	793	0	238	398	398	793
Totale beschikbare theoretische capaciteit		1.448	1.686	1.651	1.651	2.046
Exclusief parkeerdekken (busstation (200) en steenbergen (70))						1.776

Op basis van deze analyse blijkt dat het perspectief op termijn, om te voldoen aan de eisen van het convenant (1.718 parkeerplaatsen), goed haalbaar is. Het is zelfs mogelijk zonder parkeerdekken te voldoen aan het convenant. Voorwaarde is wel dat de overige areeluitbreidingen op maaiveldniveau worden aangelegd. Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt dan 1.776 parkeerplaatsen in 2013. De vraag die daarbij onder andere nog wel beantwoord moet worden is of dit ruimtelijk gezien wenselijk is. Vaak gaat het maaiveldparkeren ten koste van groen. Bovenstaande is wel met inachtneming van de voorbehouden die bij de uitbreidingsarealen zijn gemaakt en onder voorbehoud van financiering. Het betreft hier uitsluitend een ruimtelijke verkenning naar de mogelijkheden.

6. DE ROL VAN DE PARKEERGARAGE

6.1 Inleiding

De parkeergarage is op dit moment in volledig eigendom van de gemeente Dronten en heeft een capaciteit van 109 parkeerplaatsen nabij het centrum en De Meerpaal en maakt op het moment deel uit van de blauwe zone. Dit houdt in dat van maandag t/m zaterdag, tussen 8.00 en 18.00 uur, met een maximum van 2 uur geparkeerd mag worden.

De positie van de parkeergarage is essentieel voor de gemeente Dronten in de totale samenhang met het parkeren in het centrum. Er is een spanningsveld tussen openbaar en particulier gebruik. Door de komst van woningen in het centrum is ook een latente vraag ontstaan van particulieren naar parkeren in gebouwde voorzieningen. Aan deze vraag kan vooralsnog niet worden voldaan. De enige mogelijkheid is de huidige parkeergarage. Anderzijds is ook bekend dat de parkeergarage samen met de locatie Steenberg, de enige parkeermogelijkheden zijn rondom de Meerpaal en dat dit in de afstemming tussen vraag en aanbod niet altijd even goed is geregeld, hetgeen leidt tot parkeren in woonbuurten of langere loopafstanden naar een voorziening als de Meerpaal.

6.2 Huidig beeld van de parkeergarage

De parkeergarage kent een capaciteit van 109 parkeerplaatsen, binnen het regiem van een blauwe zone, zoals deze binnen het centrum van toepassing is. Het gebruik van de parkeergarage is wisselend. Beelden die naar voren komen als een verklaring voor dit wisselende gebruik zijn:

- slecht vindbaar binnen Dronten
- geen beeld over of er plaatsen beschikbaar zijn
- te donker en een te laag plafond + lastig te berijden
- matige toegankelijkheid
- overlast van hangjongeren
- vernielingen aan auto's en voorzieningen in de garage
- maximum parkeerduur van 2 uur niet geschikt voor Meerpaal-bezoekers.

De parkeergarage is een paar jaar geleden voorzien van een nieuwe verflaag. Het verlichtingsniveau staat op de nominatie om aangepast te worden. Voor de rest zijn er geen nadere plannen met de parkeergarage.

6.3 Keuzemogelijkheden naar de toekomst

Ten aanzien van de parkeergarage is een aantal opties te beschouwen. Voordat ingegaan wordt op de parkeervarianten worden de opties aangaande de parkeergarage belicht. De volgende hoofdkeuzes zijn te onderscheiden:

1. de parkeergarage in eigendom gemeente te behouden en in stand te houden conform de huidige situatie, namelijk een openbare parkeerplaats binnen de blauwe zone van het centrum
2. de parkeergarage te verhuren als gebouwde parkeervoorziening aan bewoners/bedrijven
3. de parkeergarage te verkopen aan externen met voorwaarden die naadloos aansluiten op de parkeersituatie en behoefte in Dronten.

Hierna worden de verschillende keuzemogelijkheden nader beschouwd en uitgewerkt.

► Keuzemogelijkheid 1: EIGEN BEHEER

In deze situatie blijft de garage in principe ongewijzigd qua regiem. Echter het zou de functie van de parkeergarage kunnen versterken door aan een aantal aspecten aandacht te schenken waardoor de negatieve beleving van de garage wordt verbeterd. Te denken valt hierbij aan:

- de garage afsluiten na winkeltijden (indicatie 19:00-06:30 uur afsluiten, en op koopavonden van 21:15-06:30 uur), zodat hangjongeren zich hier niet meer kunnen ophouden en vernielingen aanzienlijk zullen verminderen. Bewoners die de auto dan gedurende deze tijden hun auto veilig willen stallen, kunnen hem dan in de garage laten staan. De auto is dan echter ook niet meer bereikbaar in deze periode omdat anders een compleet toegangssysteem aangelegd dient te worden
- het verlichtingsniveau aan passen (planning)
- aanduiding aantal vrije parkeerplaatsen op straat, zodat de garage beter gebruikt kan gaan worden.

► Keuzemogelijkheid 2: HUUR

De verhuur van de parkeergarage is een optie, waarbij er een zekerheid moet zijn voor opbrengsten van huurders in relatie tot de investeringen die gedaan moeten worden. Investeringskosten die gedaan moeten worden zijn:

- Afsluiting realiseren in combinatie met een compleet toegangssysteem met de gehele administratieve handelingen die hiermee samenhangt
- Vergroting van de toegankelijkheid gelet op vooral oudere bewoners in het centrum.

Deze optie is inmiddels verkend onder de bewoners van het centrum. Hierbij is uitgegaan van een huurprijs per jaar van € 850 per jaar per parkeerplaats. Dit is het kostendekkende tarief bij verhuur van 100 parkeerplaatsen, waarbij de investeringslast en groot- en klein onderhoud zijn meegenomen in de exploitatieopzet. Uit deze verkenning is naar voren gekomen dat er voor slechts 35 plaatsen behoefte bestond. Deels verhuren is geen optie vanuit beheersmatig oogpunt.

► Keuzemogelijkheid 3: VERKOOP

Verkoop van de parkeergarage houdt in dat de zeggenschap over de het object verloren gaat en dat er contractueel e.e.a. geregeld moet worden om het gebruik van de parkeergarage af te stemmen op het overige parkeerbeleid in het centrum van Dronten. Daarnaast mag men zich de vraag stellen of verkoop van de parkeergarage uit tactisch/strategische overwegingen wel wenselijk is. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn:

1. de parkeergarage vervult qua capaciteit een strategische rol in de totale openbare parkeervoorzieningen binnen Dronten
2. Verkoop van de parkeergarage betekent geen totale regie meer op het parkeren in het centrum. Als de parkeergarage verkocht wordt moet het deel uitmaken van een totale beheer- en exploitatiestrategie aangaande parkeren opdat geen versnippering ontstaat van belangen en partijen.

6.4 Advies parkeergarage

Op basis van het feit dat de belangstelling voor huur niet toereikend is om de investeringen te dekken en verkoop van de parkeergarage kan leiden tot het verlies van regie op het integrale parkeerbeleid, wordt geadviseerd om vooralsnog te kiezen voor instandhouding van de huidige situatie met in achtneming van de volgende aspecten:

- Afsluiting tijdens blokken (nachtelijk)
- Optioneel: aanduiding op straat van het aantal vrije parkeerplaatsen.

Door het realiseren van een afsluiting tijdens de nachtelijke uren is het op termijn mogelijk om over te gaan tot een verhuurvariant, indien hier toch meer belangstelling voor mocht blijken te zijn.

7. VARIANTEN

7.1 Inleiding

Om een verantwoorde keuze te kunnen maken hoe in de toekomst in het centrum van Dronten met parkeren om te gaan worden in dit hoofdstuk verschillende hoofdvarianten nader beschreven en voorzien van de voor- en nadelen en bijbehorend maatregelenpakket, passend binnen de kaders die ten grondslag liggen aan deze parkeervisie.

Deze hoofdvarianten zijn:

1. Autonomoos beleid voortzetten (deels blauwe zone / deels vrij parkeren)
2. Vergunninghouderparkeren introduceren.

Hierna zal nader worden ingegaan op de invulling van het beleid per variant. Uiteindelijk zal gekozen worden voor een uitwerkingsvariant.

7.2 Variant 1: Autonomoos beleid voortzetten

Beschrijving

Het beschikbare parkeerareaal in en rond het centrum van Dronten is te verdelen in een deel vrij parkeren en een deel blauwe zone. In de blauwe zone mag van maandag t/m zaterdag tussen 8.00 en 18.00 maximaal twee uur worden geparkeerd. De blauwe zone wordt door middel van ene blauwe streep voor het parkeervak in combinatie met bebording geregeld. De blauwe zone heeft tot doel te voorkomen dat langparkeerders de parkeerplaatsen nabij de winkels bezet houden. Juist winkelend publiek heeft behoefte aan parkeerplaatsen nabij het centrum. Langparkeerders zijn in het algemeen geen winkelend publiek, maar eerder werkenden of bewoners in het centrum. Deze doelgroep kan prima op enige afstand van het centrum parkeren. Een blauwe zone bevordert de doorstroming en maakt het centrum aantrekkelijk voor winkelend publiek qua bereikbaarheid. Om zowel lang- als kortparkeerders tegemoet te komen zijn vele parkeerterreinen onderverdeeld in langparkeren en een blauwe zone, waarbij de blauwe zone het dichtst bij de winkels is gelegen. De Rede is vanwege de aanwezigheid van winkels voor een korte boodschap eveneens ingericht als blauwe zone.

De kaart op blz. 12 geeft een overzicht welke (delen van) parkeerterreinen zijn ingericht als blauwe zone.

Beheermaatregelen en administratieve lasten

De beheersmaatregelen zijn voor de invoering van deze variant eenvoudig. Het betreft het aanbrengen van de juiste bebording en belijning, waaraan een verkeersbesluit ten grondslag dient te liggen. Door de zonewerking kan deze maatregelen eenvoudig uitgevoerd worden. Er zijn geen administratieve lasten.

Controle en handhaving

Het succes van een blauwe zone hangt mede af van handhaving van de blauwe zone door de politie. Bij het ontbreken van handhaving zal ook door langparkeerders in de blauwe zone worden geparkeerd. Immers, deze parkeerplaatsen zijn het dichtst bij de bestemming gelegen. De doorstroming van de parkeerterreinen in de blauwe zone zal daardoor afnemen.

Uitgangspunt in deze variant is dat de blauwe zone wordt gehandhaafd door de politie en dat de gemeente geen inkomsten heeft (geen gefiscaliseerd beleid).

Lost deze variant alle problemen op?

In belangrijke mate zal deze variant bijdragen aan de wensen van gebruikers van het centrum en bewoners die in het centrum woonachtig zijn. Immers bewoners kunnen buiten de blauwe zone parkeren en buiten de werkingstijd van de blauwe zone dichtbij de deur parkeren. Om er voor te zorgen dat bewoners altijd dicht bij de deur zouden kunnen parkeren, zou een ontheffing verstrekt kunnen worden. Echter het verstrekken van ontheffingen in de blauwe zone zal leiden tot problemen op o.a. de Rede. Het aantal parkeerplaatsen voor winkeliers/bedrijven aan de Rede / Redeplein is al krap. Door het verstrekken van een ontheffing zal er in het geheel geen doorstroming meer zijn. Het verstrekken van een ontheffing in de blauwe zone wordt dan ook niet als wenselijk geacht. Uit uniformiteit wordt dan ook voorgesteld dit niet te doen voor het gehele centrum.

Voor de bewoners van het appartementencomplex Het Tussendek, waar nu een parkeerprobleem wordt ervaren op sommige dagen van de dag, zal de oplossing door middel van handhaving van het huidige beleid geen oplossing zijn. Dit geldt op onderdelen ook voor de bewoners van het appartementencomplex Kop van het Ruim. In het recente verleden hebben we parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van het Kop van het Ruim. Zij konden door middel van een klaphekje hun eigen parkeerplaats verkrijgen (afsluitbaar met sleutel). Op jaarbasis kosten deze plaatsen € 450 per plaats. De afgelopen tijd hebben veel bewoners hun sleutel teruggegeven en dus maken zij er geen gebruik meer van. Dit heeft als oorzaak dat zij de kosten te hoog vinden, danwel het geen handig systeem vinden, danwel dat er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving zijn.

7.3 Variant 2: Vergunninghouderparkeren

Beschrijving

Het invoeren van vergunninghouderparkeren heeft tot doel bewoners/bedrijven en instellingen te faciliteren en een garantie te geven op een parkeerplaats in of rond het centrum. Bij het invoeren van vergunningparkeren kan onderscheid gemaakt worden in bewoners wonend in het centrum of bewoners uit de schilwijken of een combinatie van beide. Vergunninghouderparkeren houdt concreet in dat al dan niet met een jaarlijkse vastgestelde bijdrage een vergunning wordt verkregen/verstrekkt waardoor de vergunninghouder onbeperkt de auto ergens in de vergunningzone mag parkeren. De vergunningzone is op te delen één of meerder zones, waarbij te denken valt aan een opdeling naar kern winkelgebied en de wijken die als een schil rond het centrum liggen. Doelstelling van de maatregel in hoofdlijnen is om:

- overlast van winkelend publiek in de schilwijken te voorkomen en er voor te zorgen dat winkelend publiek en werkenden in het centrum of in het centrum gaan parkeren of een andere vervoerwijze kiezen. Bedrijven zouden in beperkte mate een vergunning kunnen krijgen voor hun werknemers
- bewoners van het centrum en de wijken die in een schil rond het centrum liggen te garanderen van een parkeerplaats.

Beheermaatregelen en administratieve lasten

De invoering van vergunningparkeren is een lastig traject. In de operationele uitvoering op straat is het redelijk eenvoudig in te voeren door aan te duiden met bebording waar het vergunningparkeren van toepassing is. Echter de bepaling wie voor een vergunning in aanmerking komt (criteria) en de organisatie van het beheer en de administratieve be- en afhandeling vraagt om een zeer grote inspanning van de gemeentelijke organisatie. Vooral de

eerste jaren zal dit aanzienlijk zijn. Tegenover de kosten van invoering en realisatie staan ook opbrengsten vanuit het vergunningstelsel.

Controle en handhaving

Om de werkingskracht van een vergunningstelsel goed te benutten is permanent toezicht noodzakelijk op het juiste gebruik van de vergunningen en verbalisering van onjuist gebruik.

Lost deze variant alle problemen op?

In hoofdstuk 3 is geconstateerd dat we in Dronten in de woonwijken geen significant parkeerprobleem hebben van permanente aard. Door de invoering van vergunningparkeren zal er op straat weinig veranderen. Bewoners zullen deze invoering ervaren als lastig en vervelend waar mogelijk ook nog kosten tegenover staan, zonder voordelen.

7.4 Voorkeursvariant autoparkeren

Op basis van de beschrijving op hoofdlijnen van de 2 varianten, kan worden geconcludeerd dat voortzetting van het huidige beleid (deels blauwe zone) de meest realistische oplossing is voor de parkeerproblematiek in het centrum van Dronten in combinatie met de uitbreiding van het parkeerareaal tot in totaal ruim 1.776 parkeerplaatsen, waarbij de parkeergarage beschikbaar blijft als openbare parkeerplaats binnen de blauwe zone. Op basis van de huidige inzichten kan dit areaal bereikt worden eind 2012/begin 2013.

Naast de realisatie van het voorgestelde areaal blijft het noodzakelijk om te monitoren of het toekomstige areaal toereikend is en blijft. De verwachting is dat dit zeker het geval is met in achtneming van de mogelijkheid om het parkeerterrein achter het gemeentehuis (huidig busstation) te komen tot een meerlaagse parkeervoorziening, die relatief eenvoudig te realiseren is en per laag kan zorgdragen voor een uitbreiding van het parkeerareaal met 250-350 parkeerplaatsen.

Een aantal bijzondere situaties vraagt hierbij aandacht, te weten:

- **Het Diep**

Voorgesteld wordt om deze parkeerplaatsen zuiver beschikbaar te laten zijn voor winkeliers van het centrum. Het Diep heeft de functie van een laad- en loshof en is niet geschikt voor het parkeren van auto's van bewoners/bezoekers aan het centrum. Voorgesteld wordt om hier te komen tot een parkeervakindeling en een ontheffingsstelsel voor winkeliers. Omtrent de inrichting is afstemming gevonden met de winkeliersvereniging, waarbij er proeven zijn gedaan met laad- en losverkeer. De winkeliersvereniging is van plan om zelf met haar leden te komen tot een verdeling van de ontheffingen.

- **Kop van het Ruim / Tussendek**

Gezien de nodige parkeerproblemen rond het parkeerterrein Kop van het Ruim en Het Tussendek en gezien het beperkte parkeerareaal aan de oostzijde van het centrum, kunnen bewoners Kop van het Ruim en Het Tussendek tijdelijk tegen een vergoeding een eigen parkeerplaats huren. Wanneer het parkeerareaal aan deze zijde van het centrum is uitgebreid door aanleg van extra pp aan De Noord, en/of Koggestraat-Werfsstraat, vervalt deze tijdelijke regeling zodat voor alle bewoners in en nabij het centrum dezelfde regeling geldt. Deze maatregel zal vooraf goed worden besproken met de bewoners voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak.



Foto parkeerterrein Kop van het Ruim

7.5 Fietsparkeren

Het fietsparkeren in Dronten is een probleem van beperkte omvang. Op een aantal momenten is het aanbod aan fietsenstallingen ontoereikend echter in 80% van de tijd is er geen sprake van ernstige problemen. We spreken vooral van piekproblemen welke zichtbaar zijn langs de Schans, nabijheid gemeentehuis en bij de ingang van het de Meerpaal. Een oplossing voor deze locaties is het bijplaatsen van extra fietsenstallingen. Echter deze dragen in tijden van mindere bezetting niet bij tot de toegankelijkheid en beleving van het straatbeeld. Geadviseerd wordt om niet op deze piekbelasting te dimensioneren en op sommige tijden 'overlast', in de vorm van fietsen buiten de stallingen, te accepteren.

Bewaakte fietsenstalling

Met verschillende (markt)partijen zijn oriënterende gesprekken gevoerd over het realiseren van een bewaakte fietsenstalling. Een dergelijke stalling is nimmer kostendekkend te krijgen en vraagt op jaarbasis ongeveer een structurele bijdrage in de exploitatielasten van € 20-30.000 (raming).

Er is geen kwalitatief onderzoek gedaan onder bezoekers die per fiets naar het centrum komen, echter het gebruik van een dergelijke bewaakte stalling wordt in belangrijke mate bepaald door:

- kans op diefstal (deze kans is in Dronten gering, zie H3 paragraaf 3.4)
- de kosten van het stallen
- de ligging in de aan- en afrijroute van/naar het centrum.

7.6 Monitoring

De afgelopen jaren is periodiek onderzoek gedaan naar het parkeren in het centrum van Dronten. Mede gelet op de wenselijke uitbreiding van het parkeerareaal om te kunnen voldoen aan de convenantuitgangspunten is en blijft monitoring van belang. Voorgesteld wordt om deze monitoring minimaal 1 x per jaar, maar bij voorkeur 2 x per jaar tot 2013 voort te zetten. Op basis van de resultaten van dergelijke onderzoeken en trends die zichtbaar worden, kan het beleid bijgesteld worden.

7.7 Flankerend beleid

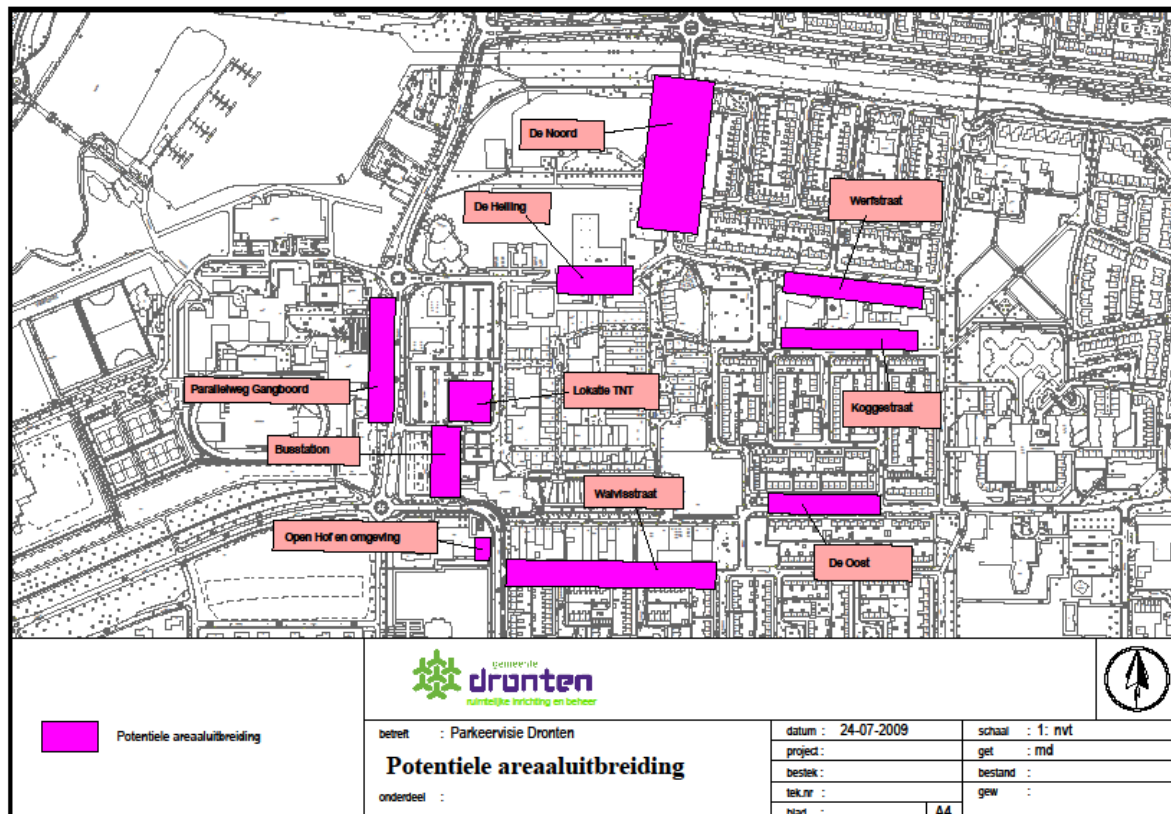
Het is van belang om blijvend te investeren in goede fietsverbindingen naar het centrum. Op lokaal niveau is de fiets een belangrijke concurrent voor de auto. Hier is vanuit het ruimtelijk beleid de afgelopen jaren veel aandacht aan besteedt en dit dient behouden te blijven. Het verbeteren van oversteekpunten, goede verlichting en kortsluitende routes/doorsteken zijn eenvoudige maatregelen die kunnen bijdragen tot een andere vervoerwijzekeuze. Echter dit effect moet niet enorm hoog ingeschat worden binnen de voorkeursvariant. Varianten als betaald parkeren zijn veel meer sturend in dit kader, maar daarbij speelt ook de concurrentiepositie ten opzichte van andere steden/kernen een rol van betekenis.

8. UITVOERINGSPLANNING EN –KOSTEN

8.1 Maatregelenpakket

Areaaluitbreiding

Om te komen tot het aantal van 1.776 parkeerplaatsen in 2013 wordt voorgesteld om de volgende maatregelen uit te voeren. Op onderstaande kaart staan de locaties voor uitbreiding van de parkeercapaciteit weergegeven.



Kaart mogelijk locaties areaaluitbreiding

In onderstaande tabel is de areaaluitbreiding aangegeven en is tevens aangegeven waar de financiële dekking van de maatregelen vandaan moet komen.

Te verwachten realisatie in	2010	2011	2012	Dekking
Locatie TNT	103			Grondexploitatie centrum
De Noord		70		Kadernota 2010
Busstation			125	Kadernota 2010
Walvisstraat		50		Kadernota 2010
De Oost	30			Kadernota 2010
Koggestraat	20			Kadernota 2010
Werfstraat	15			Kadernota 2010
Open Hof en omgeving	20			Kadernota 2010
Parallelweg Gangboord	50			Kadernota 2010
De Helling		40		Kadernota 2010
Areaaluitbreiding per jaar	238	160	125	

Toelichting locaties

Op een aantal areaaluitbreidingen wordt hieronder een nadere toelichting gegeven.

- TNT
Sinds juli 2009 is het pand van TNT eigendom van de gemeente. Dit betekent dat in 2010 gestart kan worden met de sloop van het gebouw en de realisatie van de 103 parkeerplaatsen, zoals gepland en in de lijn van het ontwerp van de overige parkeerplaatsen op de Bolder.
- Busstation
In 2012 zal de trein in Dronten gaan rijden, volgens de huidige planning van Prorail. Dit houdt in dat het busstation functioneel zal worden verplaatst naar het toekomstige NS-station. De verwachting is dat dit medio 2012 het geval zal zijn. Qua planning en realisatie zijn we hier afhankelijk van andere partijen.

Bestemmingsplantoets

Voor realisatie van de overige parkeerplaatsen zal nog een nader bestemmingsplan-toets moeten worden uitgevoerd.

Overige maatregelen

Naast de maatregelen die bedoeld zijn om te komen tot uitbreiding van het areaal is een aantal andere activiteiten/maatregelen uit te voeren, te weten:

- Tijdelijke maatregel Het Tussendek
Gezien de nodige parkeerproblemen rond het parkeerterrein Kop van het Ruim en Het Tussendek en gezien het beperkte parkeerareaal aan de oostzijde van het centrum, kunnen bewoners Kop van het Ruim en Het Tussendek tijdelijk tegen een vergoeding een eigen parkeerplaats huren vergelijkbaar met de huidige situatie. Wanneer het parkeerareaal aan deze zijde van het centrum is uitgebreid door bijvoorbeeld aanleg van extra pp aan De Noord, en/of Koggestraat-Werfsstraat, vervalt deze tijdelijke regeling zodat voor alle bewoners in en nabij het centrum dezelfde regeling geldt. Deze maatregel zal vooraf goed worden besproken met de bewoners voor het verkrijgen van het benodigde draagvlak.
- Herinrichting Het Diep
De herinrichting van Het Diep behelst het aanbrengen van parkeervakken en bebording. Deze kosten worden geraamd op € 5.000 en kunnen worden gedekt uit de lopende begroting (programma 2).

Aanpassing parkeergarage

Om de parkeergarage beter te laten functioneren worden een tweetal maatregelen voorgesteld, te weten:

- 1) Afsluiting tijdens blokken (nachtelijk);
- 2) Optioneel: aanduiding op straat van het aantal vrije parkeerplaatsen.

Ad. 1) Het aanbrengen van een afsluiting tijdens de nachtelijke uren voor publiek vergt een aanzienlijk investering. Naast de in/uitgang gaat het ook om de voetgangersopgangen in de parkeergarage. Deze kosten worden geraamd op € 250.000.

Ad. 2) Het aanbrengen van dynamische informatie op straat omtrent het aantal vrije parkeerplaatsen wordt geraamd op € 150.000.

Monitoring parkeersituatie

Van belang wordt geacht om de parkeersituatie op jaarbasis te monitoren. Uitgegaan wordt van 1 x per jaar. Om dit tijdens de komende 4 uitvoeringsjaren te doen moet uitgegaan worden van € 6.000 per onderzoek, dus in totaliteit ongeveer € 25.000 t/m 2013.

8.2 Financieel kader en dekking

In de kadernota is voor de jaren 2010 en 2011 2x een bedrag van € 375.000 aangevraagd voor de realisatie van 295 parkeerplaatsen op de potentiële locaties genoemd op pagina 26 onder aftrek van de parkeerplaatsen busstation, TNT-locatie en locatie Steenberg. Tevens is in de kadernota voor 2012 middelen aangevraagd voor de ombouw en sloop van het bestaande busstation naar een parkeerterrein van 125 parkeerplaatsen. Dit betreft een bedrag van € 550.000. De kosten van de realisatie van de 103 parkeerplaatsen op het huidige TNT-terrein worden gedekt uit de grondexploitatie, complex Centrum. Hier is bij de afsluiting van dit complex in 2008 in voorzien. De kosten zijn in onderstaand overzicht samengevat:

Onderwerp	Kosten	Dekking
Realisatie 295 parkeerplaatsen (excl. busstation, TNT-locatie, Steenberg)	€ 750.000	kadernota 2010 (€ 375.000) kadernota 2011 (€ 375.000)
Sloop+ombouw busstation naar parkeerterrein	€ 550.000	kadernota 2012
Parkeerterrein TNT-locatie		grondexploitatie Centrum
Onderzoek Tussendek	€ 0	
Inrichting Het Diep	€ 5.000	lopende begroting
Aanpassing parkeergarage:		
o Afsluiting	€ 250.000	geen dekking
o Parkeerinformatie	€ 150.000	geen dekking
Monitoring parkeersituatie tot 2010	€ 0	lopende begroting
na 2010	€ 5.000/jaar	geen dekking

In totaliteit is op dit moment voor € 400.000 geen dekkingsmiddelen beschikbaar. Opgemerkt moet worden dat deze maatregelen vooral bijdragen aan de benutting van de parkeergarage en de vergroting van de veiligheidssituatie in het centrum (voorkoming overlast), maar dat deze maatregelen niet bijdragen tot de effectuering van een groter parkeerareaal.

Door inzet van de middelen die zijn aangevraagd in de kadernota 2010 en de beschikbare middelen vanuit de grondexploitatie is het mogelijk te komen tot een parkeerareaal van 1.776 parkeerplaatsen. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde uitgangspunten uit het convenant met de winkeliers.

Parkeerdek

Voor het maken van een juiste afweging tussen investeren in maaiveldparkeren of parkeren op een dek, is het van belang te weten wat een parkeerdek kost. Een indicatie van de kosten voor een parkeerdek is per parkeerplaats ongeveer € 15.000. Dit betekent voor een parkeerdek van 100 parkeerplaatsen (busstation) € 1.500.000. Een parkeerdek nabij Steenberg met 70 parkeerplaatsen kost € 1.050.000.

Bijlage 1:**Deelnemers Klankbordgroep**

Naam	Organisatie
C. Jansen	Horeca Dronten / Winkeliersvereniging Suydersee
A. Koggel / Hema	Winkeliersvereniging Suydersee
G. Groothof	Politie Flevoland
Hermus	VVN, afdeling Dronten
H.A. Bosch	VVE Kop van het Ruim
H. Tiemes	Bewoner/namens enkele bewoners Kop van het Ruim
H. Vieregge	Bewoner/ondernemer De Rede
B. Trompetter	Winkeliersvereniging Suydersee
J.A. de Roo	Bewoner de Rede
A. Manders-Vermeulen	Bewoner de Rede
S. van der Heiden	VVE Tussendek
W. Blankendaal	Bewoner Tussendek
H. Westerhof	Ondernemer
R. Lankamp	Winkeliersvereniging
J.A. Draaisma	bewoner De Oost
J. Verwer	Bewoner Harpoenierstraat
E. Luehof	Bewoner Walvisstraat
Meerpaal	De Rede 80-82
C. Hendriksen	Ondernemer
A. Eefting	VvE de Ruiter