Startnotitie Parkeerbeleid

1. Inleiding

De druk op de openbare ruimte verandert. Autobezit, bezoekersstromen, nieuwe mobiliteitsvormen en de wens om dorpskernen aantrekkelijk en waar mogelijk autoluw in te richten, vragen om duidelijke keuzes. Tegelijkertijd kent Ameland een unieke situatie: de schaal van het eiland, de sterke seizoensinvloeden en de combinatie van wonen, recreatie en bedrijvigheid maken dat landelijke gemiddelden niet één op één toepasbaar zijn. Een goed parkeerbeleid is daarom belangrijk om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van Ameland te waarborgen.

Door middel van een motie in 2022 heeft de raad aangegeven dat er een goede regeling rond parkeren moet komen om de problemen rond parkeren op te lossen en een dwingende norm te eisen bij aanvragen van omgevingsvergunningen. Een gemeentelijk parkeerbeleid heeft hierbij de voorkeur. In 2023 heeft de raad de vervoersvisie vastgesteld, en in september 2024 de beheer- en onderhoudsplannen voor wegen en havens. De volgende stap om de parkeerproblemen goed op te lossen is het tot stand komen van het parkeerbeleid.

Met deze startnotitie wordt de eerste stap gezet naar de invulling van deze motie naar een helder en toepasbaar parkeerbeleid voor de gemeente Ameland. In deze notitie worden de aanleiding, de uitgangspunten, de afbakening en het proces beschreven.

Het college wordt met deze startnotitie gevraagd richting te geven aan de voorbereidingen van de uitgangspunten en het proces, zodat het uiteindelijke parkeerbeleid breed gedragen en zorgvuldig tot stand komt waarna het uiteindelijke beleid wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

2. Inhoud

2.1. Probleemstelling

De parkeersituatie op Ameland wijkt door het toeristische karakter, de seizoensgebonden druk en de beperkte ruimte wezenlijk af van die in andere gemeenten. De aanwezigheid van auto’s van bezoekers, locaties zoals de openbaren parkeerplaatsen in de dorpen en de strandovergangen, en het verschillend gebruik van de openbare ruimte vraagt om een duidelijk parkeerbeleid. Een beleid wat inspeelt op de piekmomenten in de seizoenen, en past bij de beperkte en kwetsbare openbare ruimte op Ameland. Dit vraagt om een integrale en toekomstbestendige benadering.

In het veld spelen diverse knelpunten die niet altijd in de cijfers zichtbaar worden: parkeren op de weg, parkeerplaatsen die worden ingenomen door boten op trailers, werkbusjes en afval op parkeerplaatsen, en de vraag of de parkeerdruk ook te maken heeft met het aantal beschikbare parkeerplaatsen op het eiland. Door bewoners en toeristen wordt er overlast ervaren door het foutparkeren van auto's en fietsen, met name in de dorpen. Ook zijn er deelthema’s zoals fiets-parkeren, laadpalen, invalide parkeerplaatsen, parkeren bij appartementen, en werkvoertuigen wat terugkomt in het parkeerbeleid.

Daarnaast worden aanvragen voor parkeerontheffingen en vergunningen voor bouwwerken omtrent parkeren beoordeeld aan de hand van landelijke CROW-parkeerkencijfers. Voorbeelden van wat in deze normcijfers staan is het aantal parkeerplaatsen dat bij een supermarkt, woning of hotel nodig is. Deze kencijfers bieden waardevolle richtlijnen, maar zijn niet specifiek voor de Amelander situatie en vormen geen wettelijk vastgesteld lokaal toetsingskader. De CROW-richtlijnen hebben bijvoorbeeld geen rekening gehouden met een norm voor recreatiewoningen en appartementen, of de grote verschillen in auto aantallen tussen het hoog- en laagseizoen. Daarnaast is de CROW een kennisplatform, en geen wetgever. De richtlijnen komen niet tot stand via een formele wetgevingsprocedure en missen daardoor een publiekrechtelijke grondslag. Een wettelijk toetsingskader moet zijn gebaseerd op een wet, een regeling, verordening of beleidsregel, de CROW-richtlijnen vallen hier niet onder. Daardoor ontbreekt een duidelijke basis voor besluitvorming en kan bij inwoners en ondernemers onduidelijkheid ontstaan over rechten, plichten en verwachtingen rondom parkeren op het eiland.

2.2. Doelstelling & eindresultaat

Het doel van het beleidsplan is tweedelig. Het beleidsplan bekijkt de parkeerknelpunten op het eiland, en zal beleidsmatige richtlijnen geven over hoe de gemeente om wil gaan met parkeren op Ameland. Het parkeerbeleid bouwt verder op de omgevingsvisie, de vervoersvisie en de beleidsregel ontheffingen inrij- en parkeerverboden. Het beleid leidt tot duidelijkheid voor bewoners, bedrijven en bezoekers. Hierbij wordt aangesloten bij de CROW-richtlijnen, maar deze worden aangepast aan de Amelander situatie. In dit parkeerbeleid wordt waar nodig ook de ruimte geboden voor beleidsregels.

Het beleid zal bevatten:

1. Inleiding
2. Huidige situatie
    a. Bekende cijfers
    b. Knelpunten
3. Mogelijke parkeeroplossingen
    a. Openbaar parkeren
        i. Gehandicapten parkeerplaatsen
        ii. Electrische auto's parkeerplaatsen
        iii. Fiets parkeren
    b. Parkeren particulier en bedrijven
4. Parkeernormen
5. Afwijkingsbevoegdheid & overgangsregeling
6. Vervolgstappen

Het proces resulteert in een concreet, toetsbaar en juridisch verankerd beleidsdocument, waarin het parkeerbeleid voor Ameland breed is vastgelegd. De startnotitie volgt uit een opdracht vanuit de raad, en zal daarom worden vastgesteld door het college. De raad zal met een informatiebrief worden geïnformeerd van de startnotitie. Het parkeerbeleid zal worden vastgesteld door de raad.

2.3. Afbakening

Het parkeerbeleid biedt een kader om met parkeerdruk om te gaan, maar vormt geen garantie dat alle ervaren knelpunten volledig verdwijnen. In het parkeerbeleid wordt gekeken naar wat de knelpunten en het spanningsveld is in de huidige situatie, en wordt een parkeerbeleid neergezet voor een gewenste situatie gebaseerd op de CROW-parkeernormen en parkeerkencijfers. Daarnaast wordt er gekeken naar de parkeerdruk en worden de CROW-cijfers waar nodig aangepast op de Amelander situatie.

De focus voor de parkeernormen ligt bij:

- Wonen;
    - (sociale) huur
    - Eigendom
- Bedrijven;
- Recreatie;

2.4. Context/ kader

Het parkeerbeleid moet aansluiten op bestaande interne en externe regelgeving. Belangrijke interne kaders zijn onder andere:

- De Vervoersvisie, waar het parkeerbeleid een uitwerking van vormt;
- Bestaand beleid zoals het Beleidsregel ontheffingen inrij- en parkeerverboden artikel 5 en 7.
- Beleidsregel handhavend optreden tegen (brom)fietswrakken, wees(brom)fietsen en buiten de fietsenstalling geplaatste (brom)fietsen

Naast deze bestaande kaders is er een pilot “Fietsen bij strandovergangen” geweest, waar tijdelijke extra fietsstallingsmogelijkheden werden geplaatst in het hoogseizoen om overlast bij over overgangen te verminderen. Ook worden cijfers uit de veiligheidsmonitor betrokken, en zijn er

overzichten van Wagenborg beschikbaar over het aantal voertuigen wat overgezet wordt met de veerboot. Daarnaast spreekt de Omgevingsvisie over het parkeerbeleid.

Ook zijn er externe kaders, zoals wet- en regelgeving van rijk en provincie, en vergelijkbare beleidsdocumenten van andere gemeenten waarnaar wordt gekeken. Voorbeelden van andere externe wet- en regelgeving zijn:

- Wegenwet
- Gemeentewet
- Omgevingswet
- Nationale & provinciale Omgevingsvisie
- Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0 Fryslân
- Omgevingsverordening van de provincie Fryslân

Er is eerder een analyse uitgevoerd (bijlage a), waarin de totale parkeercapaciteit is vastgesteld op 1.452 openbare parkeerplaatsen, verdeeld over de volgende locaties:

Locatie	Capaciteit
Hollum	386
Ballum	151
Nes	374
Buren	39
Strand Hollum	128
Strand Ballum	140
Strand Buren	100
Veerdam (24 uur)	50
Dijk, bij de veerdam	44
Voetbalvereniging Geel – Wit	40

Deze analyse heeft plaatsgevonden in 2024 en zal tijdens het traject voor het parkeerbeleid worden geactualiseerd en aangevuld.

In de gemeente Ameland wonen er 3.822 inwoners per februari 2026. Gemeente Ameland telt 1.850 huishoudens van gemiddeld 2,0 personen. Daarnaast zijn er 3.731 voertuigen, waarvan 1942 personenauto’s en 715 bedrijfsvoertuigen geregistreerd binnen de gemeente volgens het CBS. Volgens de CROW-parkeerkencijfers is er gemiddeld een autobezit van 1.27 auto's per huishouden in niet stedelijk gebied. Als we de cijfers van de CROW volgen, zouden er 2349,5 auto's op Ameland moeten zijn gebaseerd op het aantal huishoudens. Hieruit is af te leiden dat er al een verschil zit tussen de CROW-parkeerkencijfers en Amelander werkelijkheid door het kleinere aantal werkelijk geregistreerde auto's op Ameland vergeleken met wat uit de CROW-richtlijnen zouden volgen.

Vanuit de vervoersvisie volgt dat er in het hoogseizoen er ca 3300 meer auto's op het eiland aanwezig zijn dan in het laagseizoen. Hieruit volgt dat er een grote fluctuatie is van geparkeerde auto's op het eiland. Dit benadrukt dat de Amelander situatie afwijkt van landelijke gemiddelden en de noodzaak voor een passend parkeerbeleid voor de gemeente Ameland.

Tot slot kan de pilot fiets parkeren bij strandovergangen, de vervolgstappen in de collegebrief ‘aanpak bermparkeren en inritbestrating' (bijlage 2) en de inventarisatie van voertuigen die gebruik maken van de veerboot via Wagenborg relevant zijn voor een parkeerbeleid.

3. Proces

3.1. Procesorganisatie

Het parkeerbeleid wordt intern opgesteld door een beleidsambtenaar. Afstemming vindt plaats binnen de reguliere driehoek overleggen bestaande uit de portefeuillehouder verkeer, MT lid beleid en de beleidsambtenaar.

Andere interne disciplines zullen bij het beleid worden betrokken als hun expertise nodig is. Het gaat dan om communicatie, juridische zaken, de buitendienst, beheer en onderhoud.

3.2. Participatie/ communicatie

Externe organisaties, zoals dorpsbelangenverenigingen, kunnen input leveren op het beleid, terwijl individuele inwoners worden geïnformeerd en de mogelijkheid krijgen om een zienswijze in te dienen. Transportorganisaties zoals Wagenborg hebben ook een belangrijke rol vanwege hun mobiliteitsinzet.

In de beleidsvormende fase wordt met de dorpsbelangen, fietsverhuurders en ondernemersorganisaties in gesprek gegaan om knelpunten op te halen. Gezien de focus in dit beleid gaat om naar de parkeernormen te kijken, en te onderzoeken welke beleidsvragen onder knelpunten liggen is participatie in de vorm van contact met organisaties het meest wenselijk. Gezien het maatschappelijk belang van parkeren wordt verkend op welke wijze bewoners kunnen worden geïnformeerd en betrokken bij de totstandkoming van het parkeerbeleid, bijvoorbeeld via een enquête of een andere laagdrempelige vorm van participatie. De individuele bewoner zal een grotere participatierol spelen wanneer knelpunten projectmatig worden opgepakt. Eenieder wordt uitgenodigd zienswijzen in te dienen op het onderwerp parkeerbeleid. De zienswijzen worden voorzien van een reactienota welke wordt betrokken bij de definitieve vaststelling. Zo nodig kan nog verdere afstemming plaatsvinden afhankelijk van de reacties. Dit overeenkomstig de “Inspraak- en participatieverordening 2023”.

3.3. Planning + vervolg

Wat?	**Wanneer?**
Collegelunch parkeerbeleid	Mei
Vaststellen startnotitie	Juni
Versturen Enquête	Juli
Gesprekken organisaties	Augustus
Themabijeenkomst raad	September
Vaststellen ontwerp parkeerbeleid raad	November
Ter inzage leggen parkeerbeleid	December
Vaststellen parkeerbeleid raad	Maart 2027

4. Overig

Financiën:

In de beleidsvormende fase wordt geen additioneel budget gevraagd. In de uitvoering van een parkeerbeleid kan wel financiële gevolgen hebben op projectbasis. Dit wordt onderzocht.