

Kampen<sup>®</sup>

# Een gastvrije en bereikbare binnenstad<sup>®</sup>

Parkeerplan binnenstad Kampen 2024



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>	<b>7.</b>	<b>Parkeerregulering</b>	<b>18</b>
			7.1	Aanpassen uitgiftecriteria parkeervergunningen	18
			7.2	Uitbreiden tijden parkeerregulering	18
			7.3	Parkeerduurbepering	19
			7.4	Parkeertarieven gebruikers	19
			7.5	Parkeerregulering woonwijken buiten de binnenstad	19
<b>2.</b>	<b>Uitgangspunten parkeerplan</b>	<b>5</b>	<b>8.</b>	<b>Randvoorwaarden</b>	<b>20</b>
2.1	Kaders	5	8.1	Handhaving	20
2.2	Coalitieakkoord	5	8.2	Flankerende maatregelen	20
<b>3.</b>	<b>Proces en aanpak</b>	<b>6</b>	<b>9.</b>	<b>Financiën</b>	<b>21</b>
3.1	Startnotitie “Ontwikkeling parkeerplan binnenstad”	6	<b>10.</b>	<b>Planning</b>	<b>22</b>
3.2	Participatie	6	<b>11.</b>	<b>Monitoring en evaluatie</b>	<b>22</b>
3.3	Parkeeronderzoeken	7	<b>12.</b>	<b>Samenvatting maatregelen</b>	<b>23</b>
3.4	Dynamische parkeerbalans	7			
3.5	Behandeling Opinionota Parkeerplan binnenstad Kampen juli 2023	7			
<b>4.</b>	<b>Uitkomsten parkeeronderzoeken</b>	<b>8</b>			
<b>5.</b>	<b>Uitkomsten dynamische Parkeerbalans</b>	<b>10</b>			
5.1	Toekomstige parkeervraag	10			
5.2	Met andere maatregelen parkeerdruk verder verlagen	11			
<b>6.</b>	<b>Voorgestelde maatregelen binnenstad en parkeermagneten</b>	<b>12</b>			
6.1	Maatregelen parkeermagneten	12			
6.1.1	Extra capaciteit per parkeermagneet	12			
6.1.2	Blauwe zone	15			
6.1.3	Dynamische parkeerverwijzing	15			
6.1.4	Looproutes	15			
6.1.5	Fietsparkeren	15			
6.1.6	Parkeren lange voertuigen	15			
6.1.7	Mobiliteitshub Kampen Zuid	15			
6.2	Maatregelen Binnenstad	16			
6.2.1	Verplaatsen parkeerplaatsen	16			
6.2.2	Fiets parkeren	17			
6.2.3	Stimuleren deelmobiliteit	17			

Versie 18 januari 2024

Status: definitief

# 1. Inleiding

**De binnenstad van Kampen is een plek van en voor iedereen. We hebben geconstateerd dat de vitaliteit van onze binnenstad onder druk staat, dat geeft een andere kijk op zorgvuldig ruimtegebruik. Samen met onze partners zetten we ons daarom in voor een toekomstbestendige, vitale en gastvrije binnenstad. Dit doen we door de ruimtelijke kwaliteit te versterken en de binnenstad autoluw te maken. Door o.a. parkeerplaatsen uit de binnenstad te verplaatsen naar de randen ontstaat er ruimte om het woon- en verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren.**

We gaan verschillende maatregelen nemen om de binnenstad autoluw te maken en tegelijkertijd aantrekkelijk te houden voor bezoekers, ondernemers en bewoners. Dit parkeerplan is één van de bouwstenen om deze ambitie te bereiken, net als het uitvoeringsprogramma voor transitie en transformatie van de binnenstad.

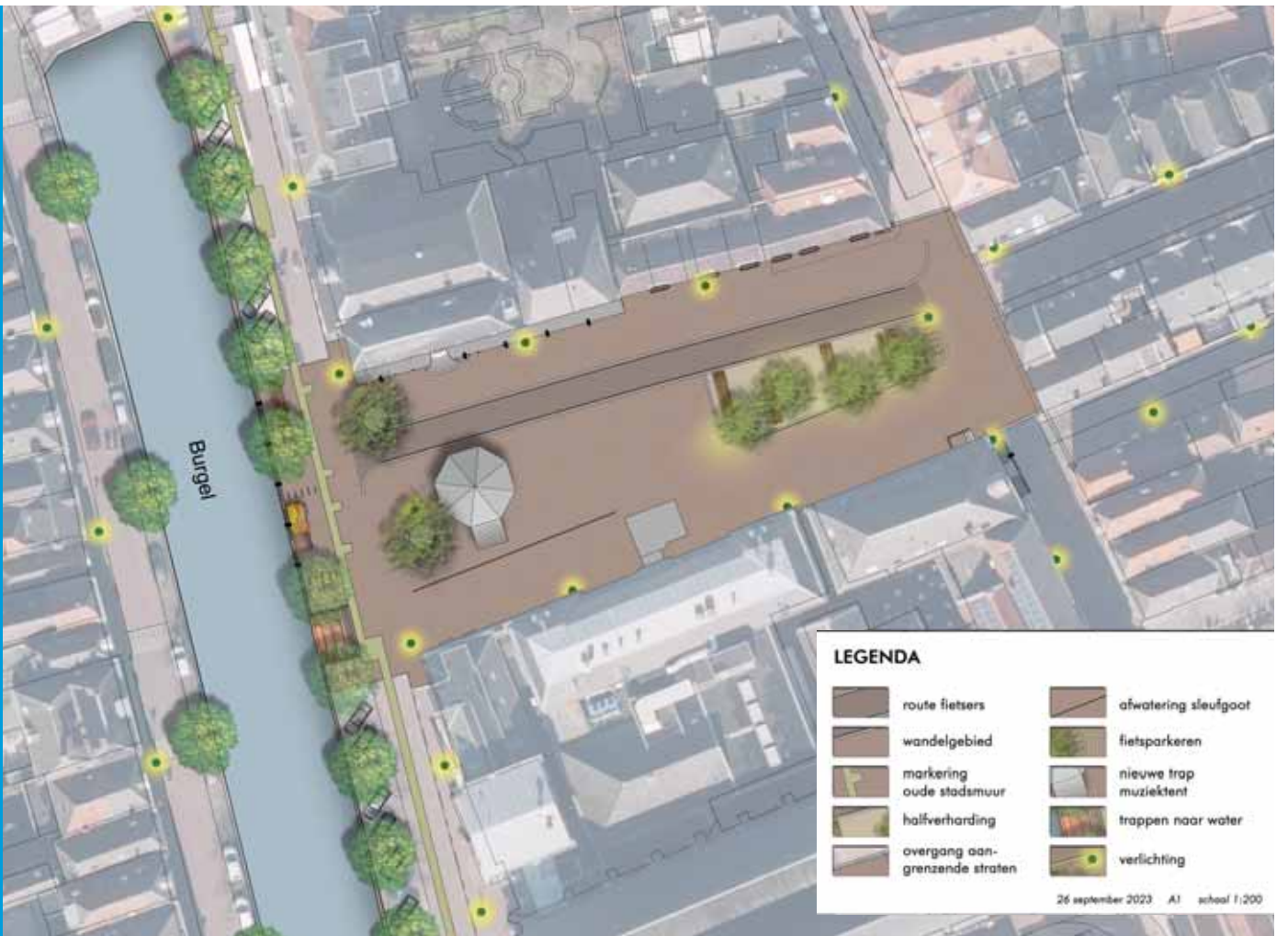
In dit parkeerplan leest u welke maatregelen het college van B&W voorstelt voor een gastvrije en bereikbare binnenstad. We gaan eerst in op de onderzoeken die uitgevoerd zijn om inzicht te krijgen in de knelpunten rondom parkeren in de binnenstad nu en in de toekomst. Hierna komen de voorgestelde maatregelen uitgebreid aan bod.

Het parkeerplan is samen met een externe begeleidingsgroep opgesteld. Een speciaal woord van dank gaat uit naar deze groep. Mede dankzij hun inzet en inbreng ligt er nu een breed gedragen parkeerplan met maatregelen die de gastvrijheid en toegankelijkheid van de binnenstad vergroten, zowel voor de korte termijn als in de toekomst.

## Leeswijzer

In de eerste hoofdstukken beschrijven we welke stappen zijn gevolgd om tot dit parkeerplan te komen en met welke uitgangspunten rekening is gehouden. In hoofdstuk 4 en 5 beschrijven we de uitkomsten van het parkeeronderzoek en de dynamische parkeerbalans. De maatregelen voor de parkeermagneten en voor de binnenstad beschrijven we in hoofdstuk 6 en in hoofdstuk 7 gaan we in op maatregelen voor parkeerregulering. In hoofdstuk 8 gaat het over handhaving en flankerende maatregelen. Daarna komen de financiën (hoofdstuk 9) en planning en monitoring (hoofdstuk 11) aan bod. We sluiten af met een samenvatting van de maatregelen uit het parkeerplan (hoofdstuk 12).





**LEGENDA**

	route fietsers		afwatering sleufgoot
	wandelgebied		fietsparkeren
	markering oude stadsmuur		nieuwe trap muziektent
	halfverharding		trappen naar water
	overgang aangrenzende straten		verlichting

26 september 2023 AI schaal 1:200

## 2. Uitgangspunten parkeerplan

### 2.1 Kaders

Het autoluw maken van de binnenstad en het opstellen van een nieuw parkeerplan passen ook binnen de kaders zoals eerder door de gemeente zijn (vast)gesteld in:

- Het Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan (GVVP) uit 2010;
- De Gebiedsvisie Kampen binnenstad 2030;
- Het Verkeerscirculatieplan Binnenstad Kampen (2017);
- De Ontwikkelingsstrategie en het uitvoeringsprogramma Transitie en Transformatie Binnenstad Kampen (2021);
- Het Coalitieakkoord “Samen durven doen”(2022);
- Het Fietsplan voor de gemeente Kampen (2e kwartaal 2023);
- parkeerplan binnenstad kampen 2024 (juli 2023);
- De ambities uit en het Mobiliteitsplan voor Gebiedsvisie Reevedelta.

### 2.2 Coalitieakkoord

In het coalitieakkoord 2022 – 2026 “Samen durven doen” is opgenomen dat het parkeren in de binnenstad wordt beperkt tot bewoners en het winkelend publiek dat niet op de fiets kan. “Er wordt ingezet op kort parkeren en het ontmoedigen van lang parkeren in de binnenstad. Om dit te bereiken wordt geïnvesteerd in parkeermagneten aan de randen. Wanneer de parkeermagneten goed toegerust zijn, worden de parkeerplekken in de binnenstad opgeheven ten gunste van een prettig verblijfsklimaat.”

Daarnaast onderschrijft het coalitieakkoord het gedachtegoed van STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service, Personenauto). In het vastgestelde Fietsplan ‘Fietsen met ruimte voor elkaar’ is opgenomen STOMP in te zetten als uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ambitie sluit aan bij het voorliggend parkeerplan voor de binnenstad waarin wij inzetten op voetgangers en fietsers en andere vormen van duurzame mobiliteit. Dit doen we onder andere door:

- Het aantrekkelijker te maken om de fiets te pakken ten opzichte van de auto. We onderzoeken wat hier voor nodig is;
- Gastvrij te zijn voor voetgangers en fietsers. We onderzoeken en realiseren fietsstraten waarbij de auto te gast is;
- De fietsveiligheid voor schoolgaande kinderen te verbeteren;
- Voetgangers en fietsers meer ruimte te geven bij aanpassing van bestaande wegen of de aanleg van nieuwe wegen.

# 3. Proces en aanpak

## 3.1 Startnotitie “Ontwikkeling parkeerplan binnenstad”

In januari 2023 is in de startnotitie “Ontwikkeling parkeerplan binnenstad” het plan van aanpak beschreven om te komen tot een toekomstbestendig parkeerplan voor de binnenstad. Hierin zijn ook de processtappen benoemd die zijn doorlopen om te komen tot dit Parkeerplan binnenstad Kampen 2024:

1. Participatie (zie 3.2);
2. Uitvoeren parkeeronderzoeken (zie 3.3);
3. Opstellen dynamische parkeerbalans (zie 3.4);
4. Behandelen opinienota Parkeerplan binnenstad Kampen (zie 3.5);

## 3.2 Participatie

Bij het opstellen van het ‘Parkeerplan binnenstad Kampen 2024’ is nauw samengewerkt met een externe begeleidingsgroep. In deze groep zijn vertegenwoordigd:

- De gezamenlijke kerken;
- Het commercieel vastgoed;
- Binnenstad ondernemers;
- Culturele instellingen;
- Wijkvereniging Binnenstad (bewoners).

De begeleidingsgroep heeft een belangrijke adviesrol in het proces. Tijdens de diverse overleggen hebben de deelnemers hun kennis over parkeren ingebracht en bij het opstellen van het parkeerplan zijn de diverse belangen besproken en gezamenlijk afgewogen.

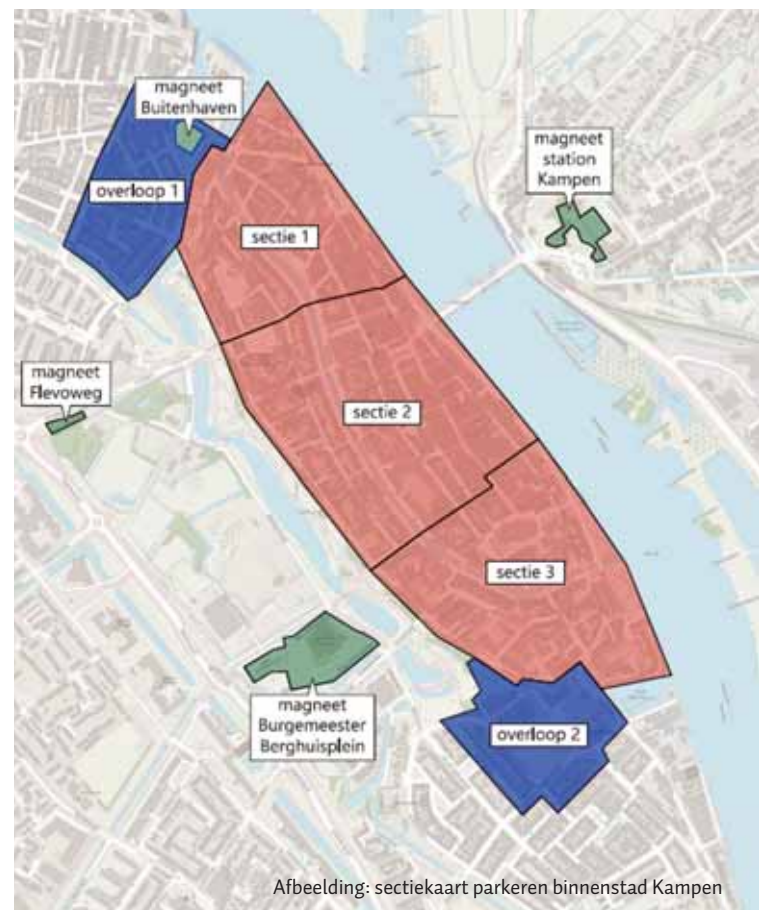
Dit gezamenlijke proces heeft geleid tot het Parkeerplan binnenstad Kampen 2024. De voorgestelde maatregelen in het plan worden gedragen door de externe begeleidingsgroep, in de wetenschap dat de maatregelen invloed zullen hebben op het huidige parkeergedrag van bewoners, werknemers en bezoekers en dat niet iedereen er blij mee zal zijn. Alle maatregelen dragen gezamenlijk bij aan de doelstelling voor een gastvrije, aantrekkelijke en toekomstbestendige binnenstad. Op advies van de begeleidingsgroep benadrukken we dat het parkeerplan een uitgebalanceerd pakket aan maatregelen bevat. “De maatregelen hangen nauw met elkaar samen en zijn communicerende vaten. Voorkomen moet worden dat er slechts één maatregel of enkele maatregelen gekozen worden. Dan is de balans weg en gaat het niet goed werken.” Vanuit de vertegenwoordiger van de ondernemers in de begeleidingsgroep wordt benadrukt dat niet eerder parkeerplaatsen kunnen worden verwijderd dan dat er acceptabele alternatieven gerealiseerd zijn.

## 3.3 Parkeeronderzoeken

Om te beoordelen hoe de huidige parkeercapaciteit in de binnenstad van Kampen nu wordt benut en door welke doelgroepen (parkeermotief), zijn door een extern verkeerskundig adviesbureau in de week van 10 april 2023 parkeeronderzoeken uitgevoerd. Ook is de parkeerdruk op de vier parkeermagneten en in een deel van de aanliggende woonwijken (zgn. overloopgebieden) in beeld gebracht.

Er is onderzoek uitgevoerd naar:

- a. De actuele parkeercapaciteit in de binnenstad, onderverdeeld in de secties noord (1), midden (2) en zuid (3), op de huidige vier magneten (station Kampen, Buitenhaven, Flevoweg en Burgemeester Berghuisplein) en in twee overloopgebieden. Zie de afbeelding “Sectiekaart parkeren binnenstad Kampen”;
- b. De parkeerdruk op de verschillende momenten van de week op de parkeerlocaties genoemd bij a;
- c. Het parkeermotief op de verschillende momenten van de week op de parkeerlocaties genoemd bij a;
- d. Welke parkeerlocaties kunnen worden benut voor andere doeleinden dan (auto)parkeren.



Afbeelding: sectiekaart parkeren binnenstad Kampen

Er is op tien momenten gemeten. In het parkeeronderzoek bestaat de binnenstad uit de secties 1, 2 en 3 (zie afbeelding "sectiekaart parkeren binnenstad Kampen").

De parkeermagneten zijn de gratis, veelal wat grotere, parkeerlocaties aan de rand van de binnenstad. Deze locaties zijn o.a. bedoeld voor bezoekers en werknemers van de binnenstad. Er zijn vier parkeermagneten meegenomen in het onderzoek, te weten:

1. Station Kampen;
2. Buitenhaven;
3. Flevoweg;
4. Burgemeester Berghuisplein

De resultaten van de parkeeronderzoeken lichten we toe in hoofdstuk 4.

### 3.4 Dynamische parkeerbalans

Op basis van de uitkomsten van de parkeeronderzoeken van april 2023 is een actuele parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans is de verhouding tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen in een gebied. Daarnaast is een dynamische parkeerbalans opgesteld. Met een dynamische parkeerbalans krijgen we inzicht in de gevolgen van ontwikkelingen voor de parkeerbalans in een gebied. Gezien alle (toekomstige) ontwikkelingen kijken we in dit parkeerplan naar de dynamische parkeerbalans.

Het doel van de dynamische parkeerbalans voor de binnenstad van Kampen is inzicht te krijgen in:

- De toekomstige parkeervraag (of parkeerbehoefte) en de invloed van ontwikkelingen hierop in de aankomende jaren;
- De maatregelen die we kunnen nemen om de parkeervraag in de binnenstad te verminderen of te verplaatsen.

Om te komen tot de dynamische parkeerbalans zijn aan de actuele parkeerbalans ontwikkelingen toegevoegd. Het gaat samengevat om:

- Toekomstige beleidswijzigingen in het parkeren;
- Verwachte ruimtelijke (her)ontwikkelingen in de binnenstad;
- De toekomstige groei van de gemeente Kampen en daarmee de extra parkeerbehoefte.

We hebben bij het opstellen van de dynamische parkeerbalans gekeken naar een periode van 10 jaar, tot en met 2033. De uitkomsten van de parkeerbalans lichten we toe in hoofdstuk 5.

### 3.5 Behandeling Opinienota Parkeerplan binnenstad Kampen juli 2023

In juli 2023 heeft de commissie Ruimte de opinienota Parkeerplan binnenstad Kampen behandeld. In deze opinienota zijn o.a. opgenomen:

- De uitkomsten van de onderzoeken;
- De resultaten van de dynamische parkeerbalans;
- Drie scenario's voor de toekomstige parkeersituatie in de binnenstad.

De uitkomsten van de bespreking in de commissie zijn vertaald in het parkeerplan. In de commissie was overeenstemming over het hanteren van het STOMP-principe, prioriteit geven aan bewoners in de binnenstad, het verminderen van het aantal verkeersbewegingen en van zoekverkeer. Ook meer investeren in parkeergelegenheid voor de fiets werd als speerpunt genoemd. Over de parkeermagneten was de commissie het onderling eens over het stimuleren van parkeren aan de randen van de binnenstad en het realiseren van voldoende extra parkeerplaatsen in combinatie met goede dynamische parkeerverwijzing, alsook het realiseren van goede looproutes en veilige fietsvoorzieningen op de parkeermagneten. Deze punten zijn in het Parkeerplan binnenstad Kampen 2024 verwerkt. Ook wordt in het parkeerplan aandacht geschonken aan de volgorde waarin maatregelen uitgevoerd kunnen worden en welke randvoorwaarden daarvoor gelden.



## 4. Uitkomsten parkeeronderzoeken

In week 15 van 2023 is parkeerbezetting gemeten, zowel in de binnenstad als op de huidige parkeermagneten en in de aanliggende wijken. Aan de hand van deze bezetting en het aantal parkeerplaatsen is de parkeerdruk in beeld gebracht en beoordeeld. In de opinienota Parkeerplan Binnenstad stonden de belangrijkste conclusies vermeld, te weten:

1. De hoogste parkeerbezetting binnen het onderzoeksgebied werd gemeten op de zondagochtend (79%). De laagste parkeerbezetting werd gemeten op de dinsdag om 11.00 en 14.00 uur (60%);
2. In de binnenstad was de parkeerdruk in de avonden hoger dan overdag;
3. Op de vier magneten samen was de parkeerdruk overdag hoger dan in avonden en weekenden. Uitzondering hierop is de parkeerbezetting op de parkeermagneet Buitenhaven.
4. In het onderzoeksgebied (binnenstad en parkeermagneten) was de verhouding in de parkeerbezetting: 65% bewoners, 23% bezoeker en 12% werknemers;
5. Bewoners parkeren veel in de binnenstad en op de magneten, bezoekers parkeren verspreid binnen het gehele onderzoeksgebied en werknemers parkeren op de magneten;
6. De magneet Buitenhaven wordt voornamelijk door bewoners benut.

Algehele conclusie: De gemeten parkeerbezetting is voor het totaal van de binnenstad en de parkeermagneten onder de maximaal acceptabele bezettingsgraad van 85% gebleven. Boven dit percentage ontstaat overdag over het algemeen teveel zoekverkeer en wordt de beschikbare parkeercapaciteit voor de parkeerder als vol ervaren. Later komen we hier op terug in paragraaf 5.2.

### Huidige parkeercapaciteit en bezetting

De huidige parkeercapaciteit en bezetting op alle vier magneten en de parkeerlocaties in de binnenstad is weergegeven in de tabel hieronder. De maximale parkeerbezetting, opgeteld voor de vier magneten en de binnenstad, bedraagt tijdens de avonden maximaal 74%. In de binnenstad is het maximale bezettingspercentage door de week 83% (woensdagnacht) en 88% op de zondagochtend.

**Tabel: huidige parkeercapaciteit en bezettingsgraad (parkeerdruk) op de parkeermagneten en in de binnenstad**

Parkeerlocatie	Toekomstige capaciteit	Toekomstige bezetting	Dinsdag				Woensdag	Vrijdag	Zaterdag		Zondag	
			6:00	11:00	14:00	20:00	00:00	20:00	14:00	20:00	10:00	14:00
Parkeermagneten	998	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	385 39%	749 75%	732 73%	560 56%	444 44%	618 62%	597 60%	595 60%	580 58%	444 44%
Binnenstad	1.810	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	1.274 70%	905 50%	908 50%	1.444 80%	1.508 83%	1.453 80%	1.248 69%	1.419 78%	1.594 88%	1.363 77%
Binnenstad + Parkeermagneten	2.808	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	1.659 59%	1.654 59%	1.640 58%	2.004 71%	1.952 70%	2.071 74%	1.845 66%	2.014 72%	2.174 77%	1.804 64%





### Parkeerruimte en parkeerdruk

Afgezet tegen een maximale acceptabele parkeerbezetting van 85%, is in de binnenstad en op de parkeermagneten opgeteld, op dit moment in theorie nog parkeerruimte voor 300 voertuigen. Dit geldt voor alle momenten behalve voor de zondagochtend. Voor de binnenstad geldt dat tijdens de nachtelijke situatie weinig parkeerruimte meer beschikbaar is (30 parkeerplaatsen). Na 20.00 uur is er nu geen parkeerregulering<sup>1</sup> in de binnenstad van toepassing. De parkeerplaatsen in de binnenstad worden dan vrijwel volledig benut, door mensen met en zonder een parkeervergunning.

Ook voor de zondag geldt nu geen parkeerregulering en dan kan iedereen vrij parkeren in de binnenstad. Dit leidt in de ochtend tot de hoge parkeerdruk van 88% en tot veel zoekverkeer en hinder voor omwonenden. Zelf moeten de bewoners ook vaak lang zoeken naar een parkeerplaats, dat geldt niet alleen voor de zondagochtend. Ook 's avonds, 's nachts en aan het eind van de middag speelt dit.

<sup>1</sup>: Voorbeelden van parkeerregulering zijn: blauwe zone (parkeerschijfzone) of vergunninghoudersparkeren. Bij parkeerregulering worden de parkeermogelijkheden voor bepaalde doelgroepen beperkt, bijvoorbeeld om ruimte vrij te houden voor bewoners.

# 5. Uitkomsten dynamische Parkeerbalans

## 5.1 Toekomstige parkeervraag

Op basis van alle verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen is voor de binnenstad van Kampen over de periode t/m 2033 een dynamische parkeerbalans opgesteld (zie ook 3.4). Om iets te kunnen zeggen over toekomstige parkeervraag voor de binnenstad is gekeken naar de gevolgen van de (ruimtelijke) ontwikkelingen. Dit zijn o.a. toekomstige functiewijzigingen en splitsingen van huidige panden in de binnenstad. Ook hebben we in de dynamische parkeerbalans rekening gehouden met:

- De autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen;
- Een groeiende behoefte aan parkeerplaatsen door de bouw van meer woningen in woonwijken, de bouw van meer recreatiewoningen in de omgeving en het uitbouwen van het Hanzethema (incl. IJsselkogge);
- Een afname in het toekomstige aanbod van parkeerplaatsen omdat er in verband met de transformatie- en klimaatopgave voor de binnenstad o.a. diverse straten en pleinen opnieuw worden ingericht. Voor de periode 2024/2026 gaan we uit van een afname van in totaal 200 parkeerplaatsen voor betaald parkeren<sup>2</sup>: voor de toekomstige ontwikkelstrategie van de binnenstad van Kampen is hierbij rekening gehouden met een afname van de betaalde parkeer capaciteit met 160

parkeerplaatsen. Voor klimaatmaatregelen en een verbetering van parkeercomfort gaan we uit van een afname van ongeveer 40 parkeerplaatsen;

- Een mogelijke afname van de parkeercapaciteit op de magneet Berghuisplein met 40 parkeerplaatsen i.v.m. de geuite wens om de huidige turnhal uit te breiden. Dit brengt de totale afname van het aanbod aan parkeerplaatsen op 240 parkeerplaatsen.

In onderstaande tabel is op basis van de verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen hierboven de toekomstige parkeervraag/-druk in beeld gebracht. Het is een dynamische parkeerbalans die kan wijzigen wanneer er zich andere ontwikkelingen voordoen. In de tabel hieronder is nog geen rekening gehouden met de maatregelen uit dit parkeerplan (anders dan de eerder in dit hoofdstuk genoemde afname van parkeerplaatsen). Als we geen maatregelen treffen is dit de verwachte parkeerdruk.

### Conclusies

Uit de dynamische parkeerbalans uit de tabel, waarin nog geen rekening gehouden is met de maatregelen uit dit parkeerplan, hebben we de volgende conclusies getrokken t.a.v. het parkeren in de binnenstad en op de magneten:

**Tabel: toekomstige parkeerkeercapaciteit en bezettingsgraad (parkeerdruk)**

Parkeerlocatie	Toekomstige capaciteit	Toekomstige bezetting	Dinsdag				Woensdag	Vrijdag	Zaterdag		Zondag	
			6:00	11:00	14:00	20:00	00:00	20:00	14:00	20:00	10:00	14:00
Parkeermagneten	958	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	391 41%	775 81%	758 79%	580 61%	451 47%	640 67%	618 64%	616 64%	600 63%	460 48%
Binnenstad	1.610	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	1.326 82%	957 59%	963 60%	1.632 101%	1.653 103%	1.571 98%	1.327 82%	1.593 99%	1.770 110%	1.534 95%
Binnenstad + Parkeermagneten	2.568	Bezetting (abs.) Bezettingsgraad	1.717 67%	1.732 67%	1.720 67%	2.211 86%	2.103 82%	2.210 86%	1.945 76%	2.208 86%	2.370 92%	1.993 78%

Betaald parkeren kan zijn: betalen voor een vergunning en betalen via automaat, belparkeren of via app)



- In de binnenstad is bij een afname van 200 parkeerplaatsen en een toekomstige extra vraag naar parkeerplaatsen in de binnenstad alleen nog (substantiële) restcapaciteit voor parkeren overdag op een doordeweekse dag. Tijdens de overige momenten van de week staat de binnenstad (meer dan) vol;
- Op de huidige magneten is in de toekomst op zes van de tien meetmomenten nog wel voldoende restcapaciteit aanwezig om de afname van 200 parkeerplaatsen in de binnenstad en de afname van 40 parkeerplaatsen op de magneet Burgemeester Berghuisplein op te vangen;
- De bezettingsgraad overschrijdt in de toekomst binnen het totale onderzoeksgebied (binnenstad en magneten) de 85% tijdens vier meetmomenten van de week (de avonden en de zondagen);
- Het tekort aan parkeerplaatsen, opgeteld voor de binnenstad en op de magneten, bedraagt in de avonduren ongeveer 30 parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op een maximale bezettingsgraad van 85%.
- In de binnenstad is in de nacht de hoogste parkeerdruk gemeten. Op dat moment staan er vooral langparkeeders en kan uitgegaan worden van een hogere acceptabele parkeerdruk van 90 a 95 %. Dat betekent in de binnenstad een tekort aan parkeerplaatsen in de nacht van 80 tot 160 parkeerplaatsen.

#### Samenvattend

- Voor het onderzoeksgebied als geheel (binnenstad en parkeermagneten) tonen de cijfers aan dat er ook in de toekomst op verschillende meetmomenten voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.
- Overdag is in de stad zelf voldoende plek en 's avonds en in de weekenden is op de magneten voldoende capaciteit beschikbaar.

- Met name in de avonduren wordt de parkeerdruk te hoog, zowel bij een maximale acceptabele parkeerdruk van 85% als van 90 tot 95%. Dit is bij een afname van 200 parkeerplaatsen in de binnenstad en van 40 parkeerplaatsen op de parkeermagneet "Berghuisplein".

#### 5.2 Met andere maatregelen parkeerdruk verder verlagen

De begeleidingsgroep adviseert uit te gaan van een lagere maximale parkeerdruk dan 85%. Dat geeft meer parkeercomfort en leidt tot minder zoekverkeer. Wanneer wordt uitgegaan van een lagere maximale parkeerdruk van bijvoorbeeld 70%, dan betekent dit dat er een extra opgave ligt voor het realiseren van parkeerplaatsen op de magneten. Indien in de avonduren de parkeerdruk maximaal 70% mag zijn, dan zijn er 400 extra parkeerplaatsen op de magneten nodig. Er is dan relatief veel restcapaciteit in de binnenstad en dat trekt zoekverkeer aan. Dat sluit niet aan bij de ambitie voor een autoluwe binnenstad.

Een lagere parkeerdruk en minder zoekverkeer kunnen ook worden bereikt door gedragsverandering te stimuleren. Het aantal extra aan te leggen parkeerplaatsen op de parkeermagnetten kan hierdoor ook worden beperkt. Om die reden gaat dit parkeerplan niet alleen over de aanleg van extra parkeerplaatsen op de parkeermagnetten, maar ook over extra, andersoortige maatregelen (zie 6.1.2 tot en met hoofdstuk 8). We gaan in het parkeerplan uit van een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85% voor bezoekers.

# 6. Voorgestelde maatregelen binnenstad en parkeermagneten

Met de externe begeleidingsgroep zijn de maatregelen besproken die op korte termijn een bijdrage kunnen leveren aan het autoluw maken van de binnenstad en die rekening houden met het behouden van voldoende economische vitaliteit. Maatregelen die gevolgen hebben voor het reisgedrag en parkeergedrag van bewoners en bezoekers aan de binnenstad.

We onderscheiden in dit hoofdstuk maatregelen voor de parkeermagneten (6.1), voor de binnenstad (6.2) en maatregelen op het gebied van parkeerregulering (6.3). Samen vormen ze één pakket aan maatregelen om te komen tot een gastvrije binnenstad. Een randvoorwaarde voor het uitvoeren van deze maatregelen is dat wordt ingezet op voldoende handhaving en op gerichte communicatie en gedragsbeïnvloeding. Hier gaan we in hoofdstuk 8 op in.

De maatregelen voor de parkeermagneten komen als eerste aan bod omdat maatregelen op deze locaties een randvoorwaarde zijn om bepaalde maatregelen in de binnenstad te kunnen uitvoeren.

## 6.1 Maatregelen parkeermagneten

De maatregelen in de binnenstad hebben een effect op de parkeervraag op de parkeermagneten. Omdat alle maatregelen staan of vallen met voldoende parkeercapaciteit op parkeermagneten, hebben we diverse opties hiervoor verkend. Hieronder volgt de opsomming per locatie. De omvang van de benodigde parkeercapaciteit op de parkeermagneten is niet volledig in een getal uit te drukken. Het is mede afhankelijk van het toekomstig parkeergedrag van bewoners en bezoekers en van hoe autonome ontwikkelingen in en rond Kampen zich doorzetten. Als het bouwtempo vertraagt, dan wordt bijvoorbeeld ook de toekomstige parkeervraag later actueel.

### 6.1.1. Extra capaciteit per parkeermagneet

Voor de komende jaren wordt voorgesteld om rekening te houden met de aanleg van 200 extra parkeerplaatsen en deze te realiseren op bestaande en nieuwe parkeermagneten. Dit aantal is gelijk aan de afname van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad waar rekening mee is gehouden in de dynamische parkeerbalans. Om hier invulling aan te geven, is een inventarisatie gedaan. Een gebouwde parkeervoorziening op parkeermagneet Burgemeester Berghuisplein zien we als eerste grote en belangrijke parkeeroplossing bij het verplaatsen van parkeren uit de binnenstad naar de randen. Ook de huidige herinrichting van parkeermagneet Schans-Buitenwacht biedt straks een deel van de oplossing. Andere locaties worden verkend in 2024 en we kijken

daarbij ook naar de spreiding van deze locaties ten opzichte van de binnenstad. We hebben de volgende locaties en aantallen parkeerplaatsen geïnventariseerd:

#### Parkeermagneet Burgemeester Berghuisplein

**Wat:** Tijdelijke uitbreiding op bestaande parkeermagneet  
Toevoegen van parkeerplekken op de groenstroken (met rijplaten of halfverharding) zolang er nog geen definitieve capaciteitsuitbreiding op parkeermagneten is gerealiseerd.

**Wanneer:** 2024

**Aantal:** circa 20 parkeerplaatsen

#### Wat: Aanleg gebouwde parkeervoorziening

Op het Burgemeester Berghuisplein willen we op de parkeerlocatie naast de sporthal/tegenover het gemeentehuis een gebouwde parkeervoorziening realiseren. Op basis van de oppervlakte is bij de aanleg van bijvoorbeeld een parkeerdek met één laag in theorie een extra capaciteit mogelijk van ongeveer 117 parkeerplaatsen. Het realiseren van een extra tweede laag op dit parkeerdek vergroot de capaciteit met nog eens ongeveer 100 parkeerplaatsen en heeft de voorkeur. De gebouwde parkeervoorziening moet o.a. ruimtelijk nog verder worden uitgewerkt. Het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening op deze locatie heeft wel effect op het huidige gebruik van de parkeerplaatsen. Op enkele momenten tijdens het jaar vinden hier evenementen op plaatsen (circus, kermis etc.). Hier moet dan een oplossing voor worden gevonden, bijvoorbeeld door naar een andere locatie te zoeken voor deze evenementen, alsook voor de camperplaatsen.

**Wanneer:** Verdere verkenning/uitwerking/aanbesteding in 2024/2025;

**Start:** realisatie vanaf 2026

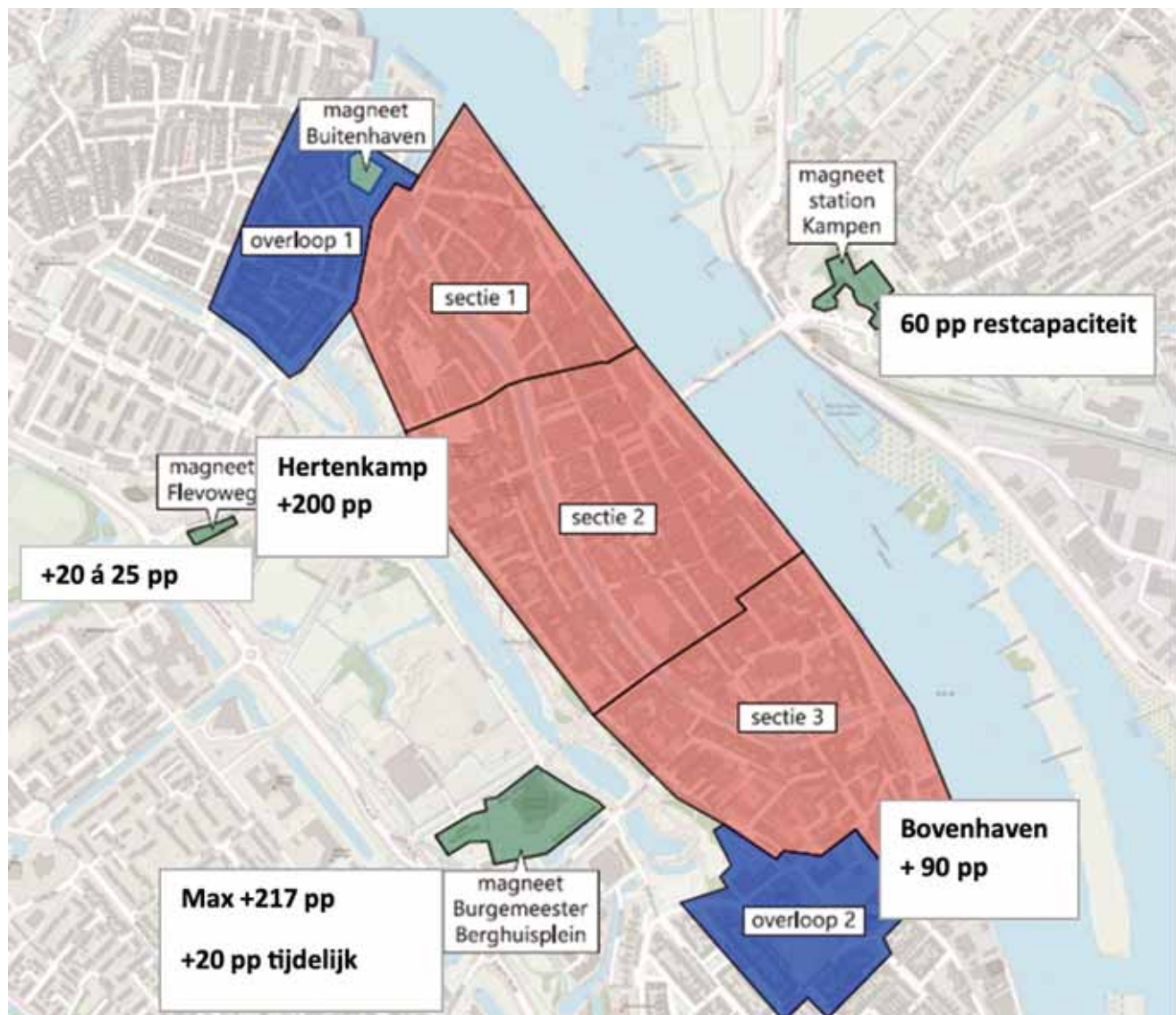
**Aantal:** 217 parkeerplaatsen extra (bij twee lagen), of 117 (bij één laag)

#### Parkeermagneet station Kampen / Schans-Buitenwacht

**Wat:** herinrichting parkeerterrein

Parkeermagneet station Kampen is een bestaande parkeermagneet. Deze locatie valt samen met locatie/project Schans-Buitenwacht en deze wordt in 2024 herontwikkeld. In de nieuwe situatie wordt de totale parkeercapaciteit 330 pp. Dit zijn 30 parkeerplaatsen meer dan in het oorspronkelijk plan

## Afbeelding: (te verkennen) locaties voor extra parkeercapaciteit



Naast de locaties op deze kaart wordt verkend waar tijdelijk 50-100 extra pp kunnen komen. In sectie 1, 2 en 3 neemt de parkeercapaciteit met 200 pp af de komende jaren

was opgenomen. De huidige capaciteit van de parkeermagneet station Kampen is nu 238 parkeerplaatsen, dit is exclusief het onverharde deel van deze locatie dat wel gebruikt wordt voor parkeren. Op dit onverharde deel wordt niet efficiënt geparkeerd en in de parkeeronderzoeken is dit deel ook niet meegenomen. We gaan ervan uit dat bij de herinrichting de capaciteit van het huidige onverharde terrein beter wordt benut en er nog eens 30 auto's extra kunnen parkeren.

Wanneer: 2024

Aantal: we gaan ervan uit dat na de herinrichting (in uitvoering) 60 extra voertuigen kunnen parkeren t.o.v. de oude situatie.

### Omgeving Bovenhaven

Wat: [Nieuwe parkeermagneet](#)

In het Verkeerscirculatieplan is de ambitie opgenomen voor de aanleg van een parkeermagneet van 90 parkeerplaatsen in omgeving Bovenhaven. Deze lijn houden we aan. De haalbaarheid van deze parkeermagneet wordt onderzocht.

Wanneer: Start realisatie vanaf 2026 (bij gebleken haalbaarheid).

Aantal: 90 parkeerplaatsen



### Parkeermagneet Flevoweg

**Wat:** [Uitbreiding huidige parkeermagneet](#)  
Aan de Flevoweg zijn 20 parkeerplaatsen gerealiseerd en deze locatie is een van de vier huidige parkeermagneten. Het is qua oppervlakte mogelijk om deze capaciteit met nog eens 20 – 25 parkeerplaatsen uit te breiden, dit wordt verder verkend. Het kan gaan om een tijdelijke en/of definitieve uitbreiding.

**Wanneer:** 2024

**Aantal:** 20 parkeerplaatsen

**Wat** [Verkenning locatie nieuwe parkeermagneet omgeving Flevoweg](#)

De locatie van het huidige Hertenkamp aan de Flevoweg, de locatie van het huidige scoutinggebouw en de opslaglocatie van Gemeentewerken zijn door de begeleidingsgroep genoemd als zoeklocaties voor de aanleg van een parkeergarage/nieuwe parkeermagneet. Het is gewenst dat capaciteitsuitbreiding op bestaande of nieuwe magneten geografisch goed gespreid wordt. Omgeving Flevoweg is zeer geschikt voor de bezoekers die via de Flevoweg richting binnenstad komen. Ook kan hier de parkeercapaciteit van de Nieuwe Markt opgevangen worden. De loopafstand vanaf deze locatie naar de binnenstad is relatief kort en ook voor kerkgangers een goede optie om te parkeren. Een aantrekkelijke looproute naar de binnenstad is ook voor deze locatie van belang. De ligging in of in de directe omgeving van het rijksmonument het Groene Hart beperkt hier wel de mogelijkheden. Een verdere versterking van het Groene Hart moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Voorstel is een ruimtelijke verkenning uit te voeren en daarvoor een separaat participatietraject op te starten.

**Wanneer:** 2024 (verkenning)

**Aantal** Ongeveer 200 (ondergrondse) parkeerplaatsen

### Tijdelijke uitbreiding op overige locaties

**Wat:** [Tijdelijke uitbreiding parkeercapaciteit](#)  
Momenteel wordt onderzocht op welke locaties in of in de nabijheid van de binnenstad tijdelijke parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Met deze tijdelijke uitbreiding willen we het verlies aan parkeerplaatsen in de binnenstad opvangen totdat definitief extra parkeercapaciteit op parkeermagneten is gerealiseerd. Ook hierbij kijken we naar geografische spreiding.

**Wanneer:** eerste helft van 2024 en verder

**Aantal:** 50 - 100

Om tijdelijke overlast te minimaliseren worden in de eerste helft van 2024 minimaal 50 tijdelijke parkeerplaatsen aangelegd (inclusief de tijdelijke plekken op de parkeermagneten Burgemeester Berghuisplein en Flevoweg).

### Conclusie:

- Met bovengenoemde locaties kan de parkeercapaciteit op bestaande en nieuwe parkeermagneten in totaal met circa 590 parkeerplaatsen toenemen (incl. vaste uitbreiding parkeermagneet Flevoweg);
- Een gebouwde parkeervoorziening op parkeermagneet Burgemeester Berghuisplein zien we als eerste grote parkeeroplossing bij het verplaatsen van parkeren uit de binnenstad naar de randen.;
- Voor 2024 gaan we uit van een extra parkeercapaciteit van in ieder geval 100 parkeerplaatsen (60 op Schans-Buitenwacht/parkeermagneet station Kampen, 20 tijdelijk op Burgemeester Berghuisplein en 20 op parkeermagneet Flevoweg);
- Vanaf 2026 kan het aantal permanente plekken op bestaande en nieuwe parkeermagneten met nog circa 510 parkeerplaatsen toenemen (590 – 60 – 20), mits alle locaties ruimtelijk, financieel en technisch kunnen worden uitgevoerd. Deze aan te leggen parkeerplaatsen kunnen worden benut om de toekomstige parkeerdruk in de binnenstad verder te verlagen

en ter compensatie van parkeerplaatsen die vervallen in de binnenstad. Voor de periode tot en met 2025 gaan we uit van de aanleg van in totaal 200 extra parkeerplaatsen;

- Tijdelijk kan de capaciteit met 70 tot 120 parkeerplaatsen toenemen (bij gebleken haalbaarheid). Deze tijdelijke parkeerplaatsen zijn nodig voor de voortgang van projecten in de binnenstad en tijdens de periode van uitvoering van werkzaamheden aan parkeerterreinen.

### 6.1.2. Blauwe zone

De parkeermagneten worden nu benut door bezoekers aan de stad, werknemers en bewoners. We willen erop kunnen sturen dat de parkeerplaatsen op parkeermagneten daadwerkelijk gebruikt kunnen worden door bezoekers aan de binnenstad. Daarom wordt voorgesteld om op 20% van de parkeercapaciteit op de parkeermagneten een blauwe zone (parkeerschijfgebied) in te stellen. Het gaat dan om de parkeerplaatsen die het dichtst tegen de binnenstad aan liggen. Op de overige parkeerplaatsen op de parkeermagneten kan, net als nu het geval is, vrij worden geparkeerd.

**Wat** Invoeren blauwe zone op parkeermagneten

Instellen van blauwe zones op 20% van de parkeerplaatsen op de parkeermagneten, met een maximale parkeerduur van 5 uur.

De reguleringstijden voor de blauwe zone op de parkeermagneten beperken tot maandag t/m zaterdag van 8.00 uur tot 18.00 uur. Het blijft zo mogelijk om binnen de blauwe zone vrij te kunnen parkeren in de avonden en op zondagen.

**Wanneer:** 2025

### 6.1.3. Dynamische parkeerverwijzing

We willen de verwijzing naar de parkeermagneten verbeteren.

**Wat:** Invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem naar parkeermagneten

Het gaat om een parkeerverwijssysteem waarop in ieder geval ook het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de parkeermagneten worden vermeld.

**Wanneer:** 2024 (voorbereiding) en 2025 uitvoering

### 6.1.4. Looproutes

De looproutes tussen de parkeermagneten en de binnenstad moeten aantrekkelijk en sociaal veilig zijn.

**Wat** Verkennen verbeteren looproutes

We starten met een verkenning naar welke looproutes verbeterd kunnen worden en hoe. Waar mogelijk combineren we dit met verkenningen naar de capaciteitsuitbreiding op de magneten of met andere projecten in en om de binnenstad.

**Wanneer:** 2024: uitvoering van verkenning. Realisatie vanaf 2025.

### 6.1.5. Fietsparkeren

We willen ook het gebruik van de parkeermagneten door bewoners van de binnenstad stimuleren zodat in de binnenstad de parkeerdruk afneemt. We willen binnenstadsbewoners de mogelijkheid gaan bieden hun fiets te stallen in goed toegeruste fietsenstallingen op de parkeermagneten. Dit biedt hen de mogelijkheid om vlot en veilig van huis naar hun auto te komen en vice versa. Bij de uitbreiding van de locaties, kan in de bouw hier rekening mee worden gehouden. Voor bestaande locaties dient nog uitgewerkt te worden wat de mogelijkheden zijn. Ook moet nader uitgewerkt worden hoe en door wie van deze stallingsmogelijkheden gebruik gemaakt kan worden.

**Wat:** Mogelijkheden voor stallen van fietsen op parkeermagneten realiseren

**Wanneer:** 2024: mogelijkheden uitwerken. Realisatie vanaf 2025, op bestaande parkeermagneten bij voorkeur voordat de uitgiftecriteria voor parkeervergunningen worden aangepast.

### 6.1.6. Parkeren lange voertuigen

In 6.2 (maatregelen binnenstad) wordt voorgesteld om aan houders van voertuigen langer dan 5,10 geen parkeervergunning meer af te geven. Dit zijn vaak bedrijfsvoertuigen. Binnen de begeleidingsgroep is erover gesproken om een deel van parkeercapaciteit op de parkeermagneten te voorzien van langere parkeervakken waarvan deze voertuigen gebruik kunnen maken. Naast het weren van dit type voertuigen uit de binnenstad wordt onderzocht of het wenselijk en mogelijk is een speciale parkeerzone voor deze voertuigen op de parkeermagneten te realiseren. Daarbij gaan we kijken naar de gevolgen hiervan voor het efficiënt gebruik van de parkeercapaciteit op de parkeermagneten. Elke verbijzondering van de parkeercapaciteit staat dubbel gebruik in de weg.

### 6.1.7. Mobiliteitshub Kampen Zuid

Station Kampen Zuid is een belangrijk opstappunt voor reizigers en een aantrekkelijke mobiliteitshub voor de regio. Rond het station zijn o.a. een P&R-terrein, bushaltes en fietsenstallingen aanwezig. Er komen ook extra voorzieningen voor deelmobiliteit (fiets en auto). We willen bereiken dat meer mensen van buiten Kampen met bestemming binnenstad via de mobiliteitshub Kampen Zuid gaan reizen en van daaruit met de fiets, deelvervoer of (buurt-)bus naar de binnenstad gaan.

In de Mobiliteitsvisie (2024) komen we op dit onderwerp terug.

## 6.2 Maatregelen Binnenstad

Het Parkeerplan binnenstad Kampen 2024 is een instrument dat samen met andere projecten en plannen bijdraagt aan de ambities en opgaven voor een aantrekkelijke en leefbare binnenstad. Met het parkeerplan houden we rekening met de ambitie van de gemeente Kampen om de binnenstad autoluw te maken. In het coalitieakkoord staat dat het parkeren in de binnenstad beperkt wordt tot bewoners en winkelend publiek dat niet op de fiets kan en dat ingezet wordt op kort parkeren en het ontmoedigen van lang parkeren in de binnenstad. Er zijn dan minder betaalde parkeerplaatsen voor bezoekers nodig. Vanuit de binnenstad ondernemers uit de begeleidingsgroep is aangegeven dat er voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad moeten blijven voor mensen die doelgerichte aankopen doen en dat de plekken langs de IJsselkade en Burgwal behouden moeten blijven voor dergelijke aankopen. In de parkeernota is rekening gehouden met extra parkeerplaatsen die beschikbaar komen voor bewoners en met minder maar voldoende parkeerplekken voor doelgerichte aankopen.

Voor de binnenstad worden maatregelen voorgesteld die vanaf 2025 integraal kunnen worden ingevoerd. Om voldoende effect te creëren in het parkeergedrag in de binnenstad, is de externe begeleidingsgroep van mening dat alle genoemde maatregelen dienen te worden uitgevoerd.

### 6.2.1 Verplaatsen parkeerplaatsen

Zoals eerder is benoemd neemt de parkeercapaciteit in de binnenstad in de periode tussen 2024 en 2026 af met **200** parkeerplaatsen. In 6.1 laten we zien dat we verwachten in 2024 100 parkeerplaatsen elders te kunnen inrichten. Daarom kan het volume aan parkeerplaatsen in de binnenstad met ditzelfde aantal dalen in 2024. We sluiten hiermee aan bij het coalitieakkoord waarin staat dat zodra de magneten voldoende zijn toegerust parkeerplaatsen in de binnenstad kunnen worden opgeheven. In het Parkeerplan binnenstad Kampen 2025 stellen we maatregelen voor die als compensatie kunnen dienen voor deze afname.

De 200 genoemde parkeerplaatsen worden verspreid over een aantal jaren opgeheven in de binnenstad en verplaatst naar de parkeermagneten. Het tempo waarin dat gebeurt is afhankelijk van de uitvoering van maatregelen die o.a. vallen onder de ontwikkelstrategie voor de binnenstad en van uitbreiding van parkeercapaciteit elders.

Medio 2024 wordt gestart met het aanpassen van de Nieuwe Markt. Hier worden 55 parkeerplaatsen opgeheven. In 2024 willen we ook op enkele locaties extra fiets parkeren realiseren waar nu ongeveer 20 parkeerplaatsen voor auto's zijn. Recent is de capaciteit op het Meeuwenplein met 14 parkeerplaatsen verminderd. In totaal is dat voor de periode 2023/2024 een afname van 89 parkeerplaatsen (t.o.v. de o-meting in april 2023). Om de parkeercapaciteit voor bewoners in de binnenstad te verhogen stellen we de volgende maatregel voor.

### Nieuwe capaciteit voor vergunninghouders

**Wat:** Aantal betaalde parkeerplaatsen aanwijzen voor vergunninghouders

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerplaatsen in de binnenstad en op de parkeermagneten samen voor 65% door vergunninghouders worden benut. Afhankelijk van het moment van de dag varieert de verdeling tussen bezoekers en bewoners. Bij een afname van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad nemen de parkeermogelijkheden voor bewoners in verhouding dus het meest af. Voorstel is om op enkele parkeerlocaties waar nu nog betaald parkeren geldt, straks alleen nog vergunninghouders toe te staan. Hierdoor komt er nieuwe capaciteit beschikbaar voor bewoners.

Het voorstel is ook om de parkeerplaatsen in de Voorstraat formeel toe te voegen aan het gebied voor vergunninghouders parkeren. Feitelijk maken nu ook alleen vergunninghouders gebruik van deze plaatsen. Tot de Coronaperiode waren dit plekken waar ook bezoekers betaald konden parkeren. Met een verkeersbesluit, het aanpassen van de verkeersborden en het verwijderen van de parkeerautomaten wordt de huidige situatie in 2024 geformaliseerd.

**Wanneer:** 2024/2025

**Waar:** 50 plaatsen aan het Bolwerk, Plantsoenstraat, Prinsenstraat en Schoolstraat  
Parkeerplaatsen in de Voorstraat

T.a.v. algemene gehandicapten parkeerplaatsen stellen we het volgende voor:

### Algemene gehandicapten parkeerplaatsen

**Wat:** Handhaven van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen  
We houden het totaal aantal algemene gehandicapten parkeerplaatsen in de binnenstad en op de parkeermagneten minimaal in stand. Wanneer bij een herinrichting bepaalde gehandicapten parkeerplaatsen niet terug kunnen komen op de oorspronkelijke plek dan kijken we in de omgeving naar een geschikt alternatief.

**Wanneer:** 2024 en verder

**Waar:** Op de parkeermagneten en in de binnenstad



### 6.2.2 Fiets parkeren

- Wat:** Vergroten en beter benutten stallingscapaciteit fietsen  
Fietsen naar de binnenstad wordt verder gestimuleerd door de huidige stallingscapaciteit beter te benutten, het realiseren van extra (bewaakte) stallingsplaatsen en de inzet van deelfietsen. Recent is door de gemeente een pand aangekocht aan de zuidzijde van de Oudestraat. Hier kunnen vanaf 2025 700 fietsen bewaakt worden gestald. Aanvullend wordt voorgesteld om de huidige stalling onder de Stadsbrug beter te benutten door hier ook in 2025 een bewaakte fietsenstalling te realiseren.  
Verder worden op de huidige parkeerplaatsen op het Van Heutzplein en op de Burgwal vanaf 2024 locaties voor fietsparkeren gerealiseerd en/of uitgebreid. Met de maatregelen hierboven wordt stallingsvolume voor fietsen toegevoegd aan vier zijden van de binnenstad.
- Waar:** Oudestraat (pand C&A), stalling Stadsbrug, van Heutzplein en Burgwal
- Wanneer:** 2024 en verder

### 6.2.3 Stimuleren deelmobiliteit

- Wat:** Pilot deelmobiliteit in de binnenstad  
Vanuit de wijkvereniging Binnenstad is de wens geuit om enkele straten in de binnenstad gedeeltelijk of geheel autovrij te maken en deze ruimte te benutten voor lopen en fietsen. Dit betreft o.a. de Buiten Nieuwstraat en de Boven Nieuwstraat. Voorlopig is er te weinig parkeerruimte in de binnenstad en op de parkeermagneten om dit uit te voeren. Samen met de bewonersvereniging Binnenstad willen we onderzoeken hoe het autobezit te verminderen is door het gebruik van deelauto's, waardoor de parkeerdruk in woonstraten (waar alleen met vergunningen geparkeerd mag worden) kan afnemen. Dit kan mogelijk in de vorm van een pilot.
- Waar:** binnenstad Kampen
- Wanneer:** 2024
- Aantal:** Uit onderzoek blijkt dat elke deelauto 5 tot 10 privé auto's kan vervangen doordat mensen hun (tweede) auto weg doen. Hiermee kan de vraag naar parkeerplaatsen verminderen. Het doel van de op te starten pilot is te komen tot het plaatsen van 5 deelauto's in de binnenstad. Hiermee kan de vraag naar een parkeervergunning op termijn met minimaal 20 parkeerplaatsen dalen.



# 7. Parkeerregulering

In de binnenstad is een deel van het parkeergebied ingericht met betaald parkeren. Hier mag geparkeerd worden door het kopen van parkeerticket of gebruik te maken van “belparkeren”. Ook mogen vergunninghouders gebruik maken van deze parkeerplaatsen. In een ander deel van het parkeergebied in de binnenstad mogen alleen vergunninghouders parkeren. O.a. in de avonduren en op zondagen is de parkeeroverlast in de binnenstad groot. Automobilisten parkeren overal, bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt en er is veel zoekverkeer. Om deze overlast te verminderen stimuleren we het parkeren op de parkeermagneten ook door maatregelen te nemen op het gebied van parkeerregulering.

## 7.1 Aanpassen uitgiftecriteria parkeervergunningen

1. Op dit moment zijn 61 zgn. 2e parkeervergunningen per adres in de binnenstad afgegeven. De kosten hiervan bedragen € 449,64 per jaar per vergunning. Voorgesteld wordt om het aantal af te geven parkeervergunningen per woonadres vanaf 2025 te beperken tot één vergunning per adres.



2. Op dit moment kan voor adressen die parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, geen 1e vergunning worden aangevraagd en wel een vergunning voor de 2e auto. Het voorstel is dat vanaf 2025 voor deze adressen ook geen vergunning meer aangevraagd kan worden voor de 2e auto. Het betekent een lagere parkeerbezetting op betaalde en vergunninghouderplaatsen in de binnenstad.
3. Onder de categorie “service verlenende bedrijven” zijn 24 vergunningen afgegeven. Een bedrijf heeft met die vergunning de mogelijkheid om 10 voertuigen (10 verschillende kentekens) te parkeren in de binnenstad. In potentie kunnen dus 240 voertuigen tegelijkertijd parkeren met deze vergunning. Voorgesteld wordt om het aantal actieve kentekens per vergunning vanaf 2025 te verlagen naar maximaal vijf kentekens. Dit betekent dat 120 voertuigen geen recht meer hebben om met deze vergunning te parkeren. Dit vermindert de parkeerbezetting op betaalde parkeerplaatsen.
4. De parkeervakken in veel woonstraten zijn te klein voor grote voertuigen.. Het percentage lange, brede en hoge voertuigen neemt nog steeds toe. Het vermindert ook het aangezicht in smalle straten. Nu kunnen voertuigen langer dan 6 meter en hoger dan 2,40 meter geen parkeervergunning krijgen. Voorgesteld wordt om een lengtebeperking in te voeren van maximaal 5,10 meter. De lengte van een parkeervak. De maatregel betekent vanaf 2025 een vermindering van de afgifte van een onbekend aantal parkeervergunningen voor te grote voertuigen Hierdoor ontstaat een lagere parkeerbezetting. De vier maatregelen hierboven verminderen de parkeerdruk in de binnenstad en kunnen leiden tot een hogere parkeerdruk in omliggende wijken en op de parkeermagneten waar mensen vrij kunnen parkeren (verdringingseffect).

## 7.2 Uitbreiden tijden parkeerregulering

1. De tijden voor parkeerregulering binnen de vergunninghouder gebieden verlengen we vanaf 2025. Met vergunning kan daar dan **van maandag tot en met zondag geparkeerd worden tussen 8.00 en 22.00 uur**. Nu is dat nog van maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 en 20.00 uur. Buiten deze tijden is het vrij parkeren en mogen er ook auto's staan zonder parkeervergunning. Deze maatregel voorkomt hier het vrij parkeren in de avonden en op zondagen.
2. De tijden waarvoor betaald parkeren geldt op de parkeerlocaties verlengen we vanaf 2025. Parkeerders moeten dan op **maandag t/m zaterdag tussen 8.00 en 22.00 uur** gaan betalen. Nu is dat op maandag t/m zaterdag tussen 9.00 uur en

20.00 uur. Gratis parkeren op de zondagen blijft hiermee voorlopig mogelijk, dit op verzoek van de gezamenlijke kerken. De kerken willen meedenken in verdere uitbreiding van de betaaltijden wanneer er voldoende parkeerplaatsen binnen 6 minuten lopen beschikbaar zijn op de parkeermagneten. Een nieuwe parkeermagneet aan de Flevoweg is gezien de ligging van de kerken een interessante optie.

Deze twee maatregelen verlagen de parkeerbezetting in de binnenstad en het effect kan zijn dat parkeerders uit gaan wijken naar andere gebieden. Op de parkeermagneten is in de avonduren en in de weekenden voldoende onbenutte parkeer capaciteit om dit op te vangen.

### 7.3 Parkeerdurbeperking

De maximale parkeerduur op een betaalde parkeerplaats is nu drie uur. Voorgesteld wordt om deze parkeerduur vanaf 2025 terug te brengen naar **maximaal 90 minuten**. Op termijn kan in overleg met de stakeholders worden besproken of een verdere verkorting van de parkeerduur wenselijk wordt gevonden. De maatregel om de parkeerduur in te korten betekent dat er voldoende ruimte blijft om doelgerichte aankopen te blijven doen in de binnenstad. Bezoekers die een langer bezoek aan de binnenstad willen brengen worden gestimuleerd om de fiets te pakken of te parkeren op de parkeermagneten of bij station Kampen Zuid. Deze maatregel betekent een hogere parkeervraag op de parkeermagneten en naar verwachting meer bezoekers die op fiets komen.

Voorstel is ook om de dagkaarten met ingang van 2025 te laten vervallen.

### 7.4 Parkeertarieven gebruikers

In de scenario's, genoemd in de opinienota, is ook de mogelijkheid benoemd om de tarieven voor kort parkeren en vergunning parkeren te verhogen. De gemeenteraad heeft tijdens de behandeling van de opinienota hier niet de nadruk op gelegd. Voorgesteld wordt om op korte termijn geen wijzigingen door te voeren in het tarievenbeleid voor kort parkeren en vergunning parkeren, anders dan het doorvoeren van de inflatiecorrecties.

In 6.1.2. stellen we voor om de omvang van de blauwe zones op de magneten te beperken tot 20% van de parkeer capaciteit. Het kan op termijn gewenst zijn om dit percentage te verhogen om bezoekers aan de binnenstad te faciliteren. Wanneer dit aan de orde is kan er ook voor worden gekozen om ontheffingen te verlenen aan bewoners en werknemers zodat zij binnen de blauwe zones op de magneten te mogen parkeren. Een verschil in tarieven

voor een parkeervergunning in de binnenstad en een ontheffing voor parkeren op parkeermagneten kunnen stimulerend werken om meer op afstand van de binnenstad te parkeren.

### 7.5 Parkeerregulering woonwijken buiten de binnenstad

Niet iedereen is bereid om voor het parkeren te betalen. Hierdoor en door de maatregelen op het gebied van parkeerregulering die we voorstellen kunnen mensen uit gaan wijken naar omliggende wijken. In deze wijken is de parkeerdruk vaak ook al (erg) hoog, bijvoorbeeld in Brunnepe en Kampen Zuid.

In 2024 willen we hier nader onderzoek naar (laten) doen en met een plan komen om de parkeerdruk in de wijken rondom de binnenstad beheersbaar te houden. Voorstel is om dit parallel te laten lopen aan de uitwerking van de parkeermaatregelen voor de binnenstad en parkeermagneten. Eén van de te onderzoeken mogelijkheden is om vergunninghouder parkeren in te voeren.

# 8. Randvoorwaarden

Het realiseren van extra parkeer capaciteit op de parkeermagneten is één van de randvoorwaarden waarmee in het parkeerplan rekening wordt gehouden. Een andere randvoorwaarde is dat de maatregelen integraal worden uitgevoerd omdat het een uitgebalanceerd pakket aan maatregelen bevat die op elkaar inwerken. Hieronder beschrijven we andere randvoorwaarden.

## 8.1 Handhaving

Randvoorwaarde voor de maatregelen op het gebied van parkeerregulering is een strikte handhaving tijdens alle tijden van parkeerregulering.

De Boa's van gemeente Kampen handhaven ons parkeerbeleid. Door de maatregelen uit het parkeerplan nemen de kosten voor handhaving toe. Dit is omdat we de tijden voor betaald parkeren en voor vergunninghouder parkeren uitbreiden. En ook omdat de maximale parkeerduur korter wordt en er daardoor vaker gecontroleerd moet worden.

De extra handhavingskosten kunnen naar verwachting worden gedekt door de verwachte extra inkomsten uit betaald parkeren doordat er in de avonduren tot 22.00 uur betaald moet worden.

Onderzocht wordt of de inzet van een scanauto een meer doelmatiger inzet van de benodigde handhaving capaciteit kan betekenen.

## 8.2 Flankerende maatregelen

### Communicatie en gedragsverandering

Wanneer de maatregelen uit het parkeerplan worden uitgevoerd heeft dat gevolgen voor de toekomstige parkeermogelijkheden, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Het biedt tegelijkertijd ook kansen om de openbare ruimte anders in te richten. In 2024 gaan we een communicatiestrategie ontwikkelen, waarbij aandacht geschonken wordt aan de doelstelling van de maatregelen, de maatregelen zelf en de consequenties. Bezoekers worden uitgenodigd om zoveel mogelijk met de fiets naar de binnenstad te komen dan wel gebruik te maken van een parkeerschijf of vrij te parkeren op de magneten. Bewoners worden uitgenodigd om gebruik te gaan maken van deelmobiliteit in plaats van eigen autobezit en om op afstand vrij te parkeren.

### Verkeerscirculatie

Tijdens het proces voor het Parkeerplan binnenstad Kampen zijn diverse suggesties gedaan voor aanpassingen in de verkeerscirculatie voor de binnenstad. Wijkvereniging Binnenstad ziet graag dat woonstraten waar alleen vergunninghouders mogen parkeren ook alleen voor bewoners en leveranciers toegankelijk zijn. Dit kan effect hebben op de verkeerscirculatie. In het Parkeerplan zijn geen maatregelen op dit vlak uitgewerkt. De verkeerscirculatie van de binnenstad wordt betrokken bij de Mobiliteitsvisie die in 2024 wordt opgesteld en bij het participatieproces dat daarvoor wordt opgestart. Herinrichting van woonstraten in de binnenstad vallen onder het Uitwerkingsprogramma voor de binnenstad en vragen om een uitgebreid participatieproces.





## 9. Financiën

### Vorbereidingskosten

In 2024 worden kosten gemaakt voor de voorbereiding van alle maatregelen. De kosten voor het opstellen van het parkeerplan Binnenstad Kampen zijn reeds verwoord in de startnotitie. Met het vaststellen van de begroting 2024 is een budget van € 200.000,- beschikbaar voor de nadere uitwerking en aanbesteding van het uiteindelijke maatregelenpakket.

### Parkeereexploitatie

De structurele maatregelen op het gebied van de parkeerregulering hebben gevolgen voor het resultaat van de parkeereexploitatie.

We verwachten de volgende effecten:

- Minder inkomsten uit kort parkeren door het verminderen van de parkeercapaciteit;
- Meer inkomsten uit kort parkeren door een uitbreiding van de tijden waarvoor betaald parkeren geldt;
- Een toename van de kosten voor handhaving door het uitbreiden van de tijden van parkeerregulering, het verlagen van de maximale parkeerduur voor kort parkeren en de invoering van blauwe zones op de parkeermagneten (ondanks een afname van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad waar toezicht op gehouden moet worden);
- Minder inkomsten uit vergunning parkeren door het aanpassen van de vergunning criteria.

Er wordt een o-meting gedaan van de parkeereexploitatie over 2024. Ook maken we daarbij een vergelijking met 2023. De parkeereexploitatie zal vanaf 2025 maandelijks per opbrengstsoort worden gemonitord en worden afgezet tegen de resultaten in 2024 over dezelfde periode. Dit geeft inzicht in de financiële effecten als gevolg van de ingrepen in de parkeersituatie.

### Uitvoeringskosten

Om de parkeercapaciteit op de magneten te kunnen uitbreiden zijn extra middelen nodig. Dit geldt ook voor de uitvoering van andere maatregelen uit het parkeerplan, zoals voor:

- dynamische verwijzing naar de parkeermagneten;
- aanpassingen aan de inrichting van de magneten;
- het verbeteren van de stallingsmogelijkheden voor de fiets op de parkeermagneten en in de binnenstad;
- het verbeteren van de looproutes van de magneten naar de binnenstad.

In de programmabegroting 2024 is een strategische investeringsagenda opgenomen die indicatief is en inzicht geeft in kosten van grote opgaven die worden voorzien. Voor “parkeervoorziening binnenstad” staat een bedrag van € 12 miljoen op deze agenda (2025).

Kosten voor de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen worden betrokken bij de behandeling van de perspectiefnota en programmabegroting voor de periode 2025 – 2028.

## 10. Planning

In het coalitieakkoord 2022-2026 is opgenomen dat er pas parkeerplaatsen in de binnenstad worden opgeheven ten gunste van een prettig verblijfsklimaat, wanneer de parkeermagneten goed zijn toegerust. Dat betekent o.a. iets voor de pleinen die heringericht worden.

In dit parkeerplan laten we zien dat in 2024 is voorzien in 100 extra parkeerplaatsen op de bestaande magneten (zie 6.1.1). Na de realisatie van deze tijdelijke en definitieve parkeerplaatsen, kan in de binnenstad het aantal parkeerplaatsen met ditzelfde aantal worden verminderd. Om tijdelijke overlast te minimaliseren leggen we in de eerste helft van 2024 minimaal 50 tijdelijke parkeerplaatsen aan (inclusief de tijdelijke plekken op de parkeermagneten Burgemeester Berghuisplein en Flevoweg). Het ombouwen van 50 parkeerplaatsen van betaalde parkeerplaatsen naar vergunning parkeren gaat niet ten koste van parkeercapaciteit en kan in 2024 doorgang vinden.

Vergunningen kunnen niet op korte termijn worden ingetrokken. Dit vergt een zorgvuldige voorbereiding en communicatie. Daarom wordt voorgesteld om alle maatregelen in de binnenstad vanaf 2025 in te laten gaan. In 2024 treffen we hiervoor alle voorbereidingen.

De kwaliteit en de planning van alternatieven voor het parkeren in de binnenstad bepalen mede de planning voor de afname van de parkeercapaciteit.

Er wordt een termijnkalender opgesteld met een meer gedetailleerde fasering van veranderingen in de parkeercapaciteit in de binnenstad en op de parkeermagneten.

## 11. Monitoring en evaluatie

In 2024 bereiden we de maatregelen voor die gepland zijn om in of na 2025 in te gaan. Vanaf 2025 verandert er veel binnen het betaald parkeergebied, het vergunning gebied en op de parkeermagneten. Welk effect dit heeft op het parkeergedrag en autobezit is nu nog lastig in te schatten. De maatregelen hebben naar verwachting ook gevolgen voor het parkeren in omliggende wijken. We zullen hier vanaf de start in 2025 scherp op zijn.

De effecten van de maatregelen gaan we periodiek monitoren op het effect op de parkeervraag in de binnenstad en op de parkeermagneten. Op basis van de monitoring kan eventueel bijgestuurd worden. De wijze van monitoring werken we nader uit.

In april 2025 gaan we het parkeeronderzoek van 2023 herhalen om een vergelijking te kunnen maken tussen beide jaren en om de effecten van de maatregelen te kunnen meten.

De begeleidingsgroep die ook de maatregelen met ons heeft uitgewerkt, is bereid om ook in de toekomst als klankbordgroep te blijven functioneren.

## 12. Samenvatting maatregelen

Hieronder staan alle voorgestelde maatregelen om te komen tot een gastvrije en bereikbare binnenstad. Het gaat om een samenhangend pakket aan maatregelen dat zoveel mogelijk tegelijkertijd wordt ingevoerd met ingang van 2025. Deze maatregelen worden in 2024 voorbereid en ook al deels uitgevoerd.

Voor de jaren tot 2026 gaan we uit van 200 extra parkeerplaatsen op de parkeermagneten en het nemen van diverse flankerende maatregelen. Daarnaast kan de keuze gemaakt worden om de capaciteit met circa 400 parkeerplaatsen extra uit te breiden tot 2033.

Nr.	Maatregelen magneten	Planning/realisatie
1	Uitbreiding (tijdelijke) parkeercapaciteit 200 parkeerplaatsen	2024/2025
2	Uitbreiding parkeercapaciteit extra (max) 400 parkeerplaatsen Invoeren blauwe zone op 20% parkeercapaciteit. ■ Maximale parkeerduur parkeerschijf vijf uur. ■ Reguleringstijden maandag-zaterdag 8.00 uur tot 18.00 uur.	2026/2033  2025
3	Realisatie dynamische verwijzing naar magneten	2025
4	Verbeteren looproutes naar en van binnenstad	2026
5	Verbeteren stallingsmogelijkheden fietsen op magneten (bij voorkeur voordat uitgifte criteria voor parkeervergunningen binnenstad zijn aangepast)	2025 en verder

Nr.	Maatregelen binnenstad	Planning/realisatie
1	Verminderen parkeercapaciteit 200 parkeerplaatsen	2024/2025
2	Realisatie meer (bewaakte) parkeerplaatsen voor fietsen	2025
3	Verkennen opzet pilot deelmobiliteit met bewoners	2024
4	Geen uitgifte meer van een 2e parkeervergunning per adres	2025
5	Beperken aantal actieve kentekens voor service verlenende bedrijven tot max. vijf kentekens	2025
6	Invoeren lengtebeperking motorvoertuigen tot max 5.10 meter	2025
7	Uitbreiden reguleringstijden vergunning gebieden naar maandag-zondag 8.00 uur tot 22.00 uur.	2025
8	Uitbreiding reguleringstijden betaald parkeergebieden naar maandag-zaterdag van 8.00 uur tot 20.00 uur	2025
9	Invoeren parkeerduurbepering betaald parkeren. Maximaal 90 minuten. Geen dagkaarten meer aanbieden.	2025
10	Uitbreiden handhavingscapaciteit	2025

Nr.	Overige maatregelen	Planning/realisatie
1	Communicatie maatregelen en gedragsbeïnvloeding parkeergedrag en autobezit (pilot deelauto's)	2024 en verder
2	Monitoring effecten maatregelen (onderzoek en parkeerexploitatie)	2025
3	Termijnkalender opstellen	Q1 - 2024

## Gemeente Kampen

### Postadres

Postbus 5009  
8260 GA Kampen

### Bezoekadres

Burgemeester Berghuisplein 1  
8261 DD Kampen

☎ 14038

✉ [info@kampen.nl](mailto:info@kampen.nl)

🌐 [www.kampen.nl](http://www.kampen.nl)

📞 06-5700 8800

© gemeente Kampen, januari 2024

Status: Definitief