

B i j l a g e 4 :  
P a r k e e r v i s i e

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>- 2 -</b>
1.1	Inleiding .....	- 2 -
1.2	Algemeen.....	- 2 -
1.3	Aanleiding .....	- 2 -
1.4	Leeswijzer.....	- 3 -
<b>2</b>	<b>DOELSTELLING EN UITGANGSPUNTEN</b>	<b>- 4 -</b>
2.1	Doelstelling .....	- 4 -
2.2	Uitgangspunten .....	- 4 -
2.3	Uitwerking van de uitgangspunten .....	- 5 -
<b>3</b>	<b>DE PARKEERSITUATIE, NU EN IN DE TOEKOMST</b>	<b>- 7 -</b>
3.1	Inleiding .....	- 7 -
3.2	Instrumentarium.....	- 7 -
3.3	Huidige situatie .....	- 7 -
3.4	Toekomstige situatie.....	- 11 -
<b>4</b>	<b>DE PARKEERVISIE</b>	<b>- 13 -</b>
4.1	Doelgroepen benadering .....	- 13 -
4.2	Centrum .....	- 13 -
4.3	Woonbuurten rond het centrum.....	- 22 -
4.4	Stadiongebied.....	- 23 -
<b>5</b>	<b>DE VISIE OP SPECIFIEKE ONDERDELEN</b>	<b>- 26 -</b>
5.1	Flankerende maatregelen.....	- 26 -
5.2	Fietsen .....	- 26 -
5.3	Carpoolplaatsen .....	- 28 -
5.4	Vrachtautoparkeren .....	- 28 -
5.5	Bijzondere locaties .....	- 29 -
5.6	Woonwijken .....	- 31 -
5.7	De buitendorpen .....	- 31 -
5.8	Gehandicaptenparkeren.....	- 32 -
5.9	Parkeernormen.....	- 33 -
<b>6</b>	<b>BESLISPUNTEN</b>	<b>- 35 -</b>

# **1 INLEIDING**

## **1.1 Inleiding**

Voor u ligt de Parkeervisie Heerenveen. Dit document vormt de basis van het Heerenveense parkeerbeleid. In dit document worden de basisuitgangspunten vastgelegd. Het gaat daarbij om zaken die van belang zijn op het niveau van Heerenveen in zijn geheel en die niet op straat of buurniveau afgewogen kunnen worden. Op basis van deze parkeervisie wordt een aantal uitwerkingsplannen gemaakt. De parkeervisie met de uitwerkingsplannen vormen samen het Parkeerbeleidsplan.

## **1.2 Algemeen**

Parkeren is in de huidige maatschappij een gordiaanse knoop geworden, de belangen die spelen bij parkeren zijn vaak volkomen tegengesteld en belanghebbenden hebben, op verschillende tijden van de dag én op verschillende plekken in Heerenveen, schijnbaar onverenigbare wensen. Daarmee is het maken en uitvoeren van parkeerbeleid een kwestie van “schaken op diverse borden” geworden. De parkeernota en in het bijzonder de Parkeervisie stippelt een strategie uit om ervoor te zorgen dat de schaakpartij op het ene bord de partij op het volgende bord niet frustreert.

De algemeen geldende regel is dat mensen hun auto bij voorkeur voor de deur van hun bestemming willen parkeren. In een toenemend aantal gevallen is een dergelijke aanpak eenvoudigweg niet mogelijk of vanwege een scala van redenen niet wenselijk. Op die momenten is het noodzakelijk beleid te hebben hoe om te gaan met deze discrepantie tussen vraag en aanbod.

Daarnaast spelen ook andere zaken een rol op het parkeervlak. Parkeren bij belangrijke voorzieningen (sportstad), het parkeren van vrachtauto's, gehandicaptenparkeren, fietsparkeren, parkeernormen et cetera.

## **1.3 Aanleiding**

De reden om een nieuw parkeerbeleidsplan te maken is tweeledig: enerzijds stamt het huidige parkeerbeleid van de gemeente uit 1996 en is toe aan een actualisatie, anderzijds is een aantal ontwikkelingen gaande die vragen om een vernieuwd parkeerbeleid. Zo is in 2005 het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan vastgesteld waarin het parkeren een rol heeft, de bouw van de Garage Geerts Willigen heeft invloed op de parkeersituatie en de ontwikkeling van het autobezit en –gebruik heeft grote invloed op de parkeerbalans.

## **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden de doelstelling en uitgangspunten beschreven en nader uitgewerkt. Daarna wordt de huidige en toekomstige parkeersituatie beschreven gericht op het autoparkeren in het centrum van Heerenveen en de omliggende woonwijken. In hoofdstuk 4 vindt u de visie op het Heerenveense autoparkeren in het centrum en de omliggende woonwijken. Hoofdstuk 5 beschrijft de visie op specifieke onderdelen van het parkeerbeleid zoals, het fietsparkeren, gehandicaptenparkeren, het vrachtwagenparkeren, parkeren in de overige woonwijken en de buitendorpen en een aantal bijzondere locaties. In de bijlage is een cijfermatige onderbouwing opgenomen van de parkeerbalans en van de financiële situatie van de Heerenveense parkeerexploitatie en de gevolgen van de visie op de parkeerexploitatie.

Details over het toekomstige parkeerbeleid, zoals de beleidsregels voor belanghebbenden in de reguleringsgebieden, het parkeren op detailniveau, gehandicaptenparkeren, fietsparkeren en de parkeerverwijzing, komen aan de orde bij het uitwerkingsplan dat volgt op deze visie.

## 2 DOELSTELLING EN UITGANGSPUNTEN

### 2.1 Doelstelling

In het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) is de volgende hoofddoelstelling geformuleerd: *“De gemeente Heerenveen wil een integraal verkeers- en vervoerbeleid voeren, dat is gericht op het instandhouden en verbeteren van de (economische) bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.”*

Hierin komen drie thema's naar voren:

1. Het vergroten van de verkeersveiligheid.
2. Het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid.
3. Het verbeteren van het (leef)milieu.

Alle drie de thema's hebben een verband met parkeren waarbij het tweede thema het meest uitgesproken verband kent. Vervolgens zijn in het GVVP met betrekking tot parkeren de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. Bereikbaarheid voorzieningen waarborgen.
2. Overlast door geparkeerde voertuigen voorkomen.

Uit deze doelstellingen uit het GVVP is voor het parkeerbeleid de volgende doelstelling gedestilleerd:

**“De gemeente Heerenveen wil, voor de eigen inwoners en de wijde omgeving, een aantrekkelijk centrum en woonkern zijn. Bereikbaarheid en parkeren zijn daarbij belangrijke onderwerpen waarbij de leefbaarheid centraal blijft staan en alles tegen een tenminste kostendekkende parkeerbegroting.”**

### 2.2 Uitgangspunten

Voor het maken van parkeerbeleid is een aantal uitgangspunten opgesteld. Het gaat daarbij om de economische ontwikkeling en concurrentiepositie van Heerenveen en om de manier waarop we om willen gaan met de verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkenden) en zaken zoals financiën.

Op grond van diverse overleggen zijn de volgende uitgangspunten opgesteld als onderdeel van de parkeervisie:

1. Heerenveen wil een aantrekkelijk centrum zijn voor de wijde omgeving.
2. Parkeertarieven lopen in de pas met omliggende en vergelijkbare gemeenten.
3. De beschikbare parkeercapaciteit wordt zo goed mogelijk benut.

4. De parkeervraag van de verschillende doelgroepen wordt gefaciliteerd.
5. Bewoners in Heerenveen kunnen zoveel mogelijk in de nabijheid van de woning parkeren, ook in het centrum.
6. Bezoekers van het centrum (winkelend publiek) kunnen gedurende de hele week een kwalitatief goede parkeerplaats vinden op een zo kort mogelijke afstand van de winkels.
7. Het parkeren is minstens kostendekkend.
8. Eventuele winst uit parkeren wordt geïnvesteerd in de kwaliteit en kwantiteit van parkeren en de daarmee verband houdende bereikbaarheid.

## 2.3 Uitwerking van de uitgangspunten

1. *Heerenveen wil een aantrekkelijk centrum zijn voor de wijde omgeving.*

De regionale functie van Heerenveen is een belangrijke economische factor. Niet alleen voor wat betreft het winkelcentrum maar ook de sportvoorzieningen, onderwijs, gezondheidszorg et cetera. Voor het behoud van deze regionale functie is een goede bereikbaarheid en de mogelijkheid te parkeren van groot belang.

2. *Parkeertarieven lopen in de pas met omliggende en vergelijkbare gemeenten.*

Hoewel er weinig wetenschappelijk onderzoek is over de invloed van parkeertarieven op het parkeergedrag willen we ons niet uit de markt prijzen met onze parkeertarieven, tegelijkertijd kost het parkeren veel geld en moeten de tarieven daarmee in overeenstemming zijn.

3. *De beschikbare parkeercapaciteit wordt zo goed mogelijk benut.*

Het parkeren van auto's neemt veel van de openbare ruimte in beslag. Hoe beter de beschikbare parkeerruimte kan worden benut, hoe minder groot de impact van parkeren op de openbare ruimte kan zijn. Ook voor ondergrondse parkeerruimte geldt deze redenering: Wanneer een parkeergarage maximaal benut wordt, is de exploitatie van zo'n garage makkelijker rond te krijgen en is parkeren makkelijker uit de openbare ruimte te halen en onder het maaiveld onder te brengen.

4. *De parkeervraag van de verschillende doelgroepen wordt gefaciliteerd.*

Heerenveen wil voor alle doelgroepen een parkeeroplossing bieden. Het niet (goed) regelen van parkeergelegenheid leidt niet automatisch tot bijvoorbeeld een verandering in de vervoerwijzekeuze en zal tot overlast leiden op plaatsen waar we het niet wensen. Daarom zal voor alle doelgroepen de parkeergelegenheid gefaciliteerd worden. Dat wil niet zeggen dat iedereen voor de deur van zijn of haar bestemming een plek zal vinden, sommige doelgroepen zullen bijvoorbeeld een langere loopafstand accepteren wanneer daar een lager of geen parkeertarief tegenover staat.

5. *Bewoners in Heerenveen kunnen zoveel mogelijk in de nabijheid van de woning parkeren, ook in het centrum.*

Heerenveen wil een aantrekkelijke woonkern zijn. Daarom willen we dat bewoners op redelijke afstand van hun woning de auto kunnen parkeren. Dat geldt ook voor het centrum. Het wonen in het centrum levert een belangrijke bijdrage aan de levendigheid en de leefbaarheid van het centrum.

6. *Bezoekers van het centrum (winkelend publiek) kunnen gedurende de hele week een kwalitatief goede parkeerplaats vinden op een zo kort mogelijke afstand van de winkels.*

Wanneer de bezoekers van het winkelgebied op de zaterdag voor de kerst moeite hebben een parkeerplaats te vinden, zal vrijwel iedereen daar begrip voor hebben. Wanneer diezelfde bezoeker elke zaterdag of koopavond lang op zoek is naar een parkeerplaats zal hij of zij op een gegeven moment uitwijken naar een winkelcentrum in één van de omliggende kernen en wordt de concurrentiepositie van Heerenveen aangetast. Om die reden willen we de parkeercapaciteit voor de bezoekers afstemmen op de wekelijkse parkeerpiek.

7. *Het parkeren is minstens kostendekkend.*

Parkeren kost geld, of het nu gaat om betaald parkeren, vergunninghouders parkeren, blauwe zones of zelfs vrijparkeren. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om aanleg, onderhoud en beheer, vergunninguitgifte en handhaving. Betaald parkeren kan meer opleveren dan het kost, andere vormen van reguleren en vrijparkeren kosten in principe meer dan ze kunnen opleveren. Het totale parkeerproduct van de gemeente Heerenveen dient minstens kostendekkend te zijn.

8. *Eventuele winst uit parkeren wordt geïnvesteerd in de kwaliteit en kwantiteit van parkeren en de daarmee verbandhoudende bereikbaarheid.*

Wanneer de totale opbrengsten uit het parkeren groter zijn dan de totale kosten dan wordt deze winst weer ingezet ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van het parkeerproduct. Op deze manier kan rekening worden gehouden met onvoorziene ontwikkelingen in de parkeervraag, of het nu gaat om autoparkeren, de bereikbaarheid van het autoparkeren, fietsparkeren, gehandicaptenparkeren of anderszins. Wanneer een positief saldo geïnvesteerd wordt in parkeren, is het draagvlak voor parkeertarieven en eventuele stijging van de tarieven groter dan wanneer de opbrengsten ingezet worden voor andere zaken.

## 3 DE PARKEERSITUATIE, NU EN IN DE TOEKOMST

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige en toekomstige parkeersituatie van het autoparkeren in het centrum en de omliggende woonwijken. Deze problematiek kent de belangrijkste ruimtelijke, economische en financiële consequenties. Specifieke andere onderwerpen van het parkeerbeleid, zoals het fietsparkeren en het parkeren in buitendorpen, komen aan bod in hoofdstuk 5.

### 3.2 Instrumentarium

Om een goed beeld te krijgen van de huidige en toekomstige parkeersituatie is een aantal instrumenten aanwezig. Ten eerste is jaarlijks een parkeeronderzoek gehouden. Hierdoor bestaat een goed beeld van de huidige parkeervraag op de verschillende momenten van de week en van de ontwikkeling ervan. Daarnaast is een parkeerbalans ontwikkeld. Dit is een instrument waarmee een inschatting gemaakt kan worden van de toekomstige situatie waarin ontwikkelingen zijn meegenomen zoals uitbreiding van het aantal m<sup>2</sup> winkeloppervlakte en het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Op basis van dit model kan een inschatting gemaakt worden van hoeveel parkeerplaatsen op een bepaalde plek nodig zijn in de toekomst.

### 3.3 Huidige situatie

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeervraag in het centrum het hoogst is op koopavond en zaterdag, in de woonwijken kent de (koop)avond de hoogste parkeervraag. De parkeervraag ziet er voor het centrum als volgt uit:

	Piekmoment	Werkdagmiddag
<b>Bewoners</b>	100	100
<b>Bezoekers</b>	1.600	1.000
<b>Werknemers</b>	200	550
<b>Totale vraag</b>	1.900	1.650
<b>Capaciteit</b>	1.380	1.380

de bewonersvraag betreft de vraag naar openbare parkeerplaatsen

de capaciteit is exclusief de privé parkeerplaatsen

de capaciteit is inclusief de Garage Geerts Willigen



Hieruit volgt dat op de koopavond in Heerenveen centrum er een tekort aan parkeerplaatsen is van zo'n 500 auto's. In de wijken rond het centrum is de gemiddelde capaciteit maar net genoeg voor de vraag op de koopavond: er zijn 3.100 parkeerplaatsen en de vraag is 3.000. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door het tekort aan parkeerplaatsen in het centrum. Hierdoor zoeken mensen een parkeerplaats in de wijken rond het centrum. Dit is conform het bestaande parkeerbeleid. In dat beleid is uitgegaan van een overcapaciteit in de schil van zo'n 150 parkeerplaatsen. Vanwege de toegenomen groei van het autobezit en gebruik is deze ruimte minder geworden. Met name voor de bewoners leidt dit tot vervelende situaties.








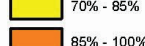


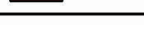
Op werkdagen is er ook een verschil tussen de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod ervan. Toch leidt dit in de huidige situatie niet tot een overspannen parkeersituatie. Dat is het gevolg van de mogelijkheden tot gratis parkeerplaatsen die beschikbaar zijn bij Sportstad en de terreinen bij het NS station.

Op doordeweekse dagen is het aantal werknemers in het centrum hoger dan op een koopavond en een zaterdag. Dit heeft te maken dat op deze laatste momenten er met name winkelpersoneel aanwezig is en op doordeweekse dagen is er ook vraag van personeel van kantoren en andere bedrijvigheid. Een voorbeeld hiervan is het gemeentehuis.

In de bijgaande kaart is per buurt aangegeven wat de parkeerdruk is tijdens de piekperiode.



**Parkeerbalans koopavond (na overloop)**  
**Gemeente Heerenveen**  
**-2006-**

Doelgroepen	Bezettingsgraad
	 0% - 50%
 Bewoners	 50% - 70%
 Werknemers	 70% - 85%
 Bezoekers	 85% - 100%
	 >100%

**MOBYCON** | CONCORDIS GROEP

In het centrum geldt een betaald parkeerregime tijdens de winkelopeningstijden. De parkeertarieven in Heerenveen zijn laag, vergeleken met omliggende gemeenten. Van de noordelijke grotere kernen heeft Heerenveen zelfs de laagste parkeertarieven.

### **Bijzondere locaties**

#### *Sportstad*

Rond Sportstad is een groot parkeerterrein aanwezig. De functies die deze parkeerplaatsen noodzakelijk maken zijn met name 's avonds in gebruik. Dat betekent dat overdag, op relatief korte afstand van het centrum, gratis parkeerruimte aanwezig is. Tijdens voetbalwedstrijden is de aanwezige parkeerruimte niet toereikend en wordt gebruik gemaakt van een tijdelijk terrein van 1.000 parkeerplaatsen aan de andere zijde van de snelweg.

Ook op zaterdag wordt het parkeerterrein gebruikt door bezoekers van de Heerenveense binnenstad.

#### *NS-Station*

Bij het NS-station zijn twee P&R terreinen aanwezig. Aan weerszijden van het spoor kan gratis geparkeerd worden. Het terrein wordt, behalve door treinreizigers, ook gebruikt door langparkeerders met een bestemming in het centrum. Het terrein kent ongeveer 300 parkeerplaatsen. Geconstateerd wordt dat er veel geparkeerd wordt in de directe (woon)omgeving. Dit leidt tot veel overlast.

### **Organisatie**

Het parkeerbeheer en parkeermanagement in Heerenveen wordt uitgevoerd door een private partij. Op dit moment is dat ParkeerCombinatie Holland (PCH) Het parkeerbeheer is voor een vast bedrag uitbesteed . PCH is verantwoordelijk voor het hele betaald parkeren beheer, de vergunning uitgifte en de handhaving.

### **Ontwikkelingen**

Het parkeerbeleid is gericht op de toekomst. De toekomstige situatie met betrekking tot parkeren is dan ook in beeld gebracht. Twee soorten ontwikkelingen zijn van belang voor die toekomstige situatie: De "autonome" groei van het autobezit en –gebruik en de bouwplannen die gepland staan in Heerenveen.

De autonome groei betreft de groei van het autobezit en –gebruik dat ontstaat zonder direct aanwijsbare redenen als bouwontwikkelingen. De autonome groei is in Nederland ongeveer 2% per jaar. Dat betekent dat de parkeervraag ook met dat percentage zal stijgen. In 2015 is de parkeervraag naar verwachting 18% groter.

Geplande ontwikkelingen hebben ook invloed op het rij- en parkeergedrag. De ontwikkeling van Sportstad heeft tot gevolg dat de parkeervraag in dit gebied gaat toenemen. Daarnaast zijn de parkeerplaatsen bij Sportstad in de toekomst niet meer beschikbaar als (gratis) parkeerterrein voor centrumfuncties, zoals werknemers in het centrum. Dit heeft te maken met het grote programma dat voorgesteld wordt voor Sportstad waardoor geen parkeerruimte meer overblijft ten behoeve van andere functies dan Sportstad zelf.

De P&R terreinen bij het station zijn in de toekomst niet meer beschikbaar als gratis parkeerterrein. Op dit moment zijn er zo'n 300 parkeerplaatsen aanwezig. De NS heeft op basis van onderzoek geschat dat deze hoeveelheid benodigd is voor forenzen die hun auto gebruiken als voortransport voor het openbaar vervoer. Om die reden zal een vorm van regulering worden ingevoerd waarbij het belang van de forens voorop staat. Wanneer de parkeerterreinen niet vol zouden staan, is met de NS bepaald dat deze ruimte beschikbaar zal komen voor aan Heerenveense bestemmingen. Vooralsnog betekent het dat de terreinen niet meer beschikbaar zijn als parkeergelegenheid voor langparkeerders voor het centrum.

Inmiddels is de Garage Geerts Willigen geopend. Daarmee is de openbare parkeercapaciteit in het centrum van Heerenveen toegenomen van 1.200 (2005) naar 1.380 (2007).

Op het Molenplein zijn ook ontwikkelingen voorzien. Het programma voor het Molenplein is op dit moment nog niet bekend. Wel is duidelijk dat de ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte zal voorzien. Daarmee heeft deze ontwikkeling geen invloed op de parkeerbalans. In het plan is voorzien in een uitbreiding van de hoeveelheid openbaar parkeren met 120 plaatsen.

### 3.4 Toekomstige situatie

De parkeervraag zal in Heerenveen in de toekomst verder toenemen zoals beschreven in de voorgaande paragraaf. In het vigerende beleid is een uitbreiding van het parkeeraanbod opgenomen van 120 parkeerplaatsen. De capaciteit loopt dan op tot 1.500 parkeerplaatsen. De parkeervraag die het centrum oproept, zal oplopen naar 2.250 parkeerplaatsen. Verdeeld naar doelgroep is de toekomstige vraag als volgt:

2015	Piekmoment	Werkdagmiddag
<b>Bewoners</b>	100 (+0)	100 (+0)
<b>Bezoekers</b>	1.900 (+300)	1.200 (+200)
<b>Werknemers</b>	250 (+50)	600 (+50)
<b>Totale vraag</b>	2.250	1.900
<b>Capaciteit</b>	1.500	1.500

tussen haakjes staat de toename t.o.v. de huidige situatie

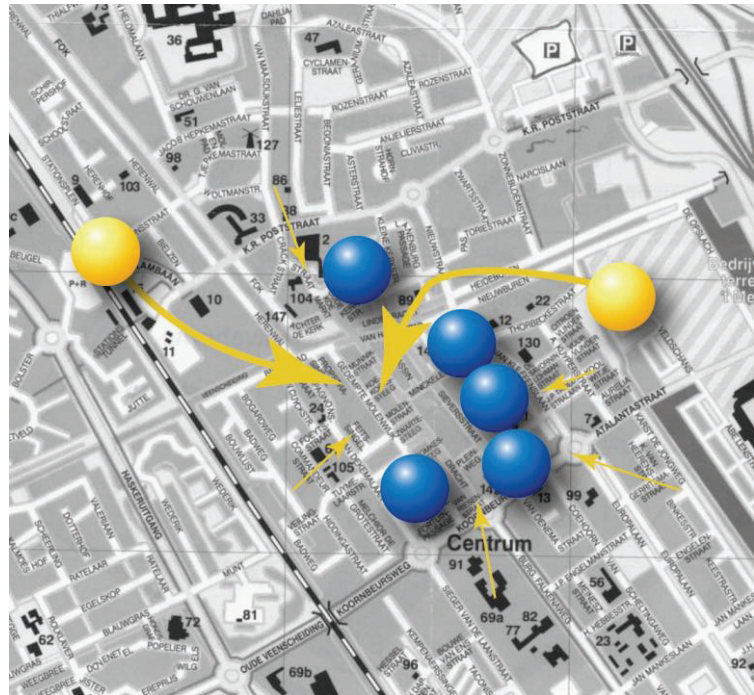


capaciteit is exclusief privé parkeerplaatsen

Voor de woonwijken geldt dat ook daar de parkeervraag verder zal toenemen. In de toekomst zal de capaciteit in de buurten Heerenveen-midden (oost) (S2), Heerenveen-centrum (west) (S4) en Heerenveen-centrum (oost) (S8) niet voldoende zijn om de eigen bewonersparkeervraag te faciliteren.

In de toekomst zijn de terreinen rond het NS station en Sportstad niet meer beschikbaar als gratis lang parkeerplaatsen. Bovendien wordt de parkeervraag in het centrum hoger. De gevolgen van deze ontwikkelingen zijn dat er extra druk ontstaat in de woonbuurten wanneer geen samenhangend pakket van maatregelen zal worden getroffen.

In het bijgaande figuur wordt zichtbaar gemaakt dat de parkeerdruk in het centrum zal toenemen door het niet meer beschikbaar zijn van het NS terrein, het Sportstad terrein en de afgenomen ruimte in de woonwijken rond het centrum.



## 4 DE PARKEERVISIE

### 4.1 Doelgroepen benadering

In deze parkeervisie wordt middels een benadering per doelgroep een samenhangend pakket van beleidspunten geformuleerd. In de uitgangspunten staat omschreven hoe omgegaan wordt met de verschillende doelgroepen. Ook wordt een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeerruimte nagestreefd.

### 4.2 Centrum

Het centrum kent drie belangrijke doelgroepen die gebruik willen maken van de beschikbare parkeerruimte: de bewoners, de bezoekers en de werknemers. Voor de bewoners en de werknemers geldt dat zij langdurig parkeren en daar niet of slechts weinig voor willen betalen. De bezoekers parkeren relatief kort en zijn bereid daarvoor te betalen. De bezoekers van het centrum worden gefaciliteerd in hun parkeervraag. Daarnaast is wonen een belangrijke functie voor het centrum omdat het de levendigheid en de aantrekkelijkheid vergroot. Om die reden wordt ook de bewoners vraag gefaciliteerd. Daarbij wordt wel, waar mogelijk, het parkeren op eigen terrein gestimuleerd. De werknemers worden niet zonder meer gefaciliteerd in het centrum. Het is wel van wezenlijk belang dat

In de berekeningen voor de benodigde parkeerruimte kan niet gerekend worden met een bezetting van 100%. Wanneer een parkeerterrein of locatie voor 90% gevuld is, ervaren gebruikers een dergelijk terrein als vol. Het gevolg daarvan is dat de zoektijd sterk toeneemt en dat daarmee de verkeerafwikkeling gevaar loopt. Met name op de ring rond het centrum kan dit leiden tot problemen. Om die reden wordt in de navolgende berekeningen rekening gehouden met een maximale bezettingsgraad van 90%.

de werknemers een goed alternatief hebben, waarbij de druk niet op de woonwijken wordt afgeschoven.

#### *Twee scenario's*

Geconstateerd wordt dat er in de toekomst een tekort aan parkeerplaatsen is. In twee scenario's wordt beschreven hoe de parkeersituatie eruit ziet. Scenario 1 beschrijft de situatie wanneer de parkeercapaciteit niet wordt uitgebreid in het centrum. Scenario 2 beschrijft de situatie wanneer de vraag van bewoners en de bezoekers wordt gefaciliteerd tijdens het piekmoment.

#### *Scenario 1*

De vraag die het centrum oproept is tijdens het piekmoment 2.250 parkeerplaatsen verdeeld naar 100 bewoners, 1.900 bezoekers en 250 werknemers. Op een gemiddelde werkdag is de vraag 1.900

parkeerplaatsen, verdeeld naar 100 bewoners, 1.200 bezoekers en 600 werknemers. In de huidige situatie is parkeerruimte te vinden op locaties als Sportstad en het NS station. In de toekomst is die ruimte er niet en zal de druk in het centrum toenemen.

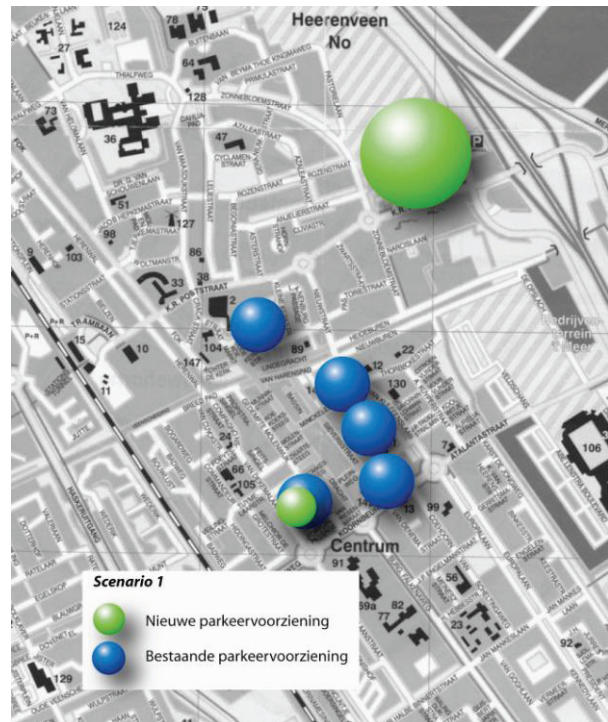
Wanneer het uitgangspunt wordt gehanteerd dat de parkeerruimte in het centrum niet wordt uitgebreid ten opzichte van het ingezette beleid uit 1996 is er een parkeercapaciteit van 1.500 parkeerplaatsen in het centrum. Rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 90% is er ruimte voor 1.350 geparkeerde auto's. Uit de uitgangspunten volgt dat met name de bewoners en de bezoekers gefaciliteerd worden in het centrum. Werknemers willen en/of kunnen over het algemeen ook geen dagelijks parkeergeld betalen.

In dit scenario is tijdens het piekmoment in het centrum dan ook ruimte voor 100 bewoners, 1.150 bezoekers en 100 werknemers (de zakelijke vergunninghouders, over het algemeen zijn dit de ondernemers). Dat betekent dat er ruimte gevonden moet worden voor 750 bezoekers en 150 werknemers. Ook hiervoor geldt weer dat rekening gehouden moet worden met een maximale bezettingsgraad van 90%. Er moeten dus 1000 parkeerplaatsen gevonden worden.

Tijdens het piekmoment is er ruimte beschikbaar op verschillende terreinen. Ten eerste is de vraag naar forenzenplaatsen op het NS terrein op koopavond en zaterdag gering en zijn daar 200 plaatsen te vinden. Ook de parkeerterreinen van de kantoren langs de K.R. Poststraat staan op die momenten leeg. Er zijn voorbeelden in het land waar de gemeente een overeenkomst met de kantoren weet te sluiten voor het gebruik van deze terreinen. De verwachting is dat hier ongeveer 150 parkeerplaatsen te vinden zijn. Dan blijft er een opgave over van 650 parkeerplaatsen die op redelijke afstand van het centrum gerealiseerd moeten worden. Deze parkeerplaatsen zouden bij voorkeur gratis moeten zijn. Is dat niet het geval dan gaan automobilisten op zoek naar gratis parkeerplaatsen aan de rand van de vergunninghouders gebieden en wordt de gemeente geconfronteerd met toenemende verzoeken tot uitbreiding van het vergunninghoudersgebied, met alle organisatorische en financiële consequenties die daarbij horen.

Tijdens de gemiddelde werkdag is in het centrum ruimte voor 100 bewoners, 1.200 bezoekers en de 100 zakelijke vergunninghouders. De overgebleven 500 werknemers willen gratis of goedkoop kunnen parkeren. Deze mensen kunnen terecht op de gerealiseerde 650 gratis parkeerplaatsen.

Een geschikte locatie voor gratis parkeerruimte moet voldoen aan een aantal eisen. Om er voor te zorgen dat de doelgroep niet op zoek gaat naar parkeerruimte aan de rand van het vergunninghouders gebied, zal de locatie binnen het vergunninghouders/betaald parkeer gebied moeten liggen. Immers wanneer de loop afstand van deze locatie groter is dan vanaf de rand van het vergunninghoudersgebied zullen automobilisten er geen gebruik van maken. De locatie moet ook goed ontsloten zijn, bij voorkeur zodanig dat het wegennet van Heerenveen zo min mogelijk belast wordt door de doelgroep. In Heerenveen is één locatie te vinden die voldoet aan deze voorwaarden. Het gaat daarbij om het terrein bij MacDonalds waar nu reeds een gratis parkeerterrein aanwezig is. Deze locatie maakt wel deel uit van de grondexploitatie van dit gebied. Dat betekent dat wanneer deze locatie gereserveerd wordt voor het gratis parkeren dat in de stichtingskosten ook de grondkosten een rol spelen.



#### Scenario 2

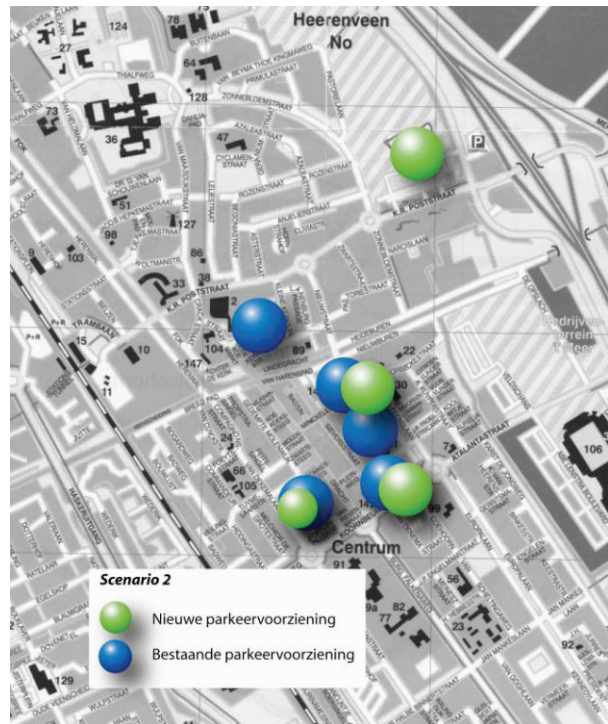
Scenario 2 gaat uit van het faciliteren van het piekmoment voor de bewoners, zakelijke vergunninghouders en de bezoekers. De vraag van deze doelgroepen is 100 pp voor bewoners, 100 pp voor zakelijke vergunningen en 1.900 pp voor bezoekers. De totale te faciliteren vraag is dan ook 2.100 parkeerplaatsen. Rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 90% zou de capaciteit dus 2.350 parkeerplaatsen moeten worden. De bouwopgave is dan ook 850 parkeerplaatsen. In deze situatie blijft tijdens het piekmoment een vraag over van 150 parkeerplaatsen voor werknemers. Deze vraag is op te lossen tijdens het piekmoment op het terrein van de NS en wellicht bij de kantoren.

Voor de gemiddelde werkdag betekent dit scenario dat er overcapaciteit is. De totale vraag van bewoners, bezoekers en werknemers is 1.900 parkeerplaatsen. Echter er blijft een vraag bestaan naar gratis parkeerruimte, met name van de werknemers. Het gaat dan om 500 werknemers die, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 90%, 550 parkeerplaatsen vragen. Deze vraag zou opgelost kunnen worden door 550 gratis parkeerplaatsen te realiseren op enige afstand van het centrum maar omdat er sprake is van overcapaciteit in het centrum is het beter deze te gebruiken door zeer goedkope werknemers vergunningen uit te geven. De vraag hoeveel werknemers bereid zijn een klein bedrag te betalen om in het centrum te kunnen parkeren is niet in absolute termen te beantwoorden. Er bestaat vrijwel geen wetenschappelijk onderzoek naar de betalingsbereidheid van



deze doelgroep. Wel is duidelijk dat zolang een bedrag betaald moet worden er altijd automobilisten zullen zijn die op zoek gaan naar gratis plaatsen.

In dit scenario wordt uitgegaan van een goedkoop werknemersabonnement tijdens de normale werkdagen waar 50% van deze werknemers gebruik van maakt. Dat betekent dat een opgave overblijft van ongeveer 250 parkeerplaatsen. Omdat de druk in het centrum geleidelijk zal toenemen, wordt voorgesteld een locatie te reserveren voor een gratis parkeervoorziening waar in eerste instantie op maaiveld geparkeerd wordt. Als de vraag naar deze gratis parkeerplaatsen toeneemt, kan er een dek op worden gezet en op die manier kan de capaciteit van deze parkeervoorziening vraagvolgend zijn en worden geen onnodige investeringen gedaan.



Ook is het mogelijk om in samenwerking met de NS een voorziening te bouwen rond het NS station. In eerste instantie aan de oostzijde van het station, later zou een locatie aan de westzijde in een behoefte voorzien, met name vanwege de aanrijroutes vanuit het westen.

Het bouwen van parkeergelegenheid van 850 plaatsen is een ingrijpende operatie. Vanwege de spreiding van de vraag over het centrum, zou de capaciteit zo veel mogelijk verdeeld moeten worden over het centrum. Een aantal locaties komen in aanmerking. Ten eerste is het Molenplein een locatie waar parkeren kan worden uitgebreid door middel van een gebouwde voorziening. Ook het Burgemeester Kuperusplein en het Gashoudersplein komen in aanmerking om de parkeergelegenheid te vergroten. Het Molenplein is een locatie die voor de hand ligt gelet op de mogelijke ontwikkelingen. Wel is hier een grens aan de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen vanwege de verkeersafwikkeling. Een locatieonderzoek is van belang om goed gefundeerde uitspraken te kunnen doen over de meest kansrijke en de minst risicovolle ontwikkelingsmogelijkheden.

### *Parkeerverwijssystem*

In een eerder stadium heeft in Heerenveen de discussie rond een dynamisch parkeerverwijssystem gespeeld. Het gaat daarbij om een systeem dat aangeeft of en eventueel hoeveel plaatsen nog vrij zijn op een bepaalde parkeerlocatie. De kosten voor een dergelijk systeem zijn hoog, zowel in aanschaf als in onderhoud. De doelgroep die gebruik maakt van een dergelijk systeem is beperkt tot mensen die voor het eerst in Heerenveen komen. Mensen die bekend zijn bepalen vaak thuis al waar

ze gaan parkeren. Een goede statische verwijzing van alle parkeergelegenheid is relatief goedkoop en effectief.

#### *Financiën scenario's*

Op basis van de huidige parkeerexploitatie en de verwachte vraag naar parkeerruimte, is berekend wat de netto contante waarde is van de parkeerexploitatie in beide scenario's. De netto contante waarde geeft aan wat het cumulatieve resultaat is van de parkeerexploitatie over de afschrijvingsperiode, teruggerekend naar het huidige prijspeil. Dit bedrag geeft aan hoeveel geld nog extra besteed kan worden, of te kort is in de parkeerexploitatie. De investeringen van scenario 1 betreffen het aanleggen van de gratis parkeervoorziening ten behoeve van de werknemers en het bijbouwen van 120 parkeerplaatsen, ondergronds, in het centrum van Heerenveen zoals beschreven in het parkeerbeleid uit 1996. In scenario 2 worden 850 parkeerplaatsen ondergronds aangelegd in het centrum en 250 gratis parkeerplaatsen buiten het centrum ten behoeve van werknemers.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd bij de berekeningen:

Prijspeil	2008
Tariefstijging	3,5 %
Investeringskosten per pp ondergronds	€ 25.000
Investeringskosten per pp bovengronds	€ 15.000
Investeringskosten per pp maaiveld	€ 2.500
afschrijvingstermijn	30 jr
Jaar van aanleg scenario 1	2011
Jaar van aanleg scenario 2	2016

Verder zijn in de berekeningen de volgende zaken meegenomen:

Exploitatie- en beheerkosten, voorbereiding en toezicht, kleine verkeersmaatregelen en grondkosten. De bijbehorende bedragen zijn gebaseerd op het huidige contract met PCH en ervaringscijfers zoals bij de bouw van de garage Geerts Willigen.

#### **Tarief**

Wanneer uitgegaan wordt van een tarief in 2008 van € 0,80 wordt de Netto Contante Waarde (NCW) van de parkeerexploitatie sterk negatief, zowel voor scenario 1 als scenario 2. Scenario 1 komt uit op een tekort van 10,8 miljoen netto contant, scenario 2 komt uit op een tekort van 29,5 miljoen netto contant. Het tarief van € 0,80 is het tarief dat past in het parkeerbeleid van 1996. het tarief is een aantal jaren bevroren geweest. Om het tarief aan te passen op de inflatieontwikkeling zal het tarief in 2008 € 0,80 bedragen.

De huidige parkeerexploitatie is min of meer neutraal. Per saldo betekent dit dat met het huidige (op de inflatie gecorrigeerde) tarief van € 0,80 de investeringsruimte bijna 3 miljoen euro bedraagt, te weten het huidige saldo van de parkeerexploitatie.

De tarieven in Heerenveen zijn de laagste in de wijde omgeving. Drachten ligt wat tarieven betreft het dichtst bij Heerenveen: € 0,75 per uur. Meppel, Sneek en Emmen kennen alle drie een tarief van € 1,00 per uur, Leeuwarden rekent in het centrum zelfs tot € 2,20 per uur. Er is vrijwel geen wetenschappelijk onderzoek naar de gevolgen van parkeertarieven op parkeergedrag. Wel is in Groningen een onderzoek gedaan waarbij duidelijk werd dat het grote deel van de bezoekers geen enkel idee heeft van de hoogte van het parkeertarief. Een wijziging in het tarief zal dan ook weinig invloed hebben op het gedrag. Wel is vaak een kort dal te zien in de parkeeropbrengsten na dat een tariefverhoging in de pers is geweest, dit dal hersteld zich vrijwel altijd na een aantal maanden.

Met een tarief van € 1,00 kan de gemeente Heerenveen de kwaliteit van het parkeren goed op peil brengen.

#### **De scenario's bij een tarief van € 1,00**

In scenario 1 is de NCW van de parkeerexploitatie 2,1 miljoen euro. Dat betekent dat naast de investeringen en onderhoud- en beheerkosten van scenario 1 er nog een investeringsruimte is van 2,1 miljoen euro. In scenario 2 is de NCW van de parkeerexploitatie -13,8 miljoen euro. Er is dus een tekort van 13,8 miljoen euro.

Scenario 2 is dus niet haalbaar onder deze omstandigheden. In dit scenario is rekening gehouden met het volledig ondergronds bouwen van de parkeeropgave. Wanneer van de parkeeropgave in het centrum 100 parkeerplaatsen ondergronds worden gebouwd en 750 parkeerplaatsen bovengronds komt de NCW op nul uit. Om alles wel ondergronds te bouwen is een tarief nodig van € 1,25 per uur.

In het onderstaande schema zijn verschillende varianten samengevat:

<b>Variant</b>	<b>tarief</b>	<b>NCW</b>
Scenario 1	€ 0,80	-10,8 mln
Scenario 1	€ 1,00	2,1 mln
Scenario 2 alles ondergronds	€ 0,80	-35,3 mln
Scenario 2 alles ondergronds	€ 1,00	-19,7 mln
Scenario 2 750 pp bovengronds, 100 pp ondergronds	€ 1,00	0
Scenario 2 alles ondergronds, ncw = 0	€ 1,25	0
Scenario 2 Alles ondergronds, afschrijven over 40 jr	€ 1,00	- 15,8 mln
Scenario 2 500 pp ondergronds, 350 bovengronds, afschrijven over 40 jr	€ 1,00	0
Scenario 2 Alles ondergronds, afschrijven over 40 jr, ncw = 0	€ 1,12	0

Uit het bovenstaande overzicht blijkt dat scenario 2 wel financieel haalbaar is onder voorwaarden: of het tarief moet verder stijgen dan € 1,00, of niet alles kan ondergronds gebouwd worden.

### **Tariefstijging.**

In de berekeningen is uitgegaan van een eenmalige forse tariefstijging naar € 1,00 per uur en vervolgens een jaarlijkse tariefstijging om de inflatie te corrigeren plus een extra stijging van 1,5%. Om nu een zelfde NCW te krijgen van de parkeerexploitatie kan de tariefstijging ook geleidelijk worden ingevoerd. Dat betekent echter wel dat het tarief verder zal moeten stijgen dan wat het tarief zou zijn bij de verhoging ineens en vervolgens inflatiecorrectie. Om gelijk te blijven wat investeringsruimte betreft moet het tarief met 2,2% per jaar stijgen, boven op de inflatiecorrectie, gedurende de afschrijvingstermijn. Wanneer het tarief van € 1,00 bereikt wordt in twee stappen van € 0,10 per jaar is de noodzakelijke extra verhoging beperkt tot bijna 1,8% per jaar bovenop de inflatiecorrectie:

€ 1,00 in 2008	1,5% stijging boven op inflatiecorrectie
€ 0,80 in 2008	2,2% stijging boven op inflatiecorrectie
In twee jaarlijkse stappen naar € 1,00	1,8% stijging boven op inflatiecorrectie

### **Advies**

De scenario's zijn uitwerkingen van de maximale eindsituatie. Deze eindsituatie ontstaat niet plotseling. Enerzijds groeit de vraag in het centrum gestaag als gevolg van de autonome groei, anderzijds zal de vraag schoksgewijs toenemen, bijvoorbeeld als gevolg van het niet meer beschikbaar zijn van de parkeerlocatie sportstad.

De principiële vraag ligt voor of de toekomstige parkeerdruk in het centrum wordt opgelost (scenario 2) of op enige afstand van het centrum (scenario 1). Gezien de uitgangspunten die Heerenveen hanteert met betrekking tot verkeer en parkeren wordt geadviseerd te kiezen voor scenario 2 en dus de parkeerbehoefte die in het centrum wordt opgeroepen ook te faciliteren voor de bewoners en de bezoekers van het centrum. Om deze principiële beslissing ook betaalbaar te maken worden de 850 parkeerplaatsen niet allemaal ondergronds gebouwd: 350 plaatsen worden bovengronds gebouwd, de resterende 500 plaatsen worden ondergronds gebouwd. Tevens worden de gebouwen afgeschreven in 40 jaar. De vraag hoeveel parkeerplaatsen bovengronds gebouwd moeten worden zal afhangen van de parkeerexploitatie van Sportstad (zie verder)

Het tarief zal stijgen in twee jaarlijkse stappen van € 0,80 naar € 1,00 en vervolgens met 1,8% stijgen exclusief de inflatiecorrectie.

Deze keuze betekent niet dat er op dit moment besloten wordt op korte termijn 850 parkeerplaatsen te gaan bijbouwen in het centrum. Voorgesteld wordt een ontwikkelingsstrategie te volgen waarbij het faciliteren van de vraag in het centrum voorop staat. Concreet betekent dit een besluit in te zoomen op

de beschikbare locaties in het centrum en daar plannen voor te ontwikkelen op het moment dat de toename van de vraag in zicht komt. Op dit moment is er sprake van planontwikkeling voor het Molenplein. Het is duidelijk dat op korte termijn de vraag van het centrum een uitbreiding van de parkeercapaciteit rechtvaardigt. De programmatische opgave vanuit het parkeerbeleidsplan voor het Molenpleinproject is dan ook het realiseren van 120 extra openbare parkeerplaatsen. Wanneer het moment in zicht komt dat de parkeerruimte van Sportstad niet meer beschikbaar is voor het centrum, volgt een nieuwe opgave voor een op dat moment te bepalen aantal parkeerplaatsen in het centrum. Op dat moment wordt ook de parkeerexploitatie onderzocht op de financiële mogelijkheden. Zie figuur "ontwikkelingsstrategie". In de voorgaande paragraaf is aangegeven wat de financiële speelruimte is binnen de parkeerexploitatie en het realiteitgehalte van de planvorming.

Het voordeel van deze aanpak is dat niet nu zwaarwegende beslissingen genomen moeten worden die uitgaan van een toekomstverwachting die door vele factoren beïnvloed kan worden. Daarmee houdt de gemeente een flexibele aanpak die in kan spelen op onvoorziene ontwikkelingen, of deze nu macro-economisch, financieel of van andere aard zijn. Tegelijkertijd is de gemeente wel voorbereid op de mogelijke toekomstige parkeerproblemen.



Dit schema geeft een algemeen beeld van de ontwikkelingen. Een aantal ontwikkelingen staat op korte termijn te gebeuren: De parkeerlocatie bij het NS station is op korte termijn niet meer beschikbaar voor centrum parkeren, de ontwikkelingen van sportstad zullen binnen een aantal jaar leiden tot een hogere parkeerdruk in het centrum. Om die reden wordt geadviseerd een aantal onderzoeken nu reeds te starten (zie de beslispunten)

### **4.3 Woonbuurten rond het centrum**

Uit de analyse van de toekomstige parkeervraag blijkt dat een aantal woonbuurten in de toekomst te maken krijgen met een parkeerprobleem voor de eigen bewoners. Het gaat dan om de Heerenveen-midden (oost) (S2), Heerenveen-centrum (west) (S4) en Heerenveen-centrum (oost) (S8). Om dit probleem op te lossen, is regulering van parkeren (vergunninghoudersparkeren of betaald parkeren) geen oplossing van het probleem. Er is eenvoudigweg niet voldoende parkeerruimte. In Heerenveen-midden (oost) (S2) is net genoeg parkeerruimte om de bewoners te faciliteren, voor bezoek van bewoners of aanwezige bedrijvigheid is dan geen ruimte meer. In Heerenveen-centrum (west) (S4) komt het tekort in 2015 op zo'n 150 parkeerplaatsen. De buurt is een dicht bebouwde buurt met relatief weinig openbare ruimte. Het realiseren van extra parkeerruimte zal dan ook gaan ten koste van andere functies in de openbare ruimte. Voorgesteld wordt om in overleg met de bewoners oplossingen te zoeken om parkeerruimte te realiseren. Daarnaast zal bij onderhoudswerkzaamheden goed gekeken moeten worden naar de straatprofielen om op die manier te proberen de aanwezige ruimte te optimaliseren en daarmee de parkeerruimte te vergroten.

In Heerenveen-centrum (oost) (S8) komt het tekort in 2015 op een kleine 50 parkeerplaatsen. Voor deze buurt zijn ontwikkelingsplannen in aanmaak. Die ontwikkelingen bieden de kans de parkeerbalans in die buurt op peil te brengen zonder dat dat ten koste gaat van andere functies in de openbare ruimte.



## 4.4 Stadiongebied

### *Inleiding*

In het stadiongebied is een groot aantal ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor de parkeersituatie van het stadiongebied en het centrum van Heerenveen. Wat precies de omvang en vorm van de ontwikkelingen zal zijn is op dit moment nog niet duidelijk. Wel is duidelijk dat in de minimale variant er een grote behoefte aan parkeerplaatsen zal zijn.

### *Parkeerbehoefte*

De verschillende functies in het gebied kennen elk hun eigen parkeerbehoefte en kennen op verschillende momenten van de dag hun piek. Ook hier is nog onduidelijkheid over. Voorlopig wordt uitgegaan van een grote invulling van zogenaamde Leisurefuncties.

De parkeerbalans die de gemeente heeft gemaakt in maart 2006 gaat uit van een parkeerbehoefte van zo'n 3.000 plaatsen in het gebied. Dat betekent dat er, ten opzichte van het aantal gerealiseerde (en al geplande) parkeerplaatsen, een tekort is van zo'n 1000 parkeerplaatsen. Om dit probleem op te lossen, wordt voorgesteld het parkeerterrein in Skoatterwâld permanent open te stellen. Het terrein heeft een omvang van 1.000 parkeerplaatsen. Hierdoor is het ook noodzakelijk de mogelijkheden te onderzoeken van een nieuwe ontsluiting van het terrein richting de aansluiting A32 – Heerenveen midden.

Wanneer de plannen voor het stadiongebied groter worden heeft dat ook gevolgen voor de parkeerbehoefte. In principe zal een ontwikkelaar de parkeervraag moeten oplossen op het eigen terrein. Bijvoorbeeld door middel van een gebouwde parkeervoorziening. Ook kan gedacht worden over het realiseren van een extra dek op het parkeerterrein van Skoatterwâld.

Ook wanneer het programma verder uitbreidt, blijft de gemeentelijke parkeerbalans van kracht, de normen die daarin worden genoemd, blijven het zelfde en een toevoeging van m<sup>2</sup> bvo leidt dus tot een toevoeging van het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

### *Voetbalwedstrijden*

Het is lastig om in te schatten hoeveel mensen gebruik zullen maken van de functies in Sportstad tijdens voetbalwedstrijden. De school zal 's avonds open zijn; iets wat ook geldt voor de diverse sportvoorzieningen. De supermarkten zijn vaak ook open, maar kennen waarschijnlijk een vrij lage bezettingsgraad wat betreft parkeren. De vraag is ook in hoeverre de voorzieningen bezocht zullen worden tijdens voetbalwedstrijden. Hoeveel mensen gaan op een woensdagavond nog boodschappen halen, terwijl ze weten dat het rondom het stadion druk en chaotisch is? In de gemeentelijke parkeerbalans gaan we uit van een behoefte van 350 pp voor overige functies tijdens voetbalwedstrijden.



Het lijkt er echter wel op dat er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen in het gebied tijdens voetbalwedstrijden. Gezien de onzekerheid rond de cijfers is het naar onze mening logisch om op dit moment nog niet uit te gaan van uitbreiding van de parkeercapaciteit. Deze zou bovendien alleen nodig zijn tijdens voetbalwedstrijden, wat het een relatief dure investering maakt. In de toekomst zullen verschillende ontwikkelingen er waarschijnlijk voor zorgen dat er ook overdag meer parkeercapaciteit nodig is. Deze kan dan ook tijdens voetbalwedstrijden worden ingezet. Voorlopig zal Sportstad het toch moeten doen met de beschikbare parkeerplaatsen, waarbij de 1.800 voor de SC uitgangspunt moet zijn.

### *Conclusies*

Al eerder is geconstateerd dat er een tekort is van zo'n 1.000 parkeerplaatsen in de reguliere situatie. Dit probleem kan worden opgelost door het parkeerterrein in Skoatterwâld permanent open te stellen.

Van belang is het parkeren op zeer korte termijn verder invulling te geven (parkeerregulering), waarbij het onvermijdelijk lijkt om betaald parkeren in te voeren. Hiermee is het mogelijk een onderscheid te maken in langparkeerders en kortparkeerders van de functies in het gebied. Tevens maakt betaald parkeren het mogelijk parkeervoorzieningen te financieren. Functies die een parkeerdruk veroorzaken groter dan in de oorspronkelijke plannen is bepaald, te verplichten extra parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein, dan wel in het eigen gebouw.

In het huidige beleid voorziet het sportstadterrein in een parkeerbehoefte van 200 parkeerders met een bestemming in het centrum. In de toekomst zal daar geen ruimte meer voor zijn. Om die reden wordt voorgesteld vanuit de exploitatie van sportstad (zie volgende paragraaf) geld te reserveren voor het oplossen van deze 200 overloopparkerplaatsen in het centrum.

### *Betaald parkeren Sportstad*

Vanwege de, hierboven geschetste, verwachte parkeerdruk op het terrein van Sportstad, wordt het parkeren op het terrein gereguleerd. Het doel daarvan is differentiatie aan te brengen in het gebruik van de verschillende parkeerterreinen. Langparkeerders meer richting het Skoatterwâldterrein te verleiden en kort parkeerders (bezoekers) meer op de terreinen aan de andere kant van de snelweg. Gedacht wordt aan betaald parkeren. Eerste globale berekeningen hebben geleid tot een geschatte waarde van de parkeerexploitatie van Sportstad tussen 6 mln en 10 mln euro netto contant zal bedragen. Voor de exploitatie van dit parkeerarsenaal zijn twee opties mogelijk. De eerste optie is dat de gemeente de exploitatie van de terreinen zelf ter hand neemt. Voordeel is dat de gemeente controle houdt over de dagelijkse gang van zaken op het parkeerterrein en rechtstreeks de inkomsten geniet van het parkeren. Nadeel is dat, omdat Sportstad verantwoordelijk is voor de evenementen die in en rond het complex plaatsvinden, het lastig is de feitelijke organisatie van het parkeren tijdens die evenementen te regelen. De gemeente en Sportstad hebben mogelijk verschillende belangen in dat opzicht. De tweede optie is dat de gemeente het exploitatierecht voor een bepaalde periode verkoopt aan Sportstad. De inkomsten van deze verkoop vloeien in de gemeentelijke parkeerexploitatie en

kunnen aangewend worden voor bijvoorbeeld het permanent maken van de parkeergelegenheid Skoatterwâld en de ontsluiting daarvan. Ook kunnen deze inkomsten een bijdrage leveren aan de parkeersituatie van het centrum. Voordeel is dat er in die situatie sprake is van een éénduidige verantwoordelijkheid/aanspreekbaarheid naar de klanten.

Voorgesteld wordt om de twee opties nader uit te werken. Hierbij moet inzichtelijk worden wat de voor- en nadelen zijn van beide varianten zodanig dat de argumenten ook gekwantificeerd worden. Voor optie twee moet onder andere duidelijk worden wat de exploitatierisico's zijn en hoe het dagelijks beheer in overleg met Sportstad zou moeten worden geregeld. Voor optie twee moet onder andere inzichtelijk worden wat bijvoorbeeld een geschikte termijn zou zijn, wat een reële prijs zou zijn en welke afspraken gemaakt zouden moeten worden met betrekking tot de dagelijkse gang van zaken (zoals openingstijden, tarieven e.d.).

## 5 DE VISIE OP SPECIFIEKE ONDERDELEN

### 5.1 Flankerende maatregelen

Hoewel het verkeersbeleid, zowel landelijk als lokaal, van sturend naar faciliterend is gegaan, is er nog steeds nut en noodzaak voor het stimuleren van alternatieven. Het gaat daarbij met name om openbaar vervoer en fiets maar ook om het gebruik van schone auto's. De gemeente Heerenveen wil faciliterend zijn in stimulerende maatregelen. De gemeente gaat actief met werkgevers communiceren over de mogelijkheden die zij hebben om alternatieve vervoersvormen te introduceren. Vaak zijn werkgevers niet op de hoogte van de mogelijkheden die hiervoor aanwezig zijn. Te denken valt aan bedrijfsvervoer of een fietsenplan waar voor de werkgever aantrekkelijke regelingen voor zijn.

De gemeente Heerenveen wil het gebruik van schone auto's bevorderen. Auto's die rijden op alternatieve brandstoffen (ethanol, aardgas, biodiesel, biogas, etc.) krijgen korting op hun parkeervergunning.

### 5.2 Fietsen

In Heerenveen wordt relatief veel gefietst. Bijna één op de drie verplaatsingen van Heerenveners is er een op de fiets. In het GVVP wordt ook aangegeven dat het stimuleren van het fietsverkeer voor de kortere afstanden belangrijk is. Daarbij hoort ook de mogelijkheid van parkeren van de fiets. In het centrum van Heerenveen is op verschillende plaatsen fietsparkeergelegenheid. Aan het begin van de winkelstraten, maar ook op diverse



plaatsen in de winkelstraten is fietsparkeergelegenheid. Over het algemeen wordt er gedisciplineerd geparkeerd. Mensen maken gebruik van de parkeerplaatsen en als ze vol zijn dan worden de fietsen in hetzelfde stramien verder gestald. Op een aantal plaatsen zijn geen fietsparkeerplaatsen maar worden wel fietsen neergezet. Een voorbeeld is de ingang aan de Sieverstraat van het ABC complex. Ook onder de arcade staan regelmatig fietsen geparkeerd. Over het algemeen geldt dat op de drukke momenten het aantal fietsparkeerplaatsen niet toereikend is.

Het faciliteren van de vraag naar fietsvoorzieningen en, in het kader van deze parkeervisie, fietsparkeerplaatsen is dan ook een uitgangspunt. Een aantal locaties behoeft nadere aandacht. Rond het NS station is het stallen van fietsen belangrijk voor het functioneren van het station. Fietsen is een

van de belangrijkste vormen van voor- en natransport voor de NS. Rond het NS-Station is een verbod op het parkeren van fietsen buiten de stallingen en een daarbij behorende wegsleepregeling. Een dergelijke regeling kan alleen effect sorteren als de hoeveelheid aangeboden fietsparkeerplekken voldoende is om de vraag te faciliteren. Naar aanleiding van het verwijderen van fietsenstallingen rond het uitgaanscentrum wordt een studie verricht naar de vraag en aanbod van fietsparkeerplaatsen in het centrum. In de uitwerking van het parkeerbeleidsplan wordt hier dieper op in gegaan.

In het centrum is een aantal locaties te vinden waar geen fietsenstallingen zijn, maar waar wel fietsen worden geplaatst. Een voorbeeld is de ingang van het ABC complex aan de Sieversstraat en onder de arcade in de Sieversstraat. Het aantal fietsparkeerplaatsen lijkt niet voldoende te zijn in het centrum. Bij de diverse plekken waar de “gebogen nietjes” staan, worden fietsen geplaatst in hetzelfde stramien, maar buiten de nietjes zelf omdat deze vol staan. Met name aan de zuidzijde van Sieversstraat en de Dracht is er een tekort.

De bewaakte fietsenstalling aan het Molenplein wordt goed gebruikt maar staat niet vol. Bij de ontwikkeling van het Molenplein zal deze fietsenstalling verdwijnen. Het verdient aanbeveling een alternatieve locatie te vinden voor een bewaakte fietsenstalling. Het Burgemeester Kuperusplein is een kansrijke locatie. De stalling zal zich dan zo ver mogelijk in de noord west hoek van het plein moeten bevinden. Wanneer dit plein een locatie wordt voor het uitbreiden van het autoparkeren dan zou een bewaakte fietsenstalling onderdeel moeten zijn van het programma.

Fietsparkeren bij nieuwbouwwontwikkelingen is een onderwerp dat nogal eens onderbelicht blijft. Om die reden wordt voorgesteld bij nieuwbouwwontwikkelingen eisen te stellen aan de hoeveelheid te realiseren fietsparkeerplaatsen. Daarbij wordt uitgegaan van de kencijfers zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie 158: “Leidraad fietsparkeren”.

### **5.3 Carpoolplaatsen**

In Heerenveen is één formeel carpoolterrein beschikbaar. Het gaat daarbij om het terrein achter McDonalds. Dit terrein heeft een overloop naar de andere kant van de weg (het evenemententerrein). Dit terrein wordt goed gebruikt en deze behoefte zal in de toekomst groeien met de autonome groei van de automobilititeit. Bij Oudeschoot is ook vraag naar carpoolplaatsen. Op dit moment staat het realiseren van een carpoolterrein in de steigers. Een derde locatie is de locatie Tjalleberd. Hier is een informeel carpoolterrein. Het betreft een terrein dat niet door de gemeente is ingericht maar dat wel als carpoolplaats functioneert. De gemeente heeft rond deze locatie, op een andere plek, ruimte gereserveerd voor een carpoolplaats. Ook is hiervoor geld gereserveerd voor 2014. Gekeken wordt of deze investering naar voren geschoven kan worden.

### **5.4 Vrachtautoparkeren**

De Algemene Plaatselijke Verordening geeft de volgende informatie met betrekking tot vrachtwagenparkeren in Heerenveen.

#### Artikel 5.1.7 Parkeren van grote voertuigen

1. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6,0 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.
2. Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6,0 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.
3. Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.
4. Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.

Klachten met betrekking tot het vrachtwagenparkeren kunnen vaak nog lokaal worden opgelost. Wanneer problemen structureel van aard worden, is het mogelijk om een algeheel verbod in te stellen en voor vrachtwagens een aparte parkeerlocatie te realiseren. De problemen zijn nog onvoldoende groot om dit structureel aan te pakken. Het vrachtwagenparkeren wordt echter nauwlettend in de gaten gehouden, ook in de periode tot 2015.

Het parkeren van vrachtauto's met gevaarlijke stoffen is verboden in woonwijken.

## 5.5 Bijzondere locaties

### *Ziekenhuis*

Het ziekenhuis De Tjongerschans ligt in een woonwijk. Het ziekenhuis heeft een eigen parkeerterrein met een parkeerdek. De parkeergelegenheid van het ziekenhuis is betaald parkeren. Voor de werknemers zijn abonnementen beschikbaar. Tijdens de drukke perioden is er sprake van parkeeroverlast in de omliggende straten. Het feit dat mensen in de buurten rond het ziekenhuis parkeren levert een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen op en is daarom uit principe niet problematisch. Op het moment dat hierdoor de bewoners in de knel komen met de beschikbare parkeerruimte ontstaat wel een probleem. Dit kan op twee manieren worden voorkomen: Ten eerste kan overgegaan worden op vergunninghoudersparkeren i.p.v. betaald parkeren. Hiermee wordt de parkeerruimte exclusief beschikbaar voor de bewoners (of andere belanghebbenden) maar daarmee staat er relatief veel parkeerruimte grote delen van de dag leeg. Dit is in tegenspraak met het uitgangspunt van een zo effectief mogelijk gebruik van alle aanwezige parkeerruimte. Een tweede oplossing is de maximale parkeerduur van het betaald parkeren (verder) in te perken. Hierdoor kunnen straten wel gebruikt worden door niet-bewoners maar is er meer verloop in het gebruik van parkeerruimte en zijn lang(er) parkeerders geweerd. Voorgesteld wordt om in geval van klachten van bewoners in eerste instantie te sturen met de maximale parkeerduur. Pas op het moment dat een dergelijke aanpak niet voldoende blijkt wordt overgegaan op het instellen van een vergunninghoudersregime.

### *Thialf*

Rond het Thialfcomplex ontstaan met enige regelmaat parkeerproblemen. Met name de grote evenementen veroorzaken deze problemen. De evenementen zijn belangrijk voor Heerenveen en voor Thialf.

Omdat het aantal grote evenementen relatief beperkt is, wordt de parkeervraag die deze evenementen oproepen niet structureel gefaciliteerd. Dat zou een te grote claim leggen op de openbare ruimte ten behoeve van bijna incidentele problemen.

Van belang bij deze drukke evenementen is dat de nood- en hulpdiensten vrije doorgang kunnen vinden tijdens en na afloop van de evenementen. De specifieke problemen die op dit gebied voor komen worden, in overleg met de nood- en hulpdiensten, verder uitgewerkt in het uitwerkingsplan.

Met Thialf zijn afspraken gemaakt over het parkeren bij evenementen. De gemeente houdt een vinger aan de pols met betrekking tot het naleven van deze afspraken.

### *Buurtoverstijgende functies*

In Heerenveen en ook in de buitendorpen is een aantal buurtoverstijgende functies aanwezig. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het GGZ gebouw of huisartsenpraktijk in een woonwijk of centrumgebied.

Wanneer bij deze functies problemen ontstaan dan zal de gemeente deze problemen benaderen vanuit de lokale situatie. Daarbij zal de gemeente met name kijken naar de belangen van de doelgroep van het omliggende gebied. Ingeval van een functie in een woonwijk zijn de bewoners de doelgroep van het omliggende gebied. In de oplossingen zullen deze belangen zwaar wegen. Het feit dat dit soort functies op diverse plekken in de gemeente te vinden zijn is echter ook van wezenlijk belang. Oplossingen zullen dan ook zodanig gekozen moeten worden dat het functioneren van deze instellingen niet in gevaar komt. De verantwoordelijkheid voor de oplossingen ligt zowel bij de gemeente als bij de betreffende instelling.

Deze strategie wordt ook van toepassing voor andere buurtverstijgende functies binnen de gemeente. In het uitwerkingsplan worden de situaties beschreven die te maken hebben met deze problematiek.

## **5.6 Woonwijken**

In de woonwijken is op een aantal plaatsen vraag naar meer parkeerruimte in de openbare ruimte. De parkeervraag is hoger geworden terwijl de wijk gebouwd is met een lagere parkeernorm. Het verhogen van de parkeernorm heeft echter geen invloed op de hoeveelheid openbare parkeerplaatsen dat in een bestaande wijk aanwezig is of zou moeten zijn. De norm wordt uitsluitend gebruikt voor nieuwbouwwontwikkelingen. Het alsmaar toevoegen van parkeerruimte aan de openbare ruimte gaat in bestaande wijken ten koste van andere openbare functies zoals speelplaatsen of openbaar groen. De openbare ruimte in een woonwijk heeft een groot aantal functies. Verkeer en parkeren is daar één van. In een optimaal gebruikte openbare ruimte is een samenspel te vinden tussen verkeer, parkeren, spelen, groen en verblijven.

In geval van inbreidingsplannen in een bestaande wijk wordt de nieuwe norm toegepast. In beginsel wordt het parkeren op eigen terrein opgelost. Ook wordt bij inbreidingsplannen onderzocht wat de parkeerdruk in de omgeving is. Is er parkeergelegenheid genoeg in de openbare ruimte, dan kan de gemeente ook ontheffing verlenen voor het parkeren op eigen terrein. In een dergelijk geval wordt van de betrokken buurt een parkeerbalans gemaakt op basis waarvan de beslissing wordt genomen.

## **5.7 De buitendorpen**

De gemeente Heerenveen kent in totaal 16 dorpen. De dorpen (buiten Heerenveen) variëren in grootte van 140 inwoners (Nieuweschoot) tot ruim 3200 inwoners (Jubbega). Er zijn voor de dorpen geen structurele parkeerproblemen bekend. Om ook voor deze woonwijken problemen in de toekomst te voorkomen is het van belang dat bij nieuwbouwwontwikkelingen het parkeren wordt geregeld via de parkeernormen uit de bouwverordening. Hierbij geldt hetzelfde als voor de woonwijken (zie paragraaf 5.5)

Een aantal specifieke parkeerproblemen is bekend in de buitendorpen: het gaat dan bijvoorbeeld om parkeeroverlast bij dorpshuis De Kiekenhof in Nieuwehorne, Parkeren van bootjes-mensen op Rotstergaastweg in Nieuweschoot bij de van Engelenvaart en parkeren op de stoepen in Nieuwehorne. Het voert in het kader van deze visie te ver deze problemen op te lossen, in de uitwerking zal het aan de orde komen.



## 5.8 Gehandicaptenparkeren

Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren. Ze mogen met deze kaart ook parkeren op een aantal andere plaatsen, bijvoorbeeld een parkeerverbod, in een erf buiten de vakken of zonder parkeerschijf. Ze moeten hierbij wel de algemene regel in acht nemen dat het overige verkeer niet gehinderd of in gevaar gebracht mag worden. Verder bestaat de mogelijkheid om parkeerplaatsen te reserveren voor individueel gebruik door een bezitter van een gehandicaptenparkeerplaats. De individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt gereserveerd door het aangeven van een kenteken.

### *Centrum*

In het centrum zijn op diverse locaties algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gesitueerd. Deze zijn in Heerenveen gratis. Nadeel is dat deze parkeerplaatsen langdurig gebruikt kunnen worden.

Voordeel is dat gehandicapten (gratis) parkeren op de locaties die daarvoor bestemd zijn en niet gebruik maken van de mogelijkheid om gratis op parkeerverbodszones te parkeren (dus buiten de vakken in een betaald parkeergebied). Een ander voordeel is dat gehandicapten zich niet naar een (verder) gelegen betaalautomaat hoeven te begeven.

Bij publieke voorzieningen moet minimaal 1 per 50 parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze moeten zo dicht mogelijk bij de attractiepunten worden gesitueerd (minder dan 100 meter tot de ingang). Wanneer de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bezet zijn, is een houder van een gehandicaptenparkeerkaart aangewezen op een reguliere betaalde parkeerplaats. In Heerenveen moet hiervoor ook door een houder van een gehandicaptenparkeerkaart betaald worden. De landelijke tendens rijgt er steeds meer naar om het parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart gratis te houden. Ook voor Heerenveen lijkt dit een acceptabele oplossing. De gehandicaptenparkeerplaatsen die nu gesitueerd zijn om veelbezochte locaties bereikbaar te houden, worden minder onder druk gezet. Verder is het klantvriendelijker voor de gehandicapte: deze hoeft geen onnodige gang naar de parkeerautomaat te maken. Ook het gratis kunnen parkeren buiten de parkeervakken wordt hiermee tegengegaan.

In het centrum zijn geen individuele gehandicaptenparkeerplaats (parkeerplaatsen op kenteken). Gehandicapten die in het centrumgebied wonen, hebben dus niet de mogelijkheid om een individuele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen. Gezien de stijgende drukte in het centrum en de groeiende vergrijzing, lijken deze parkeerplaatsen in de toekomst onontkoombaar. Deze plaatsen worden gebruikt in combinatie met een parkeerontheffing. Voor het plaatsen van de noodzakelijke bebording en markering worden eenmalig kosten in rekening gebracht.

### *Woonwijken*

In woonwijken geldt of gratis parkeren of vergunninghoudersparkeren. Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart moet het mogelijk zijn een individuele gehandicaptenparkeerplaats aan te

vragen. In een vergunninghouderszone valt een gehandicaptenparkeerplaats buiten de zone, zodat het niet nodig om naast de gehandicaptenparkeerkaart een vergunning aan te schaffen. Voor het plaatsen van de noodzakelijke bebording en markering worden eenmalig kosten in rekening gebracht.

## 5.9 Parkeernormen

Uit de analyse blijkt dat de parkeervraag in Heerenveen gestaag toe zal nemen. Enerzijds veroorzaakt door de autonome groei, anderzijds door het ontwikkelen van nieuwbouwprojecten. In dit laatste ligt een kans de schaarse openbare ruimte te sparen voor parkeren door bij nieuwbouw projecten de eis te stellen dat de parkeerbehoefte van nieuwbouw op eigen terrein wordt opgelost. Om dit zorgvuldig en in redelijkheid te doen zijn parkeernormen nodig. Bij de beoordeling van bouwplannen wordt getoetst aan deze parkeernormen en als er niet aan voldaan is, wordt de bouwvergunning geweigerd.

In de uitwerking van het parkeerbeleid worden de Heerenveense normen opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in het Centrumgebied, de woonwijken, de buurtdorpen, bijzondere locaties (zoals het station, Sportstad ed). Per gebied wordt vervolgens aangegeven wat de parkeereis is voor de verschillende functies. De hoogte van de parkeereisen wordt bepaald op basis van het parkeeronderzoek en de parkeerkencijfers van het CROW. Hiermee is het mogelijk om specifiek Heerenveense parkeernormen te bepalen. Het parkeeronderzoek laat immers zien wat de feitelijke vraag is die de verschillende functies oproepen in de verschillende gebieden.

De parkeereisen worden opgenomen in de bouwverordening.

Het kan voorkomen dat een ontwikkeling niet kan voldoen aan de opgelegde parkeereis terwijl de ontwikkeling van groot belang wordt geacht voor Heerenveen. Om dan toch goedkeuring te kunnen geven aan een bouwplan is een hardheidsclausule nodig in de bouwverordening. Daarbij zijn twee verschillende situaties te onderscheiden:

- a. Wanneer een ontwikkeling in het centrum plaatsvindt, kan ontheffing verleend worden van de parkeereis. Daartegenover staat dan een afkoopsom per niet te realiseren parkeerplaats. Met de opbrengsten van de

### Afkoopsom

Een afkoopsom is een mogelijkheid voor de gemeente om ontwikkelingen mogelijk te maken die niet kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte. De afkoopsom dient dan ook geen keuze te zijn van de ontwikkelaar maar een mogelijkheid voor het college van B&W om af te kunnen wijken van het bepaalde in de bouwverordening met betrekking tot het realiseren van parkeerruimte. Voorbeeld: een woontoren wordt gerealiseerd in een bepaald deel van het centrum en de ontwikkelaar kan het parkeren niet in het bouwplan oplossen. Het college van B&W staat voor de keuze of de ontwikkeling van een dusdanig belang is dat vrijstelling moet worden verleend van de parkeereis. Indien het college die mening is toegedaan kan zij vrijstelling verlenen onder voorwaarde dat de ontwikkelaar een afkoopsom per parkeerplaats betaald. De gemeente is dan verplicht de parkeerbalans in het centrum op orde te houden, gebruik makend van de betaalde afkoopsom. Stel dat parkeerruimte alleen te realiseren is in een gedeelte van het centrum dat geen praktisch nut voor de betreffende ontwikkeling, zou het college moeten besluiten geen vrijstelling te verlenen. De parkeerdruk die opgeroepen wordt door het bouwplan zou immers een toenemend parkeerprobleem in de directe omgeving veroorzaken zonder dat daar oplossingen voor te vinden zijn.

afkoopsommen kan de gemeente dan de parkeerbalans in het centrum op orde houden c.q. brengen. Het instellen van een dergelijke afkoopsom kent wel een aantal juridische haken en ogen. Zo moet worden aangetoond dat de afkoopsom ook daadwerkelijk gebruikt wordt voor het realiseren van extra parkeerruimte en dient de gemeente de verplichting aan te gaan deze parkeerruimte bijvoorbeeld binnen tien jaar te realiseren.

- b. Wanneer het een ontwikkeling betreft buiten het centrum, is het niet reëel dat de gemeente vervangende parkeerruimte kan realiseren met behulp van een afkoopsom. In dat geval wordt in de bouwverordening opgenomen dat de gemeente vrijstelling kan verlenen van de parkeereis onder bepaalde voorwaarden. Bijvoorbeeld als op basis van parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte nog voldoende plaats is om de extra parkeervraag van de ontwikkeling op te vangen of als de ontwikkelaar kan aantonen dat op een alternatieve locatie voldoende parkeerruimte (contractueel) is geregeld.

Ter voorkoming van verwarring is het van belang de terminologie helder af te spreken. De financiële situatie van het parkeren in de gemeente Heerenveen ligt vast in het "Product Betaald Parkeren". De term "Parkeerfonds" is voorbehouden aan de gelden die geïnd worden als gevolg van de afkoopsom van parkeren bij ontwikkelingen. Het Parkeerfonds kan een onderdeel vormen van het Product Betaald Parkeren maar kan ook apart in de begroting een plaats krijgen. De Heerenveense Parkeerexploitatie bestaat uit het Product Betaald Parkeren, inclusief het Parkeerfonds.

## 6 BESLISPUNTEN

In dit hoofdstuk worden de beslispunten op een rijtje gezet.

### Uitgangspunten

1. Heerenveen wil een aantrekkelijk centrum zijn voor de wijde omgeving.
2. Parkeertarieven lopen in de pas met omliggende en vergelijkbare gemeenten.
3. De beschikbare parkeercapaciteit wordt zo goed mogelijk benut.
4. De parkeervraag van de verschillende doelgroepen wordt gefaciliteerd.
5. Bewoners in Heerenveen kunnen zoveel mogelijk in de nabijheid van de woning parkeren, ook in het centrum.
6. Bezoekers van het centrum (winkelend publiek) kan gedurende de hele week een kwalitatief goede parkeerplaats vinden op een zo kort mogelijke afstand van de winkels.
7. Het parkeren is minstens kostendekkend.
8. Eventuele winst uit parkeren wordt geïnvesteerd in de kwaliteit en kwantiteit van parkeren en de daarmee verbandhoudende bereikbaarheid.

### Uit het parkeerbeleid van 1996

In het parkeerbeleid van 1996 is bepaald dat, naast de Garage Geerts Willigen, een uitbreiding van de parkeercapaciteit in het centrum zal plaats vinden van 120 parkeerplaatsen. Dit uitgangspunt blijft gehandhaafd.

### Woonwijken rond het centrum

Vanwege de autonome groei is in de woonwijken rond het centrum geen ruimte meer voor parkeren van andere doelgroepen dan de bewoners. De woonwijken worden dan ook exclusief voor de bewoners.

### Parkeeropgave voor het centrum

Vanwege de autonome groei, uitbreiding van functies en het niet meer beschikbaar zijn van parkeerruimte bij het NS-station, Sportstad en de woonwijken rond het centrum, zal de parkeervraag in het centrum in de komende jaren sterk toenemen. In het totaal is de maximale opgave 1100 parkeerplaatsen. Rekening wordt gehouden met een minimale locatie voor gratis parkeren van 250 parkeerplaatsen bij McDonalds. De rest van de vraag (850 pp) zal gefaciliteerd worden in het centrum. De beslissing waar hoeveel parkeerplaatsen worden bijgebouwd zal stapsgewijs worden genomen, afhankelijk van de daadwerkelijke ontwikkeling van vraag en aanbod. Hierdoor wordt voorkomen dat nu reeds grote investeringen (of reserveringen) gedaan worden gebaseerd op een moeilijk te voorspellen toekomst. Tegelijkertijd behoudt de gemeente de vrijheid in te kunnen springen op actuele ontwikkelingen.

## **Parkeertarieven**

De parkeertarieven in Heerenveen zullen concurrerend blijven met de omgeving. Het tarief wordt in twee jaar van € 0,80 naar € 1,00 gebracht. Daarna zal verhoging van de tarieven plaatsvinden als gevolg van inflatiecorrectie en ten behoeve van het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van parkeren en wat daarmee annex is, zoals fietsparkeren.

## **Woonwijken rond het centrum**

De hoge parkeerdruk in een aantal woonwijken rond het centrum wordt veroorzaakt door een hogere vraag van de bewoners zelf, ten opzichte van de beschikbare ruimte. In deze situaties wordt met de bewoners gezocht naar het effectiever gebruiken van de openbare ruimte. Bij herstructurering of groot onderhoud wordt gezocht naar meer parkeerruimte.

## **Sportstad**

Op de terreinen van Sportstad wordt betaald parkeren ingevoerd.

De ontwikkelingen die voor Sportstad staan gepland, vragen om veel meer parkeerruimte dan beschikbaar. Om die reden wordt het tijdelijk parkeerterrein in Skoatterwâld definitief gemaakt. Hiervoor wordt een project gestart met als doel dit terrein permanent in te richten en de ontsluiting richting aansluiting A32 –Heerenveen midden te onderzoeken en te realiseren. Dekking wordt gevonden in de parkeerexploitatie van Sportstad.

Opbrengsten uit het parkeren op het stadionterrein worden ingezet ten behoeve parkeren. In eerste instantie op het stadionterrein zelf (bv parkeerterrein Skoatterwâld) maar ook ten behoeve van parkeren in het centrum.

Er wordt een studie gestart naar de twee opties rond de exploitatie van de parkeerterreinen van Sportstad: In eigen hand houden als gemeente vs het verkopen van de exploitatierechten voor een bepaalde periode.

## **Flankerende maatregelen**

De gemeente gaat actief communiceren richting Heerenveense werkgevers over de mogelijkheden voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen.

## **Fietsparkeren**

In het centrum is een grotere behoefte aan fietsparkeerplaatsen dan nu beschikbaar. Er wordt een studie verricht naar de omvang van dit probleem en de mogelijke oplossingen.

Er wordt een locatieonderzoek gedaan naar een tweede bewaakte fietsenstalling.

Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt een fietsparkeereis opgelegd.

## **Vrachtautoparkeren**

Hoewel er op dit moment geen structurele problemen worden geconstateerd, worden de klachten nauwlettend in de gaten gehouden en wanneer deze structureel worden, wordt een locatie onderzoek gedaan naar een aparte parkeerlocatie voor vrachtauto's.

## **Bijzondere locaties**

Bij incidentele parkeerproblemen bij bijzondere locaties (bijvoorbeeld grote evenementen bij Thialf) wordt niet gefaciliteerd.

Bij het ziekenhuis worden de woonwijken beschermd. In eerste instantie zal de overlast worden beperkt door het verkleinen van de maximale parkeertijd. In het gebied ten noorden van het ziekenhuis, zal vergunninghoudersparkeren worden ingevoerd.

## **De Buitendorpen**

In de buitendorpen wordt bij nieuwbouwprojecten de parkeernormen stringent gehanteerd om problemen in de toekomst te voorkomen.

## **Gehandicaptenparkeren**

De houder van een gehandicaptenparkeerkaart mag gratis staan op de gehandicapten parkeerplaatsen in het centrum en op de betaald parkeerplaatsen in het centrum. Dit voorkomt parkeren op plaatsen waar het problematisch is en het bespaart de gehandicapte een gang naar de parkeerautomaat.

In de wijken buiten het centrum kan een gehandicapte een parkeerplaats op kenteken aanvragen. De kosten voor aanleg van deze plaats zijn voor rekening van de aanvrager.

## **Parkeernormen**

In de uitwerking van het parkeerbeleid worden Heerenveense parkeernormen opgesteld. Deze parkeernormen worden opgenomen in de bouwverordening.

Voor het centrum wordt een afkoopsom ingesteld. Deze afkoopsom biedt het college van B&W de mogelijkheid vrijstelling te verlenen van de parkeereis die gesteld wordt bij nieuwbouwontwikkelingen. Het is nadrukkelijk niet een keuze van de ontwikkelaar maar van het college van B&W.