

## **Parkeernota Hoogeveen**

### **Deel 2: Parkeerbeleid wijken, dorpen en bedrijventerreinen**

Documentversie : Ontwerpnota

Versiedatum : 20 april 2011

## Inhoudsopgave

1	Leeswijzer .....	2
2	Actuele parkeersituatie, knelpunten en ontwikkelingen.....	2
	2.1 Wijken en dorpen .....	2
	2.2 Bedrijventerreinen .....	2
3	Beleidsuitgangspunten en doelstellingen.....	4
	3.1 Beleidsdoelen parkeren in wijken en dorpen .....	4
	3.2 Beleidsdoelen parkeren op bedrijventerreinen.....	4
4	Doelgroepenbeleid .....	5
	4.1 Bewoners en bezoekers van woonfuncties.....	5
	4.2 Werkers en bezoekers van bedrijven.....	5
	4.3 Leveranciers en vervoerders.....	6
5	Parkeermodel .....	6
	5.1 Wijken en dorpen .....	6
	5.2 Bedrijventerreinen .....	6
6	Parkeerhandhaving.....	7
7	Parkeernormen.....	7
8	Monitoring en bijsturing.....	8

# 1 Leeswijzer

De parkeernota omvat drie delen. In dit deel 2 wordt het parkeerbeleid uiteen gezet voor de wijken, dorpen en bedrijventerreinen. Deel 1 van de parkeernota gaat over het parkeerbeleid in het stadscentrum, deel 3 behandelt de parkeerorganisatie.

Hoofdstuk 2 van dit eerste deel beschrijft de actuele parkeersituatie in de wijken, dorpen en op de bedrijventerreinen, de knelpunten en de toekomstige ontwikkelingen. Daarna worden in hoofdstuk 3 de beleidsuitgangspunten en doelstellingen benoemd die in hoofdstuk 4 concreet zijn uitgewerkt in het doelgroepenbeleid. Hoofdstuk 5 beschrijft het parkeermodel. Hoofdstuk 6 gaat in op de parkeerhandhaving, hoofdstuk 7 behandelt de parkeernormen. Het laatste hoofdstuk gaat in op het meten en evalueren van de effecten van het gevoerde beleid.

## 2 Actuele parkeersituatie, knelpunten en ontwikkelingen

### 2.1 Wijken en dorpen

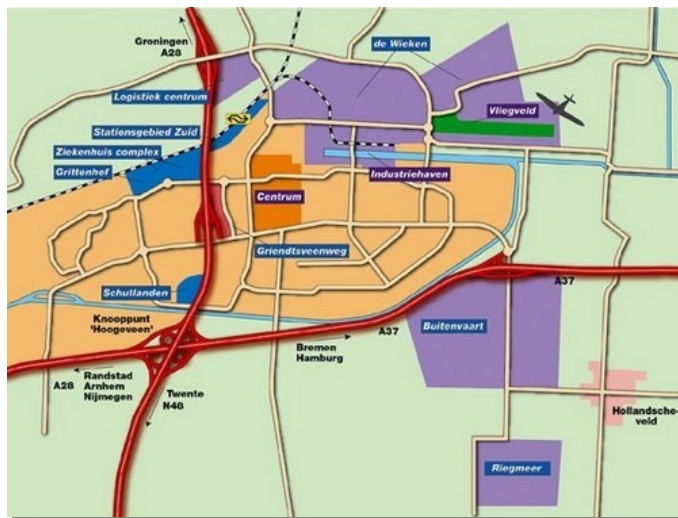
In de dorpen en de meeste wijken rond de kern Hoogeveen is de parkeerdruk lager dan in het stadscentrum en er zijn over het algemeen geen grote parkeerproblemen. Wijken die direct aan het stadscentrum van Hoogeveen grenzen hebben wel incidenteel met parkeeroverlast te maken. Toenemend autobezit is een wijkinterne oorzaak, daarnaast hebben deze woongebieden op piekdagen extra parkeerdruk door het uitwijkgedrag van centrumbezoekers. Oudere woonwijken hebben incidenteel fricties tussen parkeervraag en –aanbod. De openbare ruimte van deze wijken is indertijd ingericht op basis van een lager autobezit dan nu het geval is waardoor de capaciteit ontbreekt om de toenemende parkeerdruk op te vangen.

### 2.2 Bedrijventerreinen

Om de kern van Hoogeveen liggen bedrijventerreinen met een verschillend vestigingsprofiel:

- De Wieken, het oudste en grootste bedrijventerrein in Hoogeveen met een gemengd industrieel karakter.
- Logistiek Centrum Hoogeveen is ingericht voor bedrijven die zich richten op distributie, transport en logistiek.
- Stationsgebied, een kantorenlocatie in ontwikkeling.

- Zorgpark Grittenhof, een gebied met zorggerelateerde bedrijven die zijn gevestigd ten westen van het Bethesda ziekenhuis.
- Schutlanden, een kantorenlocatie voor bedrijven in de zakelijke dienstverlening.
- Griendtsveenweg, een locatie voor perifere detailhandelsvestigingen in de DHZ-branche en woninginrichting.
- Buitenvaart, een recent ontwikkeld algemeen bedrijventerrein waarvan een deel bestemd is voor kleinschalige bedrijven met een woning en een deel dat gepland is als autoboulevard.
- Elim-Hollandscheveld, bedrijventerreinen nabij dorpskernen met kleinschalige gemengde industrie.
- Riegmeer en Stadterij zijn bedrijventerreinen in ontwikkeling.



Plattegrond 1: Bedrijventerreinen om Hoogeveen

Knelpunten doen zich voornamelijk voor op De Wieken. Dit uitgestrekte gebied met 600 bedrijven en 10.000 arbeidsplaatsen is in de loop van de tijd op onderdelen verpauperd en gedateerd. De toename van het verkeer van auto's en fietsers conflicteert met het zware vrachtverkeer. Geparkeerde (vracht-) auto's op straat en in de berm belemmeren de bereikbaarheid en verrommelen het openbare gebied. Er is een revitaliseringsplan in uitvoering om het vestigingsklimaat op De Wieken te verbeteren. De openbare ruimte wordt aantrekkelijk ingericht, het wegprofiel wordt op diverse locaties aangepakt om langzaam verkeer te scheiden van het overige verkeer en de verkeersroute wijzigt.

Vrachtwagens die op locaties parkeren waar dit niet gewenst is, vormen een algemeen probleem. Vaak gaat het om eigen vervoerders die hun combinatie nabij of in woongebieden parkeren.

# 3

## Beleidsuitgangspunten en doelstellingen

Basisuitgangspunt is dat grondgebonden woningen en bedrijven hun parkeervraag volgens de gemeentelijke parkeernorm volledig op eigen terrein faciliteren. Niet - grondgebonden woningen maken gebruik van centrale parkeervoorzieningen die voor eigen rekening zijn aangelegd of na instemming van de gemeente mede gebruik maken van openbare parkeervoorzieningen waarbij voor de parkeerontwikkeling financieel is bijgedragen door een storting in het mobiliteitsfonds. In beginsel zal parkeerregulering zich beperken tot maatregelen die de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en het beoogde parkeergedrag bevorderen of maatregelen die structurele parkeeroverlast bestrijden.

### 3.1 Beleidsdoelen parkeren in wijken en dorpen

- Nieuwe woonontwikkelingen:
  - voldoen op eigen terrein en / of in een centrale parkeervoorziening aan de gemeentelijke parkeernorm voor woonfuncties;
  - het beslag op de openbare ruimte voor bezoekersparkeren wordt beperkt om een aangenaam leefklimaat te creëren.
- Voor bestaande woongebieden waarbij het aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen een cluster van straten minder is dan 1 per woning, zorgt de gemeente voor de aanvulling tot de norm van 1 parkeerplaats per woning. Met dien verstande dat de benodigde fysieke en/of financiële ruimte hiervoor beschikbaar is. In bestaande woongebieden waar het aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen een cluster van straten per woning meer is dan 1 per woning is het beleid gericht op het optimaal benutten en verdelen van schaarse parkeerruimte, waarbij een fysieke en/of financiële bijdrage van de bewoners wordt gevraagd:
  - Ruimte op de openbare weg is zowel voor bewoners- als bezoekersparkeren beschikbaar voor zover de leefbaarheid en de verkeersveiligheid dat toelaten.
  - Indien noodzakelijk, mogelijk, wenselijk en financieel haalbaar herstructureren van wijken waarbij de beschikbare openbare ruimte efficiënter wordt ingericht om extra parkeerruimte te creëren.
  - Bij structurele parkeertekorten voert de gemeente vergunninghoudersparkeren in om de beschikbare parkeercapaciteit in het openbare gebied evenredig over het aantal woningen te verdelen mits daartoe maatschappelijk draagvlak bestaat en de kosten van deze maatregelen door de betrokken bewoners worden gedragen.

### 3.2 Beleidsdoelen parkeren op bedrijventerreinen

- Goede bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.
- Bestemmingsverkeer voor bedrijven en parkeeroverlast van bedrijven weren in omliggende woonwijken.

- Parkeervraag volledig op eigen bedrijfsterrein faciliteren en parkeren op de openbare weg beperken:
  - Nieuwe bedrijfsontwikkelingen en uitbreidingen voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm door de parkeerbehoefte geheel op eigen terrein te realiseren.
  - Parkeren op de openbare weg is beperkt met het oog op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid;
  - Structurele parkeeroverlast in bestaande situaties zal de gemeente in samenspraak met betrokken bedrijven bestrijden met op de situatie toegesneden maatregelen.
  - Op basis van vestigingsbeleid inpassen van functies die een bovenmatige verkeersaantrekkende werking hebben.
- Vrachtwagens parkeren uitsluitend op eigen bedrijfsterrein of op daartoe aangewezen locaties.
- De gemeentelijke rol beperkt zich tot regelgeving en parkeerhandhaving in het openbare gebied.

## 4 Doelgroepenbeleid

### 4.1 Bewoners en bezoekers van woonfuncties

Uitgangspunt is dat de parkeervraag in wijken buiten het stadscentrum en in dorpen op eigen woonerf en op de openbare weg invulling krijgt. Het is een zelfregulerend parkeersysteem. Alleen in gevallen waarbij sprake is van structurele parkeeroverlast of ongewenst parkeergedrag neemt de gemeente op maat gesneden maatregelen. Wanneer er maatregelen nodig zijn, gaat de voorkeur uit naar fysieke, inrichtingstechnische ingrepen en pas in laatste instantie wordt een vergunninghoudersparkeren als reguleringsinstrument ingezet.

### 4.2 Werkers en bezoekers van bedrijven

Bedrijven voorzien op eigen terrein in het parkeeraanbod voor werkers en bezoekers. Bedrijven zijn vrij in het bepalen van hun vervoersbeleid maar verplicht om op eigen terrein aan de gemeentelijke parkeernorm te voldoen.

De gemeente heeft een voorwaarde scheppende rol door het stellen van parkeernormen, het inrichten van de openbare ruimte en het handhaven van parkeerverboden op de openbare weg. Wanneer er sprake is van structurele parkeertekorten die gebaseerd zijn op historisch gegroeide situaties zal de gemeente in samenspraak met de betrokken bedrijven en zover de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid dat toelaten, parkeren in de openbare ruimte beperkt toestaan. Indien de ruimtelijke mogelijkheden daarvoor te gering zijn, vraagt de gemeente de bedrijven actief vervoersmanagement in te voeren om het autogebruik onder werknemers te ontmoedigen.

Op bedrijventerrein De Wieken is in het kader van de revitalisering en na overleg met de bedrijven een algeheel parkeerverbod ingesteld en zijn werkers, bezoekers en leveranciers voor hun parkeerbehoefte volledig aangewezen op de terreinen van bedrijfsvestigingen.

#### **4.3 Leveranciers en vervoerders**

Leveranciers en vervoerders laden en lossen op eigen terrein van de bedrijven. In uitzonderlijke situaties blijft het mogelijk dat er laad- en losplaatsen op de openbare weg worden gecreëerd. Het aanbieden van parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens die overnachten is een verantwoordelijkheid van de bedrijven en geen gemeentelijke taak. De gemeente Hoogeveen beperkt zich tot het nemen van maatregelen om overlast van geparkeerde vrachtwagens te voorkomen (parkeerverboden, regelgeving in de plaatselijke verordening) en de gemeente ondersteunt externe initiatieven om parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens te ontwikkelen.

## **5 Parkeermodel**

### **5.1 Wijken en dorpen**

Het parkeermodel in de wijken en dorpen gaat uit van parkeren op eigen terrein met in tweede instantie aanvullende parkeergelegenheid in het openbare gebied binnen het bestaande wegprofiel of op daartoe aangelegde parkeervakken. In beginsel zijn restricties voor het parkeren gebaseerd op de wegen- en verkeerswet en neemt de gemeente alleen restrictieve maatregelen wanneer de verkeersveiligheid of de leefbaarheid in het geding zijn.

### **5.2 Bedrijventerreinen**

Bedrijventerreinen worden ontsloten via hoofdroutes met daarop aangesloten de toeleidingsroutes naar de bedrijven. Parkeergelegenheid voor alle doelgroepen wordt op eigen bedrijfserf aangeboden, of met het oog op dubbelgebruik in een door bedrijven op te zetten centrale parkeervoorziening. Bij uitzondering, en met name om historische gegroeide knelpunten op te lossen, kan de gemeente parkeren op de openbare weg toestaan. Plekken waar parkeren of laden en lossen bij uitzondering is toegestaan, worden duidelijk herkenbaar belijnd en aangeduid. Voor het overige wordt parkeren op de openbare weg door het instellen van parkeerverboden ontmoedigd.

De bewegwijzering is statisch en bestaat zo nodig uit drie niveaus: op de toeleidende wegen de verwijzing naar een specifiek bedrijfsterrein, afhankelijk van de omvang van het bedrijfsterrein op de interne ontsluitingswegen een verwijzing naar deelgebieden en op het laagste niveau de verwijzing naar individuele bedrijfsvestigingen mits

bedrijven deze voorzieningen zelf bekostigen. De gemeente Hoogeveen streeft uniformiteit in het verwijssysteem na en zal met het oog hierop een coördinerende rol vervullen.

## 6 Parkeerhandhaving

De handhaving van de wegen- en verkeerswet in de wijken, dorpen en op de bedrijventerreinen is preventief en correctief van aard. Preventieve handhaving wordt door het gehele jaar planmatig toegepast om gewenst parkeergedrag te stimuleren en te onderhouden. Correctieve handhaving is incident gericht (bijvoorbeeld het bestrijden van parkeeroverlast, onveilige situaties en extra inzet op basis van klachten uit de periodieke omnibus enquête ), zeer intensief en in tijd beperkt totdat de gewenste parkeersituatie is hersteld.

De kosten voor handhaving komen ten laste van de politie en / of gemeente, de opbrengsten uit opgelegde boetes zijn voor het Rijk. Indien de gemeente zelf handhavingpersoneel inzet (buitengewoon opsporingsambtenaar) wordt een beroep gedaan op de "Vergoedingsregeling voor handhaven parkeren en overlast" en betaalt het Rijk een kleine vergoeding per opgelegd proces verbaal.

## 7 Parkeernormen

Voor nieuw te ontwikkelen functies of herontwikkeling dan wel uitbreiding van functies hanteert Hoogeveen voor de wijken, dorpen en bedrijventerreinen buiten het stadscentrum navolgende parkeernormen. Daar waar de normtabel niet in voorziet, wordt de parkeernorm door de gemeente bepaald.

Functie	Norm	Norm- Eenheid	Opmerkingen
Apotheek	2,2	per 100 m2 BVO	
Arts / Maatschap / Therapeut	1,75	per behandelkamer	Minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	per 100 m2 BVO	
Bedrijven intensief	2,65	per 100 m2 BVO	Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, lab, werkplaats)
Bedrijven extensief	0,85	per 100 m2 BVO	Arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven zoals opslagloods, transport
Bibliotheek / Museum	1,1	per 100 m2 BVO	
Bioscoop / Theater	0,35	per stoel	
Bowlingbaan / Biljartzaal	2,0	per baan / tafel	
Bouwmart / tuincentrum/ kringloopwinkel	2,5	per 100 m2 BVO	
Café / Bar / Discotheek / Cafeteria	6,0	per 100 m2 BVO	
Casino / Amusementscentrum	5,0	per 100 m2 BVO	
Cultureel centrum / Wijkgebouw	2,0	per 100 m2 BVO	
Dansstudio / Sportschool	3,5	per 100 m2 BVO	
Detailhandel kleinschalig	3,25	per 100 m2 BVO	Niet zijnde wijkcentra en supermarkten
Detailhandel grootschalig	7,0	per 100 m2 BVO	
Dienstverlening met baliefunctie	3,0	per 100 m2 BVO	Circa 1 arbeidsplaats per 25 tot 35 m2 BVO
Dienstverlening zonder baliefunctie	1,75	per 100 m2 BVO	Circa 1 arbeidsplaats per 25 tot 35 m2 BVO



Functie	Norm	Norm- Eenheid	Opmerkingen
Evenementenhal / congresgebouw	8,5	per 100 m2 BVO	
Golfbaan	7,0	per hole	
Hotel	1,0	per kamer	
Kinderdagverblijf	0,7	per 100 m2 BVO	
Manege	0,4	per box	
Onderwijs (Basis, VBO, HAVO, VWO)	1,0	per leslokaal	Norm exclusief parkeer gelegenheid voor halen en brengen
Onderwijs (MBO, ROC en HBO)	6,0	per leslokaal	
Overdekte speeltuin / hal	7,5	per 100 m2 BVO	
Religiegebouw	0,15	per zitplaats	
Restaurant	13,0	per 100 m2 BVO	
Serviceflat / aanleunwoning	0,5	per wooneenheid	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
Showroom	1,7	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld showroom auto's, keukens, meubels
Sporthal	2,75	per 100 m2 BVO	
Sportveld	20,0	per hectare	
Squashbanen	1,5	per baan	
Tennisbanen	2,5	per baan	
Themapark / pretpark	8,0	per hectare	
Verpleeg- /verzorgingshuis	0,7	per wooneenheid	
Wonen / appartementen	1,8	per wooneenheid	
Wijkcentra / supermarkt	3,25	per 100 m2 BVO	
Ziekenhuis	1,6	per bed	
Zwembad	11,0	per 100m2 bassin	

Tabel 1: Parkeernormen voor wijken, dorpen en bedrijventerrein buiten het stadscentrum van Hoogeveen

# 8

## Monitoring en bijsturing

Het monitoren van het parkeerbeleid in de wijken, dorpen en op bedrijventerreinen is ten opzichte van het betaalde parkeergebied in het stadscentrum beperkter van opzet omdat onder andere gegevens uit de parkeerapparatuur ontbreken. In de wijken, dorpen en op de bedrijventerreinen is monitoring van het beleid gebaseerd op bevindingen bij de preventieve handhaving, de uitkomsten van periodieke verkeer- en parkeeronderzoeken en op grond van de uitkomsten uit de Omnibusenquête. Voor het bijsturen worden op de lokale situatie aangepaste maatregelen ingezet. In geval de maatregelen een structurele wijziging van het vigerende regime inhouden zal de gemeente met het oog op het draagvlak direct betrokken bewoners c.q. bedrijven bij de afwegingen betrekken.