

Parkeernota 2011

Parkeerbeleid Stadscentrum



Inhoudsopgave

1	Leeswijzer	2
2	Actuele parkeersituatie, knelpunten en ontwikkelingen.....	2
2.1	Actuele parkeersituatie stadscentrum.....	2
2.2	Knelpunten	6
2.3	Ontwikkelingen	7
3	Beleidsuitgangspunten en doelstellingen.....	8
4	Doelgroepenbeleid en regulering.....	9
4.1	Bezoekers.....	10
4.2	Bewoners	10
4.3	Werkers	11
4.4	Leveranciers en vervoerders.....	11
5	Parkeermodel	12
5.1	Parkeerareaal.....	12
5.2	Vooraf versus achteraf betaald parkeren	12
5.3	Bereikbaarheid en parkeerverwijzing	13
5.4	Fietsenstallingen	13
6	Tarifering	14
6.1	Tariefbeleid kortparkeren.....	14
6.2	Tarievenbeleid vergunningen en ontheffingen.....	14
7	Parkeerhandhaving.....	15
8	Parkeernormen.....	15
9	Monitoren en bijsturen	17

Bijlage 1: Parkeerlocaties Hoogeveen stand 01-01-2011

Bijlage 2: Vergunningshoudersgebieden per 2011

1

Leeswijzer

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

Hoofdstuk 2 van dit eerste deel beschrijft de actuele parkeersituatie in het stadscentrum, 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 in het centrum, gevolgd door het tarievenbeleid in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 gaat in op de handhaving van het parkeerbeleid, hoofdstuk 8 behandelt de parkeernormen. Het laatste hoofdstuk gaat in op het meten en evalueren van de effecten van het gevoerde beleid en de mechanismen om het beleid aan te passen.

2

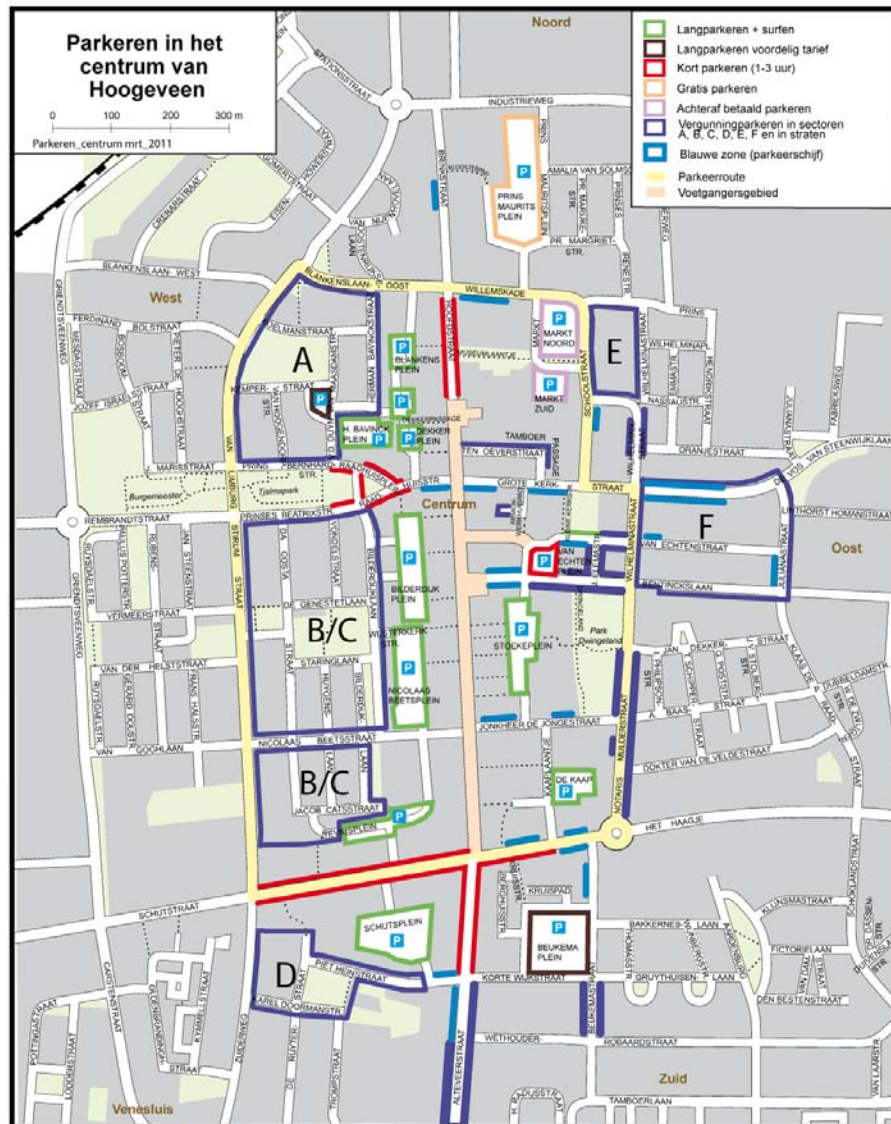
Actuele parkeersituatie, knelpunten en ontwikkelingen

2.1 Actuele parkeersituatie stadscentrum

Het stadscentrum wordt omsloten door de parkeerroute die tevens de parkeerlocaties Schutsplein en Beukemaplein ontsluit. Het centrumgebied heeft 2.560 parkeerplaatsen (stand 01-01-2011) waarvan:

- 1.951 betaalde plaatsen langparkeren
- 91 betaalde plaatsen kortparkeren tot 1 uur
- 106 betaalde plaatsen kortparkeren tot 2 uur
- 118 betaalde plaatsen kortparkeren tot 3 uur
- 78 plaatsen blauwe zone
- 216 gratis parkeerplaatsen

Bijlage 1 geeft een volledig overzicht van de parkeerlocaties.



Figuur 1: Parkeersituatie centrum Hoogeveen

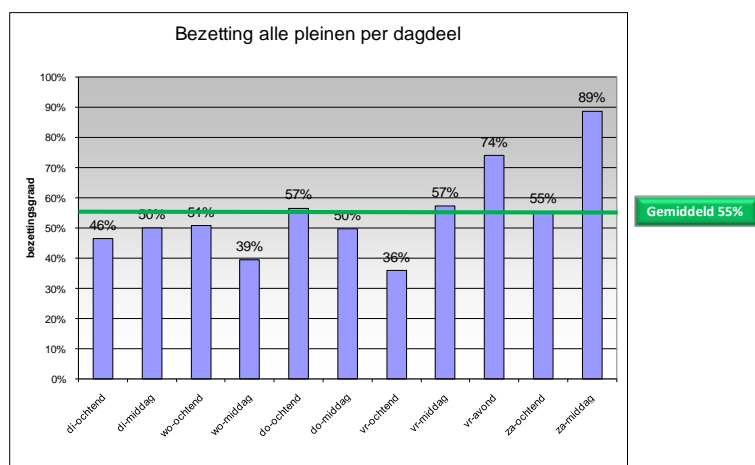
Het parkeeraanbod is grotendeels vooraf betaald. Alleen op de Markt Noord (195 parkeerplaatsen) en Zuid (64 parkeerplaatsen) wordt achteraf betaald parkeren met slagbomen toegepast. Het tarief op uurbasis bedraagt € 1,40 behoudens op de locaties Beukemaplein, Markt Noord en op het plein aan de Van Der Duyn van Maasdamstraat waar een tarief geldt van € 1,00 op uurbasis (prijspeil 2011). Er wordt afhankelijk van de locatie afgerekend in tijdseenheden van 4,3 minuten, 6 minuten of 30 minuten.

Het betaalde parkeeraanbod in 2009 met 2.186 parkeerplaatsen (pp) verwerkte ruim 1.675.000 kortparkeeruren gerelateerd aan bezoekers ofwel gemiddeld 767 parkeeruren per betaalde plaats per jaar. Naast bezoekers maken ook belanghebbenden met een vergunning c.q. ontheffing gebruik van het parkeeraanbod.

Vergunningsoort	Aantal (stand 06-2010)	Tarief per jaar 2011
Bewoners 1 plein	255	€ 48,00
Bedrijf alle pleinen	290	€ 280,80

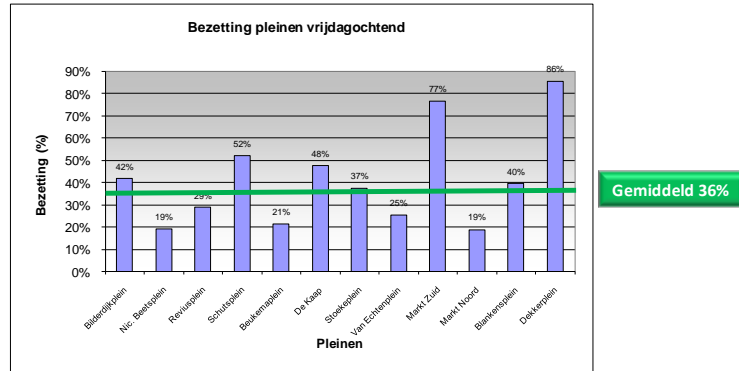
Vergunningsoort	Aantal (stand 06-2010)	Tarief per jaar 2011
Inwoners alle pleinen	123	€ 280,80
Alle locaties	27	€ 870,00
Markt Noord	30	€ 199,80
Beukemaplein	46	€ 199,80
Bewonersvergunning straten kenteken	277	€ 48,00
Bezoekersvergunning woonstraten	<u>537</u>	€ 48,00
Totaal	1.585 vergunningen / ontheffingen	

Uit het parkeeronderzoek 2010 blijkt de gemiddelde bezetting op de pleinen over de gehele week 55% te zijn en per dagdeel te variëren tussen 36% en 89%.

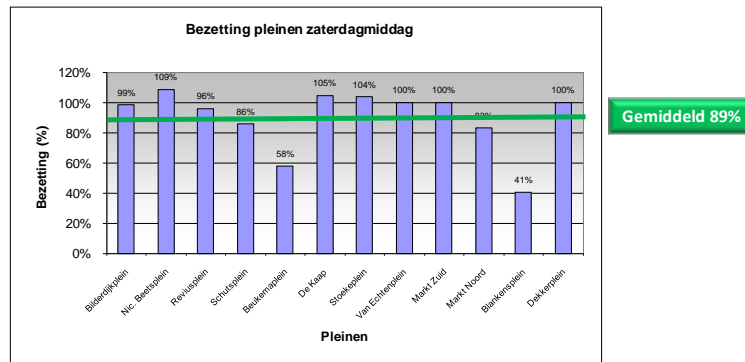


Grafiek 1: Gemiddelde bezettingsgraad pleinen per dagdeel (bron parkeeronderzoek 2010)

Per locatie zijn de verschillen groot. Op het rustigste moment in de week, de vrijdagochtend met een gemiddelde bezetting van 36%, hebben de Markt Noord en het Nicolaas Beetsplein met 19% de laagste bezetting en heeft het Dekkerplein met 86% de hoogste bezetting. Op het drukste moment in de week, de zaterdagmiddag met een gemiddelde bezetting van 89%, heeft het Blankensplein met 41% de laagste bezetting, en het Nicolaas Beetsplein met 109% de hoogste bezetting.

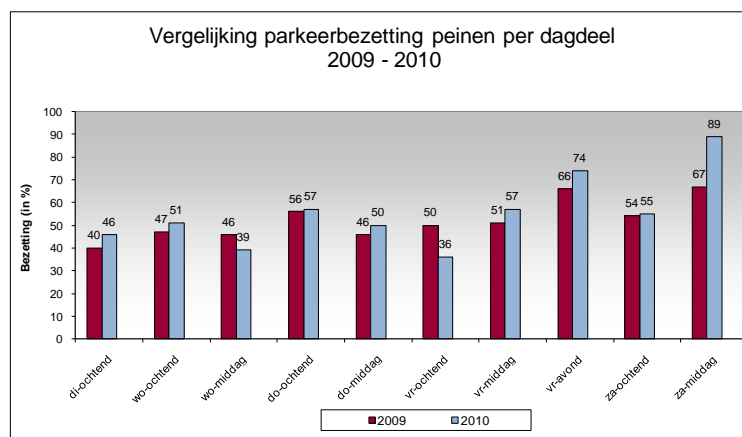


Grafiek 2: Bezettingsgraden van de pleinen op het rustigste dagdeel van de week (bron parkeeronderzoek 2010)



Grafiek 3: Bezettingsgraden van de pleinen op het drukste dagdeel van de week (bron parkeeronderzoek 2010)

Uit de vergelijking met het onderzoek van 2009 blijkt dat de parkeerdruk op de meeste dagdelen is toegenomen. Op de zaterdagmiddag blijkt de toename met 22% het grootst.



Grafiek 4: Bezettingsgraden per dagdeel 2009 en 2010 (bron parkeeronderzoeken 2009 en 2010)

2.2 Knelpunten

Bereikbaarheid en routing rond het centrum

De parkeerroute is momenteel geen aaneengesloten ring vanwege het eenrichtingsverkeer in de Notaris Mulderstraat tussen het Haagje en Jonkheer Jongestraat. Dit heeft als consequentie dat er in de Hoofdstraat een doorsteek voor het verkeer is die het voetgangersdomein in het kernwinkelgebied verstoort. Doorsnijding van het winkelgebied in de Hoofdstraat door autoverkeer kan worden voorkomen met tweerichtingsverkeer op de gehele parkeerroute.



Figuur 2: Autoverkeer doorsnijdt het winkelgebied van de Hoofdstraat.

Bewegwijzering

Hoogeveen heeft een langgerekt winkelgebied. Een verwijzing naar het centrum is niet afdoende om onnodig zoekverkeer te vermijden. Om bezoekers gericht naar hun bezoekdoel te leiden is een gelaagdheid in de routeverwijzing nodig die op de invalswegen naar het centrum verwijst en dichterbij het centrum meer informatie over de bestemmingen biedt. Verwijzingen naar de bestemming hebben uitsluitend betrekking op openbare gebouwen en (commerciële) centra. Er worden in de verwijzing géén vermeldingen van individuele winkels of bedrijfsvestigingen opgenomen.

Onevenwichtig gebruik beschikbaar parkeerareaal

Onderzoek wijst uit dat het parkeeraanbod in het centrum van Hoogeveen gemiddeld genomen ruim voldoende is (55% bezetting) en dat de bezetting op het drukste moment hoog is (89%). De verdeling van de parkeervraag over de beschikbare locaties is onevenwichtig. Dit verdeelprobleem komt in vrijwel alle steden voor omdat consumenten dichtbij hun bezoekdoel willen parkeren. Op drukke momenten, wanneer de preferente parkeerplaatsen in gebruik zijn, leidt dit tot extra zoekverkeer en illegaal parkeren (bezetting boven 100%).

De maatregelen die het verdeelprobleem kunnen reduceren zijn:

- concentratie van parkeeraanbod (minder zoekverkeer);
- toevoegen van parkeeraanbod op de locaties waar de parkeervraag het hoogst is;
- werkers alleen vergunningen aanbieden op rustige parkeerlocaties op enige afstand van het centrum;
- differentiëren van parkeertarieven waarbij de tariefverschillen zo groot moeten zijn dat parkeergedrag effectief wordt beïnvloed (bijvoorbeeld in het centrum een hoog tarief, op afstand van het centrum een lager tarief hanteren om de parkeervraag evenwichtiger te verdelen over het beschikbare parkeeraanbod of om kortparkeren in het centrum en langparkeren buiten het centrum te bevorderen);
- gebruik van een dynamisch parkeerverwijssysteem (alleen mogelijk in combinatie met achteraf betaald parkeren).

2.3 Ontwikkelingen

Menselijke factoren

De automobilität van burgers neemt steeds verder toe. Het oriëntatiegebied voor het doen van niet dagelijkse aankopen wordt groter, het koopgedrag heeft een recreatief karakter. Mensen hebben steeds vaker meerdere bezoekdoelen gedurende een dag die met een auto makkelijker te combineren zijn dan met het openbaar vervoer. CBS cijfers tussen 2000 en 2011 laten dan ook een stijging van het autobezit zien van 6,4 miljoen naar 8,0 miljoen. Het aantal huishoudens met 2 of meer auto's neemt toe. Op basis van deze trend is een jaarlijkse toename van het aantal auto's met 1,5% in de komende jaren aannemelijk.

De behoefte aan comfort en gemak laat zich naar het werkveld parkeren vertalen: Centrumbezoekers willen zekerheid over vrije parkeer ruimte op korte loopafstand van het bezoekdoel, betaalgemak en zij hebben voorkeur voor achteraf betaald parkeren om vrij te zijn in hun verblijfsduur (en geen kans op boetes).

Recent onderzoek wijst verder uit dat de parkeerder bereid is meer te betalen:

- voor een veilige parkeerplek;
- wanneer afrekenen per minuut wordt ingevoerd.

Parkeersektor

Door technologische ontwikkeling van parkeerapparatuur vervaagt het traditionele verschil tussen vooraf betaald parkeren op straat en achteraf betaald parkeren in garages en op terreinen. Op straat doen nieuwe vormen van achteraf betaald parkeren hun intrede. Voorbeelden zijn "Belparkeren" en "Stadsparkeren" waarbij de parkeerder bij aankomst op de straatlocatie zijn parkeertransactie aanmeldt en aan het eind van zijn verblijf weer afmeldt. Het verschuldigde parkeergeld wordt automatisch geïnd. Handhavers zijn toegerust met een speciale handterminal waarmee via internet wordt gecontroleerd of een geparkeerde auto is aangemeld.

Apparatuur voor achteraf betaalde systemen wordt steeds geavanceerder:

- een veelheid aan betaalmogelijkheden (munt, biljetten, pin, creditkaart, chip);
- koppeling met afwaardeerunits op locatie van bedrijven om parkeerkorting op maat te geven;
- een veelheid aan kaartvarianten (kortingskaarten, uitrijkaarten, tijdwaardekaarten);
- toegang door middel van kentekenherkenning, transpondertechnieken, mobiele telefoon etc.

Parkeereexploitanten strijden om marktaandeel. Door de financiële crisis wordt het aankopen van garages beperkt tot de locaties met een hoge omzetpotentie. Bij locaties met geringere potentie wordt aangestuurd op huur- of beheercontracten. Om kosten te besparen worden technieken gebruikt (intercom – CCTV – centrale meldkamer) die garagebeheer op afstand mogelijk maken en tegelijk het serviceniveau op peil te houden (cameratoezicht, snelle reactie op storingen en vragen van parkeerders).

Centrumontwikkeling Hoogeveen

Hoogeveen realiseert het centrumplan waarin functies worden verdicht, woningen worden toegevoegd, het openbare gebied aantrekkelijker wordt ingericht en de trekkracht van het centrum en de daarmee samenhangende bezoekersaantallen worden vergroot. In relatie tot parkeren is de consequentie dat maaiveldparkeren op ontwikkellocaties verdwijnt en het parkeeraanbod wordt geconcentreerd in ondergrondse garages. De ontwikkeling van de eerste parkeergarage aan het Kaapplein is aanstaande, op langere termijn wordt de bouw van een tweede garage overwogen aan de noordzijde van het centrum.

3 Beleidsuitgangspunten en doelstellingen

Hoogeveen staat voor een vitaal, goed bereikbaar stadscentrum met voldoende parkeeraanbod voor auto en fiets in zowel kwantitatief als kwalitatief opzicht. Het centrumgebied combineert stedelijk wonen met winkel- horeca, cultuur- en recreatieve functies. Uitgangspunt is dat centrumbezoekers hun auto nabij het bezoekdoel kunnen parkeren, bewoners die geen parkeergelegenheid op eigen erf hebben op redelijke loopafstand van de woning kunnen parkeren en werkers op grotere loopafstand net buiten het centrum parkeren. Betaald parkeren is daarbij het sturingsinstrument. Voor het overbruggen van kortere afstanden wordt het gebruik van de fiets actief gestimuleerd.

Beleidsdoelen:

- Optimaliseren van de bereikbaarheid van het stadscentrum.
- Parkeeraanbod dat kwantitatief en kwalitatief aansluit op de behoefte van de doelgroepen.

De kwantitatieve doelstelling wordt onderbouwd met de gemeentelijke parkeernormen die gelden bij ontwikkeling van nieuwe functies.

De kwalitatieve parkeerbehoeften hebben betrekking op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen nabij het bezoekdoel, die veilig en schoon zijn, technisch goed functioneren, voldoende maat hebben en waar de consument bij voorkeur niet wordt gehinderd in zijn verblijfsduur.

Onderbouwende maatregelen zijn:

- o beheer van parkeervoorzieningen richten op de aspecten “aantrekkelijk, schoon, heel en veilig”;
- o waar mogelijk en noodzakelijk herinrichten van parkeerterreinen en looproutes;
- o op parkeerlocaties waar met het oog op de beschikbaarheid van parkeergelegenheid doorstroming gewenst is, instellen c.q. voortzetten van parkeerdurbeperkende maatregelen (maximale parkeerduur bij vooraf betaald parkeren, blauwe zone);
- o waar mogelijk en wenselijk verschuiven van op toezicht gericht parkeeraanbod met vooraf betaald parkeren, naar servicegericht parkeeraanbod met achteraf betaald parkeren en volledige vrijheid in verblijfsduur.

- Evenwicht in het gebruik van het totale parkeeraanbod:
 - o Locatieprioriteit: bezoekers nabij bezoekdoel in het centrum, bewoners op korte loopafstand van de woning, werkers op grotere loopafstand net buiten het centrum behoudens werkers die aantoonbaar zijn aangewezen op een auto vlakbij hun werkplek.
 - o Gebiedsbenadering: de te realiseren parkeerplaatsen van een centrumontwikkeling bij voorkeur toevoegen op of nabij locaties binnen het bedieningsgebied die een bovengemiddelde parkeerdruk hebben.
 - o Planologie: Nieuwe bezoekaantrekkende functies bij voorkeur toevoegen op of nabij locaties waar de parkeerdruk laag is.
- Verminderen van het zoekverkeer door goede bewegwijzering van de parkeerroute, waar mogelijk en financieel haalbaar in de vorm van een dynamische parkeerverwijzing (vol- vrijsignalering of met aanduiding van het aantal vrije parkeerplaatsen). In het kader van de ontwikkeling van parkeergarage Kaapplein wordt de haalbaarheid van een dynamische parkeerverwijzing nader onderzocht.
- Financiële resultaten uit de parkeereexploitatie aanwenden voor de gemeentelijke begroting met inachtneming van marktconforme parkeertarieven:
 - o Binnen de gemeentelijke begroting voldoende financiële ruimte creëren om de benodigde parkeerinvesteringen te kunnen doen .
 - o Voortzetten van het mobiliteitsfonds waarin ontwikkelende partijen een afdracht storten wanneer niet op eigen terrein aan de parkeernorm wordt voldaan. Binnen 10 jaar na toevoeging van de afdracht aan het fonds investeert de gemeente de bijdrage in maatregelen om de oplopende parkeerdruk in het gebied te voorkomen of te verminderen.

4 Doelgroepenbeleid en regulering

Algemeen uitgangspunt is dat parkeerregulering wordt ingezet als sturingsinstrument om parkeervraag en -aanbod in evenwicht te brengen. Indien regulerende maatregelen nodig zijn, gebeurt dat bij voorkeur in de vorm van gefiscaliseerd betaald parkeren. In het gefiscaliseerde systeem worden de parkeergelden geïnd in de vorm van parkeerbelasting en de handhavingskosten gedekt uit de inkomsten van naheffingen die worden opgelegd in het geval de parkeerder verzuimt te betalen. Wanneer er per ingezet handhavingsuur 1 naheffing wordt opgelegd, is de parkeerhandhaving kostenneutraal te organiseren. Met de geldstroom uit parkeergelden worden de overige beheer- en exploitatiekosten gedekt en het investeringsprogramma financieel onderbouwd. De uitwerking van het parkeerbeleid is doelgroepafhankelijk.

4.1 Bezoekers

Bezoekers maken tegen betaling van een tarief per tijdseenheid gebruik van openbare parkeervoorzieningen in het centrum. Deze doelgroep laat zich bij de keuze voor een parkeerlocatie leiden door de (korte) loopafstand naar de beoogde bestemming. Sturing op parkeergedrag is nauwelijks mogelijk. Het keuzegedrag is wel te beïnvloeden met adequate parkeerinformatie (bestemmingen, vrije parkeerplaatsen) en grote tariefverschillen.

Beleid:

Hoogeveen wil bezoekers op korte loopafstand van de belangrijke trekkers in het centrum faciliteren en waar mogelijk en financieel haalbaar het parkeeraanbod concentreren in een achteraf betaald parkeersysteem. Om de parkeervraag evenwichtig te spreiden over het beschikbare parkeeraanbod worden middelen ingezet die het keuzegedrag beïnvloeden:

- Op invalswegen wordt verwezen naar het centrum, nabij het centrum is parkeerverwijzing op de bestemming gericht met waar mogelijk aanvullende informatie over het aantal vrije plaatsen.
- Op locaties met vooraf betaling waar de parkeerdruk extreem hoog is worden progressieve tarieven of parkeerduurbeperkende maatregelen gehanteerd om doorstroming te bevorderen.
- Op locaties waar de parkeerdruk extreem laag is worden lage tarieven gehanteerd om de bezetting te verhogen.
- In woongebieden rond het centrum worden bezoekers geweerd door in gebieden zonder betaald parkeren het parkeeraanbod uitsluitend voor vergunninghouders te bestemmen en in het betaalde parkeergebied bezoekers gebruik te laten maken van de openbare betaalde parkeervoorzieningen.

Mindervaliden in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) kunnen gebruik maken van de daartoe speciaal aangelegde parkeerplaatsen en zijn voor het overige gehouden aan dezelfde regelingen als de andere bezoekers. Voor specifieke gevallen en situaties behoudt de gemeente de ruimte om afwijkende regelingen te treffen.

4.2 Bewoners

Bewoners zijn een tariefgevoelige doelgroep, die de lokale situatie goed kennen en hun auto nabij de woning willen parkeren. In een gereguleerd systeem is deze doelgroep op basis van een vergunninghouderregeling goed te sturen.

Beleid:

Hoogeveen wil bewoners die geen parkeerruimte op eigen terrein hebben op basis van een strikt uitgiftebeleid op korte loopafstand van de woning parkeergelegenheid bieden op het maaiveld of in garages. Binnen het betaalde parkeergebied van het centrum wordt per woonadres 1 vergunning / ontheffing op kenteken verstrekt tegen een tarief dat minimaal de administratieve lasten dekt. Met deze vergunning kan de bewoner nabij de woning of op het dichtstbijzijnde plein parkeren. Aan centrumbewoners buiten het betaalde parkeergebied wordt eveneens maximaal 1 parkeervergunning per adres verstrekt en daarnaast bestaat voor deze bewoners de mogelijkheid om een bezoekerskaart aan te vragen.

De vergunningen / ontheffingen zijn alleen geldig voor de parkeersector die de vergunning vermeldt. Het overzicht met parkeersectoren is als bijlage 2 aan deze nota toegevoegd.

Bijzondere doelgroepen:

Mindervaliden in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart hebben, met uitzondering op de plaatsen voor achteraf betaald parkeren, het recht om gratis te parkeren op alle openbare parkeerplaatsen in de gemeente Hoogeveen. Daarnaast is het voor mindervaliden met een zware handicap mogelijk om op basis van een extra medische keuring een locatiegebonden parkeervergunning- / ontheffing op het maaiveld aan te vragen die het alleenrecht geeft op een kentekengebonden parkeerplaats dichtbij de woning.

4.3 Werkers

Werkers zijn een tariefgevoelige en stuurbare doelgroep. Personen die aan een werkplek gebonden zijn, hebben een lange verblijfsduur (werkdag) waardoor grotere loopafstand van en naar de parkeergelegenheid niet bezwaarlijk is.

Beleid:

Het huidige beleid functioneert goed en wordt voortgezet. Bedrijven die geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben en gevestigd zijn in het betaald parkeergebied kunnen voor zover er capaciteit beschikbaar is voor hun medewerkers een parkeervergunning c.q. –ontheffing aanvragen. Afgifte van deze vergunningen is, voor zover de parkeerdruk dat toelaat, onbeperkt met economische gebondenheid aan Hoogeveen als enige criterium. Indien de parkeerdruk onaanvaardbaar toeneemt, zal het uitgiftebeleid restrictiever worden en uitgifte worden beperkt op basis van nader te bepalen criteria met betrekking tot nut en noodzaak. Bijzondere doelgroepen als artsen en bezorgdiensten vallen onder de vigerende regelgeving. Werkenden in het gebied kunnen ook gebruik maken van gratis parkeergelegenheid op het Mauritsplein.

4.4 Leveranciers en vervoerders

Leveranciers en vervoerders moeten op locatie hun goederen kunnen laden of lossen. De doelgroep komt op uiteenlopende tijdstippen, is wisselend van samenstelling en heeft een relatief korte verblijfsduur. Bij het laden en lossen wordt vaak gebruik gemaakt van de openbare weg of speciaal aangelegde laad- en losplaatsen.

Beleid:

Laden en lossen in het centrumgebied wordt aan de achterzijde van de winkelpanden afgehandeld en nadrukkelijk niet in de Hoofdstraat. Op locaties waar de doorstroming van het verkeer wordt gehinderd worden laad- en losplaatsen aangelegd. Indien er in gebieden overlast ontstaat door laad- en losverkeer zal de gemeente regulerende maatregelen nemen in de vorm van venstertijden.

5 Parkeermodel

5.1 Parkeerareaal

Ten opzichte van de situatie per 01-01-2011 zijn de navolgende mutaties in het parkeerareaal voorzien:

– Blauwe zone	- 16 pp
– Stoekeplein	- 80 pp
– Beukemaplein	- 206 pp
– Kaapplein maaiveld	- 194 pp
– Prins Mauritsplein	+ 147 pp (tijdelijk i.v.m. woningbouwplannen)
– Parkeergarage Kaapplein	+ 483 pp (waarvan 103 private plaatsen)
Totaal mutatie	+ 134 pp

Per saldo is het openbare parkeeraanbod in 2013 kwantitatief gezien nagenoeg ongewijzigd. Kwalitatief is er een substantiële verschuiving: uitbreiding van parkeer capaciteit in het zuidoostelijk deel van het centrum waar de parkeerdruk nu bovengemiddeld is, toename van het aandeel achteraf betaald parkeren en gratis parkeergelegenheid net buiten het centrumgebied.

Parkeerareaal nu en in de toekomst		2011	2013
Achteraf betaald	Markt Noord	195	195
	Markt Zuid	64	64
	Parkeergarage Kaapplein		380
Vooraf betaald		2007	1527
Blauwe zone	Maaiveld	78	62
Niet gereguleerd		216	363
Totaal aantal openbare plaatsen		2560	2591
Private plaatsen parkeergarage Kaapplein			103
TOTAAL GENERAAL		2560	2694

Tabel 1: Samenstelling parkeerareaal 2011 en 2013

5.2 Vooraf versus achteraf betaald parkeren

Het aandeel vooraf betaald parkeren neemt de komende jaren af ten gunste van het achteraf betaald parkeren. Achteraf betaald parkeren is een consumentvriendelijker systeem omdat de verblijfsduur vrij is, het product servicegericht is en de bezoeker niet meer wordt geconfronteerd met parkeerboetes.

Het beleid van de gemeente is gericht op het aanbieden van het consumentvriendelijke systeem met achteraf betaling op locaties waar het parkeeraanbod geconcentreerd wordt aangeboden. De kosten van een achteraf betaald

parkeersysteem zijn echter hoger en daarom zal de uitbreiding van dit systeem afhankelijk worden gesteld van de financiële haalbaarheid in relatie tot de gemeentelijke begroting. Op locaties met verspreid parkeeraanbod is alleen vooraf betaald parkeren mogelijk. De gemeente zal de komende jaren op basis van een kosten/batenanalyse de innovaties onderzoeken om op deze locaties achteraf betaling mogelijk te maken in de vorm van bijvoorbeeld “belparkeren” of “stadsparkeren”.

5.3 Bereikbaarheid en parkeerverwijzing

Uitgangspunt is dat het autoverkeer zo veel mogelijk wordt gebundeld op de hoofdwegen en woonwijken worden ontlast. De kern van Hoogeveen wordt ontsloten met een drieringsstelsel: de buitenring (groen), de binnenring (geel) en de centrumruit (rood).

De buitenring en binnenring verbinden de snelwegen met de wijken en dorpen, het centrum en met de bedrijventerreinen en dienen als onderlinge verbinding voor deze bestemmingen. De centrumruit is de parkeeromgeving om het centrum van Hoogeveen. De bewegwijzering op de buiten- en binnenring is grofmazig en verwijst naar kernen, wijken en bedrijventerreinen. De verwijzing op de centrumruit is gedetailleerder en verwijst naar de parkeerlocaties. Ten behoeve van het achteraf betaalde parkeeraanbod wordt de haalbaarheid onderzocht van een dynamisch parkeerroute informatiesysteem.



Figuur 3: Drieringsstelsel kern Hoogeveen: groen buitenring, geel binnenring en rood centrumruit

Het gemeentelijk beleid aangaande de fiets is beschreven in de fietsnota. Fietsverkeer maakt in beginsel gebruik van bestaande ontsluitingsroutes richting centrum. Waar mogelijk wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer en fietsroutes geoptimaliseerd om de ontsluiting van het centrum voor deze doelgroep aantrekkelijker te maken en een vervoerskeuze ten gunste van de fiets te bevorderen.

5.4 Fietsenstallingen

Hoogeveen wil het fietsgebruik verder stimuleren door het aanbieden van fietsenstallingen in een sociaal veilige omgeving. Bij de locatiekeuze van de stallingen zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met het huidige gedrag om leegstand van stallingplaatsen te voorkomen. Fietsers rijden het liefst tot hun bestemming en stallen de fiets in de directe omgeving. Het stallingsaanbod moet daarom nabij de belangrijkste eindbestemmingen liggen. In 2011 wordt in de Hoofdstraat een proef gehouden om de behoefte aan een bewaakte fietsenstalling nader te onderzoeken.

6 Tarifiering

Bij het beprijzen van het kortparkeren zijn de sturing van parkeergedrag, marktconforme tarieven, financiële dekking van investeringen en de gemeentelijke begroting uitgangspunten. Bij het beprijzen van de vergunningen c.q. ontheffingen moeten minimaal de apparaatkosten worden gedekt en wordt het tariefniveau ingezet om beleidsdoelstellingen te realiseren (faciliteren van de woonfunctie en noodzakelijk autogebruik en ontmoedigen van niet noodzakelijk autogebruik door werkers) en om parkeervraag en -aanbod in evenwicht te houden.

6.1 Tariefbeleid kortparkeren

In 2011 varieert het parkeertarief van € 1,00 voor de parkeerlocaties op enige afstand van het centrum tot € 1,40 op locaties in het centrum. Ten opzichte van andere centra met betaald parkeren is het tarief in Hoogeveen gemiddeld.

Centrumgebied	Aantal inwoners	Laagste tarief uurbasis	Hoogste tarief uurbasis
Assen	66.000	€ 0,75	€ 1,50
Emmen	109.000	€ 1,00	€ 1,40
Coevorden	36.000	Geen betaald parkeren	Geen betaald parkeren
Hardenberg	59.000	€ 0,80	€ 0,90
Hoogeveen	54.800	€ 1,00	€ 1,40
Kampen	50.000	€ 1,00	€ 1,20
Meppel	32.000	€ 1,20	€ 1,50
Zwolle	117.000	€ 1,09	€ 2,40

Tabel 2: Parkeertarieven omliggende kernen in 2011

Om de ontwikkeling van gebouwde parkeervoorzieningen en invoering van achteraf betaald parkeren financieel te onderbouwen zijn er meer inkomsten nodig. Met het oog hierop wordt het tarief in 2012 met € 0,10 verhoogd en zal de tariefontwikkeling nadien gemiddeld genomen de inflatie volgen. Tussentijdse kunnen de tarieven aan de marktomstandigheden worden aangepast.

6.2 Tarievenbeleid vergunningen en ontheffingen

De uitgangspunten bij het beprijzen van vergunningen en ontheffingen zijn:

- Faciliteren van de bewoners zonder parkeergelegenheid op eigen terrein met 1 vergunning per adres tegen een gematigd tarief. Voor bezoekers van de woningen die buiten het betaald parkeergebied liggen kan ook 1 vergunning per adres worden aangevraagd tegen hetzelfde tarief als de eerste bewonersvergunning.
- Het selectieve uitgiftebeleid voor bedrijfsvergunningen c.q. ontheffingen wordt ondersteund met hoge tarieven om het niet noodzakelijk autogebruik te ontmoedigen.

De tarieven voor 2011 en 2012 zijn in navolgende tabel weergegeven, nadien volgen de tarieven minimaal de inflatie.

Type	Tarief per jaar	
	2011	2012
Eerste bewonersvergunning	€ 48,00	nog niet bekend
Bezoekersvergunning wonen	€ 48,00	nog niet bekend
Bedrijvenvergunning	€ 280,80	€ 300,00
Gehele betaald parkeergebied	€ 870,00	€ 930,00

Tabel 3: Tarieven vergunningen en ontheffingen 2011 en 2012.

7 Parkeerhandhaving

De parkeerhandhaving heeft betrekking op de controle op betaald parkeren, op het gebruik van vergunningen en ontheffingen en parkeerovertradingen. Doelstellingen zijn:

- behalen van minimaal 90% betalingsbereidheid;
- maximaal 5% parkeerovertradingen c.q. overtradingen in verband met gebruik van vergunningen en ontheffingen.

De handavingsinzet is flexibel en gericht op het behalen van de doelstellingen. Minimaal 1x per jaar worden tellingen verricht om het handavingsresultaat te meten en de inzet wordt op basis hiervan bijgestuurd. De handavingsinzet wordt afgestemd op de betalingsbereidheid: verhogen van de inzet bij een lage betalingsbereidheid, verlagen van de inzet bij een hoge betalingsbereidheid. Binnen de beschikbare capaciteit wordt de handhaving verder op weekbasis per dag gevarieerd: op drukke dagen meer handavingsinzet, op rustige dagen minder inzet.

8 Parkeernormen

Voor nieuw te ontwikkelen functies of herontwikkeling dan wel uitbreiding van bestaande functies hanteert Hoogeveen parkeernormen conform het bestemmingsplan Stadscentrum zoals door de gemeenteraad op 27 mei 2010 is vastgesteld.

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
Bedrijven intensief	1,45	per 100 m2 BVO	Arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, lab, werkplaats)
Bedrijven extensief	0,55	per 100 m2 BVO	Arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven zoals opslagloods, transport

Functie	Norm	Norm-Eenheid	Opmerkingen
Bibliotheek / Museum	0,6	per 100 m2 BVO	
Bioscoop / Theater	0,25	per stoel	
Bowlingbaan / Biljartzaal	2,0	per baan / tafel	
Café / Bar / Discotheek / Cafeteria	5,0	per 100 m2 BVO	
Casino / Amusementscentrum	4,0	per 100 m2 BVO	
Cultureel centrum / Wijkgebouw	2,0	per 100 m2 BVO	
Dansstudio / Sportschool	3,5	per 100 m2 BVO	
Detailhandel	3,3	per 100 m2 BVO	Niet zijnde wijkcentra en supermarkten
Dienstverlening met baliefunctie	2,0	per 100 m2 BVO	Circa 1 arbeidsplaats per 25 tot 35 m2 BVO
Dienstverlening zonder baliefunctie	1,5	per 100 m2 BVO	Circa 1 arbeidsplaats per 25 tot 35 m2 BVO
Evenementenhal / congresgebouw	5,5	per 100 m2 BVO	
Hotel	1,0	per kamer	
Kinderdagverblijf	0,7	per 100 m2 BVO	
Onderwijs (basis- en middelbaar)	1,0	per leslokaal	
Onderwijs (MBO, ROC en HBO)	6,0	per leslokaal	
Restaurant	9,0	per 100 m2 BVO	
Serviceflat / aanleunwoning	0,5	per wooneenheid	Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
Showroom	1,1	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld showroom auto's, keukens, meubels
Verpleeg- /verzorgingshuis	0,7	per wooneenheid	
Wonen / appartementen	1,0	per wooneenheid	
Wijkcentra / supermarkt	3,25	per 100 m2 BVO	
Overige functies	1,5	per 100 m2 BVO	

Tabel 4: Parkeernormen voor centrumgebied Hoogeveen

Aan de norm wordt voldaan wanneer:

- er sprake is van bestaande bebouwing;
- met een door initiatiefnemer of daartoe aangewezen instantie uitgevoerde parkeerdrukmeting is aangetoond dat er op basis van dubbelgebruik nabij het gebouw voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze bepaling is uitsluitend van toepassing op een nieuwe ontwikkeling of uitbreiding van een gebouw binnen de bestemming Cultuur en ontspanning.
- de Initiatiefnemer zelf op eigen terrein in de nabijheid van, of op, of onder het gebouw de genormeerde parkeerruimte realiseert;
- in de nabijheid van het gebouw nieuw te realiseren parkeerplaatsen worden gehuurd van derden, waarbij initiatiefnemer door middel van een huurcontract aantoont dat deze parkeerplaatsen tenminste 10 jaar lang voor deze functie beschikbaar zijn en blijven.

Wanneer de initiatiefnemer redelijkerwijs niet aan de parkeernorm kan voldoen kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing van de parkeernorm verlenen onder voorwaarde dat de aanvrager van de ontheffing een bedrag van € 20.000,- per niet gerealiseerde parkeerplaats aan de gemeente Hoogeveen betaalt. De bijdrage wordt aan het gemeentelijk mobiliteitsfonds toegevoegd en hieruit worden binnen 10 jaar na toevoeging van de bijdrage investeringen gedaan in maatregelen om de oplopende parkeerdruk in het gebied te voorkomen of te verminderen.

Hardheidsclausule

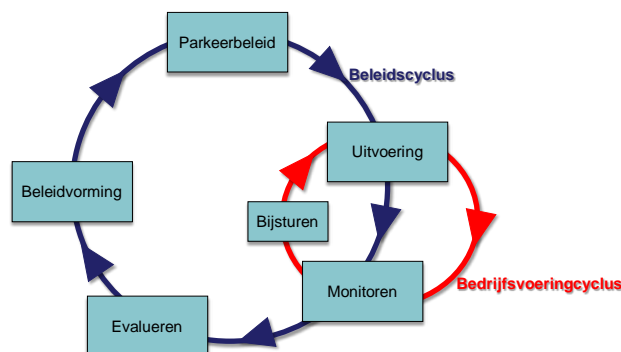
Het college kan ten behoeve van een ontwikkeling binnen een door haar te bepalen projectgebied afwijken van de parkeernormen, met dien verstande dat:

- de afstand tussen de feitelijke ontwikkeling en de dichtstbijgelegen bestaande (openbare) parkeerplaatsen maximaal 400 meter bedraagt;
- het aantal beschikbare en benodigde parkeerplaatsen binnen een projectgebied per saldo minimaal gelijk blijft;
- de ontwikkeling past binnen de voor het stadscentrum gestelde kwaliteitscriteria;
- dubbelgebruik van plaatsen is toegestaan, als de betreffende functies binnen het bepaalde projectgebied daar redelijkerwijs mogelijkheden toe bieden.

Deze hardheidsclausule kan uitsluitend worden gebruikt als het voorgaande is uitgewerkt in een zorgvuldige onderbouwing en een besluit van het college.

9 Monitoren en bijsturen

Het proces van monitoring en bijsturing heeft betrekking op twee cycli: de beleidscyclus en de bedrijfsvoeringcyclus.



Figuur 4: Procescyclus van monitoring en bijsturing.

Beleidscyclus

De beleidscyclus is niet tijdkritisch en aan de hand van deze cyclus evolueert het parkeerbeleid om de gestelde doelen te bereiken. Een jaarlijkse beleidsrapportage op hoofdthema's maakt de effecten van het gevoerde beleid zichtbaar en is input voor een eventuele bijsturing van het beleid:

- Bereikbaarheid centrum
 - Welke verkeersintensiteit hebben de toeleidende wegen op de drukste momenten?
 - Waar is er structureel stagnatie, verkeersoverlast of hinder van laden en lossen?
 - Waar worden onveilige situaties gesignaleerd?
- Parkeeraanbod in relatie tot de centrumfuncties
 - Welke functies of herontwikkelingen zijn toegevoegd en is daarbij voldaan aan de parkeernorm?

In welke deelgebieden is er een structureel parkeertekort?

Wat zijn de uitkomsten en trends uit het periodiek tevredenheidsonderzoek?

- Parkeerdruk en gebruik van het parkeeraanbod
Wat is de bezettingsgraad per parkeerlocatie per dagdeel?
Hoe is de verdeling van dit gebruik in aandelen kortparkeerders en vergunninghouders per type?
- Uitgiftebeleid vergunningen / ontheffingen
Wat is de samenstelling van het bestand in vergelijking met de voorgaande twee jaar?
Is er gezien de beschikbaarheid van parkeerplaatsen aanpassing van het uitgiftebeleid nodig?
- Tarievenbeleid
Hoe verhouden de kortparkeertarieven zich met de tarieven van de referentiesteden?
Zijn er tariefaanpassingen nodig om het keuzegedrag van bezoekers in de gewenste richting te sturen of de vraag naar bepaalde types vergunningen / ontheffingen te beïnvloeden?

Bedrijfsvoeringcyclus

De cyclus van bedrijfsvoering is tijdkritisch. Hier is op operationeel niveau dagelijks bijsturing nodig en op managementniveau moet er maandelijks overzicht zijn van inzet van beschikbare middelen, de effectiviteit en efficiency van die inzet:

- Handhaving
Verhouding handhavingsuren en aantal opgelegde naheffingen.
Percentage parkeerovertredingen en betalingsbereidheid.
Aantal bezwaarschriften naar soort, verhouding toegewezen, afgewezen.
Aantal klachten naar soort, doorlooptijd afhandeling.
- Techniek en onderhoud
Aantal storingen naar soort en locatie.
Schadegevallen.
Inzet preventief onderhoud.
- Parkeerindicatoren
Aantal verkochte parkeeruren per locatie in vergelijking met voorgaande jaar en de begroting.
Gemiddelde verblijfsduur per locatie in vergelijking met het voorgaande jaar.
Stand en mutaties in het vergunninghoudersbestand.
- Bijzondere factoren
Zijn er bijzondere omstandigheden geweest die het normale proces verstoren (wegopbreking, bijzonder evenement e.d.).

Bijlage 1: Parkeerlocaties Hoogeveen stand 01-01-2011

Betaald parkeren 2.266 parkeerplaatsen:

LANGPARKEREN, parkeerautomaten:

Plein	Totaal	
1 Blankensplein Noord	55	
2 Blankensplein Zuid	43	
3 Dekkerplein	21	
4 Herman Bavinckstraat	4	
5 Herman Bavinckplein	117	
6 Bilderdijkplein	206	
7 Nic. Beetsplein	218	
8 Reviusplein	104	
9 Schutsplein	276	
10 De Kaap	194	
11 Stoekeplein	160	
12 Van Echtenstraat	22	
13 Markt Noord	195	
14 Beukemaplein	286	
Beukemaplein	17	
Beukemastraat	14	
15 v.d. Duyn van Maasdam	19	
Totaal:	1951	p.p.

KORTPARKEREN 1 uur, parkeerautomaten:

Straat	Totaal	
2 Alteveerstraat	27	
3 Schutstraat	50	
4 Het Haagje	14	
Totaal:	91	p.p.

KORTPARKEREN 2 uur, parkeerautomaten:

Plein	Totaal	
1 Hoofdstraat Noord	42	
2 Markt Zuid	64	
Totaal:	106	p.p.

KORTPARKEREN 3 uur, parkeerautomaten:

Plein/Straat	Totaal	
1 Raadhuisplein	30	
2 Raadhuisstraat	13	
3 Pr. Beatrixstraat	3	
4 Prins Bernhardstraat	6	
5 Van Echtenplein	59	
Bentinckslaan	7	
Totaal:	118	p.p.

Totaal kort: 315

Totaal lang: 1951

Eindtotaal: 2266 betaalde parkeerplaatsen in Hoogeveen

Gratis parkeren 441 parkeerplaatsen:

GRATIS PARKEREN

Plein	Totaal
Pr. Mauritsplein	216
Pr. Mauritsplein	147
	363 p.p.

KORTPARKEREN 30 minuten, blauwe zone:

Straat	Totaal
1 Willemskade	8
2 Schoolstraat	3
3 Raadhuisstraat	5
4 Grote Kerkstraat	8
5 Van Echtenstraat	8
6 Bentinckslaan	11
7 Jhr. de Jongestraat	8
8 Het Haagje	11
9 Beukemastraat	6
10 Alteveerstraat-west	6
11 Piet Heinstraat	4
	Totaal: 78 p.p.
	441 gratis parkeerplaatsen in Hoogeveen

Bijlage 2: Vergunninghoudersgebieden per 2011

Specifieke woonstraten

Alteveerstraat (nrs. 72, 82, 85 t/m 97, 90 t/m 96, 107 t/m 115 en 121), Beukemastraat (nrs. 10 t/m 32 en 51 t/m 71), Jakob Elemastraat, Kanaalweg (nrs. 1 t/m 3d), Notaris Mulderstraat, Willemskade (nrs. 1 t/m 7), Van Echtenstraat (nrs. 44 t/m 52a), Bentinckslaan (nrs. 7 t/m 13 en 6 t/m 18), Wilhelminastraat (nrs. 45 t/m 67).

Sector A

Blankenslaan-Oost, Herman Bavinckstraat, Kemperstraat, Koelmanstraat, Prins Bernhardstraat, Van der Duyn van Maasdamstraat, Van Hogendorpstraat.

Sector B/C

Bilderdijklaan (nrs. 1 t/m 117 oneven, 2 t/m 18 even, 30 t/m 52 even), Prinses Beatrixstraat (nrs. 1 t/m 11 oneven), Da Costastraat (nrs. 1 t/m 16, 18 t/m 24 even, 41 t/m 53 oneven, 54 t/m 68, 70 t/m 82 even), De Genestetlaan, Huijgensstraat (nrs. 1 t/m 27 oneven, 10 t/m 36 even), Nicolaas Beetsstraat, (nrs. 12 t/m 36 even), Raadhuisstraat (nrs. 27, 29 en 31), Staringlaan, Tollensweg, Vondelstraat, Bilderdijklaan (nrs. 54 t/m 76 even), Da Costastraat (nrs. 69 t/m 91 oneven, 84 t/m 114 even), Huijgensstraat (nrs. 29 t/m 51 oneven, 38 t/m 60 even), Jacob Catsstraat, Nicolaas Beetsstraat (nrs. 5, 7, 9).

Sector D

Piet Heinstraat, De Ruyterstraat (nrs. 10 t/m 40), Schutstraat (nrs. 93 t/m 137a), Karel Doormanstraat.

Sector E

Wilhelminastraat (nrs. 22 t/m 28, 34 t/m 120), Schoolstraat (nrs. 1 t/m 93).

Sector F

Van Echtenstraat (nrs. 43 t/m 105, 54 t/m 108), Bentinckslaan (nrs. 20 t/m 54a, 27 t/m 31, 37 t/m 81), Grote Kerkstraat (nrs. 46 t/m 120, 53 t/m 111), Julianastraat (nrs. 26 t/m 38, 5 t/m 15).

POSTADRES

Postbus 20.000
7900 PA Hoogeveen

BEZOEKADRES

Raadhuisplein 24
7901 BW Hoogeveen

TELEFOON

14 0528

FAX

0528-291325

E-MAIL

info@hoogeveen.nl

INTERNET

www.hoogeveen.nl

Parkeernota 2011

Parkeerbeleid wijken, dorpen
en bedrijventerreinen



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

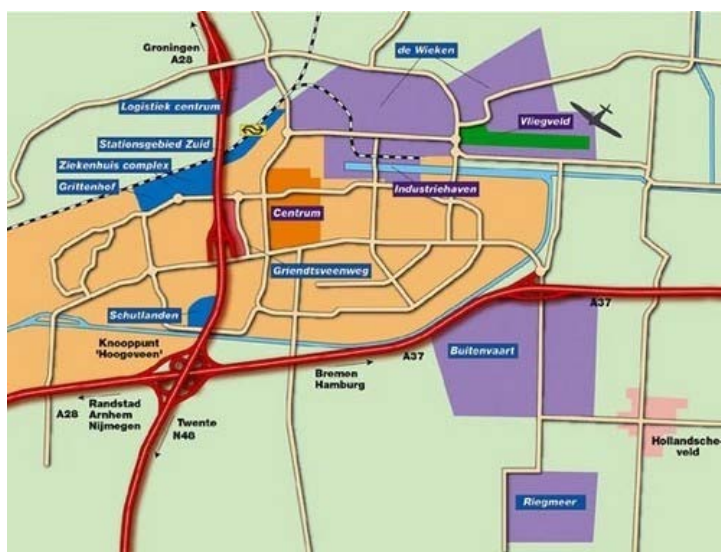
In de dorpen en de meeste wijken rond de kern Hoogeveen is de parkeerdruk lager dan in het stadscentrum en er zijn over het algemeen geen grote parkeerproblemen. Wijken die direct aan het stadscentrum van Hoogeveen grenzen hebben wel incidenteel met parkeeroverlast te maken. Toenemend autobezit is een 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	
Bouwmarkt / 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 parkeergelegenheid 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
Sporthall	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.

POSTADRES

Postbus 20.000
7900 PA Hoogeveen

BEZOEKADRES

Raadhuisplein 24
7901 BW Hoogeveen

TELEFOON

14 0528

FAX

0528-291325

E-MAIL

info@hoogeveen.nl

INTERNET

www.hoogeveen.nl