

Parkeernota

Visie- en Ambitiedocument

Heerlen

CONCEPT
23 november 2015

Parkeernota

Visie- en Ambitiedocument

CONCEPT

23 november 2015

Inhoudsopgave

0 Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Werkproces met Klankbordgroep	6
1.3 Opzet documenten	6
1.4 Doelstelling nieuwe parkeerbeleid	6
1.5 Positie Parkeernota	6
1.6 Leeswijzer	7
2 Context beleidskader	8
2.1 Stadsvisie Heerlen	8
2.2 Integrale Centrumvisie Heerlen (ICV)	8
2.3 Coalitieakkoord 2014-2018 'Samen knokken met een glimlach'	9
2.4 Structuurvisie Heerlen 2035	9
2.5 Parkeernota Heerlen 2010 en addendum	9
2.6 Beleidskaders landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal	11
3 Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen	13
3.1 Huidige parkeersituatie Heerlen en geografische indeling	13
3.2 Actuele parkeerthema's	15
3.3 Ontwikkelingen	15
3.4 Ambitie Smart Mobility	19
4 Ambitie Heerlen	20
4.1 Proces	20
4.2 Ambities	20
5 Parkeerbeleid	21
5.1 Algemeen	21
5.2 Beleidskeuzes per deelgebied	21
5.3 Doelgroepenbeleid	24
6 Vervolgstappen	29
6.1 Terugblik	29
6.2 Concrete acties (korte termijn)	29
6.3 Acties lange termijn	30
6.4 Vervolgstappen	30
6.5 Uitvoeringsnota's	30
6.6 Monitoring	31
Bijlage 1 Plattegrond met zone-indeling	32
Bijlage 2 Begrippenlijst	33
Bijlage 3 Bronvermelding	34
Bijlage 4 Proces Klankbordgroep	35
Bijlage 5 Omschrijving doelgroepen	39
Bijlage 6 Parkeerbalans Centrum	41

0 Samenvatting

Het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad hebben de wens uitgesproken om het bestaande parkeerbeleid te herijken. Zowel in het coalitieakkoord 2014-2018 als in het addendum is aangegeven dat er behoefte is aan een nieuwe parkeernota waarin de diverse parkeersystemen integraal meegenomen worden. Daarnaast is de positie van de gemeente op de parkeermarkt veranderd na de verkoop van haar parkeervastgoed. De gemeente is nu slechts een speler op de markt van straatparkeren. Ook is haar rol op publiekrechtelijk gebied constant in ontwikkeling.

Sinds de initiatieffase van het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is uitgegaan van een proces waarbij in- en externe belanghebbenden actief worden betrokken. Om hier invulling aan te geven, zijn twee groepen samengesteld om de uiteindelijke beleidskeuzes en achtergronden te formuleren: Een klankbordgroep: Deze groep met diverse externe en interne belanghebbenden heeft meegewerkt aan en nagedacht over het formuleren van doelstellingen waaraan het beleid tegemoet moet komen. Een werkgroep: Deze groep bestaat uit werknemers van de gemeente Heerlen en heeft meegewerkt bij de uitwerking van de doelstellingen.

Op hoofdlijnen dient het nieuwe parkeerbeleid te zorgen voor een betere afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en het bieden van een gastvrij en klantvriendelijk parkeersysteem maken hier onderdeel van uit.

Aan de hand van de huidige situatie en een aantal toekomstige ontwikkelingen is een beeld geschetst van de verwachtingen ten aanzien van het parkeren in Heerlen de komende jaren. Hierbij is onder andere aandacht besteed aan ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, technologie en maatschappij.

Uit de sessies met de klankbordgroep zijn drie ambities afgeleid: Toegankelijk, leefbaar en praktisch passend. Deze ambities vormen de rode draad bij de verdere invulling van de beleidsuitgangspunten en uit te werken acties cq maatregelen. Enkele in het oog springende beleidskeuzes zijn, per deelgebied: Betaald parkeergebied: Parkeerders parkeren in het gebied waar ze hun bestemming hebben en er wordt gezorgd voor een leefbaar woongebied met een goede verhouding tussen groen, auto's en beton. Vergunning gebied: Bewoners kunnen ongelimiteerd parkeren aan de hand van hun vergunning en er zal een eenduidig digitaal vergunningensysteem worden ingevoerd. Blauwe zone gebied: De huidige blauwe zones worden op termijn vervangen door een eenduidig digitaal systeem.

Vervolgens worden de 8 actuele thema's die niet direct gerelateerd zijn aan één van de drie gebieden, kort uitgewerkt.

Per doelgroep worden beleidspunten weergegeven, wederom per geografisch deelgebied. De typische kenmerken van deze doelgroepen worden in de bijlage weergegeven. Enkele highlights: Werknemers parkeren in eerste instantie op eigen terrein, beschikbare restcapaciteit in het deelgebied zelf of in een aangrenzend deelgebied wordt zo optimaal mogelijk ingezet voor meerdere doelgroepen, per doelgroep en per deelgebied wordt nagegaan tegen welke tarieven deze kunnen parkeren. De parkeerbalans is in deze gevallen leidend en bepaald de mogelijkheden om een tekort aan capaciteit in te vullen tegen een passend tarief.

Tot slot zijn concrete acties beschreven die op korte termijn uitgevoerd dienen te worden: Bezoekersregeling bewoners, tariefdifferentiatie en toegangscontrole centrum. Ook een zestal acties voor de lange termijn zijn kort aangehaald.

1 Inleiding

In dit document wordt de ambitie van de gemeente Heerlen met betrekking tot parkeren en bereikbaarheid uitgewerkt voor de periode 2016 – 2026. Het laatst vastgestelde parkeerbeleid dateert van 2010 en is opgevolgd door een aantal concrete handreikingen in het document 'Addendum Parkeernota 2010' van januari 2014.

Onderstaand zijn een aantal bekende uitspraken rondom parkeren opgenomen.

"Parkeren is geen doel op zich"

"De parkeerplaats is de entree van de stad: de eerste en de laatste indruk die een bezoeker van de stad heeft"

"Parkeren is ondersteunend aan de functies in de buurt"

"Parkeren is locatie, locatie, locatie"

Allemaal waar, maar parkeren is complexer. Parkeren is een emotie, een beleving die sterk wordt gevoed door hoe er over gesproken wordt. Parkeren is (city)marketing. Alle stakeholders doen mee aan het uitdragen van het imago van het parkeren. Parkeren is dus niet te isoleren als apart vraagstuk. Alle betrokken partijen in een stad moeten dit uitstralen, uitdragen en er over communiceren.

In de 'Parkeernota Heerlen 2010' en het addendum is goed te zien dat er vraaggericht gereageerd is en dat er op basis van de vragen beleid is geproduceerd. De voorliggende herijking geeft de kans om uit deze meer gedetailleerde benadering te komen en weer naar beleidsuitgangspunten uit te zoomen.

1.1 Aanleiding

Het College van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad hebben de wens uitgesproken om het bestaande parkeerbeleid te herijken. Zowel in het coalitieakkoord 2014-2018 als in het addendum is aangegeven dat er behoefte is aan een nieuwe parkeernota waarin de diverse parkeersystemen integraal meegenomen worden.

Daarnaast is de positie van de gemeente op de parkeermarkt veranderd na de verkoop van haar parkeervastgoed. De gemeente is nu slechts een speler op de markt van straatparkeren. Ook is haar rol op publiekrechtelijk gebied constant in ontwikkeling. Dit kan waargenomen worden aan de hand van de volgende aspecten:

- Een aantal grootschalige ontwikkelingen in het centrum van Heerlen is in aanleg;
- De positie van Heerlen als centrumstad van Parkstad is sterk in ontwikkeling;
- De techniek en de wens van de consument om te betalen voor parkeren verandert (digitalisering, mobiel parkeren);
- De gemeenteraad kijkt actief mee naar de ontwikkelingen in de retailsector;
- Vanuit het sociale domein gezien blijkt dat mensen gemiddeld langer thuis wonen, waardoor de behoefte aan (mantel)zorg is toegenomen.

Het bovenstaande is niet compleet, maar geeft wel aan dat er een sterke behoefte is aan een heldere visie op parkeren en bereikbaarheid van het centrum voor de verschillende doelgroepen.

1.2 Werkproces met Klankbordgroep

Sinds de initiatieffase van het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid is uitgegaan van een proces waarbij in- en externe belanghebbenden actief worden betrokken. Om hier invulling aan te geven, zijn twee groepen samengesteld om de uiteindelijke beleidskeuzes en achtergronden te formuleren:

Een klankbordgroep: Deze groep met diverse externe en interne belanghebbenden heeft meegewerkt aan en nagedacht over het formuleren van doelstellingen waaraan het beleid tegemoet moet komen.

Een werkgroep: Deze groep bestaat uit werknemers van de gemeente Heerlen en heeft meegewerkt bij de uitwerking van de doelstellingen.

1.3 Opzet documenten

In tegenstelling tot het eerdere document in 2010 is ervoor gekozen om deze beleidsnota in twee delen op te knippen. Met name: 'Parkeervisie & Ambitie' en 'Parkeermaatregelen'.

In het eerste deel 'Parkeervisie & Ambitie', dat in deze nota is uitgewerkt, wordt de parkeervisie van de gemeente Heerlen uiteengezet op basis van haar ambitie in de stad, de relaties naar de ruimtelijke en economische ontwikkeling in de stad en de beleidskaders die hierbij passend zijn. In het tweede deel 'Parkeermaatregelen' worden de verschillende beleidsinstrumenten (maatregelen) die gebruikt worden om de ambitie in te vullen, uitgewerkt.

De keuze voor twee documenten vindt haar oorzaak in het feit dat er enerzijds behoefte is aan een duidelijke meerjarige richting die 'vast' is en als kapstok dient voor dit beleid. Anderzijds is de wereld sterk in ontwikkeling en moeten we de concrete maatregelen flexibel aan kunnen passen aan deze ontwikkelingen. Om ervoor te zorgen dat niet het gehele beleid op zijn kop moet en er talloze addenda geschreven worden, is ervoor gekozen om in het tweede deel de maatregelen separaat vorm te geven zodat deze naar behoefte aangepast kunnen worden. De uiteindelijke maatregelen worden in diverse uitvoeringsnota's uitgeschreven.

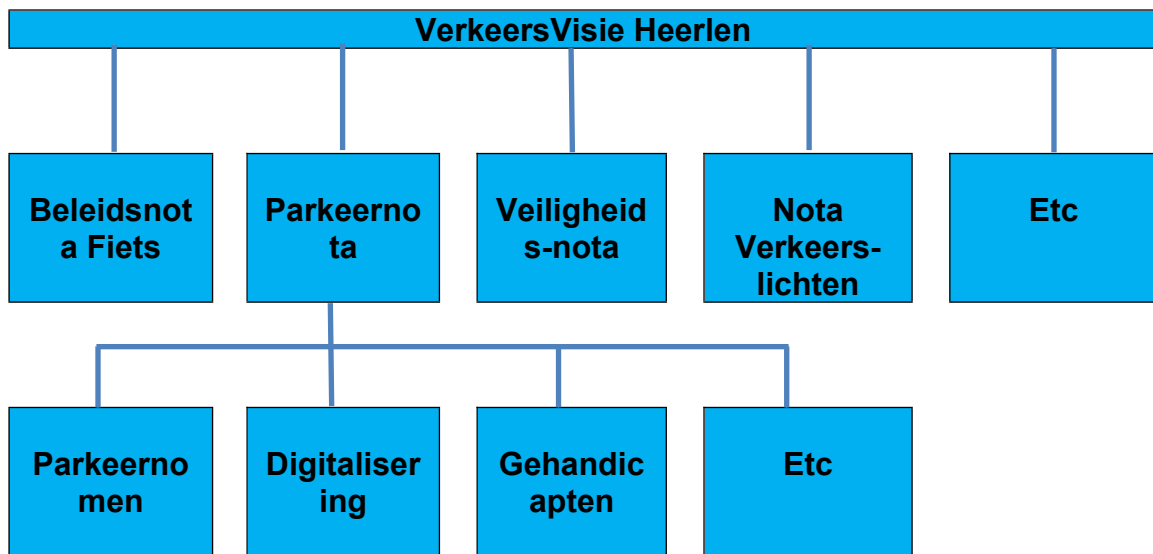
1.4 Doelstelling nieuwe parkeerbeleid

Op hoofdlijnen dient het nieuwe parkeerbeleid te zorgen voor een betere afstemming tussen de vraag naar en het aanbod van parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare buitenruimte. Het anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en het bieden van een gastvrij en klantvriendelijk parkeersysteem maken hier onderdeel van uit.

1.5 Positie Parkeernota

Deze nota is de visie op parkeren die als "rode draad" geldt voor het totale parkeerbeleid en de richtlijnen geeft voor de verder uit te werken maatregelen en deelnota's. De juridische en beleidsmatige verankering is vastgelegd in het visiedocument, de uitwerking van deze visie in de praktijk vindt in diverse deelnota's met maatregelen plaats. De status van deze nota is derhalve richtinggevend voor deelnota's. Per beleidsonderdeel is de specifieke nota waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, leidend.

In onderstaand schema kan worden waargenomen dat de Parkeernota ondergeschikt is aan de VerkeersVisie Heerlen die in 2016 wordt opgesteld. Met andere woorden: De visie fungeert als kapstok voor de diverse thematische nota's, zoals de Parkeernota. Onder de parkeernota hangen vervolgens de verschillende uitvoeringsnota's, zoals de 'Nota Parkeernormen' en de 'Nota Digitalisering'.



1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft de beleidskaders op landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal niveau weer. Daarna wordt in hoofdstuk 3 inzicht gegeven in huidige thema's en toekomstige ontwikkelingen. Hierin zijn de op dit moment relevante thema's opgenomen, alsmede een geografische indeling van het gebied. Een inzicht van verwachte ontwikkelingen op het gebied van onder andere technologie, maatschappij, mobiliteit, flexwerken gegeven. Hoofdstuk 4 geeft beknopt de ambities weer die de gemeente Heerlen heeft op parkeergebied, zoals afgeleid uit de 3 sessies met de klankbordgroep.

Hoofdstuk 5 geeft de beleidskeuzes weer. Deze zijn weergegeven op basis van de geografische indeling van Heerlen alsmede per doelgroep. In hoofdstuk 6 zijn vervolgstappen weergegeven, waaronder de drie meest actuele thema's op parkeergebied op dit moment én de acties die niet op de korte termijn tot uitvoering worden gebracht.

2 Context beleidskader

In dit hoofdstuk wordt de context voor het te voeren beleid beschreven. Parkeren staat zoals bekend niet op zichzelf, maar is onderdeel van de brede context 'stad'.

2.1 Stadsvisie Heerlen 2026

Heerlen is de afgelopen 100 jaar continu veranderd. In de Stadsvisie Heerlen 2026 wordt aan de hand van de eigen kenmerken en identiteit van de stad een overzicht van speerpunten / thema's weergegeven. Om hier invulling aan te geven, zijn de volgende vier speerpunten benoemd:

- Heerlen: Centrumstad (2.2.1)
- Heerlen: Ondernemende stad (2.2.2)
- Heerlen: Jeugdige stad (2.2.3)
- Heerlen: Netwerkstad (2.2.4)

Deze speerpunten delen één centraal visiethema dat onderscheidend is voor Heerlen als centrumstad van Parkstad Limburg: 'Nieuwe Energie'. Dit thema leidt tot de visie van de stad voor de komende jaren: 'Heerlen 2026: Energiek hart van Parkstad'.

2.1.1 Heerlen: Centrumstad

Binnen dit speerpunt worden drie kernthema's onderscheiden. Zo is er het streven om te beschikken over een levendig koop- en verblijfscentrum. Daarnaast is de aanwezigheid van leefbare en aantrekkelijke hoogstedelijke woonmilieus van belang. Ook een goede regionale bereikbaarheid en werkgelegenheid worden nagestreefd.

2.1.2 Heerlen: Ondernemende stad

Het tweede speerpunt kent de volgende kernthema's: Heerlen wil een positief dagrecreatief en cultureel imago nastreven, waarbij het als thuisbasis dient voor hoogwaardige instellingen. Er wordt ingezet op economische thema's als zorg, ICT, toerisme en Nieuwe Energie. Er wordt gezorgd voor een grensoverschrijdende en flexibele arbeidsmarkt. Tevens is het van belang om senioren ook na het bereiken van hun pensioengerechtigde leeftijd bij de maatschappij te betrekken.

2.1.3 Heerlen: Jeugdige stad

Er worden vier kernthema's binnen dit speerpunt onderscheiden. Zo is het belangrijk om de jeugd aan de stad te binden en Heerlen te promoten als studentenstad. Tevens dient Heerlen verder ontwikkeld te worden als centrumstad. Cultuur is hierbij een verbindende factor die zowel kwalitatief als kwantitatief naar een hoger plan getild dient te worden.

2.1.4 Heerlen: Netwerkstad

Het laatste speerpunt kent eveneens vier kernthema's. In eerste instantie worden verbindingen via (spoor)wegen uitgebreid en geoptimaliseerd. In dit kader wordt geprobeerd files te voorkomen. Het openbaar vervoer tussen buurten en tussen buurten onderling en het centrum dient op peil gehouden te worden. Tot slot wordt een hoogwaardig datanetwerk gerealiseerd.

2.2 Integrale Centrumvisie Heerlen(ICV)

In 2005 is de discussienota Integrale Centrumvisie Heerlen vastgesteld. In deze nota wordt uitgegaan van een clustering van het centrum rondom drie brandpunten: omgeving Pancratiusplein / Glaspaleis, omgeving Van Grunsvenplein / Stadsschouwburg en omgeving Maankwartier / Station. Per brandpunt worden positieve en negatieve aspecten benoemd vanuit de functies winkelen, werken en recreëren. Een doel van de visie is om de bloedsomloop in het centrum op gang te brengen door loopcircuits te

realiseren. Dit kan onder andere door het huidige winkelcircuit uit te bouwen. Daarnaast worden aanlooproutes aantrekkelijker gemaakt. Tevens dient voldoende woningdifferentiatie geboden te worden en worden cultuuraspecten geïntensiveerd. Momenteel vindt een actualisatie van deze Centrumvisie plaats. De inhoudelijke kaders van de geactualiseerde Centrumvisie zullen grotendeels overeenkomen met de uitgangspunten die in de voorliggende visie zijn opgenomen.

2.3 Coalitieakkoord 2014-2018 'Samen knokken met een glimlach'

De coalitiepartijen SP, OPH, PvdA, VVD en D66 hebben het coalitieakkoord 2014-2018 opgesteld na afloop van de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2014.

In dit akkoord is op hoofdlijnen bepaald dat gekozen wordt voor:

- Een sociale stad. Met aandacht voor het begrip 'participatie' om zoveel mogelijk inwoners deel te laten nemen aan de maatschappij;
- Een ondernemende stad;
- Een stad waar mensen graag zijn;
- Een stad waar de basis op orde is;
- Een krachtige centrumstad;
- Een financieel gezonde gemeente.

2.4 Structuurvisie Heerlen 2035

De structuurvisie is een planologisch instrument waarmee de gemeente op hoofdlijnen beter kan sturen op ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij gaat het vooral om aandacht voor ruimtelijke opgaven die betrekking hebben op bestaand vastgoed in plaats van nieuwbouw. Ook de rol van de gemeente verandert, van een toetsende naar een faciliterende overheid.

De vier thema's die behandeld worden, zijn:

2.4.1 Vitale stad

Inzetten op minder woningen, maar vooral op woningen met meer kwaliteit en variatie;
Goede voorzieningen (blijven) aanbieden in sterke voorzieningencusters.

2.4.2 Centrale stad

Het versterken van Heerlen als centrumgemeente in de regio;
Door een compact winkelgebied met een compleet en gevarieerd winkelaanbod te bieden;
Met cultuur als bindende factor.

2.4.3 Innovatieve stad

Hoe om te gaan met stedelijke ontwikkelopgaven bij veranderende omstandigheden;
Vanuit de ambitie om invulling te geven aan Heerlen als klimaatneutrale stad in 2040;

2.4.4 Verrassende stad

Beschreven wordt hoe om te gaan met bestaande cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
En deze beter zichtbaar en tastbaar te maken in de stad.

2.5 Parkeernota Heerlen 2010 en addendum

2.5.1 Parkeernota 2010

Volgens het huidige parkeerbeleid wordt de volgende visie nagestreefd:

'Heerlen streeft naar een evenwichtige balans tussen parkeervraag en -aanbod waarbij aan de parkeerbehoefte van diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers en bedrijven) zoveel mogelijk wordt voldaan, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de wijk en de kwaliteit van de openbare buitenruimte.'

Centraal in de Parkeernota 2010 staat de parkeerbalans. Deze dient in evenwicht te zijn, door de vraag en het aanbod op elkaar af te stemmen. Het besef is er dat de verhouding tussen beide sterk kan verschillen per (deel)gebied. De wijze waarop parkeerproblemen in de stad aangepakt kunnen worden, zijn onder te verdelen in een viertal groepen maatregelen, gericht op beïnvloeden (o.a. het aanbieden van een goed openbaar vervoer), benutten (bestaande parkeervoorzieningen voor verschillende doelgroepen inzetten), reguleren (o.a. parkeernormen) en bouwen (o.a. aanleg extra parkeervelden)

Vervolgens wordt via drie stappen het parkeerprobleem behandeld:

- Stap 1: Vaststellen van het parkeerprobleem in het centrum. Deze stap eindigt met de conclusie dat vraag en aanbod – kwantitatief gezien – op diverse locaties in het centrum in de huidige situatie niet in balans zijn.
- Stap 2: Analyse van het parkeerprobleem in het centrum. Aan de hand van de hoofddoelgroepen (bewoners, werknemers, bezoekers) die gebruik maken van de in het centrum aanwezige parkeercapaciteit wordt vastgesteld dat al deze doelgroepen een tekort aan parkeerplaatsen ervaren, uitgaande van hun specifieke invulling van de parkeervraag. Doordat deze 'mismatch' aanwezig is, leidt dit tot een verhoogde parkeerdruk in de woonwijken rondom het centrum. De mismatch is overigens zowel kwalitatief als kwantitatief van aard.
- Stap 3: Maatwerkoplossingen. Leidend tot een maatwerkvoorstel per knelpunt:
 - Tekort aan parkeerplaatsen voor kortparkeren:
 - Onderzoek naar de mogelijkheden om vrijkomende private parkeerterreinen geheel of gedeeltelijk om te vormen tot parkeerterreinen;
 - Indien mogelijk afspraken maken met eigenaren van parkeerterreinen om deze tijdens daluren beschikbaar te stellen aan eenieder;
 - Als uitgangspunt vast te stellen dat bij de herinrichting bestaande openbare ruimte geen straatparkeerplaatsen komen te vervallen;
 - Invoeren betaald parkeren op koopzondagen;
 - Stapsgewijs streven naar een straattarief dat hoger ligt dan het garagetarief.
 - Tekort aan parkeerplaatsen voor langparkeren:
 - Parkeren op Nieuw Eyckholt mogelijk maken tegen sterk gereduceerd dagtarief;
 - De mogelijkheid onderzoeken van het realiseren van een P+R terrein bij station De Kissel. In combinatie met gratis vervoer tussen station De Kissel en Heerlen;
 - Meerjarenafpraak met Q-Park over tarieven, ook met betrekking tot abonnementen.
 - Parkeerdruk omliggende buurten:
 - Via het bevorderen van vervoermanagement bij grote werkgevers in Heerlen het gebruik van fiets en OV stimuleren;
 - De gemeente Heerlen zal daarin zelf het goede voorbeeld moeten geven;
 - Handhaven huidig systeem van vergunningparkeren;
 - Invoeren pilot voor tweede systeem bestaande uit een combinatie van betaald parkeren met een gratis ontheffing op kenteken;
 - Als de uitkomst van de pilot positief is, dit tweede systeem voortaan ook als keuzemogelijkheid aan de bewoners aanbieden.

In het visiedocument is voornamelijk aandacht besteed aan de stappen 2 en 3. Hierbij opgemerkt dat de maatwerkoplossingen onder stap 3 voornamelijk in de nog op te stellen uitvoeringsnota's worden behandeld.

2.5.2 Addendum Parkeernota 2010

In het Addendum op de Parkeernota 2010 (2014) wordt de actuele parkeerproblematiek beschreven. In verschillende buurten is de parkeerbalans niet in evenwicht.

- Parkeerregulering om evenwicht in de parkeerbalans te vinden.
- Er wordt gewerkt met concentrische cirkels in en rondom het centrum: betaald, vergunningparkeren en blauwe zone vormen de drie cirkels.
- Betaald parkeren invoeren om vrije parkeerruimte te genereren.

Daarnaast wordt een voorstel gedaan om te komen tot een heldere en eenduidige parkeerregulering in Heerlen:

- Actiepunt 1: komen tot een voorstel voor het in evenwicht brengen van de parkeerbalans op straat in het centrum;
- Actiepunt 2: komen tot een voorstel voor het bieden van maatwerk aan bewoners en hun bezoek in het centrum;
- Actiepunt 3: komen tot een voorstel voor het digitaliseren van het vergunningparkeren met daarin als specifiek aandachtspunt het parkeren door bezoekers;
- Actiepunt 4: onderzoek naar de kostendekking van het vergunningparkeren;
- Actiepunt 5: inrichten eenvoudige digitale aanvraag en betalen van vergunning.

Actiepunt 2 komt uitgebreid aan bod in het hier volgende visiedocument. In dit kader wordt een groot aantal doelgroepen onderscheiden en worden beleidsuitgangspunten aan deze doelgroepen gekoppeld. Actiepunt 3 en 4 komen terug in uitvoeringsnota Nota Digitalisering. Per 1 oktober jl. is reeds gestart met de implementatie van mobiel parkeren, als onderdeel van het uiteindelijke digitale systeem.

2.6 Beleidskaders landelijk, provinciaal, regionaal en lokaal

De gemeente dient zich te conformeren aan wettelijke kaders en gemaakte afspraken op diverse bestuursniveaus en intergemeentelijke samenwerkingsverbanden.

Landelijk

Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) opgesteld. De structuurvisie gaat in op het toekomstige beleid en de ambities omtrent ruimtelijke vraagstukken in Nederland. De horizon van de huidige SVIR ligt op 2040.

Daarnaast zijn door diverse ministeries wetten en regels omtrent de aspecten die samenhangen met het gemeentelijk (openbaar) parkeren in Nederland opgesteld. Het gaat hier o.a. om regels m.b.t. de bevoegdheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's), de fiscalisering van parkeergebieden en het gebruik van gehandicaptenparkeerkaarten.

Provinciaal

De Provincie Limburg formuleert in haar Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (14 maart 2007) een ambitie gericht op 'een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze voorzieningen door burgers, overheid en bedrijven.' In mei 2014 is dit PVVP geactualiseerd.

Ten aanzien van parkeren stelt het PVVP vast dat het parkeren voor gemeenten een belangrijke mogelijkheid biedt om de lokale bereikbaarheid te sturen en te beïnvloeden. Met de toepassing van zones van bewonersparkeren, tarieven, P&R-voorzieningen en parkeerverwijssystemen kunnen, volgens de Provincie, belangrijke impulsen worden gegeven aan woon-werkverkeer en winkelverkeer voor een meer afgewogen vervoermiddel- en routekeuze.

Het PVVP (2007) vormt een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) uit 2006. Inmiddels zijn het PVVP op 6 mei 2014 en het POL op 12 december 2014 opnieuw vastgesteld. In deze documenten is geen specifieke aandacht besteed aan het thema parkeren.

Regionaal

Het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP) is op 4 juli 2011 aangenomen door de raad van Parkstad Limburg. Het betreft een actualisering van het RVVP uit 2007, waarin aansluiting is gezocht bij het Regioprogramma en de actuele mobiliteitsontwikkelingen.

In het RVVP 2007 wordt de nadruk gelegd op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid door andere de aanleg en optimalisatie van diverse structurerende wegen (o.a. de Centrumring, Binnenring, Buitenring), het vergroten van het aanbod van het openbaar vervoer (o.a. grensoverschrijdend openbaar vervoer), het bevorderen van het fietsgebruik en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze speerpunten hebben (in)direct invloed op het parkeergedrag.

Lokaal

De gemeente is voornemens om een nieuwe VerkeersVisie Heerlen op te stellen. Hierin wordt het beleid en de visie omtrent mobiliteit in Heerlen uitgebreid behandeld. De Parkeernota Heerlen wordt aan deze visie opgehangen. Doel hierbij is om het parkeerbeleid actueel te houden. De wijze waarop deze nota zich verhoudt ten opzichte van de uitvoeringsmaatregelen is in het schema in hoofdstuk 1.4 opgenomen.

3 Huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen

3.1 Huidige parkeersituatie in Heerlen en geografische indeling

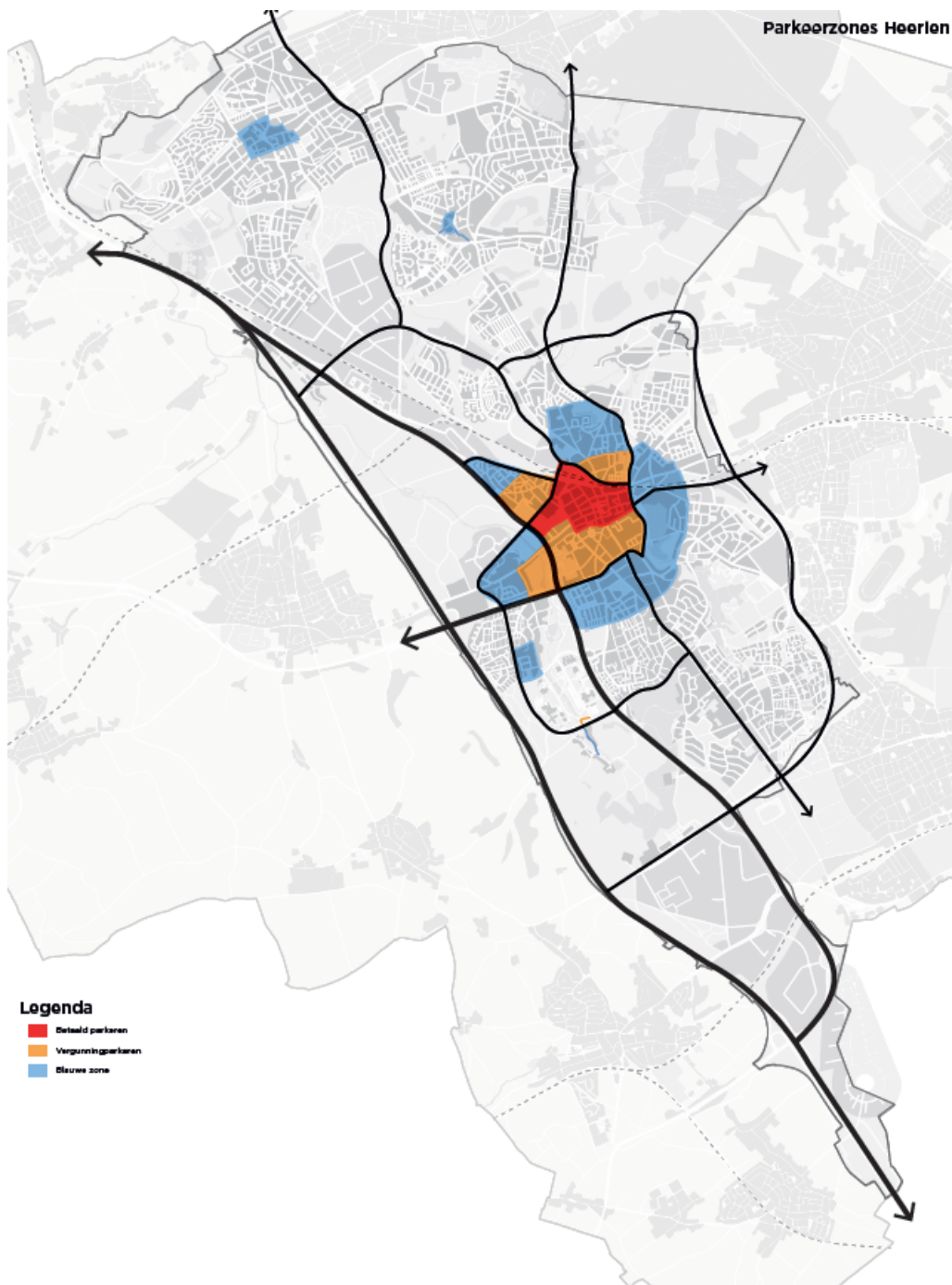
3.1.1 Huidige parkeerregulering

Voor het economisch goed functioneren van een winkelgebied dan wel binnenstad is het belangrijk om goed bereikbaar te zijn en voldoende parkeercapaciteit aan te bieden. Het gaat dan niet alleen om de kwaliteit maar ook om de kwaliteit van het parkeerproduct. Om verschillende doelgroepen zowel in garages als op straat te faciliteren, is ooit het parkeren gereguleerd. Momenteel is in Heerlen nog steeds de behoefte aanwezig om vanuit dit perspectief de parkeerregulering te continueren. Betaald parkeren geldt in dit kader nog steeds als het meest efficiënte reguleringsmiddel. We spreken in dit kader over 'betaald parkeergebieden'.

Het instellen van betaald parkeren in een gebied leidt tot uitwijkgedrag van een groep parkeerders. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de aan het centrum grenzende buurten te garanderen is hier het vergunninghoudersparkeren ingevoerd. Deze gebieden zullen in de rest van de nota worden aangehaald als de 'vergunninggebieden'.

Daarnaast zijn er nog een aantal locaties in Heerlen waar er sprake is van een hoge parkeerdruk in de buurt als gevolg van het parkeren door niet-bestemmingsverkeer. Dit kan veroorzaakt worden door uitwijkgedrag vanuit de gebieden met betaald en/of vergunningparkeren maar ook door de aanwezigheid in de directe nabijheid van bedrijven of instellingen met een grote parkeerbehoefte en te weinig eigen parkeercapaciteit. In deze gebieden is het mogelijk om een blauwe zone in te richten. Op dit moment kent Heerlen een aantal van deze blauwe zonegebieden.

Wanneer we het gereguleerde parkeergebied in Heerlen verdelen op basis van het geldende regime, ontstaat onderstaande kaart. Hierin is onderscheid gemaakt in gebieden met betaald parkeren, vergunningparkeren en blauwe zones. Deze laatste bestaan uit reeds geïmplementeerde blauwe zones en potentiële gebieden voor de invoering van blauwe zones. In bijlage 1 is een ingezoomde kaart van bovenstaande indeling weergegeven. De hier weergegeven geografische indeling op basis van parkeerregime wordt in het verdere verloop van dit visiedocument gehanteerd.



In principe geldt het parkeerbeleid voor het gehele gebied zoals hierboven weergegeven. Bepaalde onderdelen en thema's binnen het parkeren zijn echter meer of minder van kracht op bepaalde deelgebieden. Derhalve zullen deze onderdelen de aandacht krijgen die vanuit het betreffende gebied vereist is.

3.1.2 Parkeerbalans

De huidige parkeerbalans toont aan dat er voldoende beschikbare én vrije capaciteit aanwezig is in de genoemde deelgebieden. Dit betekent dat het mogelijk is om de parkeerbehoefte van verschillende

doelgroepen te faciliteren in het gebied waar ze hun bestemming vinden. Tevens biedt het de mogelijkheid tot uitwisseling tussen de gebieden 'betaald' en 'vergunning' waar dit in de grenszones tussen deze gebieden vereist is. De parkeerbalans is in bijlage 6 opgenomen.

Gedurende de looptijd van het visiedocument wordt de parkeerbalans middels monitoring op gezette tijden geactualiseerd. Wanneer dit onverhoopt leidt tot knelpunten in bepaalde deelgebieden, wordt het beleid hierop aangepast indien dit nodig is.

In dit kader is het in een groot aantal gemeentes in Nederland merkbaar dat de woonwijken die gerealiseerd zijn in de jaren '50 en '60 van vorige eeuw momenteel een andere invulling kennen. Oorspronkelijk gebouwd als sociale woningbouw in de herstelperiode na de 2^e Wereldoorlog, worden deze woningen thans vaak bewoond door gezinnen met thuiswonende kinderen die beschikken over een eigen auto. Oorspronkelijk is hier bij de inrichting van deze woonwijken geen rekening mee gehouden, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit onder druk staat. Hierdoor is het noodzakelijk om de 2^e en volgende auto op een grotere afstand van de woning te stallen. Deze ontwikkeling wordt ook in Heerlen waargenomen.

3.2 Actuele parkeerthema's

Specifiek zijn een aantal thema's binnen het parkeren actueel. Hieronder volgt een overzicht van hiervan:

1. Comfort, gemak en bereikbaarheid van parkeerlocaties in het centrum garanderen;
2. Bewonersparkeren in het centrum faciliteren;
3. Bezoekersregeling voor bezoekers van bewoners opstellen;
4. Speciale doelgroepen tegemoet komen;
5. Elektrisch laden van auto's en fietsen bevorderen;
6. Blauwe zones in schilgebieden invoeren;
7. Parkeernormen actualiseren en een Parkeerfonds inrichten;
8. Parkeren voor motoren faciliteren;
9. Digitalisering van parkeren verder invoeren;
10. Werknemersparkeren vormgeven;
11. Tariefdifferentiatie mogelijk maken.

3.3 Ontwikkelingen

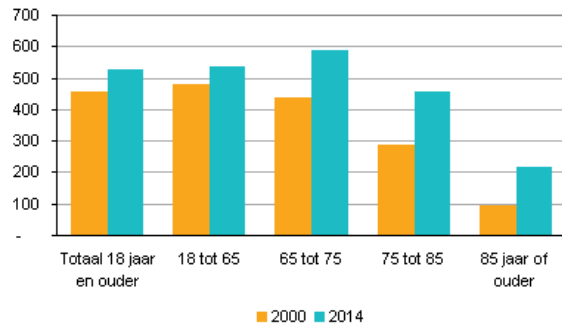
In onderstaande paragraaf worden achtereenvolgens maatschappelijke, technische en mobiliteitsontwikkelingen weergegeven.

3.3.1 Maatschappij

Bij maatschappelijke ontwikkelingen wordt enerzijds gedacht aan hoe de maatschappij verandert in gedrag en anderzijds in samenstelling. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar het belang van parkeren.

Volgens de kerncijfers van de gemeente Heerlen wonen ca. 90.000 inwoners in de gemeente. Dit cijfer is redelijk constant te noemen, met hooguit een lichte afname. Daarnaast is opvallend dat de stad langzaam verouderd. Uit onderstaande grafiek kan afgeleid worden dat het autobezit onder ouderen – voornamelijk 65-plussers in 2014 daarentegen sterk is gestegen ten opzichte van 2010.

Autobezit per 1 000 inwoners



Bron: CBS

Onder jongeren daarentegen wordt een internationale tendens waargenomen waaruit blijkt dat jongeren meer geïnteresseerd zijn in het gebruik van een auto dan in bezit van een auto. Per saldo groeit het autobezit nog steeds maar kan er geconstateerd worden dat deze groei afvlakt. Doordat op korte termijn nog een toenemende groei aanwezig zal zijn, zal de vraag naar parkeerruimte in nieuwe ontwikkelingen voorlopig toenemen.

Opvallend is verder dat Heerlen 460 auto's per 1000 inwoners kent. Dit is ver boven de landelijke tendens van 403 auto's voor vergelijkbare gemeentes (categorie sterk stedelijk volgens CBS). In de omliggende gemeentes is het autobezit echter nog hoger dan in Heerlen. Vanuit de ambitie van Heerlen als zijnde het 'centrum van Parkstad' dient hier ten aanzien van het beleid rekening mee gehouden te worden.

Het landelijke parkeernormenbeleid is begin jaren 2000 door de rijksoverheid losgelaten. Dit is deels gebeurd doordat het ruimtelijk beleid (4^e nota Ruimtelijke Ordening, 4^e nota Ruimtelijke Ordening Extra) het bezit en gebruik van de auto niet kon beïnvloeden. Deels doordat vanuit de rijksoverheid de mobiliteit in algemene zin (waaronder ook automobilititeit) werd gestimuleerd. Het terugdringen van de automobilititeit door vanuit de parkeernormen een restrictief beleid te voeren, zal weinig soelaas bieden. In dit kader is het efficiënter om in te zetten op alternatieve vervoerswijzen en een bewustwording van de effecten van het gebruik van de auto als vervoersmiddel.

3.3.2 Technologie op het gebied van parkeren

Tot enkele jaren geleden is parkeren een statische markt geweest. Parkeren kon op straat (vooraf betaald parkeren bij parkeermeter) of in garages en terreinen achter de slagboom (achteraf betaald parkeren). Sinds een aantal jaren zijn er verschillende trends. Zo is cashless betalen al een aantal jaren in ontwikkeling, is sinds dit jaar de Chipknip afgeschaft en is Dip & Go geïntroduceerd (betalen van kleine bedragen met bankpas zonder pincode). Het gaat hier om een trend die niet specifiek is voor de parkeermarkt, maar wel steeds vaker hier wordt toegepast. Het gaat tevens om technieken die op korte termijn geïmplementeerd kunnen worden en hun werking in de praktijk inmiddels hebben aangetoond.

Betalen met de mobiele telefoon is in opkomst. Momenteel is het dé manier van betalen voor 14 -20% van de parkeerders. Dit op basis van landelijke cijfers. Deze zullen voor Heerlen lager uitvallen, aangezien het mobiel parkeren in Limburg aan een inhaalslag bezig is. Tevens kennen gemeentes die mobiel parkeren invoeren niet direct een dekkingsgraad van meer dan 10%. Sinds 1 oktober 2015 is dit mobiel parkeren ook in het centrum van Heerlen mogelijk. De parkeerautomaat zal op termijn uit het straatbeeld verdwijnen. In de nabije toekomst zal iedereen met een pas of een smartphone betalen voor het parkeren op straat. Dit 'achteraf' betalen maakt het voor Heerlen als stad mogelijk om gastvrijer te acteren.

Nieuwe technologische ontwikkelingen maken het o.a. mogelijk om parkeertarieven flexibeler vast te stellen, zoals 'betalen per minuut'. De technologie maakt het ook mogelijk om het parkeertarief te variëren naar gelang het tijdstip van de dag, het seizoen en afhankelijk van de vraag.

Verder zijn er door de technologische ontwikkelingen mogelijkheden om bijvoorbeeld ondernemers of bewoners te laten betalen voor hun bezoek en hier maatwerkoplossingen te realiseren (bezoekersregeling digitaal voor bewoners en loyalty systemen voor ondernemers). Daarnaast is een digitale vergunning in veel gemeenten al ingevoerd. Deze vergunning wordt op kenteken uitgegeven in plaats van op een kaart die in de auto ligt.

Met betrekking tot de handhaving zijn de ontwikkelingen niet stil blijven staan. Door het parkeren op kenteken kan in de toekomst efficiënter en effectiever gehandhaafd worden door het inzetten van scanauto's of camera's.

Tot slot is de "customer journey" sterk beïnvloed door technologische ontwikkelingen. Bezoekers van een stad kijken voorafgaand aan een bezoek wat ze gaan doen (bioscoop/ restaurant reserveren met app's) en hoe ze naar de stad reizen en als dit met de auto is, waar deze geparkeerd kan worden. In de toekomst wordt het parkeren niet meer los van andere activiteiten gezien. Het maakt deel uit van een bereikbaarheidsarrangement, waarbij van tevoren een parkeerplaats wordt geregeld samen met het vervoer van en naar die parkeerplaats en een kortingsbon voor het lokale museum of voor een kopje koffie in een horecagelegenheid.

3.3.3 Flexibel werken

De afgelopen jaren hebben concepten als telewerken, flexibel werken en thuiswerken veelvuldig hun intrede gedaan. Enerzijds komt het er op neer dat minder woon-werkverkeer aanwezig is, doordat medewerkers meer op afstand cq thuis hun werkzaamheden uitvoeren. Daarnaast blijkt echter in de praktijk dat de piek in parkeervraag op bepaalde momenten toeneemt. Dit komt enerzijds doordat meer werkplekken op hetzelfde vloeroppervlak worden gerealiseerd. Anderzijds komt dit doordat de 'thuiswerkers' op gezette tijden op kantoor aanwezig zijn voor onder andere afstemmings- en werkoverleg.

3.3.4 Internetshoppen

Sinds het begin van deze eeuw zien we een toename van het aantal aankopen dat via internet plaatsvindt. Het directe effect van de toename van aankopen via internet is dat het bezoek aan deze winkelgebieden afneemt. Binnensteden die vooral gericht zijn op beleving en minder op sec winkelen, hebben hier minder last van. Het gaat dan om historische steden zoals Maastricht, Groningen en Utrecht. Het grote effect van deze ontwikkeling is dat fysieke winkels meer worden gebruikt om producten in levende lijve te ervaren en minder om de daadwerkelijke aankoop te doen. De inrichting en omvang van het traditionele winkelpand zal hierdoor de komende jaren veranderen. De eerste signalen tonen aan dat de gelijktijdige parkeerbehoefte in binnensteden afneemt als gevolg van deze ontwikkelingen.

3.3.5 Mobiliteit

P+R

Er zal minder ruimte voor parkeren worden gerealiseerd in stadscentra. Omwille van de beperkte beschikbare ruimte zijn de hiermee samenhangende investeringen de afgelopen jaren sterk gestegen. Bovendien is als gevolg van de recessie het aantal bezoekers aan Nederlandse stadscentra afgenomen, met een lagere parkeerbehoefte als gevolg.

Vanuit onder andere milieukundig oogpunt wordt er steeds meer geopteerd om automobilisten worden aan de randen van de stad op te vangen (zie voorbeeld Groningen en Den Bosch). Aan de rand van de stad kan de prijs van parkeren dalen. In het centrum gaat de prijs omhoog. Zo kan er keuzevrijheid

geschapen worden voor iedere bezoekerscategorie. De ambitie van Heerlen is ook om verder te experimenteren met tariefdifferentiatie.

Fiets

De ontwikkeling die een direct effect heeft op het parkeren, is de forse toename van het aantal elektrische fietsen (E-bikes). De komende vijf à tien jaar wordt verwacht dat vooral onder forenzen het bezit en gebruik van E-bikes fors toeneemt. Dit heeft vooral te maken met de groeiende groep ouderen, maar ook met bijvoorbeeld de verbeterde voorzieningen voor fietsers.

Deze ontwikkeling is van belang voor het parkeerbeleid, omdat voor E-bikes in een bepaalde mate rekening moet worden gehouden met oplaadmogelijkheden. Om ervoor te zorgen dat deze opladers bereikbaar blijven, moet worden geregeld dat 'normale' fietsen hier dus niet kunnen staan. In de nota parkeernormen wordt aandacht besteed aan het fietsparkeren, vanuit de te realiseren aanbodkant.

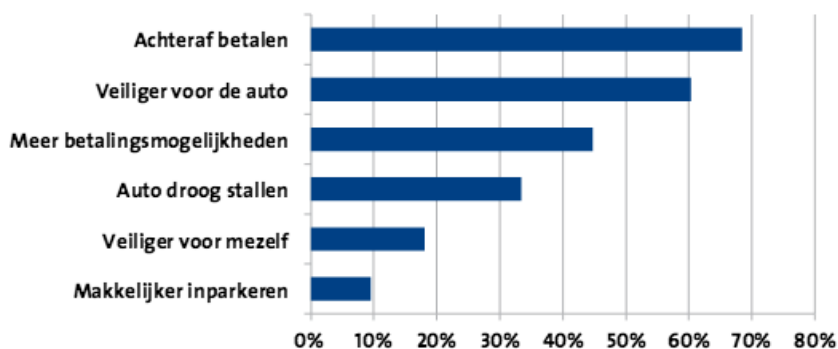
Elektrische auto

Door enerzijds fiscale en anderzijds technologische ontwikkelingen is het percentage elektrische auto's stijgende. Dit vraagt een specifieke parkeeroplossing. Laden van elektrische auto's neemt toe en ook de specifieke ruimtelijke behoefte hieromheen. Een landelijke trend is dat gereserveerde plekken voor elektrisch laden afnemen in de openbare ruimte. Dit betekent dat er meer particuliere initiatieven (in bijv. parkeer-garages of bij bedrijven) worden gerealiseerd.

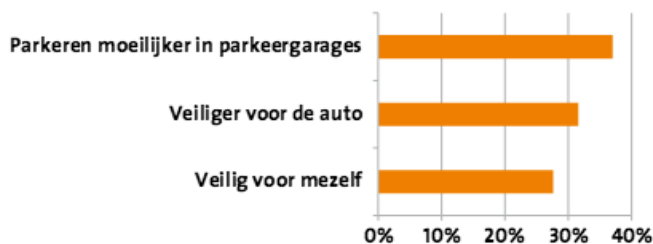
Parkeergarage vs straatparkeren

Voor het parkeerbeleid in het centrum van Heerlen is het van belang om op te merken dat de gemeente Heerlen (behalve in Heerlerheide) geen eigen parkeergarages in haar bezit heeft en enkel sturend is op gebied van het straatparkeren. Desalniettemin neemt de parkeercapaciteit in parkeergarages een groot aandeel in van de totale parkeercapaciteit in Heerlen. Onderstaand overzicht toont de motieven van bezoekers om op straat dan wel in een garage te parkeren. Bij verder uitwerking van het beleid wordt hier rekening mee gehouden.

Waarom liever in een parkeergarage?



Waarom liever op straat parkeren?



Duurzaamheid

In het buitenland is er reeds veel aandacht voor het stimuleren van duurzame initiatieven voor de auto. Zo is het deelgebruik van auto's groeiende. In grote steden in binnen- en buitenland zijn er gereserveerde plekken voor deelauto's. Daarnaast is er behoefte aan specifieke regels voor het parkeren van deze deelauto's.

Er zijn in verschillende steden verkeersbeperkende maatregelen voor niet duurzame auto's genomen (bijvoorbeeld in de binnenstad van Kopenhagen en Londen, maar ook Utrecht). In Rotterdam zijn de meest vervuilende voertuigen vanaf 1 januari 2016 niet meer welkom. Het betreft een trend die in Nederland momenteel nog in ontwikkeling is.

Stand van zaken m.b.t. handhaving

Sinds 1 januari 2015 ontvangt de gemeente géén gemeentelijke bijdrage meer voor de handhaving op Mulderfeiten. Dit heeft consequenties voor het handavingsbudget. Bij andere gemeentes leert de ervaring dat hierdoor meer nadruk komt te liggen op de handhaving op fiscale delicten die een directe opbrengst voor de gemeente genereren. Dit heeft tevens invloed op de (invoering van) blauwe zones en vergunninghoudersgebieden.

3.4 Ambitie Smart Mobility

Het verkeersnetwerk in Nederland zit vaak vol. Dit geldt ook voor Limburg in het algemeen. Een kleine verstoring in het openbare wegennet leidt vaak tot lange files met bijbehorend ongemak.

Door de vervuilende uitstoot heeft het verkeer negatieve gevolgen voor ons leefklimaat. Het is de uitdaging om de komende jaren deze negatieve effecten van mobiliteit te beperken door onder de noemer van Smart Mobility nieuwe mobiliteitsconcepten toe te passen, zoals:

- Elektrische voertuigen. Door in te zetten op het gebruik van elektrische voertuigen (auto's én fietsen) wordt de uitstoot van schadelijke stoffen beperkt.
- Car-sharing. Niet uitgaan van het bezit van een auto – die een groot gedeelte van de dag stilstaat – maar inzetten op het gebruik van een auto. Minder auto's in een gebied betekent een betere benutting van de aanwezige infrastructuur en parkeercapaciteit.
- Smart Parking: Door Smart Parking toe te passen, worden de data uit de parkeersystemen zodanig beschikbaar gesteld, dat parkeerders op basis van deze informatie efficiënt worden geleid naar een vrije parkeerplaats. Dit beperkt het (zoek)verkeer in een centrumgebied. Reserveringsprogramma's vallen ook onder Smart Parking.
- Fietsgebruik. Er zijn diverse fietsprojecten die allen tot doel hebben om het gebruik van de fiets als woon-werk en werk-werk vervoersmiddel te bevorderen.

Door de onderdelen van Smart Mobility onder de aandacht te brengen, kan het milieu worden verbeterd en kan de werking van de aanwezige infra- en parkeerstructuur optimaal worden benut.

4 Ambitie Heerlen

4.1 Proces

Bij de totstandkoming van de parkeervisie en de hieruit voortvloeiende ambities is gebruik gemaakt van een klankbordgroep. Deze klankbordgroep bestaat uit een brede groep van belanghebbenden die discussie heeft gevoerd omtrent de wensen en de verbindende factoren rondom parkeren. Het instrument waarin deze sessies geresulteerd hebben, is het Parkeerkompas. In Bijlage 4 is een weergave en een verdere uitleg van het proces opgenomen.

4.2 Ambities

Er zijn ambities – of doelen – afgeleid uit de sessies die met de klankbordgroep hebben plaatsgevonden. De ambities die – in willekeurige volgorde – die zijn vastgesteld, zijn:

- **Toegankelijk:** Het nieuwe parkeerbeleid is voor een ieder begrijpelijk. Het hiervan afgeleide parkeerproduct is uitnodigend. Het parkeerverblijf is aantrekkelijk en betaalbaar. Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en deze parkeerplaatsen zijn voor alle doelgroepen en vanuit alle invalsroutes bereikbaar.
- **Leefbaar:** Het parkeerproduct is afgestemd op menselijke behoeftes en verlangens en eisen van de te onderscheiden doelgroepen. Ook voor niet-parkeerders dient het parkeren naar tevredenheid geregeld te zijn, zodat ontevredenheid zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid wordt steeds langs de meetlat van duurzaamheid en het thema “maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)” gelegd. Veiligheid voor voertuig en persoon worden gewaarborgd. De invulling van het parkeren in de openbare ruimte brengt de kwaliteit van deze ruimte niet in het gedrang.
- **Praktisch passend:** Het parkeerbeleid en het hieruit voortvloeiende product is acceptabel, eerlijk en in balans. Het is doelgroep- en locatiegericht ingevuld waarbij keuzevrijheid aanwezig is naar locatie, tarief, kwaliteit en dergelijke. Vanuit perspectief van eerlijkheid is het beleid uitvoerbaar en handhaafbaar op straat.



De ambities verwerkt in het parkeerkompas.

5 Parkeerbeleid

5.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is het kader geschetst waarbinnen Heerlen als stad de komende jaren opereert. Hieronder worden eerst de belangrijkste beleidskeuzes per deelgebied weergegeven. Vervolgens volgt een overzicht van doelgroep die binnen Heerlen worden onderscheiden en een weergave van de beleidskeuzes per doelgroep.

5.2 Beleidskeuzes per deelgebied

Per deelgebied worden de volgende beleidskeuzes onderscheiden:

5.2.1 Betaald parkeergebieden

1. De ontwikkeling van het centrum van Heerlen is een regionaal speerpunt. Naast de hiermee samenhangende economische belangen willen we ook de bewoners van het centrum en hun bezoekers meer centraal stellen. Deze bewoners en hun bezoekers worden voortaan als een aparte doelgroep beschouwd en gefaciliteerd, aangezien hun parkeerbehoefte met betrekking tot de verblijfsduur en het aanwezigheidsmoment afwijkt van andere doelgroepen. In overleg met Q-park worden de huidige garageabonnementen gecontinueerd en zal er worden gezocht naar meer flexibele mogelijkheden. Voor bezoekers van bewoners wordt een specifiek product onder de naam 'bezoekersregeling' ingericht.
2. Parkeerders die hun bestemming in het betaalde gebied hebben, dienen in dit gebied zelf, of aan de rand ervan, te parkeren. Voor zover het parkeren aan de rand van het betaalde gebied betreft, gaat het om het gebruik van de hiervoor bestemde parkeerterreinen. De verschillende doelgroepen – te verdelen in lang- en kortparkeerders – hebben hier een keuze in loopafstand, kwaliteit en prijs. Hierbij is het streven om de loopafstand van de parkeerlocatie tot het centrum van Heerlen sterker te relateren aan de prijs. Er zal een eenduidig (digitaal) parkeersysteem worden ingevoerd.
3. Gehandicapten maken gebruik van de aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen, maar hebben daarnaast de mogelijkheid om de overige parkeerplaatsen te gebruiken. Hierbij zal de zelfde tariefstelling als voor de gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangehouden.
4. Een evenwichtige parkeerbalans met een bezetting van 50% tot 80% is het uitgangspunt. Daar waar het invullen van de parkeerbehoefte van de aanwezige doelgroepen leidt tot conflicten of ongewenste situaties, wordt een prioritering aangehouden. Hierbij wordt in eerste instantie capaciteit geboden aan bezoekers van de centrumfuncties en vervolgens aan bewoners + zorgverleners/mantelzorgers, daarna aan werknemers uit het betreffende gebied en ten slotte aan de bezoekers van bewoners.
5. Er wordt gezorgd voor een leefbaar woongebied met een goede verhouding tussen groen, auto's en beton.

5.2.2 Vergunning gebied

1. Parkeerders die hun bestemming hebben in een vergunning gebied, parkeren in het betreffende gebied of maken gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen in of aan de rand van het centrum.
2. Bewoners kunnen ongelimiteerd parkeren aan de hand van een vergunning

3. Niet alleen bezoekers van bewoners, maar ook andere doelgroepen die in deze gebieden hun bestemming hebben, kunnen gebruik maken van de beschikbare capaciteit. Dit gebeurt steeds door de beschikbare capaciteit af te zetten tegen de parkeerbalans.
4. Er zal een eenduidig digitaal vergunningensysteem worden ingevoerd waarbij rekening wordt gehouden met de meest optimale vorm van handhaving.
5. Om de verschillende doelgroepen op de juiste wijze tegemoet te komen, is het essentieel om vergunningen op kenteken af te geven. Ook met het oog op de toekomstige digitalisering van het parkeren is dit vereist.
6. Een evenwichtige parkeerbalans met een bezetting van tot 85% is het uitgangspunt. Daar waar het invullen van de parkeerbehoefte van de aanwezige doelgroepen leidt tot conflicten of ongewenste situaties, wordt een prioritering aangehouden. Hierbij wordt in eerste instantie capaciteit geboden aan bewoners + zorgverleners/mantelzorgers, vervolgens aan werknemers uit het betreffende gebied, daarna aan bezoekers van bewoners en ten slotte aan bezoekers van bedrijven, winkels, zorginstellingen en onderwijsinstellingen (studenten).

5.2.3 Blauwe zone gebieden

1. Parkeerders die hun bestemming hebben in een blauwe zone gebied, parkeren in het betreffende gebied of maken gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen in of aan de rand van het centrum.
2. Bewoners kunnen ongelimiteerd parkeren aan de hand van een ontheffing
3. Bezoekers maken gebruik van de parkeerschijf en kunnen zo qua tijdsduur beperkt gebruik maken van de hier beschikbare capaciteit.
4. Een evenwichtige parkeerbalans met een bezetting van tot 85% is het uitgangspunt. Daar waar het invullen van de parkeerbehoefte van de aanwezige doelgroepen leidt tot conflicten of ongewenste situaties, wordt een prioritering aangehouden. Hierbij wordt in eerste instantie capaciteit geboden aan bewoners + zorgverleners/mantelzorgers, vervolgens aan werknemers uit het betreffende gebied, daarna aan bezoekers van bewoners en ten slotte aan bezoekers van bedrijven, winkels, zorginstellingen en onderwijsinstellingen (studenten).
5. Op termijn worden de huidige blauwe zones vervangen door een eenduidig digitaal systeem waarbij rekening wordt gehouden met de meest optimale vorm van handhaving. De huidige spelregels worden hierbij gehandhaafd.

5.2.4 Overige woonwijken

In dit kader is het in een groot aantal gemeentes in Nederland merkbaar dat de woonwijken die gerealiseerd zijn in de jaren '50 en '60 van vorige eeuw momenteel een andere invulling kennen. Oorspronkelijk gebouwd als sociale woningbouw in de herstelperiode na de 2^e Wereldoorlog, worden deze woningen thans vaak bewoond door gezinnen met thuiswonende kinderen die beschikken over een eigen auto. Oorspronkelijk is hier bij de inrichting van deze woonwijken geen rekening mee gehouden, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit onder druk staat. Hierdoor is het noodzakelijk om de 2^e en volgende auto op een grotere afstand van de woning te stallen.

Bij knelpunten wordt niet meteen uitgegaan van invoering van parkeerregulering of het bijbouwen van (kostbare) parkeerplaatsen. Er dienen andere mogelijkheden te worden bestudeerd om parkeerproblemen van de verschillende doelgroepen op te lossen.

Voor dergelijke woonwijken zijn de loopafstanden zoals in de tabel onder 5.3.1 weergegeven, minder hard. De acceptatie dat de loopafstand tussen de parkeerlocatie en de bestemming groter is, is hier aanwezig.

De volgorde 'beïnvloeden', 'benutten', reguleren en 'bouwen' blijft binnen dit deelgebied onverminderd van kracht.

5.2.5 Actuele thema's

1. Gehandicapten vormen een kwetsbare groep binnen een gemeenschap. De ambitie is om deze doelgroep zoveel mogelijk bij de maatschappij te betrekken. Hetzij beroepsmatig, hetzij als inwoner en consument. Kenmerkend voor deze doelgroep is dat de maximaal acceptabele afstand van parkeerplaats tot bestemming zeer beperkt is. Normaliter parkeert deze doelgroep 'voor de deur'. Daarnaast heeft deze doelgroep in de regel meer tijd nodig om vanaf het parkeren van de auto tot aan de bestemming – en vice versa – te geraken, vanwege hun beperkte motoriek. Uit ervaringen van andere steden is gebleken dat gehandicapten zeker bereid zijn te betalen voor parkeren. De betaalhandeling vormt in veel gevallen echter een drempel, doordat de kassa niet (goed) bereikbaar is dan wel doordat de kassa moeilijk te bedienen is. Ook in dit opzicht kan de invoering van mobiel parkeren soelaas bieden. Aan de hand van vertegenwoordigers van deze doelgroep dient het huidige areaal aan gehandicaptenparkeerplaatsen tegen het licht gehouden te worden en waar nodig aangepast en/of aangevuld te worden. In hoofdstuk 5 zien we gehandicapten niet als een aparte doelgroep. Dit omdat gehandicapten deel uit (kunnen) maken van de verschillende genoemde doelgroepen waaronder centrumbezoekers, medewerkers en bewoners.
2. Mantelzorgers worden gefaciliteerd middels producten die specifiek zijn voor het betreffende deelgebied waarin zij werkzaamheden verrichten. Mantelzorg is in dit kader zorg die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt gegeven aan een hulpbehoevende door één of meerdere leden uit diens directe omgeving. Het gaat hierbij om zorgverlening die direct voortvloeit uit de sociale relatie die beide met elkaar hebben. Een mantelzorger verleent gemiddeld meer dan acht uur per week en/of langer dan drie maanden zorg. Voor mantelzorgers en andere speciale doelgroepen dient voldoende capaciteit beschikbaar te zijn. Waar nodig wordt de bestaande capaciteit uitgebreid.
3. Comfort, gemak en bereikbaarheid. De bereikbaarheid van de garages, het centrum en de woonwijken wordt gewaarborgd. Daarnaast wordt de ontwikkeling van het Maankwartier met betrekking tot de bestaande functies en het parkeren in de bestaande setting van het centrum geïntegreerd. Om parkeerders op de hoogte te brengen van de verschillende keuzemogelijkheden wordt een adequate communicatie ingericht. De aan te bieden informatie dient consistent te zijn en via de gangbare kanalen aangeboden te worden. Het doel hierbij is dat parkeerders vanaf hun vertrek tot aan de parkeerplaats van de benodigde informatie worden voorzien. Om ook op drukke dagen de bereikbaarheid te waarborgen, worden P+R locaties ingezet als overloopvoorziening. Hierbij wordt tevens bekeken of deze locaties ook als standaard parkeeroplossing ingezet kunnen worden.
4. Elektrisch laden van auto's en fietsen. Het uitgangspunt hierbij is dat het parkeren de hoofdfunctie blijft en het geldende parkeerregime leidend is. Derhalve wordt op kortparkeerplaatsen géén e-laden toegestaan. In gebieden met vergunningparkeren en blauwe zone worden laadpunten vanuit de private personen aangevraagd en gaat het hoofdzakelijk om toepassing op eigen terrein. Er worden géén individueel gereserveerde e-laadplaatsen in de openbare ruimte toegewezen.
5. Parkeernormen en parkeerfonds. Uit uitgangspunt van het toepassen van parkeernormen is dat de beschikbare parkeercapaciteit in relatie blijft tot de veranderende vraag naar parkeren en dat door nieuwe ontwikkelingen geen overlast wordt veroorzaakt op parkeergebied. Als onderdeel

van de nieuw op te stellen nota Parkeernormen wordt de procedure opgesteld waarmee de toepassing van de normen wordt weergegeven. In het Parkeerfonds, dat in dezelfde nota wordt opgenomen, worden criteria bepaald hoe niet te realiseren parkeercapaciteit kan worden afgekocht ten gunste van dit parkeerfonds. Aanvullend wordt bepaald voor welke doeleinden de rekenen uit het fonds aangewend kunnen worden.

6. Parkeren voor motoren. Het mobiel parkeren stelt motorrijders in staat om op straat hun parkeergeld te voldoen. Ook voor motoren geldt dat ongewenste situaties, waarbij motoren op het trottoir parkeren, voorkomen dienen te worden. Om dit te bewerkstelligen dient verbaliserend opgetreden te worden. Nieuw uit te geven vergunningen en ontheffingen worden op kenteken afgegeven.
7. Digitaliseren. Momenteel wordt de nota Digitalisering opgesteld. Praktisch gezien komt het erop neer dat in deze nota wordt beschreven hoe gefaseerd wordt toegewerkt naar een volledig digitaal parkeersysteem.
8. Tariefdifferentiatie. Eén van de uitgangspunten van betaald parkeren als sturingsinstrument is dat de verschillende doelgroepen op de juiste plaats gefaciliteerd worden. Uitgangspunt hierbij is dat de te hanteren tarieven marktconform zijn. Bij de toerekening van de parkeerkosten kan uitgegaan worden van een toerekening aan de gemeente (en daardoor aan de gemeenschap), ondernemers of parkeerders. Het tariefstelsel dient zo eerlijk mogelijk te zijn waarbij in eerste instantie de gebruiker (parkeerder) betaalt voor zijn parkeertijd. Onderzoek wordt uitgevoerd om de impact van het tarief op de aantrekkingskracht van het centrum van Heerlen inzichtelijk te maken. In eerste instantie wordt toegewerkt naar een systeem met tariefdifferentiatie op basis van de locatie en de loopafstand tot het centrum.

5.3 Doelgroepenbeleid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de beleidskeuzes die per doelgroepen worden onderscheiden. Er wordt onderscheid gemaakt in de hoofddoelgroepen 'bezoekers', 'bewoners' en 'werknemers'. Deze hoofddoelgroepen worden per deelgebied verder uitgewerkt. Hierbij is onderscheid gemaakt in enerzijds de betaald parkeergebieden en anderzijds in de vergunningen- en blauwe zonegebieden.

5.3.1 Loopafstanden

Voor de loopafstanden van de verschillende doelgroepen wordt steeds onderstaande tabel aangehouden:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden (in meter)
Wonen centrum	400
Wonen schilwijk	200
Wonen rest	100
Winkelen	200-600
Werken	200-800
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Bron: CROW

5.3.2 Bezoekers in betaald parkeergebieden

Bezoekers van winkels	
Typering	Bezoekers van de in Heerlen aanwezige centrumfuncties die gedurende korte of langere termijn het gebied met betaald parkeren bezoeken.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebieden 'betaald' tegen het geldende parkeertarief •Parkeren op de straatparkeerplaatsen in de directe omgeving (400 meter) tegen het geldende kortparkeertarief •Parkeren op grotere loopafstand tegen een gereduceerd tarief

Bezoekers van bewoners	
Typering	Bezoekers van bewoners die in de betaald parkeergebieden wonen
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebieden 'betaald' •Parkeren op de straatparkeerplaatsen in de directe omgeving (400 meter) op basis van het geldende parkeer- dan wel abonnementsgebied •Parkeren op grotere loopafstand tegen een gereduceerd tarief als onderdeel van de bezoekersregeling.

Bezoekers kantoren, bedrijven en instellingen	
Typering	Bezoekers van de in Heerlen aanwezige kantoren, bedrijven en instellingen die gedurende korte of langere termijn parkeren
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Op maaiveld of in eigen gebouwde parkeervoorzieningen •Parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen in het betaald parkeergebied in de directe omgeving (200-800 meter) op basis van het geldende parkeer- dan wel abonnementstarief •Overlast in de omgeving dient voorkomen te worden

5.3.2 Bezoekers in vergunning- en blauwe zonegebieden:

Bezoekers van bewoners	
Typering	Bezoekers van bewoners die in de vergunning- en/of blauwe zonegebieden wonen.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren op maaiveld met behulp van de bezoekersvergunning in de vergunninggebieden, met maximaal 1 bezoekersvergunning per huishouden. •Parkeren op maaiveld in de blauwe zonegebieden, met behulp van de parkeerschijf. •Differentiatie is mogelijk op basis van verblijfsduur. Indien de parkeerbalans het toelaat, kunnen een bepaald aantal parkeeruren beschikbaar worden gesteld voor een aantal specifieke parkeerlocaties middels een passende oplossing. •Bezoekersregeling obv vergunning voor vergunninggebied •Bezoekersregeling obv ontheffing voor blauwe zone gebied. Hier wordt geparkeerd met een onbepert aantal uren.

Bezoekers van winkels	
Typering	Bezoekers van de in de vergunninggebieden en blauwe zonegebieden aanwezige winkels.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in blauwe zone op maaiveld met parkeerschijf •Parkeren in de vergunninggebieden (bij lossen meters) tegen het geldende parkeertarief.

Bezoekers kantoren, bedrijven en instellingen	
Typering	Bezoekers van de in de vergunning- en blauwe zonegebieden aanwezige kantoren, bedrijven en instellingen
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren in de blauwe zone op maaiveld met de parkeerschijf •Parkeren in eigen gebouwde parkeervoorzieningen •Parkeren in deelgebied 'betaald' tegen het geldende parkeertarief •Parkeren op maaiveld in de directe omgeving (200-800 meter) tegen het geldende parkeertarief

Scholieren en studenten	
Typering	Scholieren en studenten zijn korte of langere termijn en gedurende één of meerdere dagen per week in het vergunning- of blauwe zonegebieden aanwezig zijn om hier lessen en colleges te volgen.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein, •Parkeren in de blauwe zone op maaiveld met de parkeerschijf. •Parkeren op maaiveld in nabije omgeving (binnen 800 meter) op special locaties tegen het geldende parkeertarief •Parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen in deelgebied 'betaald' in de nabije omgeving (800meter) tegen het geldende parkeer- dan wel abonnementstarief.

Patiënten en bezoekers (ver)zorg(ings)instellingen	
Typering	Bezoekers van de in Heerlen aanwezige zorggeleerde instellingen die gedurende korte of langere termijn en gedurende één of meerdere dagen per week aanwezig zijn om zorg te ontvangen of patiënten te bezoeken.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren op maaiveld of in gebouwde parkeervoorzieningen •Parkeren op maaiveld in directe omgeving (binnen 250 meter) met de parkeerschijf

5.3.3 Bewoners in betaald parkeergebieden

Bewoners (inwoners)	
Typering	Inwoners van het gebied met betaald parkeren
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren op straat tegen het geldende parkeertarief •Parkeren waar mogelijk in gebouwde voorzieningen in de directe omgeving binnen 400 meter loopafstand tegen het geldende abonnementstarief met speciale bewonersabonnementen

Mantelzorgers	
Typering	Een mantelzorger is iemand die minimaal 8 uur per week en/of langer dan 3 maanden niet beroepsmatig zorgt voor een partner, kind, familielid of vriend (bron: www.mezzo.nl).
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren op straat •Parkeren in gebouwde voorzieningen in de directe omgeving (binnen 400 meter loopafstand) •Parkeren op aangewezen plaatsen tegen een gereduceerd tarief door beschikbaar stellen van een bepaald aantal parkeeruren

5.3.4 Bewoners in vergunning- en blauwe zonegebieden

Bewoners (inwoners)	
Typering	Inwoners van vergunning- en blauwe zonegebieden
Ambitie	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren in vergunninggebieden op straat met een vergunning •Parkeren in de blauwe zone met een ontheffing •Parkeren in gebouwde voorzieningen in de directe omgeving (binnen 200 meter loopafstand)

Mantelzorgers	
Typering	Een mantelzorger is iemand die minimaal 8 uur per week en/of langer dan 3 maanden niet beroepsmatig zorgt voor een partner, kind, familielid of vriend (bron: www.mezzo.nl).
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in de blauwe zone op straat met een parkeerschijf of ontheffingen •Differentiatie is mogelijk op basis van verblijfsduur. Indien de parkeerbalans het toelaat kunnen een bepaald aantal parkeeruren beschikbaar worden gesteld voor een aantal specifieke parkeerlocaties middels een passende oplossing.

5.3.5 Werknemers in betaald parkeergebieden

Medewerkers centrumfuncties en kantoren	
Typering	Medewerkers van de in Heerlen aanwezige kantoren, bedrijven en Instellingen die gedurende korte of langere termijn en gedurende één of meerdere dagen per week aanwezig zijn om hier werkzaamheden uit te voeren.
Beleidspunt	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in eerste instantie op eigen terrein •Parkeren op maaiveld tegen het geldende parkeertarief

	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen in het betaald parkeergebied in de directe omgeving (200-800 meter) op basis van het geldende parkeer- dan wel abonnementstarief •Parkeren op speciale langparkeerplaatsen op enige afstand van het centrum
--	---

5.3.6 Werknemers in vergunningen- en blauwe zonegebieden:

Medewerkers kantoren, bedrijven en instellingen + onderwijs + zorg	
Typering	Medewerkers van de in Heerlen aanwezige kantoren, bedrijven en instellingen of onderwijsinstellingen of zorginstellingen die gedurende korte of langere termijn en gedurende één of meerdere dagen per week aanwezig zijn om hier werkzaamheden uit te voeren.
Ambitie	<ul style="list-style-type: none"> •Parkeren in vergunninggebieden op maaiveld met een vergunning (gelimiteerd aantal) •Parkeren in blauwe zone gebieden op maaiveld met de parkeerschijf •Parkeren op speciale langparkeerplaatsen in het vergunninggebied tegen gereduceerd tarief. (nader uit te werken). •Parkeren op vrije parkeerplaatsen in het gebied 'betaald' tegen het geldende abonnements- dan wel parkeertarief. •Parkeren in het vergunninggebied met extra uit te geven vergunningen tegen een speciaal tarief. Mits de parkeerbalans het toelaat •Parkeren in blauwe zonegebieden met extra uit te geven ontheffingen tegen een speciaal tarief. Mits de parkeerbalans het toelaat.

6 Vervolgstappen

6.1 Terugblik

In de voorgaande hoofdstukken is weergegeven hoe de ambitie van de gemeente op het gebied van parkeren verwezenlijkt kan worden. Dit gebeurt in eerste instantie door beleidspunten aan te geven per doelgroep en per geografisch gebied. Vervolgens worden beleidspunten gekoppeld aan de meest actuele parkeerthema's op dit moment. Hieruit komen waar nodig en mogelijk acties en aanvullende beleidsstukken uit naar voren. Dit voor de korte en lange termijn. Korte termijn heeft hier betrekking op de periode tot medio 2016. De lange termijn heeft betrekking op de tweede helft van 2016 en verder weg in de tijd.

6.2 Concrete acties (korte termijn)

Specifiek worden hieronder een drietal acties uitgewerkt. Het betreft hier concrete acties die momenteel boven aan de politieke agenda staan voor wat betreft het werkveld parkeren.

I. Bezoekersregeling bewoners

In de huidige situatie zijn de producten voor bezoekers van bewoners in voornamelijk het deelgebied 'betaald' beperkt. Deze doelgroep parkeert feitelijk als een reguliere kortparkeerder door te betalen bij de ticketautomaat of bij de betaalautomaat in een garage.

Het voorstel is invulling aan deze bezoekersregeling te geven door een bepaald aantal parkeeruren per jaar beschikbaar te stellen. Dit aantal parkeeruren wordt beschikbaar gesteld aan de in het gebied aanwezige bewoners. Deze kunnen vervolgens dit tegoed beschikbaar stellen aan hun bezoekers.

Deze bezoekersregeling maakt in ieder geval ook deel uit van de digitalisering van het parkeren binnen Heerlen. In de nog volgende Nota Digitalisering wordt e.e.a ten aanzien van dit thema uitgewerkt. Hieruit zal ook blijken of direct bij aanvang van de digitalisering de bezoekersregeling daadwerkelijk digitaal wordt geïmplementeerd of dat we aanvankelijk met tijdelijk systeem, zoals kraskaarten gaan werken.

II. Tariefdifferentiatie

Eerder is aangegeven dat er meerdere wijzen zijn om tariefdifferentiatie toe te passen. Het gaat dan onder andere om differentiatie naar locatie, moment van parkeren, verblijfsduur en gebruikersgroep. Ook kan de tarifiering worden gekoppeld aan de verhouding tussen vraag en aanbod. In dat geval ontstaat een soort seizoensdifferentiatie die bijvoorbeeld in een aantal strandgemeentes in Nederland en België wordt toegepast.

Nader onderzoek en analyse van beschikbare data zal uitwijzen welke kenmerken het parkeren in Heerlen bezit. Het gaat dan om de verblijfsduur, bezoekfrequentie en acceptatie van loopafstanden. In dit kader is het voor de hand liggend om in eerste instantie de tariefdifferentiatie te koppelen aan de loopafstand van parkeerlocatie tot het centrum. Na de uitvoering van een uitgebreid parkeeronderzoek in het centrum zal een separaat voorstel hieromtrent worden opgesteld.

III. Toegangscontrole centrum / stadsafsluiting

Het autovrije deel van het centrum van Heerlen kan op dit moment via een aantal verzinkbare palen bereikt worden door onder andere logistiek vervoer en nooddiensten.

Dit thema is niet direct gerelateerd aan het parkeerproduct, maar kan meeliften op dezelfde technologie van digitalisering. Zo is het mogelijk om de toegankelijkheid van het centrum via camerasystemen te laten regelen. Dit zijn dezelfde camera's die worden ingezet om kentekens van auto's die een garage binnenrijden, te detecteren.

Het doel van deze actie is in ieder geval dat de toegankelijkheid van het centrum voor genoemde doelgroepen zo drempelvrij mogelijk gemaakt wordt. Geavanceerde digitale systemen kunnen hierbij van pas komen.

6.3 Acties lange termijn

Ten aanzien van de in hoofdstuk 5 genoemde beleidskeuzes kunnen een aantal acties voor de lange termijn worden onderscheiden waarbij in het algemeen de kwaliteit van het parkeerproduct per gebied op peil dient te blijven:

1. Speciale doelgroepen. De beschikbare capaciteit en kwaliteit van de parkeergelegenheid voor speciale doelgroepen (gehandicapten, mantelzorgers) wordt nader onderzocht en wordt zo nodig aangepast. Deze doelgroepen worden opgenomen in het digitale parkeersysteem.
2. De behoefte voor de aanleg van extra motor-parkeerplaatsen wordt nader onderzocht. Indien er een duidelijke behoefte bestaat worden speciale motorparkeerplaatsen aangelegd.
3. De parkeerbalans dient geactualiseerd te worden, zodat inzicht ontstaat in verhouding tussen vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen voor werknemers.
4. Digitalisering parkeren. Per 1 oktober 2015 is mobiel parkeren in het gebied met betaald parkeren ingevoerd. Vergunningen en ontheffingen worden gefaseerd in het digitale parkeersysteem ingevoerd. Voor bezoekers van bewoners wordt een speciale oplossing geboden in de vorm van meerdere parkeerproducten.
5. Tariefdifferentiatie. De impact van het parkeertarief op de aantrekkingskracht van het centrum van Heerlen dient inzichtelijk gemaakt te worden. Andere vormen van differentiatie (naar tijdstip en verblijfsduur) worden onderzocht en geïmplementeerd.

6.4 Vervolgstappen

Nadat dit visiedocument door de gemeenteraad is vastgesteld, vormt deze de basis voor de verdere uitwerking. Parallel aan deze besluitvorming én volgtijdelijk worden de eerste uitvoeringsnota's opgesteld en klaargemaakt voor besluitvorming.

6.5 Uitvoeringsnota's

In eerste instantie worden de volgende uitvoeringsnota's opgesteld en ter besluitvorming voorgelegd.

6.5.1 Parkeernormen

Deze nota is op dit moment in voorbereiding en zal begin 2016 aan de raad worden voorgelegd. Het op te richten Parkeerfonds wordt in deze nota behandeld.

6.5.2 Digitalisering

Gezien de complexiteit van dit thema is voor deze nota een langere doorlooptijd nodig. Het doel is dat een eerste versie van deze nota eind 2016 ter informatie wordt voorgelegd aan het college en de raad.

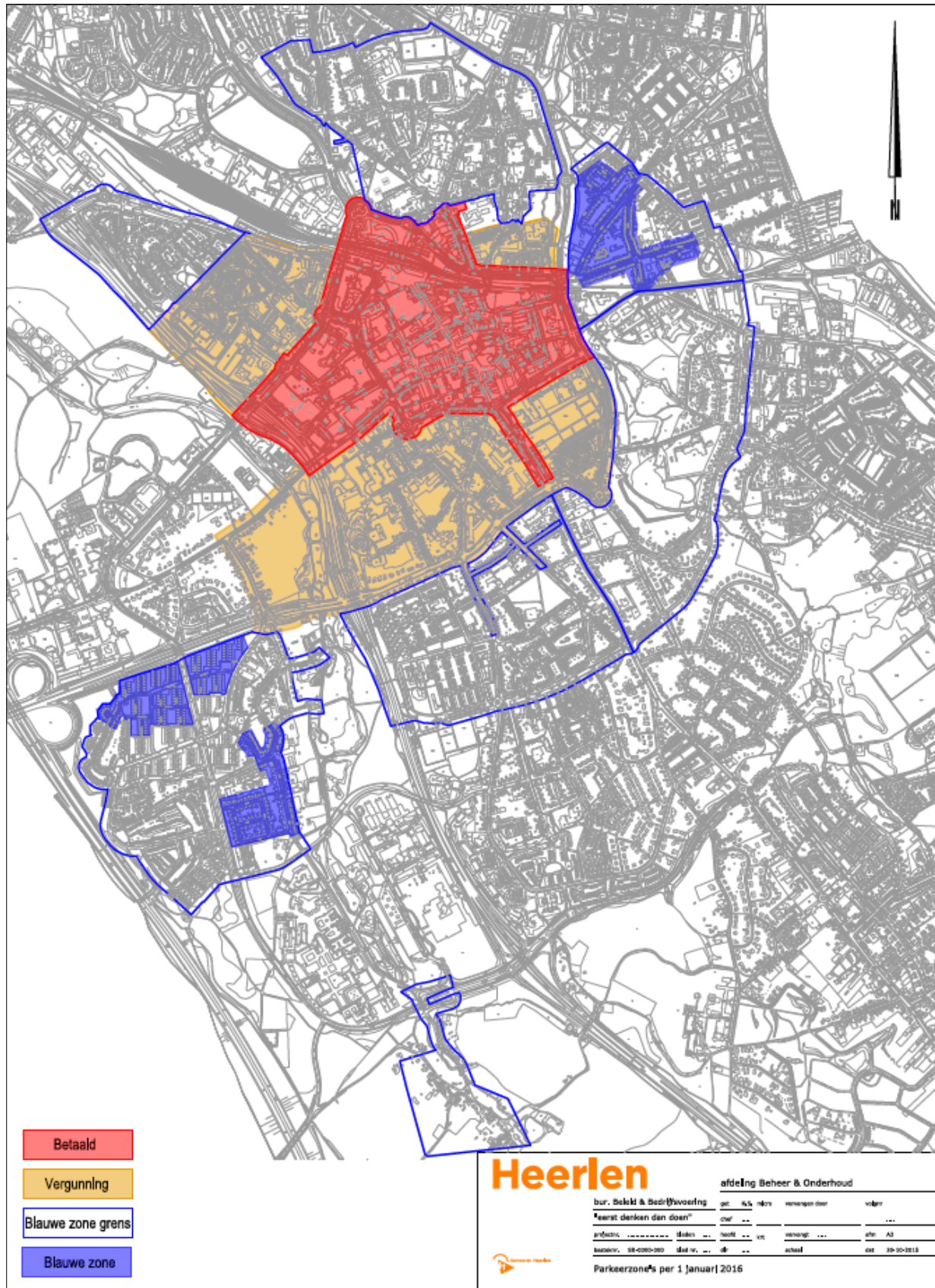
6.6 Monitoring

Een essentiële succesfactor om een toekomstbestendig parkeerbeleid én –product te maken, is dat sprake is van een dynamisch geheel. Door het uiteindelijke parkeerbeleid te implementeren middels diverse uitvoeringsnota's en dit stringent te monitoren kunnen eventuele afwijkingen tussen theorie en praktijk worden gesignaleerd. Vervolgens kan op basis van een soort reality-check bepaald worden of deze afwijkingen voortkomen uit een gewijzigde situatie in de constellatie van Heerlen. De uitdaging is vervolgens om het beleid zodanig aan te passen, dat aan deze aangepaste constellatie zo goed tegemoet gekomen wordt.

Tijdens de sessies met de klankbordgroep is aangegeven dat het beleid dynamisch dient te zijn. Dit betekent dat het beleid zodanig vormgegeven dient te worden, dat tijdens de uitvoering, indien nodig, eenvoudig bijgestuurd kan worden. Aan deze voorwaarde wordt deels tegemoet gekomen door te werken met uitvoeringsnota's die de schakel vormen tussen de parkeervisie en de praktijk.

Ons voorstel is om 2 keer jaarlijks de praktijk van het parkeren in Heerlen te monitoren en af te zetten tegen het vastgestelde beleid. Tevens vindt op deze momenten een terugkoppeling plaats met de klankbordgroep.

Bijlage 1: Plattegrond met zone-indeling



Bijlage 2: Begrippenlijst

- **Kortparkeerder:** Iemand die géén abonnement of vergunning bezit en parkeert door een parkeerticket te nemen bij de betaalautomaat van een garage of de ticketautomaat op straat of iemand die met de blauwe schijf parkeert in een blauwe zone.
- **Langparkeerder:** Iemand die met een abonnement, vergunning of ontheffing parkeert. Dit kan een bewoner of werknemer zijn.
- **Achteraf betaald parkeren:** de parkeerkosten worden voldaan na het afronden van de parkeertransactie.
- **Vooraf betaald parkeren:** De parkeerkosten worden voldaan bij aanvang van de parkeertransactie.
- **Dip & go:** Het betalen van kleine bedragen (tot 50,00 EUR per transactie) met de PIN-pas zonder de PIN-code in te toetsen.
- **Car-sharing:** Iemand leent (al dan niet tegen betaling) een auto van een ander voor een korte periode (vaak minder dan een uur) gebruikt
- **Smart Parking:** Een concept waarbij slimme vormen van parkeren worden aangeboden, waaronder onder andere reserveren voor parkeren en het delen van (vaste) parkeerplaatsen)
- **Turn-over:** Het aantal keren dat een parkeerplaats gedurende een dag wordt gebruikt door verschillende auto's.

Bijlage 3: Bronvermelding

- Stadsvisie Heerlen 2026 (november 2008)
http://www.bgwheerlen.nl/wpcontent/uploads/2013/07/StadsvisieHeerlen2026_LR11.pdf
- Integrale Centrumvisie Heerlen (augustus 2005)
[http://www.heerlen.nl/Gemeente-Heerlen/Integrale-centrumvisie-Heerlen-\(via-pdf\).pdf](http://www.heerlen.nl/Gemeente-Heerlen/Integrale-centrumvisie-Heerlen-(via-pdf).pdf)
- Coalitieakkoord Heerlen 2014 – 2018 (2014) 'Samen knokken meteen glimlach'
[http://www.heerlen.nl/Gemeente-Heerlen/Coalitieakkoord-2014-2018-\(pdf\).pdf](http://www.heerlen.nl/Gemeente-Heerlen/Coalitieakkoord-2014-2018-(pdf).pdf)
- Structuurvisie Heerlen 2035 (juli 2015)
<http://www.heerlen.nl/Gemeente-Heerlen/bStructuurvisie-2035b.html>
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (maart 2012)
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte>
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg (PVVP) (maart 2007)
http://www.limburg.nl/Beleid/Verkeer_en_Vervoer/Verkeers_en_vervoersplan/Provinciaal_Verkeers_en_Vervoersplan_PVVP
- Actualisatie PVVP (mei 2014)
<http://www.limburg.nl/dsresource?type=pdf&objectid=limburg:38903&versionid=&subobjectname=>
- Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) (december 2014)
http://www.limburg.nl/Beleid/Provinciaal_Omgevingsplan_Limburg
- Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP), Parkstad maakt 't mogelijk: Op weg naar structuurversterkend mobiliteitsbeleid (juli 2011)
<http://www.parkstad-limburg.nl/index.cfm/parkstad-limburg/infrastructuur/mobiliteit-en-beleid>
- Nota Parkeernormen gemeente Eindhoven (maart 2012)
http://eindhoven.notudoc.nl/cgi-in/showdoc.cgi/action=view/id=326665/type=pdf/Bijlage_1_Nota_parkeernormen.pdf
- Parkeren op grens van beleving, DTZ Zadelhoff (juli 2012)
<https://view.publitas.com/dtz-zadelhoff/parkeren-op-grens-van-beleving/page/1>
- Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW
<http://www.crow.nl/publicaties/asvv-2012-aanbevelingen-voor-verkeersvoorzieningen>

Bijlage 4: Proces Klankbordgroep

4.1 Proces totstandkoming van het Parkeerkompas

Voor de totstandkoming van de parkeervisie is de keuze gemaakt om met een brede groep van belanghebbenden de discussie te voeren omtrent de wensen en de verbindende factoren rondom parkeren. Er is een Klankbordgroep Parkeren geformeerd. In bijlage 2 is een overzicht weergegeven van de leden die één of meerdere keren aan de Klankbordgroep hebben deelgenomen.

Deze groep heeft, rekening houdende met de context van het beleidskader en de nieuwe ontwikkelingen in een drietal interactieve sessies met elkaar nagedacht over en gewerkt aan de “koers” die de gemeente Heerlen bij het ontwikkelen van het nieuwe parkeerbeleid moet voeren. Het instrument waarin deze sessies geresulteerd hebben, is het Parkeerkompas.

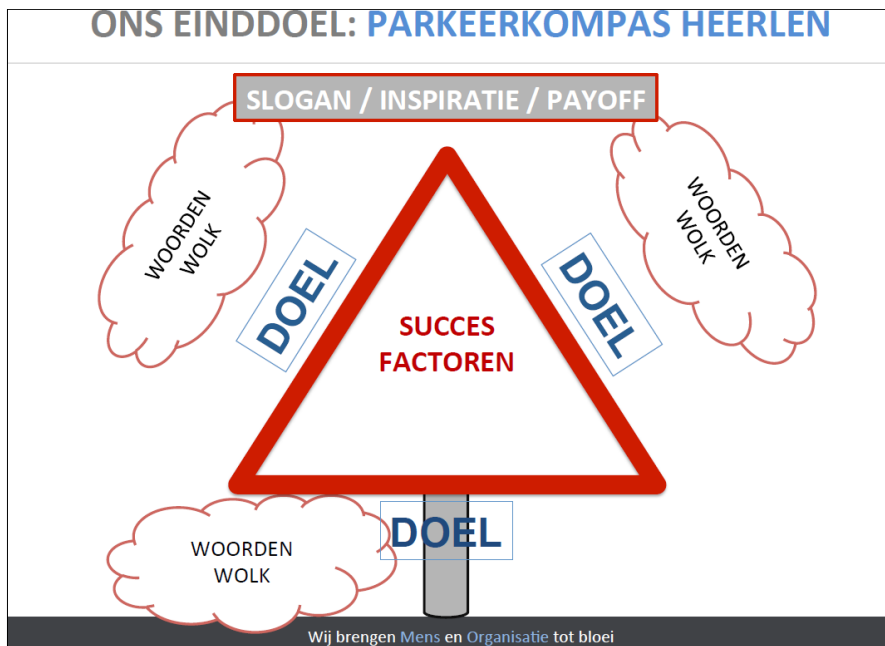
Deelnemer	Organisatie
Nico Aarts	Gemeente Heerlen, wethouder
Alfons Koning Bastiaan	Gemeente Heerlen, raadslid
Ans Winkens	Gemeente Heerlen, raadslid
Roel Leers	Gemeente Heerlen, raadslid
Ted Scheltus	Adviesraad MO Heerlen
Charlotte Scheltus	Adviesraad MO Heerlen
Christine Teulings	Q-Park
Beat Ortmans	Q-Park
Inez Meertens	Juwelier Meertens
Laurent Hölsgens	Zuyderland, locatie Heerlen
Robert Riedijk	Arcus College
Hans Pennings	Bewonersraad Heerlen Centrum
Bert van Duin	Bewonersraad Heerlen Centrum
Hay Jacobs	Obvion
Douwe Dijkstra	HeerlenMijnStad
Herre Harmsma	APG
Paul Bloemen	Vithe
Eddy Jongen	Vithe
Ernst Adriaanse	Gemeente Heerlen, ambtenaar
Ruud Schmeitz	Gemeente Heerlen, ambtenaar
Frank Nijholt	Gemeente Heerlen, ambtenaar

4.1.1 Achtergrond

Vanuit de visie ‘doelgericht werken’ is het interactieve proces ingestoken. Het uiteindelijke doel is om het eerder genoemde Parkeerkompas op te stellen. Het gaat hierbij om een instrument dat gebruikt wordt om scherp te krijgen waar je als samenwerkingsvorm voor staat en welke doelen je wilt bereiken. Zo kan iedere betrokken partij zijn bijdrage aan deze doelstellingen concreet hieruit afleiden. Ook stelt het betrokkenen in staat om de juiste afwegingen te maken en besluiten te nemen.

4.1.2 Beslisdriehoek

De beslisdriehoek die moet leiden tot het Parkeerkompas ziet er als volgt uit:



De beslisdriehoek bestaat uit:

- Titel: De naam van het project of een overall visie dan wel statement;
- Doelen: De drie assen van de driehoek worden gevormd door doelstellingen. Deze omschrijven 'wat' er bereikt dient te worden;

4.1.3 Parkeerkompas Heerlen

Het Parkeerkompas wordt gevormd door de zogenaamde beslisdriehoek. Op de drie assen van deze beslisdriehoek staan de doelstellingen die nagestreefd worden. De doelstellingen worden aan de hand van een woordenwolk met kernbegrippen verduidelijkt. Middenin de driehoek staan de succesfactoren waaraan voldaan dient te worden om de doelstellingen te bereiken. Boven de driehoek staat de slogan.



De term ‘dynamisch’ in bovenstaand schema betekent dat het parkeerbeleid zodanig aanpasbaar moet zijn, dat het in de loop van de tijd gewijzigd kan worden, zodat het eigentijdse karakter behouden blijft. Aan de visie daarentegen houden we vast gedurende de looptijd van het document.

4.2 Visie

4.2.1 Titel / visie: ‘(H)Eerlijk parkeren doen we samen’

Het streven van Heerlen is om een **eerlijk** parkeerproduct voor alle doelgroepen aan te bieden. Hierbij gaat het om een parkeerproduct dat voor een ieder uitlegbaar is en waarin verschillen in locatie, tarief, verblijfsduur, type voorziening en dergelijke verklaard kunnen worden. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat het een **gezamenlijk** product is, waarbij niet alleen de gemeente aan zet is, maar waar ook de aanwezige doelgroepen bij betrokken zijn. Dit gezamenlijk optrekken geldt zowel bij de totstandkoming als bij de uitvoering van het beleid. Dit alles dient uit te monden in een verblijf in Heerlen waarbij **heerlijk** geparkeerd kan worden.

4.2.2 Doelen

De drie doelen – in willekeurige volgorde – die zijn vastgesteld, zijn:

- **Toegankelijk:** Het nieuwe parkeerbeleid is voor een ieder begrijpelijk. Het hiervan afgeleide parkeerproduct is uitnodigend. Het parkeerverblijf is aantrekkelijk en betaalbaar. Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar en deze parkeerplaatsen zijn voor alle doelgroepen en vanuit alle invalsroutes bereikbaar.
- **Leefbaar:** Het parkeerproduct is afgestemd op menselijke behoeftes en verlangens en eisen van de te onderscheiden doelgroepen. Ook voor niet-parkeerders dient het parkeren naar tevredenheid geregeld te zijn, zodat ontevredenheid zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid wordt steeds langs de meetlat van duurzaamheid en het thema “maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)” gelegd. Veiligheid voor voertuig en persoon worden gewaarborgd. De invulling van parkeren in de openbare ruimte brengt de kwaliteit ervan niet in het gedrang.

- Praktisch passend: Het parkeerbeleid en het hieruit voortvloeiende product is acceptabel, eerlijk en in balans. Het is doelgroep- en locatiegericht ingevuld waarbij keuzevrijheid aanwezig is naar locatie, tarief, kwaliteit en dergelijke. Vanuit perspectief van eerlijkheid is het beleid uitvoerbaar en handhaafbaar op straat.

4.2.3 Succesfactoren

Om de hierboven genoemde doelstellingen te behalen en om de visie na te streven, is het belangrijk om keuzes te (kunnen) maken. Hierbij gaat het enerzijds om een duidelijk en verklaarbaar product aan te bieden waarbij een ieder weet waar hij aan toe is. Daarnaast gaat het om het bieden van keuzevrijheid aan parkeerders in de wijze waarop ze gebruik maken van de beschikbare parkeercapaciteit.

Het beleid dient samenhangend en compleet te zijn. Samenhangend in de zin van consistent ten aanzien van de keuzes die gemaakt worden. Compleet in de zin van een product waarin iedere doelgroep zichzelf kan herkennen.

Voorkomen dient te worden dat het nieuwe beleid een star document wordt dat niet aangepast kan worden aan veranderende situaties die zich in de komende jaren kunnen voordoen. Derhalve dient het beleid voldoende dynamisch te zijn, zodat waar nodig bijgestuurd kan worden. Een structurele monitoring is hierbij essentieel.

4.2.4 Statement

Het bovenstaande wordt vertaald naar een visie op parkeren en vervolgens in concreet parkeerbeleid. Hierbij is het belangrijk om continu te spiegelen aan de uitgangspunten en filosofie die leidend zijn geweest bij de totstandkoming van het Parkeerkompas. Dit statement bestaat uit 4 onderdelen:

Wij geloven dat:

“...we samen verantwoordelijk zijn voor het parkeren binnen Heerlen.”

“...we samen verantwoordelijk zijn voor de juiste verdeling en invulling van de schaarse parkeerruimte.”

“...dat iedereen hierbij vrijheid van keuze moet hebben.”

“...parkeerbeleid hierbij voor iedereen een helder, transparant en rechtvaardig kompas vormt.”

Wij willen...

“...parkeren afstemmen op de menselijke behoeften, verlangens en eisen.”

“...onze doelgroepen begrijpen en hen vanuit keuzevrijheid een eerlijk transparant aanbod bieden.”

“...parkeren laten bijdragen aan de aantrekkelijkheid van Heerlen door uitnodigend, beschikbaar en betaalbaar parkeren te bieden.”

“...dat parkeerbeleid begrijpelijk en eerlijk is voor iedere doelgroep.”

“...dat parkeerbeleid eigentijds en dynamisch is.”

“...durven en doen om te leren en te verbeteren met elkaar.”

Wij zijn allen...

“...gericht op samen werken en samen leren.”

“...niet perfect maar wel vol passie.”

“...ambassadeurs van Heerlen.”

Binnen de klankbordgroep...

“...hebben we elkaars geluk voor ogen.”

“...voeren we de cruciale gesprekken.”

“...spreken we elkaar aan en zijn we aanspreekbaar.”

“...nemen we onze verantwoordelijkheid en invloed.”

“...zijn we zelf de verandering die we wensen.”

Bijlage 5: Omschrijving doelgroepen

Bewoners, regulier parkeren

Deze doelgroep vindt het belangrijk om in de directe nabijheid van hun woning te parkeren. Het gaat hierbij voornamelijk om de sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze doelgroep is divers, zowel in de tijd (momenten van de dag en van de week) als in verblijfsduur. Met name in de avonduren en 's-nachts is de parkeerbehoefte voor deze doelgroep aanwezig. Doelgroep, die echter binnen de reguliere parkeercapaciteit wordt ingevuld.

Bezoekers van bewoners

De doelgroep 'bezoekers van bewoners' heeft enkele specifieke kenmerken. Zo kan de verblijfsduur variëren van 1,0 à 1,5 uur tot een hele avond / nacht. Daarnaast is deze bezoeker vaak aanwezig op de momenten dat de bewoners eveneens de grootste parkeervraag kennen: op avonden (alle dagen van de week) en middagen (zaterdag en zondag).

Zorgverleners en mantelzorg

Tot de doelgroep zorgverleners horen onder andere huisartsen en medewerkers van thuiszorginstellingen. Het verdient wel de aanbeveling om in dit kader een scheiding te maken tussen medewerkers van de thuiszorg die werkzaamheden in het kader verzorging en verpleging uitvoeren en medewerkers die huishoudelijke werkzaamheden uitvoeren. Het gaat dan niet alleen om de urgentie van de parkeervraag die al dan niet gefaciliteerd dient te worden, maar ook om de verblijfsduur van de verschillende taken die thuiszorgmedewerkers uitvoeren. Een huishoudelijk medewerker van de thuiszorg is bijvoorbeeld een dagdeel aanwezig bij één en dezelfde klant, terwijl een verpleegkundige van de thuiszorg bijvoorbeeld 15 minuten aanwezig is om een infuus aan te brengen.

Mantelzorg is zorg die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt gegeven aan een hulpbehoevende door één of meerdere leden uit diens directe omgeving. Het gaat hierbij om zorgverlening die direct voortvloeit uit de sociale relatie die beide met elkaar hebben. Een mantelzorger verleent gemiddeld meer dan acht uur per week en/of langer dan drie maanden zorg.

Kantoren, bedrijven en instellingen (werknemers)

Deze doelgroep bestaat uit bedrijven - waaronder ook retailondernemers - die voor hun medewerkers een parkeeroplossing nodig hebben. Het gaat om zogenaamde langparkeerders met een hoge bezoekfrequentie. Kantoren liggen verspreid binnen de hele gemeente, met een nadruk op de omgeving direct grenzend aan het centrum van Heerlen. Enkele voorbeelden hiervan zijn APG, DSM, Obvion, UWV en CBS. De gemeente zelf is natuurlijk ook een grote werkgever in deze branche.

Kantoren, bedrijven en instellingen (bezoekers)

Over het algemeen kennen de bezoekers een parkeervraag die gerelateerd is aan kantoortijden. Gezien het feit dat zowel werknemers als hun bezoekers gedurende dezelfde venstertijden hun parkeervraag kennen, is het belangrijk om vanuit de werkgever de totaal vereiste parkeercapaciteit in te schatten én te faciliteren.

Onderwijs

Eén van de locaties waar grootschalige onderwijsinstellingen aanwezig zijn, is de Onderwijs-campus. Hier zijn Arcus College, Zuyd Hogeschool en de Open Universiteit gevestigd. Dit gebied, gelegen aan Nieuw Eyckholt, grenst tevens aan Coriopolis, bestaande uit hoogwaardige kantooruimte. Daarnaast wordt de Zorgacademie onderscheiden, een samenwerking tussen Zuyd Hogeschool, Arcus College, Atrium Medisch Centrum en Mondriaan. Het specifieke van deze doelgroep is dat de gelijktijdige aanwezigheid zeer hoog is, maar dat de verblijfsduur veelal beperkt is tot een dagdeel.

De parkeervraag vanuit de scholieren en studenten is – gezien de leeftijd en het autobezit/-gebruik van de hier aanwezige leerlingen/studenten - normaliter beperkt. In Heerlen blijkt echter dat relatief veel

studenten van het Arcus college en Zuyd Hogeschool een auto bezitten en deze gebruiken om naar de campus te komen.

Onderwijzend personeel volgt de aanwezigheidsmomenten van scholieren en studenten. Derhalve kent deze deelgroep piekmomenten in de ochtend- en de late middaguren. Niet-onderwijzend personeel komt qua aanwezigheidsprofiel en parkeervraag overeen met kantoorpersoneel.

Voor het speciaal onderwijs wordt veel gewerkt met vervoer van leerlingen per busje. Hier wordt in het kader van de parkeernormen in de betreffende nota rekening mee gehouden. Dit brengen en halen van leerlingen speelt ook in het basisonderwijs.

(Ver)zorg(ings)instellingen

Aan de westzijde van de stad bevinden zich een drietal omvangrijke (ver)zorg(ings)-instellingen in de zogenaamde Zorgvallei: Zuyderland Ziekenhuis, Sevagram en Mondriaan. In Hoensbroek is een omvangrijk zorgcluster van Adelante gevestigd.

Deze instellingen zijn in een overwegend groene omgeving aangelegd en grenzen aan enkele woonwijken, aan weerszijden van het gebied. De doelgroep bestaat uit medewerkers die zorg verlenen – en derhalve ook tijdens nachtelijke uren aanwezig zijn –, kantoormedewerkers, patiënten – die in de regel niet met eigen vervoer komen en een lange verblijfsduur kennen –, en bezoekers van patiënten die gemiddeld één tot enkele uren per dag aanwezig zijn.

Patiënten worden vaak gebracht naar de betreffende instelling. Hierbij is voor deze doelgroep alleen parkeercapaciteit nodig voor het halen en brengen. Daarnaast maken patiënten veelvuldig gebruik van openbaar vervoer en taxi's. De loopafstand én het tarief zijn relevant voor patiënten die zelf per auto komen en hun auto willen parkeren. Voor patiënten die gebracht worden is de loopafstand relevant, maar is het tarief – vanwege de korte verblijfsduur – niet van belang.

Bezoekers parkeren incidenteel dan wel structureel om patiënten te bezoeken. Afhankelijk van de bezoekfrequentie, de periode waarbinnen het bezoek plaatsvindt en de verblijfsduur is de loopafstand en/of het tarief van belang.

Bezoekers van de binnenstad en toeristen

Bezoekers van de binnenstad kunnen grosso modo in twee groepen worden verdeeld:

- Runshoppers: Dit zijn de bezoekers die kortstondig en doelgericht een bezoek brengen aan de binnenstad. De parkeerduur van deze doelgroep is vaak beperkt tot – gezien het voorzieningenapparaat in de binnenstad van Heerlen – 1,5 uur. Het betreft hier overigens een algemeen gemiddelde dat gebaseerd is op de omvang van het voorzieningenapparaat en vergelijkbare steden. Een nadere analyse op basis van een parkeerduuronderzoek zal uit moeten wijzen hoe lang de verblijfsduur van deze groep winkelbezoekers in Heerlen is.
- Funshoppers: Dit zijn de bezoekers die lang(er) in de binnenstad aanwezig zijn. Deze groep bezoekers is minder doelgericht en combineert winkelbezoek vaak met een bezoek van andere functies (horeca bijvoorbeeld). Tot deze groep bezoekers horen ook toeristen, die vaak verblijven in (de omgeving van) Heerlen.

Bijlage 6: Parkeerbalans Centrum

Parkeerbalans Centrum														
o.b.v. M2 Locatus, studie														
	Functie	Omvang	Eenheid	P-norm	Rekenenwaarde BVO of		Parkeervraag							
							Werkdag ochtend	Werkdag middag	Normale avond	Koopavond	Zaterdag dag	Zaterdag avond na 21.00	Zondag	
Dagelijks	Levensmiddelen	1.660	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				5,000	100	pp/m2 BVO	83	25	58	8	83	83	0	0
Dagelijks	Persoonlijke verzorging	2.130	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	53	16	37	5	53	53	0	0
Mode + Luxe	Warenhuis	14.400	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	360	108	252	36	360	360	0	0
Mode + Luxe	Kleding + Mode	19.400	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	485	146	340	49	485	485	0	0
Mode + Luxe	Schoenen en Lederwaren	4.400	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	110	33	77	11	110	110	0	0
Mode + Luxe	Juwelier + Optiek	1.400	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	35	11	25	4	35	35	0	0
Mode + Luxe	Huidhoudelijke en Luxe artikelen	2.700	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	68	20	47	7	68	68	0	0
Mode + Luxe	Antiek + Kunst	175	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	4	1	3	0	4	4	0	0
Vrije Tijd	Sport + Spel	3.100	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	78	23	54	8	78	78	0	0
Vrije Tijd	Hobby	1.200	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	30	9	21	3	30	30	0	0
Vrije Tijd	Media	1.900	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	48	14	33	5	48	48	0	0
Huis	Plant + Dier	700	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	18	5	12	2	18	18	0	0
Huis	Bruin + Witgoed	5.600	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	140	42	98	14	140	140	0	0
Huis	Auto + Fiets	250	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	6	2	4	1	6	6	0	0
Huis	Doe het Zelf	160	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	4	1	3	0	4	4	0	0
Huis	Wonen	1.900	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	48	14	33	5	48	48	0	0
Overig	Overig	1.050	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	26	8	18	3	26	26	0	0
Leegstand	Divers	6.800	m2 BVO				30%	70%	10%	100%	100%	0%	0%	
				2,500	100	pp/m2 BVO	170	51	119	17	170	170	0	0
	Beschikbaar	straarparkeren		excl. Gebied rondom Loom			1.549	465	1.085	155	1.549	1.549	0	0
	Beschikbaar	in garage		excl. Loon			712	712	712	712	712	712	712	712
	Resultaat						2.507	2.507	2.507	2.507	2.507	2.507	2.507	2.507
							1.670	2.754	2.134	3.064	1.670	1.670	3.219	3.219
	Maankwartier	Behoefte					1.312	556	911	492	1.017	1.024	247	175
		Beschikbaar		In garages noord + Zuid - 1 laag			967	967	967	967	967	967	967	967
	Schinkelkwadrant	Behoefte					1.185	367	598	457	913	783	517	361
		Behoefte		loopafstand			1.009	321	700	407	993	968	50	58
	T LOON	Beschikbaar	Het Loon	0 m			436	436	436	436	436	436	436	436
			Nieuw Eychholt	200 m			148	70	70	70	70	70	70	70
			Homerusplein	0 m			160	160	160	160	160	160	160	160
			Straat omgeving Loon				156	156	156	156	156	156	156	156
	Totaal balans	Behoefte					5.055	1.709	3.294	1.512	4.472	4.324	814	594
		Beschikbaar					5.086	5.008	5.008	5.008	5.008	5.008	5.008	5.008
		Resultaat					31	3.299	1.714	3.496	536	684	4.194	4.414