

Parkeerregulering centrumgebied Coevorden

Actualisatie beleidsuitgangspunten
parkeerregulering

20 december 2024



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Parkeerregulering centrumgebied Coevorden

Actualisatie beleidsuitgangspunten
parkeerregulering

20 december 2024

in opdracht van

Gemeente Coevorden
M. Pothof

pagina's

37

publicatienr.

24043

auteur(s)

J. Haveman
B. Eilert

BVA Verkeersadviezen

Hanzeplein 11-27
8017 JD Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doel	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Parkeerontwikkelingen en wensen	4
2.1. Waarom parkeerbeleid?	4
2.2. Maatschappelijke ontwikkelingen parkeren	5
2.3. Mogelijke vormen van parkeerregulering	6
2.4. Betaald parkeren	8
3. Beoordeling huidige parkeersituatie centrumgebied	10
3.1. Opzet huidige parkeerregulering	10
3.2. Gebruik parkeervoorzieningen	13
3.3. Voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen	20
4. Parkeerambities centrumgebied Coevorden	22
4.1. Visie op parkeren	22
4.2. Uitdagingen in het parkeerbeleid	23
4.3. Aanpassingen in de parkeerstrategie	24
5. Wat gaat er veranderen?	26
5.1. Parkeren voor bewoners in de openbare ruimte	26
5.2. Parkeren voor bezoekers, toeristen, ondernemers en werknemers	28
5.3. Het reguleren van parkeren nader uitgewerkt	29
6. Monitoring en evaluatie	35
6.1. Het belang van evaluatie en monitoring	35
6.2. Monitoring van het parkeerbeleid	35
6.3. Evaluatie van het parkeerbeleid	36



1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In het centrumgebied van Coevorden spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen die de structuur en het gebruik van de stad aanzienlijk hebben veranderd of nog gaan veranderen. In het kader van de ruimtelijke visie op de binnenstad zijn onder andere de winkelstraten en de stationsomgeving heringericht. Genoemde wijzigingen brengen ook de noodzaak met zich mee om het parkeerbeleid te actualiseren. Deze actualisering is belangrijk om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad te blijven waarborgen en daar waar nodig te verbeteren, waarbij wordt ingespeeld op de veranderende functies en behoeftes van het stadscentrum.

Een belangrijke verandering die de parkeerdruk in de binnenstad direct beïnvloedt, is de realisatie van tal van nieuwe appartementen en de omvorming van winkelfuncties naar woonruimtes. Deze transformaties vragen om een herziening van de parkeerregulering om ervoor te zorgen dat de beperkte (parkeer)ruimte in de binnenstad optimaal en rechtvaardig wordt benut. Het verdwijnen van het parkeerterrein Weeshuisweide, dat een groene invulling heeft gekregen, en de uitbreiding van het parkeerterrein Molenbelt zijn concrete voorbeelden van de veranderingen die van invloed zijn op de ervaren kwaliteit van het parkeren en de noodzaak voor herijking van de parkeerregulering.

De gemeente Coevorden staat daarnaast aan de vooravond van nieuwe ontwikkelingen met het project 'Markt en haven', dat verdere impact zal hebben op de parkeersituatie in het centrum. In voorliggende parkeerstrategie wordt daarom niet alleen teruggekeken op de al doorgevoerde veranderingen, maar wordt ook vooruitgekeken naar de toekomstige behoeften in Coevorden.

1.2. Doel

Het doel van deze actualisatie is om een helder en toekomstbestendig parkeer(regulerings)beleid te formuleren dat de balans vindt tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van de binnenstad. Het voorliggende plan beschrijft de nieuwe strategie voor het uitbreiden van vergunninghoudersparkeren, het herindelen van de bestaande parkeerschijfzones om het parkeren door bewoners, werknemers en bezoekers goed af te stemmen op de verwachte wijzigingen in parkeervraag en de parkeercapaciteit.

1.3. Leeswijzer

Met dit beleidsrapport legt de gemeente Coevorden de basis voor een parkeerbeleid dat aansluit bij de veranderende ruimtelijke en sociale dynamiek van de stad Coevorden, en dat het centrumgebied aantrekkelijk en toegankelijk houdt voor zowel bewoners als bezoekers. Dit plan beschrijft:

- De trends en ontwikkelingen op het gebied van parkeren (hoofdstuk 2).
- De huidige parkeersituatie (hoofdstuk 3).
- De lange termijnvisie op het reguleren van het parkeren (hoofdstuk 4).
- De concrete parkeerstrategie per deelgebied (hoofdstuk 5).
- De wijze waarop het beleid gemonitord en geëvalueerd wordt (hoofdstuk 6).



2. Parkeerontwikkelingen en wensen

2.1. Waarom parkeerbeleid?

De beschikbaarheid en kwaliteit van parkeervoorzieningen zijn van invloed op hoe bewoners, bezoekers en werknemers het centrum en de woongebieden van Coevorden ervaren. Een effectief parkeerbeleid is daarom belangrijk om de groeiende uitdagingen op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke ordening en leefbaarheid in goede banen te leiden. Het stelt de gemeente in staat om op een verantwoorde manier om te gaan met de schaarse openbare ruimte en bij te dragen aan een aantrekkelijke, goed bereikbare en leefbare omgeving voor iedereen.

- **Een betere bereikbaarheid**

Parkeren is van invloed op hoe de bereikbaarheid van Coevorden wordt ervaren, zowel in het centrum als in woonwijken of op andere belangrijke bestemmingslocaties binnen de gemeente. Een goede bereikbaarheid vormt de basis voor het economische functioneren van de stad Coevorden en de omliggende kernen. Daarom is het noodzakelijk om het parkeren zodanig te reguleren dat de beschikbare parkeerruimte optimaal wordt benut. Dit vereist een duidelijk onderscheid tussen verschillende doelgroepen, zoals bezoekers, werknemers en bewoners, om ervoor te zorgen dat elk van hen toegang heeft tot geschikte parkeervoorzieningen.

- **Kwaliteitsprofiel van Coevorden versterken**

Coevorden streeft naar een aantrekkelijke en kwalitatief hoogwaardige leefomgeving en parkeren is daarbij een integraal onderdeel van de totale ervaring voor bewoners en bezoekers. Het verbeteren van de kwaliteit van parkeervoorzieningen -door ze goed gelegen, schoon, veilig en eenvoudig in gebruik te maken- draagt bij aan de positieve beleving van de gemeente. Dit geldt niet alleen voor parkeergarages en parkeerterreinen, maar ook voor straatparkeren in het centrum en de woonwijken.

- **Toenemende druk op de openbare ruimte**

Parkeerbeleid is noodzakelijk om de vele claims op de schaarse openbare ruimte in Coevorden te beheren. Parkeren legt een aanzienlijke claim op deze ruimte, niet alleen door de parkeerplaatsen zelf, maar ook door de wegen die nodig zijn om deze locaties te bereiken. Dit maakt het cruciaal om te bepalen waar parkeerruimte wordt aangeboden en voor wie. Een overmaat aan geparkeerde auto's, foutparkeerders en zoekverkeer kunnen allemaal leiden tot overlast en een verminderde leefbaarheid in de wijken en het centrumgebied.

- **Accommoderen en sturen van parkeerbehoeften**

Bij het vormgeven van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid wordt het steeds belangrijker om te onderbouwen of het parkeerbeleid vooral accommoderend of sturend moet zijn. Het gaat hierbij onder meer om het in meer of mindere mate stimuleren van andere vervoersmodaliteiten, maar ook om het sturen van de vraag naar parkeren in tijd en locatie. Het doel is om de bestaande parkeercapaciteit beter te benutten en de druk op de openbare ruimte te



beperken. Voor bezoekers, bewoners en werkenden blijft het uitgangspunt dat Coevorden goed per auto bereikbaar is en blijft.

2.2. Maatschappelijke ontwikkelingen parkeren

Er zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de toekomstige parkeerbehoefte en de wijze waarop we omgaan met parkeren in Coevorden.

- **Vraag naar meer parkeervoorzieningen**

De vraag naar parkeervoorzieningen in Nederland neemt nog steeds toe door verschillende demografische en maatschappelijke ontwikkelingen. Deze vraag wordt voornamelijk gedreven door de bevolkingsgroei, de veranderende woon- en werkpatronen en verschuivingen in mobiliteitsbehoeften.

- **Bevolkingstoename**

De Nederlandse bevolking blijft groeien, voornamelijk door migratie. Deze groei leidt tot een toename van het aantal verkeers- en vervoersbewegingen, wat de druk op het bestaande wegennet en de vraag naar parkeervoorzieningen vergroot. Kijken we naar de bevolkingsgroei van de gemeente Coevorden zelf dan wordt geconstateerd dat het aantal inwoners sinds 2001 vrij constant is en hierbij fluctueert tussen de 35.000 en 36.000 personen. Het aantal inwoners in het centrum is de afgelopen 10 jaar echter wel met 10% gestegen tot 2.260 inwoners. En daarmee is er waarschijnlijk ook sprake van een toename in de parkeerbehoefte in het centrum vanuit de doelgroep bewoners.

- **Het nieuwe werken**

De opkomst van thuiswerken, mede mogelijk gemaakt door digitalisering, heeft geleid tot een verandering in de parkeerdruk in woonwijken. Waar voorheen overdag vaak restcapaciteit beschikbaar was in woonwijken, wordt deze nu opgevuld door thuiswerkende bewoners. Dit kan leiden tot nieuwe parkeerproblemen, vooral in wijken die vroeger als overloopgebied fungeerden voor nabijgelegen stadscentra.

- **Het nieuwe winkelen**

De verschuiving naar online winkelen heeft gevolgen voor de vraag naar parkeervoorzieningen. Winkels zonder onderscheidend vermogen buiten de grote steden ervaren een afnemende vraag naar winkeloppervlak en parkeerruimte. Zo ook in Coevorden. Bovendien zorgt de opkomst van zelfscankassa's en thuisbezorging van boodschappen voor kortere parkeerduur en verminderde parkeerbehoefte bij fysieke winkels.

- **Mobiliteitsbehoefte**

Het autobezit is in Nederland sinds de COVID-19 pandemie toegenomen, vooral onder de oudere bevolking. Onder de jongere generatie vindt daarentegen een verschuiving plaats naar nieuwe mobiliteitsvormen zoals deelmobiliteit en openbaar vervoer. Deze veranderingen in mobiliteitsbehoefte vragen om aanpassingen in het parkeerbeleid, waarbij rekening moet worden gehouden met een diversiteit aan vervoersvormen en parkeerwensen.



- **Vraag naar inclusievere parkeervoorzieningen**

De groeiende aandacht voor inclusiviteit en toegankelijkheid in de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit vraagt om een meer inclusieve benadering van parkeerbeleid.

Nederland vergrijst en een steeds groter deel van de bevolking heeft speciale mobiliteitsbehoeften. Ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking hebben behoefte aan parkeervoorzieningen die dicht bij de bestemming liggen, met voldoende ruimte om te manoeuvreren en met gelijkvloerse overgangen. Dit vraagt om specifieke aanpassingen in het parkeerbeleid om deze groep adequaat te kunnen bedienen.

- **Vraag naar andere parkeervoorzieningen**

De technologische ontwikkelingen, vooral op het gebied van elektrisch rijden, en de veranderingen in voorkeuren van voertuigen hebben directe gevolgen voor de vraag naar parkeervoorzieningen.

Elektrische voertuigen vereisen parkeervoorzieningen met laadpalen en beveiligde fietsenstallingen voor elektrische fietsen en scooters. Tegelijkertijd nemen auto's in omvang en gewicht toe, wat uitdagingen met zich meebrengt voor de huidige parkeervoorzieningen die soms niet zijn berekend op grotere en zwaardere voertuigen.

2.3. Mogelijke vormen van parkeerregulering

Parkeerregulering betekent: het beperken van de parkeermogelijkheden van bepaalde groepen. In dit geval heeft het als belangrijkste doel om parkeerplaatsen vrij te houden voor de juiste doelgroepen. Parkeerregulering kan op verschillende manieren worden uitgewerkt.

In Nederland kunnen drie reguleringsvormen worden toegepast, te weten: parkeerschijfzone, vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren. In figuur 1 zijn de verkeersborden opgenomen die op straat worden teruggezien per reguleringsvorm.



Figuur 1: Verkeersborden parkeerregulering

- **Parkeerschijfzone (Blauwe zone)**

Bij een blauwe zone is het iedereen toegestaan te parkeren in vakken (al dan niet voorzien van een blauwe streep). Parkeren buiten de vakken (op de rijbaan) mag alleen op locaties waar de wegkant is voorzien van een blauwe streep. Op de met een blauwe streep gemarkeerde parkeervakken en wegvakken mag



gedurende een beperkte tijd worden geparkeerd. De gebruiker is daarbij verplicht de aankomsttijd aan te geven middels een parkeerschijf. Een parkeerduurbepanking van 2 uur is hierbij vrij gangbaar, maar het is uiteraard ook mogelijk langere of kortere tijdsperioden aan te houden. Waarbij wel wordt opgemerkt dat de handhavingsinspanning naarmate de toegestane parkeerduur korter wordt uiteraard toeneemt.

Ontheffingen voor specifieke doelgroepen

Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners, kunnen ontheffingen worden verleend van de maximale parkeerduur of van het verbod buiten de vakken te parkeren. Omdat een blauwe zone impliciet ook een parkeerverbodszone is, is deze goed toepasbaar als middel tegen ongewenst straatparkeren en als reguleringsmaatregel met als doel het weren van langparkeerders.

Voordelen blauwe zone

- Iedereen kan er parkeren;
- Parkeren in een parkeerschijfzone is gratis, wat aantrekkelijk is voor bezoekers en bewoners;
- Door de tijdsbeperking wordt langdurig parkeren ontmoedigd, waardoor er een hogere doorstroming van parkeerplaatsen is. Dit leidt in drukke winkelgebieden tot efficiënte benutting en een betere bereikbaarheid.
- Beperkte investeringskosten;
- Handhaving is relatief eenvoudig, omdat het gebruik van een parkeerschijf (goed zichtbaar) verplicht is en eenvoudig te controleren.

Nadelen blauwe zone

- Er is slechts een beperkte parkeertijd voor bezoekers. Voor mensen die langer willen blijven, zoals werknemers of bewoners zonder andere parkeeropties, kan de beperkte parkeertijd problematisch zijn;
- Bewoners moeten ontheffingen krijgen; hiervoor moeten spelregels worden opgesteld;
- Het systeem is fraudegevoelig (doordraaien van de schijf);
- In gebieden met een zeer hoge parkeerdruk kan deze vorm onvoldoende effectief zijn om parkeerproblemen structureel op te lossen;
- Er zijn geen inkomsten, wel handhavingskosten (financieel tekort);
- Handhaving kan alleen plaatsvinden door politie of BOA's, waarbij handhaving door de politie afhankelijk is van de prioriteiten bij de politie.

● **Vergunningen parkeren**

Binnen een gebied voor vergunninghouders is het alleen toegestaan te parkeren met een vergunning. Vergunningen worden verleend aan specifieke doelgroepen, waarbij verschillende tarieven en voorwaarden per doelgroep kunnen worden gehanteerd. Het doel van vergunningparkeren kan zijn het beperken van de parkeervraag of het sturen van de spreiding in de parkeerdruk. Vergunningen zijn gericht op de parkeerkwaliteit voor bewoners en/of ondernemers.

Voordelen vergunningparkeren

- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor belanghebbenden is goed te reguleren. Bewoners en bedrijven binnen het vergunninggebied hebben gegarandeerd toegang tot parkeerplaatsen, wat de leefbaarheid in drukke gebieden bevordert;



- Deze vorm kan de parkeerdruk aanzienlijk verminderen in wijken waar de parkeerdruk door niet-bewoners (bijvoorbeeld forenzen) hoog is
- Parkeren voor bezoekers is te sturen in tijd en plaats;
- Eenvoudig voor gebruikers;
- Beperkte investeringskosten.

Nadelen vergunningparkeren

- Starre vorm van regulering - Niet iedereen kan er parkeren (denk aan bezoekers);
- Bewoners moeten betalen voor een vergunning, wat voor sommige huishoudens een last kan zijn;
- Het systeem vereist een goede administratie en handhaving om effectief te zijn, wat extra kosten en inspanningen met zich meebrengt voor de gemeente;
- Beperkte inkomsten uit vergunningen, wel handhavingskosten;
- Uitwijkgedrag met als gevolg een olievlekeffect voor het vergunningengebied.

2.4. Betaald parkeren

Betaald parkeren is de meest flexibele vorm van parkeerregulering en wordt vaak toegepast in samenwerking met vergunningparkeren. Niet-vergunninghouders (de zogeheten kortparkeerders) kunnen een parkeerrecht krijgen door hiervoor per keer te betalen. Zij maken gebruik van een parkeerautomaat op straat of doen dit via een app op hun smartphone.

Voordelen betaald parkeren

- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor belanghebbenden is goed te reguleren;
- meest flexibele en robuuste reguleringsvorm;
- Betaald parkeren kan de parkeerdruk aanzienlijk verminderen door parkeerders te ontmoedigen om lang te blijven, wat de beschikbaarheid van parkeerplaatsen vergroot;
- Parkeren voor bezoekers is te sturen in tijd en plaats;
- Het biedt een inkomstenbron voor de gemeente, die kan worden geïnvesteerd in onderhoud van parkeerinfrastructuur of andere gemeentelijke diensten;
- Het kan de gemeente helpen om verkeersstromen te sturen en het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen (zoals fietsen of openbaar vervoer) te bevorderen.

Nadelen betaald parkeren

- Hoge investeringskosten;
- Het betalen voor parkeren kan als onaantrekkelijk worden ervaren door bezoekers en kan hen ontmoedigen om bepaalde gebieden te bezoeken.
- Om effectief te zijn, vereist betaald parkeren strikte handhaving, wat extra kosten en organisatorische inspanningen met zich meebrengt;
- Als er geen betaald parkeren in omliggende wijken is, kan dit leiden tot parkeeroverlast in die gebieden, doordat parkeerders proberen kosten te vermijden.



Deze vorm van parkeerregulering wordt op dit moment niet in Coevorden toegepast. Zolang het centrum nog in ontwikkeling is en de kwaliteit van de ruimtelijke omgeving nog niet op het gewenste niveau is, is er geen aanleiding om deze vorm van parkeerregulering in te zetten. Op een later moment, wanneer de kwaliteit van de ruimtelijke ordening weer op orde is, behoort de besluitvorming over het invoeren van betaald parkeren weer tot de mogelijkheden.

3. Beoordeling huidige parkeersituatie centrumgebied

3.1. Opzet huidige parkeerregulering

In het centrum van Coevorden wordt met vrij-parkeren, parkeerschijfzones en vergunninghoudersparkeren verschillende vormen van parkeerregulering toegepast (figuur 2). In deze paragraaf wordt hier nader op ingegaan.



Figuur 2: Parkeerareaal centrum Coevorden

3.1.1. Vrij-parkeren

In het centrum van Coevorden is parkeren gratis. Er zijn geen locaties waar betaald moet worden om te kunnen parkeren en de meeste openbare parkeerplaatsen zijn vrij toegankelijk. Het centrum beschikt over 10 grotere openbare parkeerterreinen (zie figuur 2) verspreid over het centrum, elk met meer dan 50 parkeerplaatsen. Hiervan liggen er twee binnen de parkeerschijfzone (Markt en Oostersingel/Koesteeg), waarop deels een parkeerduurbepering geldt en waarover later meer. Parkeerterrein woonzorgcentrum Aleida Kramer is weliswaar openbaar en vrij toegankelijk, maar uitsluitend bestemd voor bezoekers genoemde voorziening. De exacte omvang van de terreinen buiten de parkeerschijfzone is weergegeven in tabel 1.



Naast de grote terreinen zijn er in het centrum diverse kleinere locaties waar eveneens vrij-parkeren mogelijk is. Voornamelijk in parkeervakken: geclusterd en/of langs de rijbaan.

Ten slotte is het op 22 locaties in het centrum mogelijk om op straat te parkeren (figuur 2). Uit tabel 1 blijkt dat 60% van alle openbare parkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone ligt op de grote parkeerterreinen.

Parkeerterreinen	Capaciteit
EDS-Plein (1)	312 p*
P+R Station Coevorden (2)	67 p*
Gansehof (3) (Niet in eigendom van de gemeente)	172 p*
Molenbelt (4)	63 p*
Woonzorgcentrum Aleida Kramer (5) (Niet in eigendom van de gemeente)	90 p*
Spoorsingel (6)	58 p*
Spoorhavenstraat (7) (Niet in eigendom van de gemeente)	62 p*
De Pampert (8)	227 p*
Overige	Capaciteit
Parkeervakken/-stroken	546*
Straatparkeren	162*
Invalide/gereserveerd voor bijzondere groepen	60 p
Elektrische oplaadpunten	2 p
Totaal	1.821 p

**exclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 1: Vrij-parkeren locaties

3.1.2. Parkeerschijfzones

In het centrum van Coevorden bevinden zich op diverse locaties parkeerschijfzones, ook bekend als blauwe zones (figuur 2). Deze zones bevinden zich op de Markt en in de omliggende gebieden ten noordoosten en zuidoosten daarvan, waaronder de parkeerterreinen Markt en Koesteeg (tabel 2 en tabel 3).

De parkeerduurbepanking in deze gebieden is van kracht van maandag tot en met vrijdag, van 9:00 uur tot 18:00 uur. Dit betekent dat er in de avond- en nachtperiode en in het weekend (zaterdag en zondag) geen parkeerduurbepankingen gelden. De maximale parkeerduur binnen deze zones bedraagt 2 uur, met uitzondering van de zones in de Friesestraat, Wilhelminasingel en Sallandsestraat, waar een maximale parkeerduur van 30 minuten geldt.

Binnen de parkeerschijfzones zijn niet alle parkeerplaatsen aan tijdslimieten onderhevig. In een deel van de vakken mag vrij worden geparkeerd. Zoals al eerder aangegeven mag niet buiten de vakken worden geparkeerd.



Parkeerterreinen	Capaciteit
Markt (9)	87 p*
Overige	Capaciteit
Parkeervakken/-stroken	120 p*
Totaal	207 p*

**exclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 2: Parkeerlocaties in parkeerschijfzones met tijdsduurbepanking

Parkeerterreinen	Capaciteit
Oostersingel/Koesteeg (10)	62 p*
Overige	Capaciteit
Parkeervakken/-stroken	130 p*
Invalide/gereserveerd voor bijzondere groepen	29 p
Elektrische oplaadpunten	8 p
Totaal	229 p

**exclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 3: Parkeerlocaties in parkeerschijfzones zonder tijdsduurbepanking

Bewoners en werknemers van straten binnen een parkeerschijfzone met tijdsduurbepanking, en van de Molenstraat en Kasteel, kunnen een ontheffing aanvragen. Voor bewoners geldt een maximum aantal van één ontheffing per woning. Bedrijven kunnen meerdere ontheffingen aanvragen, mits goed onderbouwd. De kosten voor een ontheffing bedragen €42,50 per twee jaar. Op dit moment (september 2024) zijn door de gemeente 68 ontheffingen verleend. 57 ontheffingen voor bewoners en 11 ontheffingen voor werknemers.

3.1.3. Vergunninghoudersparkeren

In het centrum van Coevorden zijn er twee locaties welke aangemerkt zijn als een vergunninghouderszone (zie figuur 2). Deze locaties bevinden zich in de Weeshuisstraat, tussen de Markt en de Rikkerstraat, en op de Aleida Kramersingel, tussen huisnummer 19 en 31. In totaal gaat het om 14 parkeerplaatsen. Hoewel deze zones op straat zijn aangeduid als vergunninghouderszones, is hiervan formeel geen sprake. Bewoners kunnen hier parkeren met een parkeeronthefing, parkeervergunningen zijn op dit moment niet te verkrijgen.

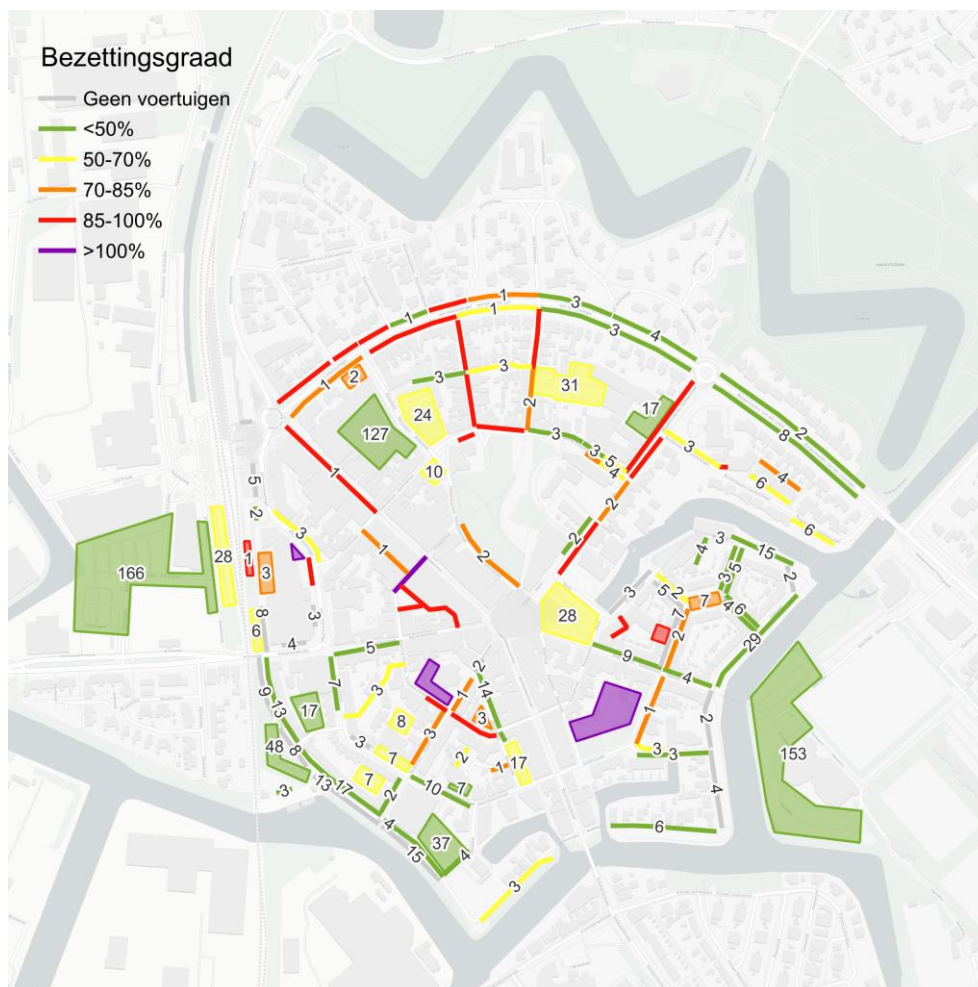
In totaal zijn er dus ongeveer 2.271 openbare parkeerplaatsen in het centrumgebied aanwezig, waarvan 2.172 voor iedereen toegankelijk zijn. Hiervan kent 10% een parkeerdurbeperking, en de overige 90% van het parkeerareaal is ongereguleerd.

3.2. Gebruik parkeervoorzieningen

In september 2023 heeft de gemeente Coevorden een parkeeronderzoek laten uitvoeren om inzicht te krijgen in de parkeerdruk, -duur en de parkeermotieven in het centrum. In deze alinea worden de belangrijkste bevindingen gepresenteerd.¹

3.2.1. Parkeerdruk en -duur

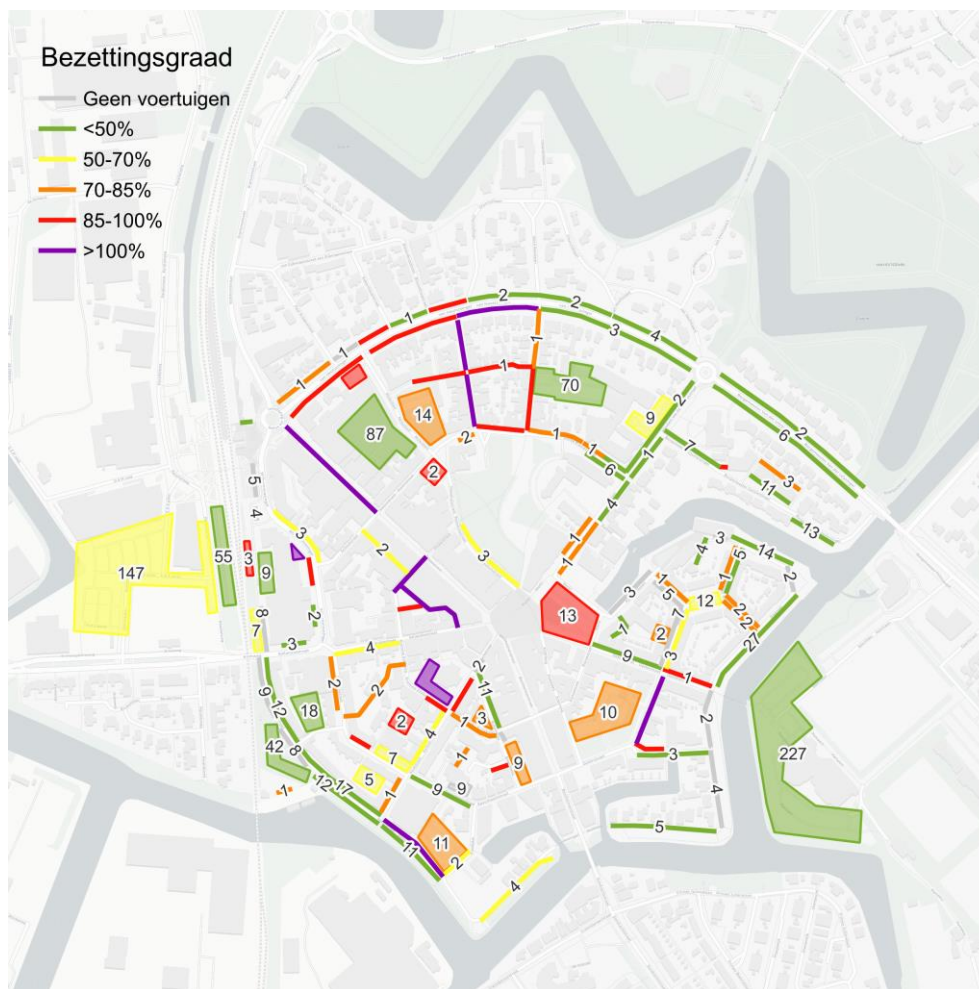
Figuur 3 en figuur 4 laten de parkeerdruk en restcapaciteit in het centrum van Coevorden zien op de maatgevende momenten.²



Figuur 3: Bezettingsgraad + restcapaciteit donderdag 14u

¹Tijdens het parkeeronderzoek in 2023 vonden er werkzaamheden plaats op het parkeerdek Gansehof en rondom de Molenbelt. Dit heeft de bereikbaarheid van nabijgelegen parkeervoorzieningen beïnvloed en ervoor gezorgd dat enkele parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar waren. Deze omstandigheden kunnen van invloed zijn geweest op de resultaten van het onderzoek.

² De maatgevende momenten in het parkeeronderzoek zijn vastgesteld op donderdag 14:00 uur en zaterdag 14:00 uur. Dit zijn de drukste tijdstippen voor het gehele onderzoeksgebied. Op sectieniveau kunnen echter andere momenten drukker zijn vanwege verschillen in parkeerdynamiek. Voor een gedetailleerd overzicht van de parkeerdruk per uur en per sectie verwijzen wij u naar de technische rapportage van het parkeeronderzoek 2023.



Figuur 4: Bezettingsgraad + restcapaciteit zaterdag 14u

• **Vrij-parkeren**

De twee grote parkeerterreinen aan de randen van het centrum, het EDS-Plein en de Pampert, bieden samen een capaciteit van 528 reguliere openbare parkeerplaatsen, en 24 niet-reguliere parkeerplaatsen (invalide, specifieke doelgroepen, oplaadpunten). Uit het onderzoek blijkt echter dat het EDS-Plein op de drukste momenten voor 48% bezet is, voornamelijk door kortparkeerders. Op werkdagen is het parkeerterrein de Pampert voor maximaal 35% gevuld, vooral door langparkeerders. Op zaterdag daalt de bezettingsgraad op de Pampert naar slechts 3%.

Het parkeerterrein Spoorhavenstraat, een ander groot terrein, wordt zowel op werkdagen als in het weekend voornamelijk gebruikt door kortparkeerders. Hetzelfde geldt voor het parkeerterrein Gansehof in het weekend, al is er op werkdagen een gelijkmatige verdeling tussen lang- en kortparkeerders. De overige vrij-parkeren parkeerterreinen, waaronder Molenbelt, worden voornamelijk door langparkeerders benut. De bezettingsgraad van Molenbelt varieert op de drukste momenten tussen 79% en 88%.

In het gebied ten westen van het voormalige Aleida Kramer Ziekenhuis is sprake van een hoge parkeerdruk. Het gaat hier om de Aleida Kramerstraat, Emmastraat en de Coehoornstraat. Hetzelfde geldt voor het parkeerterrein bij de Hervormde Kerk. Ook hier is de parkeerdruk hoog.



- **Parkeerschijfzones**

Het centrum van Coevorden kent verschillende parkeerschijfzones met een variërende maximale parkeerduur. In de Friesestraat, Wilhelminasingel en Sallandsestraat is de maximale parkeerduur 30 minuten. Uit het onderzoek blijkt dat de meeste parkeerders zich hier houden aan deze beperking, hoewel 25% van de parkeerders langer blijft staan dan toegestaan. De bezettingsgraad in deze straten is hoog en er is zelden een ongebruikte parkeerplaats te vinden.

In de overige parkeerschijfzones in het centrum, waar de maximale parkeerduur 2 uur bedraagt, is er een wisselend beeld. Op de Markt parkeert het grootste deel van de bezoekers (>75%) binnen de toegestane tijd van 2 uur. De bezettingsgraad is hier maximaal 70% op werkdagen en 86% op zaterdag. Op andere locaties binnen deze zones is de bezettingsgraad laag, maximaal 55%, en wordt vooral langer geparkeerd. 60% (werkdag) tot 70% (zaterdag) van de parkeerders parkeert hier langer dan 3 uur. Het gaat hier om maximaal 50 parkeerders.

- **Vergunninghoudersparkeren**

In het centrum van Coevorden zijn er twee locaties welke op straat zijn aangeduid als vergunninghouderszone: delen van de Weeshuisstraat en de Aleida Kramersingel. Deze zones bevatten respectievelijk 8 en 6 parkeerplaatsen. De bezettingsgraad van deze plaatsen is doorgaans hoog en het is niet ongebruikelijk dat alle beschikbare plekken bezet zijn.

3.2.2. Parkeermotief

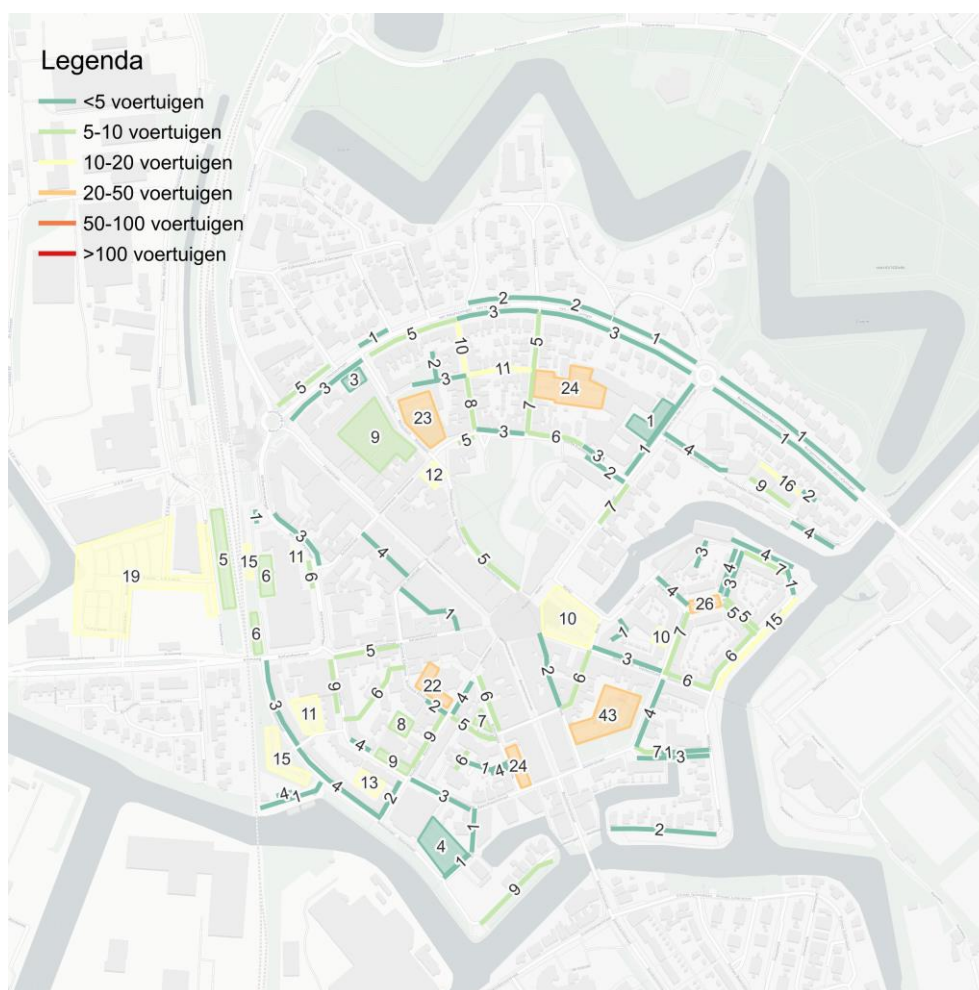
Een goed begrip van de verschillende doelgroepen die gebruikmaken van de openbare parkeervoorzieningen is essentieel voor het vormgeven van de parkeerregulering. Gebaseerd op het parkeeronderzoek dat in 2023 in het centrum is uitgevoerd, worden de belangrijkste doelgroepen hieronder uiteengezet: bewoners, werknemers en centrumbezoekers.

- **Bewoners**

In het centrum van Coevorden maken bewoners in aanzienlijke mate gebruik van de openbare parkeervoorzieningen. Op werkdagen parkeren ongeveer 638 bewoners hun auto in het openbare gebied, terwijl dit aantal op zaterdag ongeveer 684 is. Een deel van deze bewoners gebruikt hun auto om naar het werk te gaan. Op werkdagen gaat 36% (227 bewoners) met de auto naar het werk, terwijl dit percentage op zaterdag lager ligt, met 19% (128 bewoners) die de auto voor werkdoeleinden gebruiken.

Daarnaast is er een groep bewoners die hun auto gedurende de dag niet gebruikt en deze geparkeerd laat staan. Op werkdagen geldt dit voor ongeveer 30% (193 bewoners), terwijl dit aantal op zaterdag stijgt naar 45% (309 bewoners). Dit heeft een duidelijke impact op de parkeerdruk in het centrum.

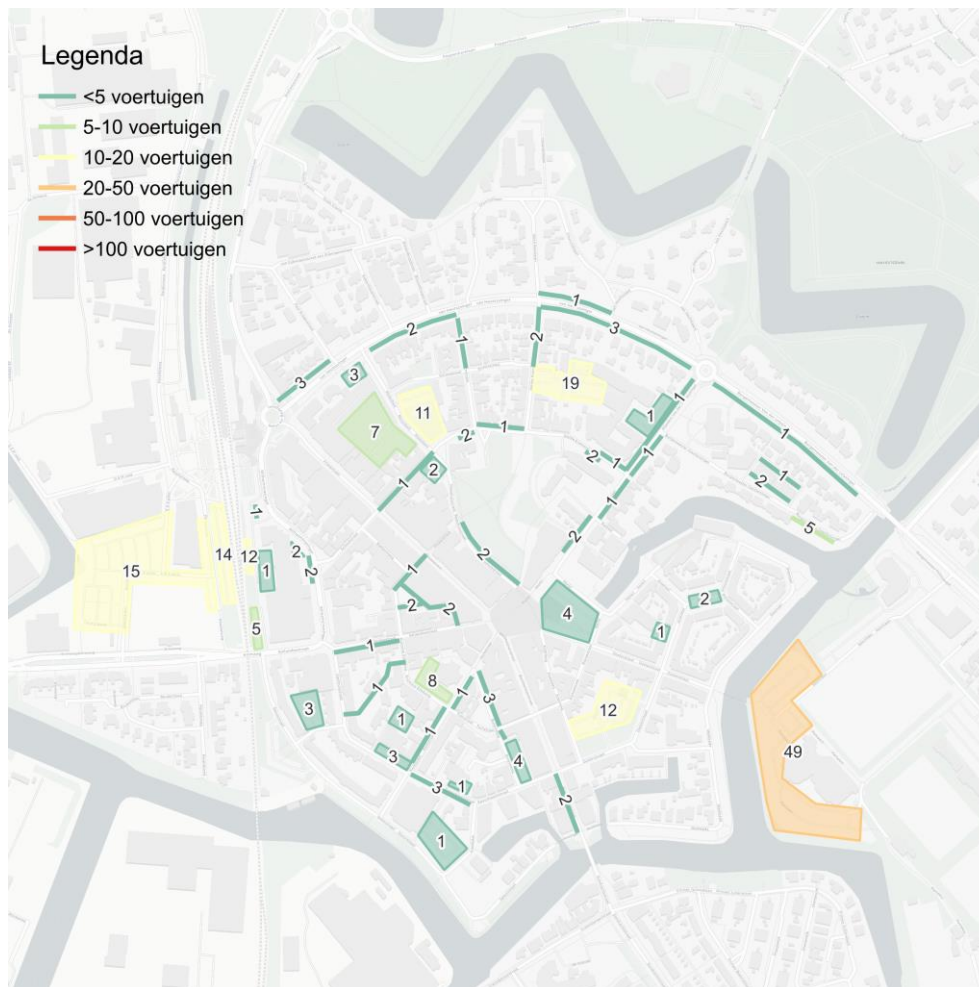
Wat betreft de locaties waar bewoners hun auto het meest parkeren (absolute aantallen), zijn de parkeerterreinen Duivelshoek (voormalig Oostersingel/Koesteeg), Musket, Molenbelt, Hervormde Kerk en Botersteeg het populairst (figuur 5). Relatief gezien zijn het Aleida Kramergebied, de Hervormde Kerk en omliggende wegen, en de parkeervoorzieningen voor het Bastion, het populairst. Hier is de parkeerdruk door bewoners het hoogst.



Figuur 5: In het openbaar parkerende bewoners (zaterdag) (absolute aantallen)

• **Werknemers**

Werknemers vormen een tweede belangrijke groep die gebruikmaakt van de parkeervoorzieningen in het openbare gebied. Op werkdagen parkeren ongeveer 237 werknemers hun auto in het centrum, terwijl dit aantal op zaterdag ongeveer 64 werknemers betreft. Gedurende de werkdagen parkeren de meeste werknemers op parkeerterreinen zoals De Pampert, P+R Station Coevorden, EDS-Plein, Duivelshoek en Molenbelt. Op zaterdag is er echter een meer verspreid parkeergedrag onder werknemers, zonder specifieke locaties die eruit springen. Zie figuur 6.



Figuur 6: In het openbaar parkerende werknemers (donderdag) (absolute aantallen)

• **Centrumbezoekers (exclusief werknemers)**

De grootste groep gebruikers van de parkeervoorzieningen bestaat uit centrumbezoekers. Op werkdagen parkeren ongeveer 2.261 bezoekers hun auto in het openbare gebied. De meeste van deze bezoekers (78%) parkeren minder dan een uur, terwijl 12% tussen de 1 en 2 uur parkeert, en 10% langer dan 2 uur blijft staan.

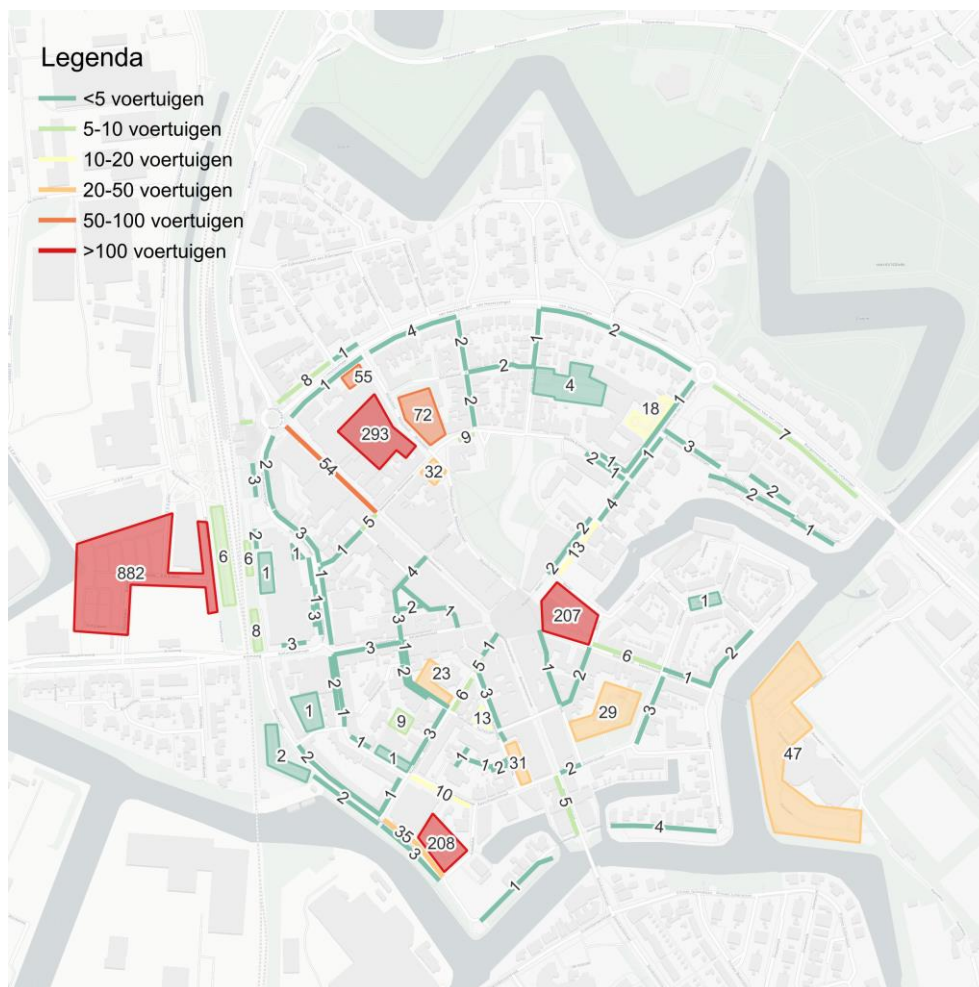
Op zaterdag stijgt het aantal centrumbezoekers die in het openbare gebied parkeren naar ongeveer 2.694. Hiervan parkeert 83% minder dan een uur, terwijl 11% tussen de 1 en 2 uur parkeert, en 6% langer dan 2 uur blijft staan.

Kortom, de centrumvoorzieningen van Coevorden worden voornamelijk kort bezocht. Slechts een klein deel (6-10%) van de bezoekers die met de auto komt verblijft langer dan 2 uur. Het aantal parkeerbewegingen in Coevorden is daarmee relatief hoog vergeleken met steden waar bezoekers gemiddeld langer in het centrum verblijven.

Bezoekers die minder dan een uur parkeren, maken vooral gebruik van parkeerterreinen zoals EDS-Plein, Gansehof, Spoorhavenstraat, Markt en Molenbelt (figuur 7). Voor bezoekers die tussen 1 en 2 uur parkeren, zijn de parkeerterreinen Markt, Gansehof en EDS-Plein de meest populaire locaties (figuur 8). Bezoekers die langer dan 2 uur parkeren, vertonen geen



uitgesproken voorkeur voor specifieke parkeerplaatsen, zij parkeren meer verspreid door het centrum.



Figuur 7: In het openbaar ultrakort (<1 uur) parkerende bezoekers (zaterdag) (absolute aantallen)



- **Parkeerschijfzone en straatparkeren**

Om het centrum aantrekkelijker te maken voor bezoekers en de parkeerdruk te verminderen, is er behoefte aan het terugdringen van straatparkeren en het uitbreiden van de parkeerschijfzones met tijdsbeperkingen. Deze wens kent zijn oorsprong in de visie 'Wensbeeld Coevorden 2001', en is recent (2017) herhaald in de visie 'Toekomstvisie Centrum Coevorden'.

Het centrum van Coevorden beschikt momenteel over 159 straatparkeerplaatsen, waarvan één invalideplaats. Tijdens het drukste moment zijn 55 van deze plaatsen bezet, wat neerkomt op een bezettingsgraad van 35%. Dit biedt mogelijkheden om het aantal straatparkeerplaatsen te verminderen. Uitzonderingen zijn de parkeerplaatsen op de Kerkstraat, Sallandsestraat, Bakkersteeg en de Wilhelminasingel, waar de bezettingsgraad hoog is.

- **Parkeerterrein Molenbelt**

Het parkeerterrein Molenbelt heeft een capaciteit van 66 parkeerplaatsen, inclusief 3 invalideplaatsen. Ondernemers signaleren dat deze plaatsen vaak de hele dag bezet zijn door langparkeerders, waardoor er weinig ruimte overblijft voor kortere parkeerbezoeken aan het centrum. Zij hebben gevraagd om het parkeerterrein Molenbelt op te nemen in een parkeerschijfzone met tijdsduurbepaling. Uit het parkeeronderzoek van 2023 blijkt dat meer dan de helft van dit terrein bezet is door langparkeerders. Meer dan 60% van de parkeerders blijft langer dan vier uur staan. Het invoeren van een parkeerschijfzone zou ertoe leiden dat de langparkeerders zich verplaatsen, waardoor er meer ruimte ontstaat voor kortere bezoeken aan het centrum.

3.3. Voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Coevorden is bezig met de revitalisatie van haar binnenstad als onderdeel van het programma 'Binnenstad Coevorden'. Dit initiatief is gebaseerd op de 'Toekomstvisie Centrum Coevorden', opgesteld door DTNP in 2017.

In lijn met deze toekomstvisie zijn er vanaf 2019 diverse maatregelen in de binnenstad doorgevoerd:

- Herinrichting van de winkelstraten;
- Vernieuwing van de stationsomgeving;
- Gedeeltelijke openstelling van centrumstraten voor autoverkeer;
- Aanpassing van de bevoorradingsroutes;
- Realisatie van nieuwe appartementen;
- Transformatie van winkelpanden naar woningen;
- Start van een herindeling van parkeervoorzieningen.

- **Kasteelpark**

Deze ontwikkelingen vormen echter niet het eindpunt van de herstructurering van de binnenstad. De gemeente heeft onlangs het 'Kasteelpark'-project afgerond, waarbij parkeerterrein Weeshuisweide is getransformeerd tot een groene verblijfsruimte en parkeerterrein Molenbelt is uitgebreid.



- **Markt en Haven**

Het project 'Markt en Haven', gepland na 2024, omvat de herinrichting van de Markt en Haven. Hier worden parkeerplaatsen vervangen door een aantrekkelijk verblijfsgebied met een groene en karakteristieke inrichting. Ook de herinrichting en uitbreiding van het parkeerterrein aan de Oostersingel/Koesteege behoort tot de tweede fase van het project. Deze wordt tevens hernoemd naar Duivelshoek.

Tabel 4 en tabel 5 geven een overzicht van wat deze veranderingen betekenen voor het parkeeraanbod in het centrum van Coevorden. Hierin zijn zowel de nieuwe parkeersituatie als de verschillen ten opzichte van de oude situatie opgenomen.

Parkeerterreinen	Capaciteit	Verandering
Markt (9)	14 p*	- 73 p*
Overige	Capaciteit	Verandering
Parkeervakken/-stroken	121 p*	+ 1 p*
Totaal	135 p*	- 72 p*

**exclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 4: Veranderingen parkeerlocaties in parkeerschijfzones met tijdsduurbepanking

Parkeerterreinen	Capaciteit	Verandering
Oostersingel/Koesteege (10)	104 p*	+ 42 p*
Overige	Capaciteit	Verandering
Parkeervakken/-stroken	131 p*	+ 1 p*
Invalide/gereserveerd voor bijzondere groepen	29 p	Geen
Elektrische oplaadpunten	16 p	+ 8 p
Totaal	280 p	+ 51 p

**exclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 5: Veranderingen parkeerlocaties in parkeerschijfzones zonder tijdsduurbepanking

De herinrichting van de Markt en Haven resulteert in een vermindering van 72 parkeerplaatsen in de parkeerschijfzones met tijdsduurbepanking. Een afname van 35%.

De herinrichting en uitbreiding van parkeerterrein Duivelshoek (voormalig Oostersingel/Koesteege) zorgt voor 51 extra parkeerplaatsen in de parkeerschijfzones zonder tijdslimiet, wat in feite neerkomt op vrij parkeren in de vakken. Dit biedt verlichting voor het terrein, waar momenteel sprake is van een hoge parkeerdruk en automobilisten parkeren op een braakliggend terrein. In de omliggende straten is de parkeerdruk lager, waardoor daar minder behoefte bestaat aan uitbreiding. Dit betekent dat het parkeerterrein in de toekomst voldoende restcapaciteit biedt om parkeerders uit andere delen van het centrum van Coevorden op te vangen.



4. Parkeerambities centrumgebied Coevorden

4.1. Visie op parkeren

Parkeren maakt integraal deel uit van het mobiliteitsbeleid en is ondersteunend aan activiteiten zoals wonen, werken en recreëren. Parkeren draagt daarmee bij aan de kwaliteit en het efficiënte gebruik van de (schaarse) openbare ruimte.

Op korte termijn richt het parkeerbeleid zich niet op een actieve sturing van autobezit van en autogebruik door inwoners, werknemers en bezoekers (zowel sociaal als economisch).

De ruimtelijke ontwikkelingen in Coevorden, in combinatie met de beschikbare ruimte, vragen echter op de lange termijn om een meer sturende benadering van het parkeerbeleid. Er is weliswaar voldoende parkeercapaciteit in en rondom het centrumgebied aanwezig, maar er is vooralsnog onvoldoende sprake van een evenredig gebruik van deze capaciteit. Er zijn secties met een hoge, maar ook met een lage(re) parkeerdruk. Met andere woorden een deel van de parkeercapaciteit wordt onvoldoende benut.

De visie op parkeerregulering voor de komende jaren luidt als volgt: De parkeerregulering in de binnenstad van Coevorden richt zich op het optimaliseren van het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit (slim gebruik van de ruimte). We blijven dit doen zonder de inzet van betaald parkeren, en richten ons op:

1. **Efficiënter gebruik van bestaande parkeerplekken:** Heroverweging inzet parkeerschijfzones en vergunninghoudersparkeren. Dit om te sturen op beperkte parkeertijd in 'hartje' centrum en betere benutting van de parkeerplaatsen aan de randen. De doelgroep langparkeerders (werknemers, bezoekers) parkeert nu nog teveel in de gebieden waar de parkeerbehoefte van kortparkeerders en bewoners al hoog is.
2. **Parkeren in straten verminderen:** Het stimuleren van het gebruik van parkeergarages of -terreinen, zodat er meer openbare ruimte vrij komt voor andere functies, zoals groenvoorzieningen, voetgangerszones of fietspaden.
3. **Ruimtelijke herinrichting:** Coevorden beschikt over kwalitatief hoogwaardige parkeerplaatsen aan de randen van het centrum. Goede parkeerverwijzing, informatie over het aantal vrije parkeerplaatsen en aantrekkelijke en veilige looproutes naar het centrum zijn een basisvoorwaarde voor een optimale benutting van deze parkeervoorzieningen.
4. **Slimme parkeersystemen:** Het gebruik van digitale parkeersystemen, zoals apps of sensoren, die real-time informatie geven over beschikbare parkeercapaciteit, vermindert zoekverkeer en verhoogt de efficiëntie. We sturen mensen naar minder drukke parkeerplaatsen.
5. **Bevorderen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen:** Dit principe blijft hetzelfde. Door parkeerplaatsen flexibel in te zetten afhankelijk van de tijd van de dag, kan de capaciteit beter worden benut.



4.2. Uitdagingen in het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid in het centrum van Coevorden staat voor verschillende uitdagingen die om een strategische aanpak vragen om het efficiënte gebruik van de beschikbare parkeerruimte te verbeteren.

- **Lage benutting van parkeerterreinen**

Een belangrijke uitdaging is het verhogen van de benutting van enkele parkeerterreinen, zoals het EDS-Plein, De Pampert en het parkeerdek Gansehof. Ondanks dat er voldoende capaciteit is op deze locaties, worden ze momenteel in beperkte mate gebruikt door langparkeerders. Dit is in strijd met de wens van de gemeente om juist deze terreinen in te zetten voor langparkeerders, zoals werknemers en langer parkerende bezoekers (langer dan twee uur). De beschikbare ruimte op deze terreinen biedt de potentie om de parkeerdruk in andere delen van het centrum te verlichten. Sturing, in welke vorm dan ook, van langparkeerders is hiervoor nodig

- **Onvoldoende alternatieven voor kortparkeerders**

De Markt is een van de weinige locaties binnen de parkeerschijfzones waar daadwerkelijk kort geparkeerd wordt. De geplande herinrichting van de Markt zal echter leiden tot een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen met een parkeerduurbeperking. Kortparkeerders moeten op zoek naar een alternatieve locatie, die momenteel niet voorhanden of beschikbaar is. Dit kan negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid van het centrum en het winkelbezoek. Mogelijk dat de geplande uitbreiding van het parkeerterrein Duivelshoek (voormalig Oostersingel/Koesteeg) mogelijkheden biedt om dit tekort op te vangen.

- **Verspreid parkeergedrag**

Werknemers en bezoekers die langer dan twee uur parkeren, vertonen geen duidelijke voorkeur voor specifieke parkeerlocaties en parkeren verspreid door het centrum. Dit draagt bij aan de ongelijke verdeling van de parkeerdruk, met name in gebieden waar de behoefte aan kortparkeerplekken hoog is. Om de kort parkerende bezoekers meer ruimte te geven en tegelijkertijd de parkeerdruk in het centrum te verminderen (met als doel om maatregelen te kunnen nemen die de verblijfskwaliteit in het centrum vergroten) dienen de langparkeerders gebruik te gaan maken van de parkeerterreinen aan de randen van het centrum, zoals het EDS-Plein, Gansehof en De Pampert.

- **Bewonersparkeren onder druk**

In de woonstraten in en aan de rand van het centrum, zoals de Coehoornstraat, Emmastraat en Aleida Kramerstraat, is de parkeerdruk hoog. Bewoners hebben de vraag voorgelegd of in deze straten een vergunninghouderszone kan worden ingesteld. Momenteel zijn er twee zones in Coevorden aangemerkt als vergunninghouderszones. Hoewel deze zones zijn aangemerkt als vergunninghouderszones, geldt hier formeel nog geen vergunninghouders regime. Bewoners kunnen hier parkeren met een parkeerontheffing, parkeervergunningen zijn niet te verkrijgen. Voordat de vergunninghouderszones uitgebreid kunnen worden, dienen de zones eerst geformaliseerd te worden.



- **Druk op smalle straten**

Het historische centrum van Coevorden kent veel smalle straten, waarbij slechts 35% van de beschikbare straatparkeerplaatsen bezet is. Doordat er her en der geparkeerd wordt staat de leefbaarheid, ondanks de relatief lage bezettingsgraad, in de historische binnenstad onder druk. De behoefte is dan ook niet zozeer om het aantal straatparkeerders te verminderen, maar om het straatparkeren beter te structureren. Dit kan bijdragen aan het creëren van meer ruimte voor andere functies, zoals groenvoorzieningen en voetgangerszones, zonder dat dit een grote impact heeft op de totale parkeerdruk.

- **Oneigenlijk gebruik van parkeerschijfzones**

Hoewel de parkeerschijfzones bedoeld zijn voor kortparkeerders, worden ze te vaak bezet door langparkeerders, waaronder bewoners en werknemers. Dit is onder andere mogelijk omdat ontheffingen zijn uitgegeven. Omdat dit voorbij gaat aan het oorspronkelijke doel (kortparkeren) van de instelling van de parkeerschijfzone is herziening van dit ontheffingsbeleid wenselijk.

Samenvattend kan worden gesteld dat de uitdagingen in het parkeerbeleid van Coevorden divers zijn, variërend van de lage benutting van parkeerterreinen aan de randen van het centrum, het gebrek aan alternatieven voor kortparkeerders, tot de hoge druk in de vergunninghouderszones en smalle straten in het centrum. Het goede nieuws is dat er in totaliteit voldoende capaciteit voorhanden is en de uitdaging zich dan ook vooral richt op herschikking van het gebruik van de aanwezige (en nog te realiseren) parkeervoorzieningen.

4.3. Aanpassingen in de parkeerstrategie

Het parkeerbeleid is afgestemd op verschillende doelgroepen zoals bewoners, werknemers en bezoekers. Het uitgangspunt is dat de juiste doelgroep op de juiste plek parkeert. Daarnaast streven we naar een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare parkeerruimte en daarmee maximaal dubbelgebruik van parkeerplaatsen waar mogelijk. Dat betekent het volgende voor het parkeren van auto's per doelgroep:

- **Inwoners van het centrumgebied van Coevorden** hebben de mogelijkheid om hun auto in de nabijheid van hun woning te parkeren (bij voorkeur binnen 100 meter), zowel op straat (dit geldt voor maximaal 1 auto per huishouden) als op eigen terrein. Voor korte verplaatsingen binnen de eigen kern wordt zoveel mogelijk het gebruik van alternatieven voor de auto gestimuleerd, zoals lopen en fietsen.
- **Werknemers** accepteren vanwege de langere parkeerduur een grotere loopafstand tussen parkeerplaats en werkplek. Een maximale loopafstand van 400 meter (ongeveer 5 minuten lopen) wordt hierbij als acceptabel beschouwd. Belangrijk zijn een veilige en goed verlichte parkeeromgeving en aantrekkelijke en veilige looproutes. In gebieden met een parkeerduurbepanking of andere vormen van parkeerregulering wordt aan werknemers geen ontheffing verleend, om parkeerruimte te behouden voor andere doelgroepen, zoals bezoekers en bewoners.



- **Ondernemers** parkeren primair op eigen terrein volgens de normen uit de 'Parkeernormennota 2025'³. Ondernemers zonder voldoende eigen parkeerruimte worden gestimuleerd aan de randen van het centrum te parkeren. Voor ondernemers in een vergunninghouders- of parkeerschijfzone volgt later een besluit over eventuele bedrijfsvergunningen of ontheffingen.
- **Bezoekers** van inwoners, de centra en recreatieve voorzieningen moeten de mogelijkheid hebben om hun auto dicht bij de bestemming te parkeren (maximaal 5 minuten lopen). Voor dagelijkse boodschappen is dit 2 minuten. Deze doelgroep (bezoekers) vervult een belangrijke sociale functie en draagt bij aan de lokale economie. Daarom is het van belang dat bezoekers niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen of een lage kwaliteit van parkeervoorzieningen. We verleiden bezoekers die langer dan 2 á 3 uur in het centrumgebied verblijven om meer op afstand te parkeren.

Bij het reguleren blijft het uitgangspunt dat we kiezen voor logisch samenhangende en afgebakende gebieden met een heldere overgang naar niet-gereguleerde gebieden. De volgende criteria voor invoering/uitbreiding van een regulering worden voorgesteld:

1. Objectief gemeten parkeerdruk, gemiddeld op weekdagavond >90% voor woonstraten;
2. Dossier waarnemingen en interventies (uitgeschreven waarnemingen/boetes) door BOA's met betrekking tot fout parkeren en parkeergedrag;
3. Significante hoeveelheid meldingen en klachten van burgers;
4. Concrete verwachting van ingebruikname opgeleverde nieuwbouwprojecten inclusief effect op de omgeving.

³ Parkeernormennota 2025 is nog in ontwikkeling



5. Wat gaat er veranderen?

5.1. Parkeren voor bewoners in de openbare ruimte

Parkeerregulering zorgt ervoor dat de in het centrumgebied aanwezige parkeer ruimte allereerst beschikbaar is voor de bewoners en hun bezoek. Dit doel wordt bereikt door automobilisten die niet in het gebied wonen een beperking op de te leggen in de parkeerduur en hen daarmee te prikkelen de auto niet of niet langer dan nodig te parkeren. Zij kunnen hun auto parkeren op de parkeerterreinen aan de randen van het centrum.

De volgende maatregelen en beleidsveranderingen zijn nodig om een goede parkeersituatie in stand te houden:

5.1.1. De uitgifte van ontheffingen en vergunningen wordt aanbodgericht

De gemeente Coevorden verstrekke de afgelopen jaren onbeperkt parkeeronthefingen aan bewoners: iedere (rechtmatige) aanvraag werd gehonoreerd, met een limiet van één ontheffing per huishouden. Er vond geen toets plaats of er in de openbare ruimte voldoende plek was voor deze auto's. De groeiende hoeveelheid auto's kan er echter toe leiden dat in sommige gebieden waar parkeerregulering van toepassing is:

- a. bewoners in het bezit van een parkeervergunning steeds meer moeite krijgen met het vinden van een parkeerplaats;
- b. kort parkeerders onverhoopt zoeken naar een beschikbare parkeerplaats.

De gemeente wil dat mensen in het bezit van een parkeeronthefing, en straks een parkeervergunning, ook in de toekomst zonder problemen een parkeerplaats kunnen vinden in de nabijheid van hun woning. Om dit mogelijk te maken, zal de gemeente Coevorden niet meer overal onbeperkt vergunningen en ontheffingen kunnen verstrekken. De voor parkeren gereserveerde ruimte zal voortaan leidend zijn voor het aantal uit te geven vergunningen. Dit is een mix van bewonersvergunningen, bedrijfsvergunningen, ontheffingen en voldoende capaciteit voor bezoekers. Dit vereist maatwerk.

Als in een gebied waar al parkeerregulering geldt de parkeerdruk hoger is dan 90%, wordt een rem gezet op nieuwe ontheffingen en vergunningen.

5.1.2. Een parkeerdruk van 90% is een grens

De praktijk leert dat bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt de straten meer dan vol zijn. Automobilisten hebben dan moeite met het vinden van een parkeerplaats. Daarom zal de gemeente bij een gemiddelde parkeerdruk van 90% in een buurt of gebied een vorm van parkeerregulering overwegen, zeker als er signalen zijn dat de leefbaarheid en (verkeers-) veiligheid in het geding zijn.

Bij het invoeren van parkeerregulering vindt de gemeente draagvlak belangrijk. Het uitvoeren van een draagvlakonderzoek kan onderdeel zijn bij het voornemen om een vorm van parkeerregulering in te voeren.



Begrenzen van het aantal uit te geven parkeervergunningen

Als in een gebied waar al parkeerregulering van kracht is, een parkeerdruk boven de 90% wordt gemeten, zal de invoering van een begrenzing op het aantal nieuw uit te geven vergunningen effect hebben. We kijken als gemeente kritisch naar het aantal uitgegeven vergunningen per huishouden of onderneming en zo nodig stellen we beperkingen in voor nieuw uit te geven parkeervergunningen. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om de werkingstijden van de parkeerregeling aan te passen voor een verbeterde verdeling van de parkeervraag. Het eventueel aanscherpen van regels voor het verkrijgen van een parkeervergunning is altijd maatwerk waarbij we rekening houden met wat het deelgebied aan parkeervraag aan kan.

De parkeerdruk in een buurt mag geen beletsel zijn voor het implementeren van belangrijke en/of door bewoners gewenste ontwikkelingen zoals het planten van bomen en struiken, voorzieningen voor het stallen van fietsen of het reserveren van plaats voor vormen van deelmobiliteit. Mocht een dergelijke ontwikkeling leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk dan kan dit effect teniet worden gedaan door het verlagen van het aantal uit te geven parkeervergunningen en -onthefingen dan wel verwijzen naar parkeervoorzieningen elders in het gebied waar wel restcapaciteit aanwezig is.

5.1.3. Tarieven van bewonersvergunningen

De huidige tarieven van de parkeervergunningen in Coevorden zijn op orde en vergelijkbaar met die in andere vergelijkbare gemeenten. De gemeente zal in de toekomst voor de eerste vergunning nog steeds blijven uitgaan van voor iedereen betaalbare vergunning tarieven.

5.1.4. De bezoekersvergunning

Momenteel geeft de gemeente Coevorden geen bezoekersvergunningen af aan bewoners die in een gebied wonen waar parkeerregulering geldt. Voorlopig zal dit beleid gehandhaafd blijven.

5.1.5. Parkeren voor mindervaliden

Houders van een Europese Gehandicapten Parkeerkaart (GPK) hebben het recht om een auto gratis te parkeren op een Algemene Invalideparkeerplaats (AGP). De gemeente streeft ernaar om op plaatsen waar dat nodig en gewenst is AGP's aan te leggen.

De GPK is er voor bestuurders, passagiers en instellingen. Een in Coevorden woonachtige houder van een GPK kan een Bewonersvergunning Gehandicapten (BVG) aanvragen. Deze vergunning kost zonder medisch advies €17,55, met medisch advies €75,55, en biedt het recht overal in Coevorden zonder verdere beperking te parkeren.

Houders van een GPK kunnen onder bepaalde omstandigheden recht hebben op een Individuele Gehandicapte parkeerplaats in de directe nabijheid van hun woning. Vanwege de (verwachte) sterke toename van het aantal Individuele Gehandicapte parkeerplaatsen, zal bezien worden of de toekenningsvereisten aanpassing behoeven.



5.2. Parkeren voor bezoekers, toeristen, ondernemers en werknemers

5.2.1. Bezoekers van de stad

Coevorden wil een gastvrije en aantrekkelijke stad blijven voor haar eigen bewoners, bezoekers, toeristen en ondernemers. Het blijft mogelijk om het centrumgebied met de auto te bereiken, maar er wordt wel geprobeerd om afhankelijk van de verblijfsduur te verwijzen naar een geschikte parkeerlocatie. In sommige woongebieden in de directe nabijheid van bestemmingen met een duidelijke aantrekkende werking, wordt er voor gekozen het parkeren door bezoekers in de openbare ruimte minder aantrekkelijk te maken. We blijven ons hierbij richten op de juiste mix van tijdsduurbepkeringen, vergunninghouders-parkeren en bijbehorende handhaving.

Centrumgebied

De meeste mensen komen met de fiets naar het centrum. Dit wordt met goede en voldoende fietsvoorzieningen gestimuleerd.

Met een verbeterd verwijssysteem worden vrije parkeerplaatsen voor auto's op de aanwezige parkeerterreinen en -dek beter vindbaar. Het uitgangspunt voor autoparkeren is dat bezoekers op de centrale parkeervoorzieningen parkeren.

De plekken in de toeleidende straten zijn allereerst voor bewoners. Om te stimuleren dat automobilisten die niet in het centrum wonen, hun auto's zo veel mogelijk op de centrale parkeervoorzieningen stallen, geldt daar een maximum parkeerduur op straat en/of vergunninghoudersparkeren.

Het parkeren op afstand moet een aantrekkelijk alternatief worden voor bezoekers die langer dan 2 uur in Coevorden willen zijn. Dit betekent ook dat we als gemeente extra aandacht besteden aan de kwaliteit van de looproutes vanuit deze parkeervoorzieningen naar het centrum.

Bezoekers winkels en ondernemers

Winkelgebieden dienen goed bereikbaar te zijn, voor zowel klanten die lopend, fietsend, met het openbaar vervoer of met de auto komen. Naast bereikbaarheid is een goed verblijfsklimaat essentieel. Een winkelstraat vol met geparkeerde auto's en op straat wachtende auto's oogt niet prettig en belemmert klanten die lopen en fietsen.

De verwachting is dat in de toekomst een nog groter deel van de winkelbehoefte online wordt ingevuld, zowel voor de wekelijkse boodschappen als het bestellen van maaltijden en pakketjes. Waar dat nodig is, wordt in woon- en winkelgebieden ruimte gereserveerd voor boodschappen- en pakketservice (ophalen en bezorgen).

Als bezoekers er voor kiezen met de auto te komen, dan wordt gestimuleerd om deze niet onnodig lang in winkelstraten of omliggende woonstraten te parkeren. Door de juiste verdeling van blauwe zones en vrij parkeren op enige afstand zorgen we dat alle winkels goed bereikbaar blijven voor hun winkelende klanten.



Bedrijven en werknemers

Bedrijven en hun werknemers worden in de eerste plaats verzocht om op eigen terrein te parkeren. Er gelden normen voor het aantal op eigen terrein aan te leggen parkeerplaatsen voor het personeel van bedrijven. Deze zijn vastgesteld in 'Parkeernormennota 2025'⁴. Wanneer bedrijven niet over voldoende eigen parkeerruimte beschikken, wordt van hen verwacht dat zij parkeren aan de randen van het centrum om zo de druk op de centrale parkeervoorzieningen te verlichten. Voor bedrijven die gevestigd zijn in een vergunninghouders-of parkeerschijfzone, en kunnen motiveren dat parkeren nabij het bedrijf van wezenlijk belang is, wordt op een later moment bepaald of zij in aanmerking kunnen komen voor bedrijfsvergunningen of ontheffingen voor parkeren.

5.3. Het reguleren van parkeren nader uitgewerkt

Hoewel het totale parkeerareaal grotendeels ongewijzigd blijft, worden er enkele gerichte aanpassingen doorgevoerd om de parkeerdruk effectiever te beheren en de behoeften van zowel bewoners als bezoekers beter te dienen.

De veranderingen betreffen de invoering van parkeerschijfzones met parkeerduurbepkeringen op het parkeerterrein Molenbelt en het parkeerterrein Duivelshoek, evenals de uitbreiding van de vergunninghouderszone in het Aleida Kramergebied. Deze aanpassingen zijn bedoeld om het gebruik van de beschikbare parkeerruimte te optimaliseren. Figuur 9 biedt een overzicht van het nieuwe parkeerareaal.

⁴ Parkeernormennota 2025 is nog in ontwikkeling



Figuur 9: Parkeerareaal toekomstige situatie

5.3.1. Uitbreiding vergunninghouderszone

Het voorstel is om in de toekomstige situatie de huidige vergunninghouderszone, die momenteel delen van de Weeshuisstraat en de Aleida Kramersingel omvat, te formaliseren en aanzienlijk uit te breiden. Deze zone wordt uitgebreid met de Aleida Kramersingel ten westen van huisnummer 19, en de gehele Aleida Kramerstraat, Emmastraat en Coehoornstraat. Dit gebied kent een hoge parkeerdruk van meer dan 98%, waarbij voornamelijk bewoners gebruikmaken van de parkeerplaatsen. Hierdoor wordt verwacht dat er geen verdrijving van parkeerders zal plaatsvinden.

De uitbreiding van de vergunninghouderszone is bedoeld om te voorkomen dat de veranderingen in nabijgelegen parkeerschijfzones met parkeerduurbepanking zorgen voor een verplaatsing van parkeerders naar deze straten. Met deze maatregel kent de binnenstad van Coevorden straks 67 parkeerplaatsen voor vergunninghouders, waarvan 2 invalideparkeerplaatsen.

5.3.2. Molenbelt en Duivelshoek: parkeerschijfzone met parkeerduurbepanking

Markt

Met de herinrichting van de Haven en Markt verdwijnt een groot deel van de belangrijkste kort-parkeerlocatie in de binnenstad. Dit heeft directe gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzones met



parkeerduurbepanking. Het aanbod van reguliere parkeerplaatsen binnen deze zones daalt van 207 naar 135, een afname van 35%. De herinrichting van de Markt leidt ertoe dat hier enkel nog plaats is voor 18 kortparkeerders, en dat 42 kortparkeerders, 14 langparkeerders, en 6 bewoners overdag elders zullen moeten parkeren (tabel 6). Voor bewoners verandert er 's nachts niets, omdat er dan geen tijdslimieten zijn.

Situatie	Capaciteit*	Bezetting bezoekers		Bezetting bewoners overdag
		Kort parkeren (<2u)	Lang parkeren (>2u)	
Huidig	92	60	14	6
Toekomst	18	18	0	0
Verdrijving/opvangruimte	-	42	14	6

**inclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 6: Gebruik parkeerterrein Markt en toekomstige verschuiving

Om deze verdreven parkeerders op te vangen, worden alternatieve locaties aangewezen. Parkeerterreinen Molenbelt en Duivelshoek (voormalig Oostersingel/Koesteeg), en parkeerdek Gansehof, zijn de meest geschikte locaties hiervoor.

Ontheffingen Markt

Voor het parkeerterrein op de Markt wordt voorgesteld om in de toekomstige situatie geen parkeerontheffingen meer te verlenen. Dit betekent dat het niet mogelijk is om hier met een ontheffing te parkeren. Dit moet voorkomen dat de parkeerplaatsen, bedoeld voor kortparkeerders, overdag (deels) bezet worden door bewoners.

Molenbelt

In 2023 is het parkeerterrein Molenbelt uitgebreid van 28 naar 66 parkeerplaatsen. Door de gunstige ligging en goede toegankelijkheid is dit terrein bij uitstek geschikt voor kortparkeerders. Momenteel vindt er op deze locatie echter geen parkeerregulering plaats, waardoor er een mix van verschillende doelgroepen gebruikmaakt van het terrein. Als het terrein wordt aangewezen als kort-parkeerlocatie door het invoeren van een parkeerschijfzone met parkeerduurbepanking, zullen langparkeerders en bewoners elders moeten parkeren.

Hoewel dit voor langparkeerders acceptabel is, vormt het een probleem voor bewoners, aangezien er in de nabije omgeving geen alternatieve parkeeropties beschikbaar zijn, en het aangrenzende Aleida Kramergebied al kampt met een hoge parkeerdruk. Het aanbieden van parkeerontheffingen aan bewoners die hier momenteel ook al staan biedt hiervoor een oplossing.

Het invoeren van een parkeerschijfzone met parkeerduurbepanking op parkeerterrein Molenbelt leidt ertoe dat hier overdag plaats is voor 51 kortparkeerders en 15 bewoners, en dat 25 langparkeerders overdag elders zullen moeten parkeren (tabel 7). Voor bewoners verandert er 's nachts niets, omdat er dan geen tijdslimieten zijn.



Situatie	Capaciteit*	Bezetting bezoekers		Bezetting bewoners overdag
		Kortparkeren (<2u)	Langparkeren (>2u)	
Huidig	66	18	25	15
Toekomst	66	51	0	15
Verdrrijving/ opvangruimte	-	33	25	0

**inclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 7: Gebruik parkeerterrein Molenbelt en toekomstige verschuiving

Momenteel maken 18 kortparkeerders gebruik van parkeerterrein Molenbelt. Met een toekomstige capaciteit van 51 kortparkeerplaatsen biedt dit terrein ruimte om op het maatgevende moment 33 van de 42 verdreven kortparkeerders van het parkeerterrein Markt op te vangen, waardoor er nog 9 kortparkeerders van de Markt moeten worden herplaatst.

Ontheffingen Molenbelt

Voor parkeerterrein Molenbelt wordt voorgesteld om maximaal 20-25 ontheffingen aan bewoners te verlenen. Deze ontheffingen zijn uitsluitend geldig voor parkeerterrein Molenbelt, andere ontheffingen en vergunning binnen Coevorden zijn hier niet geldig. In de praktijk zullen er tijdens de parkeerduurbepanking overdag naar verwachting 10-15 van de 20-25 bewoners met een ontheffing, hier parkeren.

Duivelshoek

Parkeerterrein Duivelshoek, voorheen bekend als Oostersingel/Koesteeg, wordt uitgebreid van 64 naar 116 parkeerplaatsen. Met de juiste parkeerverwijzing kan dit terrein dienen als een goede opvanglocatie voor parkeerders die door de herinrichting van de Haven en Markt daar geen plek meer kunnen vinden. Het terrein ligt namelijk het dichtst bij de Markt. Momenteel is er geen sprake van parkeerregulering, wat resulteert in een gemengd gebruik door verschillende doelgroepen.

Bij de invoering van een parkeerschijfzone met (gedeeltelijke) parkeerduurbepanking zullen langparkeerders en bewoners naar andere locaties moeten uitwijken. Voor langparkeerders is dit over het algemeen geen probleem, omdat zij kunnen parkeren aan de rand van het centrum of op het parkeerdek Gansehof. Voor bewoners daarentegen is het lastiger, gezien het beperkte aanbod van alternatieve parkeerplekken in de directe omgeving. Het is niet wenselijk dat hierdoor de parkeerdruk op omliggende woonstraten toeneemt. Een mogelijke oplossing is het verstrekken van parkeerontheffingen aan bewoners die nu al gebruikmaken van het terrein.

Het invoeren van een parkeerschijfzone met parkeerduurbepanking op parkeerterrein Duivelshoek leidt ertoe dat hier overdag plaats is voor 77 kortparkeerders en 39 bewoners, en dat 18 langparkeerders overdag elders zullen moeten parkeren (tabel 8). Voor bewoners verandert er 's nachts niets, omdat er dan geen tijdslimieten zijn.



Situatie	Capaciteit*	Bezetting bezoekers		Bezetting bewoners overdag
		Kortparkeren (<2u)	Langparkeren (>2u)	
Huidig	64	14	18	33
Toekomst	116	77	0	39
Verdrijving/ opvangruimte	-	63	18	0

**inclusief invalideplaatsen, elektrische oplaadpunten en gereserveerde plaatsen voor bijzondere groepen*

Tabel 8: Gebruik parkeerterrein Duivelshoek en toekomstige verschuiving

Momenteel maken 14 kortparkeerders gebruik van parkeerterrein Duivelshoek. Met een toekomstige capaciteit van 77 kortparkeerplaatsen biedt dit terrein ruimte om 9 van de 42 kortparkeerders die geen plek vonden bij het parkeerterrein Molenbelt, op Duivelshoek op te vangen. Ook de 6 overdag parkerende bewoners van parkeerterrein Markt, die door de herinrichting op zoek moeten naar een nieuwe parkeerplek, kunnen worden opgevangen op Duivelshoek. De resterende 54 parkeerplaatsen dienen als buffer voor toekomstige groei en kunnen de druk op Molenbelt verder verminderen, waardoor dat terrein niet maximaal belast wordt.

Er kan worden overwogen om op 65-75 parkeerplaatsen op Duivelshoek geen parkeerduurbepanking in te voeren, zodat deze plaatsen vrij en onbeperkt te gebruiken zijn. Dit zou betekenen dat bewoners geen ontheffing meer nodig hebben. Maar omdat deze plekken vooral door werknemers worden gebruikt en niet door bezoekers, is het wenselijker om hen te stimuleren om aan de rand van het centrum te parkeren (of op het parkeerdek Gansehof). Dit vermindert de parkeerdruk op Duivelshoek, waardoor er meer ruimte komt voor bewoners en bezoekers.

Ontheffingen Duivelshoek

Voor parkeerterrein Duivelshoek wordt voorgesteld om maximaal 45-50 ontheffingen aan bewoners te verlenen. Net als bij parkeerterrein Molenbelt, gelden deze ontheffingen alleen voor parkeerterrein Duivelshoek en zijn andere ontheffingen binnen Coevorden hier niet geldig. Tijdens de parkeerduurbepanking overdag wordt verwacht dat van de 45-50 bewoners met een ontheffing, maximaal 35-40 bewoners hier zullen parkeren.

Gansehof

Parkeerdek Gansehof, tegenover parkeerterrein Molenbelt, heeft een capaciteit van 174 parkeerplaatsen, waarvan er op het drukste moment 89 in gebruik zijn. Dit biedt een restcapaciteit van 85 plaatsen, genoeg om de langparkeerders op te vangen die geen plek meer hebben op de parkeerterreinen Markt, Molenbelt en Duivelshoek, door de invoering van parkeerschijfzones met parkeerduurbepanking. Ook parkeerterreinen de Pampert en het EDS-Plein goede alternatieven voor langparkeerders.



5.3.3. Aandachtspunten bij uitbreiden parkeerschijfzone met parkeerduurbepanking

Wensbeeld

Met voornoemde aanpassingen wordt een volgende stap gezet in het reguleren van het parkeren met name aan de oostzijde van het centrum. Om het gebruik van de parkeerplaatsen aan de randen van het centrum te stimuleren is het wenselijk om ook in het westelijk deel van het centrum het parkeren, daar waar nodig, te reguleren. Dit zorgt voor een consistent en duidelijk gereguleerd parkeergebied dat beter inspeelt op de behoeften van bewoners, bezoekers, en werknemers.

In een volledig gereguleerd centrum worden verschillende parkeervormen duidelijk gescheiden om een optimale balans tussen vraag en aanbod te bereiken. Parkeerschijfzones, met een beperkte parkeerduur, zijn bedoeld voor kortparkeren door bezoekers. Vergunninghouderszones zijn uitsluitend bedoeld voor bewoners, waarbij bewoners ook de mogelijkheid hebben om een bezoekersvergunning aan te vragen. Vrij-parkeerplaatsen zijn ingericht voor werknemers en lang parkerende bezoekers van het centrum en bevinden zich aan de randen van het centrum.

Op basis van voortdurende monitoring en evaluatie kan bekeken worden of verdere aanpassingen nodig zijn om de parkeerregulering binnen de singels stapsgewijs te optimaliseren.

Volgende fase

Voor de volgende fase overweegt de gemeente om het westelijk deel van het centrum op te nemen in de parkeerregulering. De eerste stap in deze fase betreft de herinrichting van de Gasthuisstraat en omgeving. De gemeente wil deze herinrichting aangrijpen om op dat moment ook parkeerregulering in dit gebied in te voeren. De tweede stap richt zich op de herinrichting van het gebied ten noorden van de Sallandsestraat, waaronder de Wilhelminasingel. In de laatstgenoemde straat is nu al sprake van parkeerregulering. Ook in het gebied ten noorden van de Sallandsestraat wil de gemeente de herinrichting aangrijpen om gelijktijdig breder parkeerregulering in te voeren. De wijze van parkeerregulering wordt bepaald op basis van monitoring.

Door parkeerregulering in te voeren of uit te breiden, kan niet alleen beter worden ingespeeld op de parkeerbehoeften van verschillende doelgroepen, maar wordt ook de leefbaarheid van het gebied versterkt. Het beperken van straatparkeren draagt immers bij aan een schoner en aantrekkelijker straatbeeld.



6. Monitoring en evaluatie

Een effectief parkeerbeleid vereist niet alleen een goede planning en implementatie, maar ook een blijvende evaluatie en monitoring om ervoor te zorgen dat de doelen daadwerkelijk worden bereikt. Evaluatie (het beoordelen van de effecten van het parkeerbeleid) en monitoring (het volgen van ontwikkelingen) zijn belangrijke instrumenten voor het beoordelen van de effectiviteit van het parkeerbeleid en het tijdig bijsturen waar nodig. Dit hoofdstuk licht het belang van beide elementen kort toe en beschrijft de specifieke methoden die de gemeente Coevorden hanteert om het parkeerbeleid de komende jaren te evalueren en te monitoren.

6.1. Het belang van evaluatie en monitoring

Door periodiek te monitoren, kan de gemeente ontwikkelingen en trends in het parkeergedrag identificeren, zoals veranderingen in de parkeerdruk of verschuivingen in parkeermotieven. Dit stelt ons in staat om vroegtijdig in te spelen op opkomende problemen, en om het beleid proactief aan te passen. Evaluatie, daarentegen, biedt de mogelijkheid om achteraf te beoordelen in hoeverre de gestelde beleidsdoelen zijn behaald. Zonder een gedegen evaluatie kan het moeilijk zijn om te bepalen welke maatregelen effectief zijn geweest en welke wellicht heroverwogen moeten worden.

Daarnaast draagt het uitvoeren van een evaluatie bij aan de transparantie en verantwoording van het gemeentelijk parkeerbeleid. Het stelt ons in staat om inzicht te krijgen in de resultaten van het beleid en de onderliggende besluitvorming. Dit vergroot het draagvlak voor het beleid en helpt om eventuele weerstand te verminderen.

6.2. Monitoring van het parkeerbeleid

Monitoring van het parkeerbeleid in Coevorden bestaat uit verschillende onderdelen die samen een compleet beeld geven van de parkeerdruk en -motieven in de gemeente:

- **Parkeerdrukmeting:** De parkeerdruk wordt periodiek in kaart gebracht, waarbij de beschikbare parkeerruimte wordt vergeleken met de vraag. Dit gebeurt minimaal eens per drie jaar in en rondom het centrum van Coevorden, en reactief in woonwijken op basis van klachten. Een hoge parkeerdruk kan wijzen op een tekort aan parkeerruimte of inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit. Als blijkt dat de parkeerdruk in gebieden op meerdere momenten problematisch is, dan wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn.
- **Parkeermotiefmeting:** Deze meting geeft inzicht in welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit, zoals inwoners, bezoekers of werknemers. Dit is van belang om te begrijpen welke groepen de grootste impact hebben op de parkeerdruk en om gerichte maatregelen te kunnen nemen.
- **Klachtenmonitoring:** Binnengekomen klachten vormen een waardevolle bron van informatie over de parkeerbeleving en mogelijke knelpunten. Het systematisch registreren en analyseren van klachten maakt het mogelijk om tijdig te reageren op problemen en om trends in de tevredenheid van bewoners en gebruikers te signaleren.

De resultaten van deze monitoring worden minimaal eens per drie jaar vastgelegd in een voortgangsrapportage. Deze rapportage biedt het college en



de gemeenteraad inzicht in de actuele situatie, vormt de basis voor eventuele beleidsaanpassingen en wordt gedeeld met bewoners en belanghebbenden om ook hen bij het parkeerbeleid te betrekken.

6.3. Evaluatie van het parkeerbeleid

De evaluatie van het parkeerbeleid in Coevorden richt zich op verschillende kernaspecten:

- **Ontwikkeling van de parkeerdruk:** Door de parkeerdruk over meerdere jaren te vergelijken, kan worden vastgesteld in hoeverre de genomen maatregelen hebben bijgedragen aan het verminderen van overmatige parkeerdruk. Een maximale parkeerdruk van 90% wordt als acceptabel beschouwd in woonwijken.
- **Tevredenheid over de parkeersituatie:** De tevredenheid van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers wordt beoordeeld op basis van het aantal en de aard van klachten. Veranderingen in de tevredenheid kunnen wijzen op de effectiviteit van het parkeerbeleid en de noodzaak voor verdere aanpassingen.
- **Draagvlakmeting voor het parkeerbeleid:** Het draagvlak onder bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers wordt gemeten door middel van enquêtes en betrokkenheid bij inspraakmomenten. Door veranderingen in het draagvlak te analyseren, kan worden bepaald of er voldoende steun is voor het huidige beleid of dat aanpassingen nodig zijn om het beleid te versterken en beter af te stemmen op de behoeften van de verschillende groepen.
- **Kostenanalyse:** Het inzichtelijk maken van de kosten, zoals die voor handhaving, is essentieel om de financiële haalbaarheid van het beleid te waarborgen. De uitkomsten van de kostenanalyse worden meegenomen bij het bepalen en bijstellen van de toekomstige reguleringsvormen in Coevorden.

Daarnaast worden de uitgevoerde maatregelen geëvalueerd, en wordt gekeken naar nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het parkeerbeleid. De effecten hiervan worden doorgerekend in een parkeermiddel, op basis waarvan eventuele bijsturing plaatsvindt.

Samenvattend zorgt de blijvende evaluatie en monitoring van de parkeersituatie ervoor dat het parkeerbeleid in Coevorden flexibel en effectief blijft, aangepast aan de veranderende behoeften van de inwoners, bezoekers, ondernemers en andere belanghebbenden en de ruimtelijke ontwikkelingen.