Evaluatie parkeerbeleid



Gemeente Meppel

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Meppel
Titel rapport	Evaluatie parkeerbeleid
Kenmerk	015157.20231110.R1.04
Datum publicatie	14 februari 2024
Projectleider Goudappel	Guido Scheerder
Projectteam Goudappel	Laurens Ebbers en Guido Scheerder
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 14-2-24

Inhoudsopgave

1. Aanleiding 1

2. Doelstellingen beleidskader 2

2.1 Omgevingsvisie 2

2.2 GVVP 2017 2

2.3 Beleidsplan parkeren herijking 2017 3

2.4 Coalitieakkoorden 4

3. Parkeerbeleid in de praktijk 6

3.1 Parkeren in de binnenring en de schil 6

3.2 Parkeren in woonwijken en dorpen 13

3.3 Parkeren op bedrijventerreinen 14

3.4 Gehandicaptenparkeren 14

3.5 Deelmobiliteit 15

3.6 Elektrisch laden 15

3.7 Handhaving 16

3.8 Financiën 18

3.9 Zijn de beleidsdoelen gehaald? 19

4. Toekomstige ontwikkelingen 20

4.1 Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen 20

4.2 Ontwikkelingen in de parkeersituatie 21

5. Samengevat: conclusies & aanbevelingen 22

5.1 Conclusies 22

5.2 Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid 23

Bijlage 1 Parkeermetingen **25**

Bijlage 2 Overzicht vergunningen/ontheffingen **27**

Bijlage 3 Benchmark parkeertarieven **28**

Bijlage 4 Lijst met stakeholders (interviews) **29**

Bijlage 5 Kaartmateriaal **30**

Bijlage 6 – Parkeerdruk Bergierslanden en Oosterboer **31**

1. Aanleiding

Parkeerbeleid is één van de gemeentelijke instrumenten om de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van een stad te waarborgen en in goede banen te leiden. Parkeren raakt inwoners, ondernemers/werknemers en mensen die Meppel bezoeken.

In Meppel speelt een aantal actuele vragen en opgaven als het om parkeren gaat. De gemeente Meppel heeft op dit moment behoefte aan een evaluatie van het huidige parkeerbeleid die concrete antwoorden geeft op de volgende vragen:

- Wat zijn de ervaringen met het huidige parkeerbeleid van verschillende betrokkenen?
- Hoe functioneert de gehele parkeerketen in en rondom het centrum van Meppel?
- Wat zijn de bezettingsgraden van de verschillende parkeerplekken?
- Zijn de beschikbare parkeerplaatsen makkelijk vindbaar?
- Hoe zijn de financiën van de gehele parkeerketen opgebouwd?
- Wat is de parkeerdruk in de woonwijken van Meppel?
- Wat is het huidige beleid ten aanzien van laadpalen in de gemeente Meppel?
- Hoe kan de parkeerketen eenvoudiger ingericht worden?
- In hoeverre moeten de parkeernormen geactualiseerd worden?

Met een antwoord op de gestelde vragen (en andere bevindingen) ligt in deze evaluatie een solide basis voor nieuw parkeerbeleid.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 leest u hoe parkeren in beleidsdocumenten van de gemeente terugkomt. In hoofdstuk 3 is beschreven hoe het parkeren in Meppel nu functioneert en hoe dit wordt ervaren. De toekomstige ontwikkelingen zijn omschreven in het vierde hoofdstuk. Voor de lezer met weinig tijd is het ook mogelijk om direct naar hoofdstuk 5 te gaan, waarin de evaluatie is samengevat en de conclusies en aanbevelingen zijn weergegeven.

Geraadpleegde informatie

Voor een goede evaluatie is het gebruik van de juiste gegevens essentieel. Daarom is gebruikgemaakt van verschillende bronnen:

- *Beleidsdocumenten* - In beleidsdocumenten heeft de gemeente haar doelstellingen, ambities en uitvoeringsregels op het gebied van parkeren vastgelegd. Door middel van desk research zijn deze documenten onderdeel gemaakt van deze evaluatie.
- *Parkeerdata* - Als onderdeel van deze evaluatie is parkeerdata gebruikt van het straat- en garageparkeren. Deze parkeerdata is verzameld door middel van parkeermetingen tijdens een werkdag (donderdag 7 september 2023) en zaterdag (9 september 2023). Hierbij is ook gekeken naar het motief van de parkeerders (wie staat waar geparkeerd?). Een toelichting op de gebruikte parkeerdata is opgenomen in bijlage 1 Parkeermetingen.
- *Interviews met stakeholders* - Voor de kwalitatieve duiding zijn 17 interne- en externe stakeholders gevraagd naar hun mening over het parkeerbeleid. In bijlage 4 is een lijst hiervan opgenomen.

2. Doelstellingen beleidskader

2.1 Omgevingsvisie

Een belangrijk toekomstig kader voor het parkeerbeleid is de omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Meppel is nog niet vastgesteld. Wel is er een 'Nota van Uitgangspunten Omgevingsvisie versie 2021' opgesteld, die richting geeft aan diverse thema's en een koers beschrijft per deelgebied. In deze Nota van Uitgangspunten is opgenomen dat de Omgevingsvisie zowel gebieds- als themagericht zal worden uitgewerkt. Parkeren is één van de thema's die hierbij aan bod zal komen.



2.2 GVVP 2017

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is vastgesteld in 2017 en heeft als missie om de infrastructuur in stand te houden, vanuit het belang van werkgelegenheid, economie, doorstroming naar de binnenstad en de leefbaarheid van de inwoners. Hierbij kiest Meppel voor toekomstbestendige infrastructuur. Het GVVP stelt zich op hoofdlijn een aantal doelen:

- Verbeteren van de externe bereikbaarheid
- Verbeteren van de interne bereikbaarheid, accent op fietsen en bereikbaarheid geconcentreerde parkeervoorzieningen
- Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid (accent op subjectieve veiligheid)
- Goed fietsnetwerk en voldoende fietsparkeren
- Faciliteren goederenvervoer over weg en water
- Goede kwaliteit openbaar vervoer

Bij deze doelen uit het GVVP zijn een aantal beleidsopgaven geformuleerd. Op het gebied van parkeren zijn deze als volgt:

- Herontwikkeling Kromme Elleboog: ontwikkeling van de parkeergarage en vervolgens het autovrij maken van de Groenmarkt en het Prinsenplein *(gerealiseerd)*.
- Bereikbaar houden van het centrum: het grootste deel van de parkeervoorzieningen ligt aan inprikkers of direct rondom het centrum en is goed vindbaar. Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar voor- en nadelen van een dynamisch parkeerverwijssysteem *(vindbaarheid parkeervoorzieningen blijft een aandachtspunt, zie conclusies hoofdstuk 5)*.
- De juiste doelgroep op de juiste plaats: in het parkeerbeleidsplan is dit verder uitgewerkt door het instrumentarium aan parkeermaatregelen uit te werken. Hiermee kunnen doelgroepen naar de juiste parkeerlocatie gestuurd worden *(uitgewerkt in beleidsplan parkeren herijking 2017, zie paragraaf 2.4)*.
- Actualisatie parkeerbeleid: het parkeerbeleid wordt verder uitgewerkt door een actualisatie *(uitgevoerd, zie paragraaf 2.3)*.
- Fietsenstallingen faciliteren: het gebruik van de fietsenstalling bij het station wordt gemonitord en de stallingsmogelijkheden bij de Groenmarkt en het Prinsenplein worden meegenomen bij de herinrichting *(naar aanleiding van monitoring is fietsenstalling Groenmarkt en Prinsenplein gerealiseerd. Uitbreiding fietsenstalling station wordt in 2024 gerealiseerd)*.
- Laadinfrastructuur monitoren: Meppel kiest ervoor de ontwikkelingen op het gebied van oplaadinfrastructuur te blijven monitoren, om zodoende te kunnen bepalen of aanpassingen van de beleidsregels nodig zijn *(monitoring is uitgevoerd. Doel om in 2024 nieuw beleid op te stellen)*.

2.3 Beleidsplan parkeren herijking 2017

De gemeente heeft doelen geformuleerd in het beleidsplan. De inzet hiervan is het bereikbaar en beschikbaar houden van parkeervoorzieningen. Daarvoor zijn vier beleidsdoelen opgesteld:

1. Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de centrale doelen van gemeentelijk beleid: verbeteren van het woonmilieu in het centrum en het waarborgen van de regiofunctie van Meppel.
2. Het parkeerbeleid moet de vraag naar en het aanbod van parkeerruimte doelmatig op elkaar afstemmen. Deze afstemming moet leiden tot een verdeling van de parkeervoorzieningen, zodat deze doelmatig gebruikt worden en door de gewenste doelgroep.
3. Het parkeerbeleid moet een pakket van maatregelen bevatten die op elkaar afgestemd zijn, en zodanig worden gehandhaafd/gecontroleerd dat er geen ongewenste neveneffecten optreden.
4. Uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid dient minimaal kostendekkend te zijn en mag een surplus opleveren.

De doelen uit het beleidsplan zijn vertaald naar elf speerpunten:

1. De juiste doelgroep zoveel mogelijk op de juiste plek krijgen en houden. Het primaire gebruik is als volgt verdeeld: centrum voor bezoekers bewoners en bedrijven (bij noodzaak), schil voor bewoners en bezoekers van bewoners en de rand van de schil voor werkers.
2. Meer capaciteit creëren (beter benutten) in het centrum om de groeiende vraag te kunnen faciliteren en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken (centrum straat maximaal 85% bezettingsgraad toe voor bezoekers);
3. Betere verdeling kort/lang en straat/garage in het centrum door sturing op parkeerduur en tarief;
4. Verhogen van de kwaliteit van parkeervoorzieningen;
5. Verbeteren van looproutes tussen parkeerlocaties en centrum;
6. Een eenduidiger tariefstructuur;
7. De (potentiële) bezoeker beter bekend maken met de kwaliteit van het centrum van Meppel en de parkeermogelijkheden;
8. Betere marketing van parkeren in het centrum (informatie/acties);
9. Zo weinig mogelijk onnodige verkeersbewegingen over de ring;
10. Minder parkeeroverlast in de (ongereguleerde) woongebieden;
    a. Uitbreiding regulering schil waar nodig en mogelijk (qua draagvlak en problematiek)
    b. Meer (gratis) mogelijkheden creëren voor werkers (als alternatief voor parkeren in de woongebieden
11. Een transparanter en klantvriendelijker vergunningensysteem.

Aan het eind van hoofdstuk 3 is gekeken of met de genomen maatregelen de doelen zijn bereikt.

2.4 Coalitieakkoorden

In de periode waarover geëvalueerd wordt zijn er in Meppel verschillende coalities geweest. Hierna zijn, per coalitie, de hoofdpunten met betrekking tot parkeren uiteengezet.

Coalitieakkoord 2014 – 2018

In dit coalitieakkoord genaamd ‘Met de samenleving’ zijn drie onderdelen opgenomen die gaan over het parkeren in Meppel:

1. De automobilist moet worden verleid tot het gebruik van een goed berijdbare en relatief snelle route naar de beste parkeerplekken. Een verwijssysteem kan hierbij dienstig zijn;
2. Innovatief omgaan met parkeertarieven zien wij als een mogelijkheid;
3. In overleg met betrokkenen willen we nagaan hoe parkeerinkomsten op peil kunnen blijven én er zo min mogelijk drempels zijn om in Meppel te gaan winkelen. Creatieve ideeën zijn welkom.

Coalitieakkoord 2018 – 2022

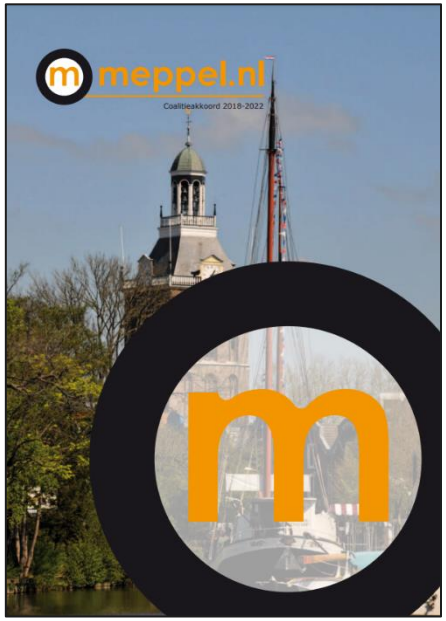
In het Coalitieakkoord 2018-2022 ‘Meppel doet ertoe’ zijn de volgende vijf onderdelen opgenomen die betrekking hebben tot het parkeren in Meppel:

1. Invoeren van een parkeerverwijssysteem;
2. Bij nieuwe ontwikkelingen een oplossing zoeken voor de nu al ervaren parkeerdruk op het Zuideinde;
3. Oplossen vraagstuk kort parkeren Prinsenplein en Groenmarkt (na gereed komen parkeergarage).
4. Realiseren van aantrekkelijke en herkenbare looproutes van parkeerplaatsen naar de binnenstad
5. Concurrerende parkeertarieven (zie bijlage 3).

Coalitieakkoord 2022 – 2026

In het Coalitieakkoord 2022-2026 ‘Werk in Uitvoering’ zijn drie onderdelen opgenomen die een directe connectie hebben met het parkeren in Meppel:

1. Meppel wil meer fietsparkeerplaatsen realiseren in de binnenstad, om zo een fietsvriendelijke stad te kunnen zijn.
2. De maximale parkeerduur in de binnenstad wordt verruimd van 2 naar 3 uur. Deze doelstelling gaat in tegen het vigerende beleidsplan, waarin beschreven staat dat idealiter alleen kortparkeerders op straat parkeren. Door de maximale parkeerduur uit te breiden wordt ook een deel van de langparkeerders op straat gefaciliteerd, terwijl de parkeergarages en parkeerterreinen hier juist voor bedoeld zijn.
3. De gemeente Meppel wil de systematiek voor het aanvragen van een laadpaal vernieuwen, om zo elektrisch rijden te faciliteren.







3. Parkeerbeleid in de praktijk

In dit hoofdstuk analyseren wij het huidige parkeerbeleid en de werking in praktijk. Op basis van die analyse wordt een antwoord geformuleerd op de vraag of de gereguleerde parkeergebieden, parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen bijdragen aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Het gaat daarbij feitelijk om de vraag of de doelstellingen en ambities met betrekking tot **parkeercapaciteit en benutting** worden behaald, zo nodig met de inzet van **parkeerregulering.** Om deze vraag te kunnen beantwoorden, wordt in aparte paragrafen ingegaan op het gereguleerde gebied (binnenring en schil), de woonwijken en de bedrijventerreinen. Daarna wordt ingegaan op de meer overkoepelende beleidsonderwerpen, zoals parkeren van gehandicapten, specifieke voertuigen (deelmobiliteit en elektrisch laden), handhaving en de parkeerexploitatie.



3.1 Parkeren in de binnenring en de schil

Wat is het huidige beleid?

Het parkeerbeleid is erop gericht om de parkeercapaciteit op de juiste wijze te benutten. Het uitgangspunt hierbij is ‘de juiste doelgroep op de juiste plaats’. Hierbij geldt dat:

- bewoners een parkeerplaats (bij voorkeur dicht bij de woning) kunnen gebruiken op loopafstand. In het centrum is dit niet altijd gegarandeerd omdat bewoners parkeerplaatsen moeten delen met bezoekers. In de schil en woonwijken hebben bewoners de hoogste prioriteit;
- kortparkerende bezoekers (voor een snelle doelgerichte boodschap) op straat kunnen parkeren dicht bij de bestemming;
- langparkerende bezoekers parkeren op afstand op terreinen en in parkeergarages in de schil;
- werkers parkeren op afstand op goedkope of gratis parkeervoorzieningen;
- bedrijven parkeren op afstand, tenzij het voor hun bedrijfsvoering essentieel is dat zij dichtbij parkeren.

Om dit de bereiken zijn de volgende parkeermaatregelen ingezet.

Reguleringsvormen

In het centrum en de schil is het parkeren gereguleerd middels vergunningparkeren. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor mensen met een parkeervergunning. Voor bezoekers zijn parkeerplaatsen beschikbaar in het betaald parkeren gebied, dat gelegen is binnen het vergunninggebied. Daarnaast zijn er voor alle doelgroepen parkeerterreinen en parkeergarages binnen en rondom het gereguleerde gebied.

Reguleringsperiode

De reguleringsperiode voor het vergunninghoudersgebied geldt 24 uur per dag en 7 dagen per week. De betaalde plekken daarbinnen zijn gereguleerd tijdens winkelopeningstijden (maandag t/m zaterdag 09:00 – 18:00 uur, vrijdag tot 21:00 uur). De reguleringsperiode is overal gelijk. Buiten deze reguleringsuren kan er gratis worden geparkeerd.

Op de meeste betaalde straatparkeerplaatsen in het gereguleerde gebied geldt een maximale parkeerduur van 2 uur. Op de parkeerterreinen en in de parkeergarages (met uitzondering van Swaenenborgh) is de parkeerduur onbeperkt.

Parkeertarief

Er gelden verschillende tarieven voor het parkeren in Meppel. Hierin is onderscheid gemaakt tussen straatparkeren en het parkeren op terreinen en in garages.

- Op straat geldt:
  - in de binnenring een parkeertarief van € 1,95 per uur (2023).
  - In het schilgebied een parkeertarief van € 1,60 per uur (2023).
  - Houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart parkeren gratis op straat.
  - Het parkeren op straat gebeurt door middel van belparkeren of door een parkeerkaartje uit de automaat te halen.
- In parkeergarages en op parkeerterreinen geldt een parkeertarief van maximaal € 1,60 per uur (2023). Hierbij geldt; hoe dichter bij het centrum, hoe hoger het uurtarief. Bij parkeervoorzieningen die bedoeld zijn voor langparkeren is het mogelijk om een dagkaart te kopen. Deze kost maximaal € 6,40.

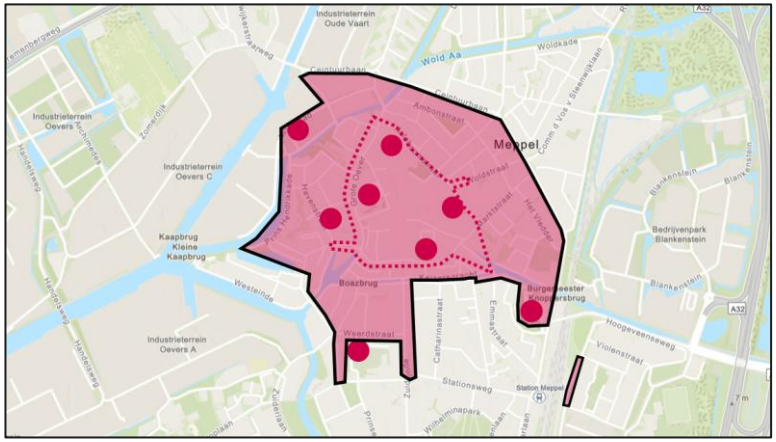
Vergunningen en ontheffingen

Binnen de gemeente Meppel zijn er verschillende doelgroepen die in het centrum recht hebben op een parkeervergunning in één van de zes vergunninggebieden of op een ontheffing in het betaald parkeren gebied. Er is in sommige vergunning- of ontheffinggebieden een wachtlijst voor aanvraag van een vergunning/ontheffing. Deze wachtlijst is op gebiedsniveau niet langer dan 15 wachtenden. Een overzicht van alle typen vergunningen en ontheffingen is in bijlage 2 opgenomen.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

Parkeerbezetting gereguleerd gebied

In het gereguleerde gebied (figuur 3.1) liggen in totaal 2.823 parkeerplaatsen. Op het drukst gemeten moment (zaterdagmiddag) is de parkeerdruk gemiddeld 47% (1.347 bezette parkeerplaatsen). Het grootste deel van deze parkeerders is bewoner (49%) of bezoeker (47%). Een klein deel (4%) is werker.

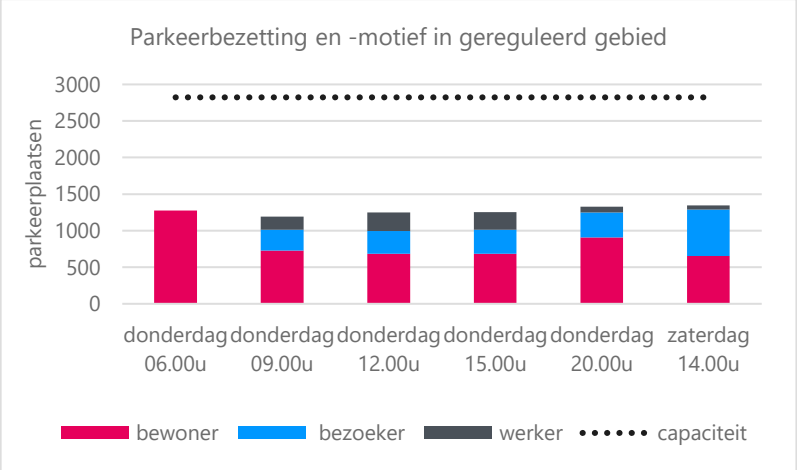


Figuur 3.1: Gereguleerd gebied Meppel (september 2023)

Uit de interviews kwam naar voren dat de wens leeft om op plekken waar de parkeerdruk laag is, ruimte in de binnenstad anders te benutten, bijvoorbeeld voor groen en laad-/losplekken.



In figuur 3.2 is per gemeten moment de parkeerbezetting weergegeven. Daarnaast is ook inzichtelijk hoe deze parkeerbezetting is opgebouwd uit bewoners, bezoekers en werkers.



Figuur 3.2: Parkeerbezetting en -motief in gereguleerd gebied

Uit de figuur blijkt dat er ruimschoots voldoende parkeerplaatsen zijn binnen het gereguleerde gebied in Meppel. Deze parkeerplaatsen worden voornamelijk gebruikt door bewoners (vergunningparkeerplaatsen) en bezoekers (betaalde parkeerplaatsen). Het kan voorkomen dat bewoners niet voor hun woning kunnen parkeren of dat bezoekers langer moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats. Dit komt bijvoorbeeld in de ochtend voor in de Indische Buurt en overdag in de omgeving van de Prinsengracht. Voor de Indische buurt geldt dat deze hoge parkeerdruk voornamelijk wordt veroorzaakt door bewoners en aan de Prinsengracht door bezoekers. Op die momenten is er binnen loopafstand meestal een vrije

parkeerplaats beschikbaar. Dit sluit aan bij het beleid, waarin beschreven staat dat het centrum bedoeld is voor bewoners en bezoekers en de schil voor bewoners, maar dat in drukke gebieden niet altijd een parkeerplaats dicht bij de woning beschikbaar hoeft te zijn. Deze beleidskeuze zorgt ervoor dat de gemeente regelmatig klachten ontvangt van bewoners die in hun straat een hoge parkeerdruk ervaren en de auto wat verder van hun woning moeten parkeren.

Parkeergarages en -terreinen

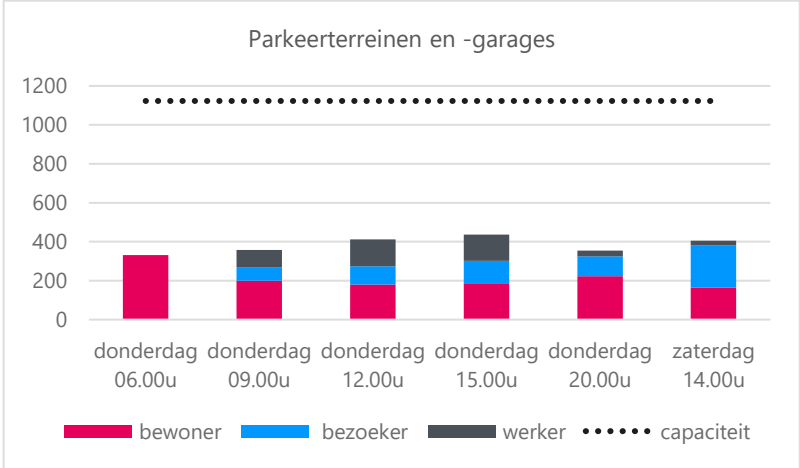
Aan de rand van de binnenring en in de schil liggen acht parkeerlocaties (figuur 3.3) waar de gemeente naar verwijst op haar website. Deze parkeerlocaties kunnen gebruikt worden door werkers (met een vergunning of ontheffing) en bezoekers (met een lager parkeertarief dan op straat).



Figuur 3.3: Locatie parkeergarages en -terreinen

Op deze acht parkeerlocaties zijn in totaal 1.123 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan er op het drukste moment (werkdagmiddag) 437 in gebruik zijn. Dit betekent dat de parkeerdruk op deze parkeerlocaties op het drukste moment 39% is en er ruimschoots voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De parkeerders zijn gelijkmatig verspreid over de parkeerlocaties. Alleen locatie Ogterop kent een wat hoger bezettingspercentage (maximaal 86%), waarschijnlijk doordat deze parkeervoorziening gratis is. In figuur 3.4 is de parkeerbezetting en het -motief op de parkeerlocaties binnen het gereguleerde gebied weergegeven.



Figuur 3.4: Parkeerbezetting en -motief op parkeerterreinen en – garages

Uit de figuur wordt zichtbaar dat de parkeerlocaties op werkdagen gebruikt worden door alle doelgroepen. Op zaterdag staan er relatief weinig werkers, maar is het aandeel van bezoekers groter.

Regulering van het P+R-terrein

Het Park + Ride parkeerterrein bij het station wordt goed gebruikt, met name op werkdagen staat deze regelmatig vol. Dit terrein is eigendom van NS Vastgoed, waarmee de mogelijkheid bestaat dat deze gratis parkeerlocaties in de toekomst gereguleerd wordt, bijvoorbeeld met een parkeertarief. Dit zal waarschijnlijk zorgen voor een hogere parkeerdruk in de omgeving door uitwijkende parkeerders.

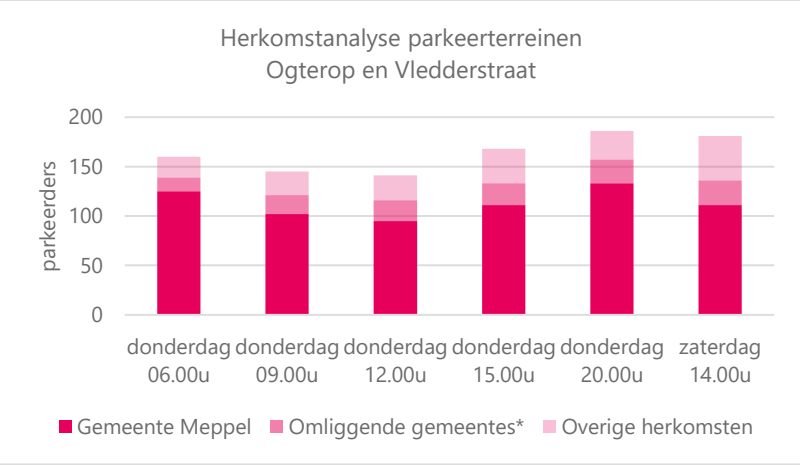
Een mogelijke oorzaak van het beperkte gebruik van de parkeerterreinen en -garages is de vindbaarheid, gebruiksvriendelijkheid en het beperkte tariefverschil tussen garage- en straatparkeren. Uit interviews met stakeholders komt naar voren dat onder andere parkeergarage Kromme Elleboog niet als prettig wordt ervaren. De maatvoering van de parkeervakken is minimaal voor een openbare parkeervoorziening, de entree is krap vormgegeven en de hellingbanen zijn steil. Dit maakt dat de parkeergarage verminderd aantrekkelijk is voor bezoekers. Daarnaast wordt als mogelijke oorzaak voor het beperkte gebruik de vindbaarheid genoemd. De gemeente heeft nog geen onderzoek gedaan naar de meerwaarde van een dynamische parkeerverwijssysteem. Dit is wel een beleidsdoelstelling.





Herkomst parkeerders Vledderstraat en Ogterop

Op de parkeerterreinen Ogterop en Vledderstraat is een herkomstanalyse gedaan om te onderzoeken waar parkeerders vandaan komen. Hieruit blijkt dat er geen significant verschil tussen beide parkeerterreinen waarneembaar is. In figuur 3.5 zijn de momenten en herkomstverdeling van parkeerders opgenomen.



Figuur 3.5: Herkomstanalyse parkeerterreinen Ogterop en Vledderstraat

Uit de figuur blijkt dat het grootste deel van de parkeerders afkomstig is uit Meppel. Over de gemeten periode genomen komt 69% van de parkeerders uit Meppel, 13% uit omliggende gemeenten (Westerveld, De Wolden, Staphorst en Steenwijkerland) en de resterende deel 18% van buiten deze gebieden. Op zaterdag is het aandeel vanuit de overige herkomsten hoger, namelijk 31%.

Parkeertarieven en reguleringstijden

Parkeertarieven en reguleringstijden geven altijd een reden tot discussie. Dit bleek ook uit de voorstellen die verschillende stakeholders hebben gedaan, bijvoorbeeld een eerste periode gratis parkeren, de gehele week dezelfde reguleringsuren (bijvoorbeeld 10.00 – 18.00 uur) zodat de consument duidelijkheid heeft of een uitbreiding van de maximale parkeerduur op straat van 2 naar 3 uur.



De parkeertarieven in Meppel zijn in een benchmark (zie bijlage 2) vergeleken met de parkeertarieven van andere middelgrote centrumgebieden in de omgeving en elders in het land. Uit deze benchmark blijkt dat de parkeertarieven voor buurgemeenten en vergelijkbare gemeenten ver uiteenlopen. De parkeertarieven in Meppel zijn passend bij het type centrum en de regionale functie die Meppel vervult. De gemeente Meppel stimuleert met lagere parkeertarieven bezoekers om gebruik te maken van de parkeerterreinen en garages. Het straatparkeertarief is minimaal 35 cent per uur duurder dan wanneer men in een garage of op een parkeerterrein parkeert.

Betaalmogelijkheden

Betalen voor parkeren kan in Meppel op verschillende manieren:

- Straatparkeren: bij parkeerautomaten (muntgeld/contactloos) of door middel van belparkeren;
- Afgesloten terreinen en garages: achteraf betalen.

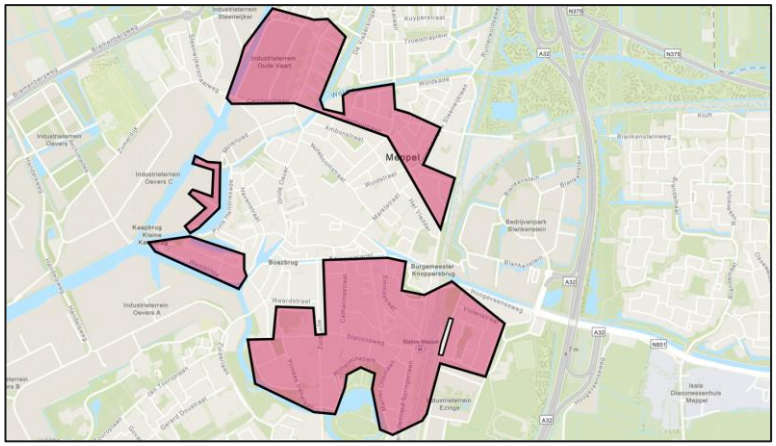
Uit de gesprekken met de stakeholders is gebleken dat de parkeerautomaten op straat verouderd zijn en storingsgevoeliger worden. Ook de locaties zijn niet altijd optimaal. Daarnaast blijkt uit analyse van de parkeerexploitatie dat belparkeren steeds populairder wordt ten opzichte van het gebruik van een parkeerautomaat. Sinds 2017 zijn de inkomsten uit belparkeren (ten opzichte van het traditionele betaald parkeren) toegenomen van 13% tot 40%. De parkeerapparatuur voor de parkeerterreinen Keyserstroom, Kromme Elleboog en P1 is recent vernieuwd.

Vergunningen en ontheffingen

Voor bewoners en bedrijven zijn er verschillende vergunningen (voor het vergunninggebied) en ontheffingen (voor het betaald parkeren gebied) beschikbaar. Uit de interviews blijkt dat vergunningen en ontheffingen niet altijd consequent worden verleend. Een voorbeeld hiervan is dat er vergunningen zijn uitgegeven aan mensen met een parkeerplaats op eigen terrein. Ook blijken er verschillende oude regelingen en uitzonderingen te worden toegepast. Mede hierdoor is er voor enkele locaties een wachtrij voor aanvraag van een parkeervergunning.

Rand gereguleerd gebied

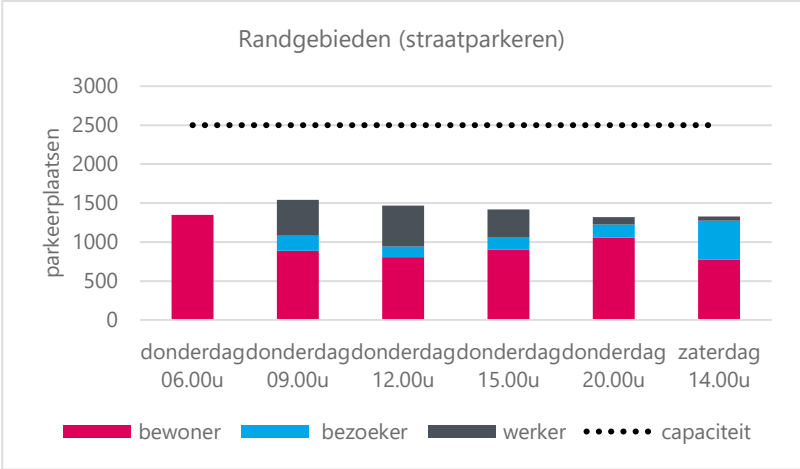
Op werkdagen is de parkeerdruk net buiten de gereguleerde centrumschil (figuur 3.6) iets hoger dan erbinnen; in het gereguleerde gebied is de parkeerdruk dan maximaal 51% terwijl in de randgebieden de parkeerdruk 59% is. Op zaterdagen is de parkeerdruk in dit gebied juist weer iets lager dan in de gereguleerde gebieden.



Figuur 3.6: Rand gereguleerd gebied (september 2023)

Op werkdagen is zichtbaar dat er in een deel van de randgebieden werknemers geparkeerd staan, maar dit betreft vooral de locaties waar bedrijven gehuisvest zijn. In figuur 3.7 is de parkeersituatie in de randgebieden weergegeven. Hier is zichtbaar dat er ruimschoots voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de randgebieden. Op werkdagen (vooral werkers) en zaterdagen (vooral bezoekers) zijn er niet-bewoners die parkeren in de randgebieden, maar objectief is er geen sprake van uitwijkgedrag dat tot problemen in de randgebieden leidt.

Dit neemt niet weg dat in bepaalde straten door bewoners een hoge parkeerdruk wordt ervaren, waardoor het van belang blijft om dit te blijven monitoren.



Figuur 3.7: Parkeerbezetting en -motief in randgebieden

Conclusie

In het parkeerbeleid is het doel opgenomen om vraag en aanbod van parkeerruimte doelmatig op elkaar af te stemmen, waarbij de juiste parkeerder op de juiste plaats kan staan. De wijze van parkeerregulering in en rondom het centrum draagt bij aan dit principe. Er zijn voldoende parkeerplaatsen en de juiste doelgroepen (bewoners en bezoekers) maken gebruik van de parkeerplaatsen in het centrum. Werkers maken bovengemiddeld veel gebruik van de parkeerlocaties die daarvoor bedoeld zijn, de gratis of goedkope parkeervoorzieningen op grotere loopafstand. De verdeling van de doelgroepen over de gebieden en zones is een aandachtspunt.

Door de prijsprikkel (goedkoper parkeren op afstand en/of op geconcentreerde parkeerlocaties) worden bezoekers gestimuleerd om gebruik te maken van geconcentreerde parkeervoorzieningen. Van deze prikkel maken voornamelijk parkeerders uit Meppel gebruik, zo blijkt uit de herkomstanalyse. Daarnaast geldt voor het straatparkeren een parkeerduurbeperking van 2 uur waardoor een parkeergarage of parkeerterrein voor langparkeerders aantrekkelijker is. Deze stimuli lijken onvoldoende bekend of onvoldoende om gedrag te beïnvloeden. Ook de vindbaarheid en gebruiksvriendelijkheid van de parkeergarages speelt hierbij mogelijk een rol. De effecten van de maximale parkeerduur en de lagere tarieven op de parkeerterreinen zijn niet zichtbaar uit de bezettingsgegevens. Wel is zichtbaar dat parkeerterrein Ogterop (gratis) beter gebruikt wordt dan de andere openbare parkeervoorzieningen.

3.2 Parkeren in woonwijken en dorpen

Wat is het huidige beleid?

Parkeren vraagt veel ruimte en daarom is het belangrijk om een goede balans te bewaken tussen parkeren en andere belangrijke ruimtevragers, zoals spelen, groen en ontmoeten.

In woonwijken en dorpen (Nijeveen en Rogat) is daarom de keuze gemaakt om het parkeren te richten op bewoners en hun bezoekers. Het is niet de bedoeling dat werknemers of bezoekers van de binnenstad in groten getale parkeren op deze locaties. Daarnaast is het belangrijk dat er voldoende parkeerplaatsen zijn binnen loopafstand van de woningen. Hiervoor noemt het gemeentelijk beleid drie instrumenten:

- Realiseren van extra parkeerplaatsen wanneer dit nodig is.
- Invoeren van parkeerregulering wanneer sprake is van een hoge parkeerdruk en van overloopparkeerders (bezoekers en werkers) vanuit de binnenstad.
- Ook wil de gemeente inzetten op goedkope en aantrekkelijke parkeerterreinen (zoals Ogterop) om werkers en bezoekers uit de binnenstad te verleiden om hier te gaan staan.



Hoe werkt dat beleid in de praktijk

De parkeerdruk in de woonwijken Oosterboer en Bergierslanden is tijdens bewonersmomenten (nachtelijke uren) in sommige straten aan de hoge kant, zo blijkt uit de parkeerdrukmeting die in januari 2022 is uitgevoerd (zie bijlage 6). Dit heeft tot gevolg dat bewoners hun auto mogelijk wat verder van hun huis moeten parkeren. Deze hoge parkeerdruk wordt (gezien het moment) veroorzaakt door de bewoners van deze gebieden zelf.

De instrumenten die de gemeente kan gebruiken om een hoge parkeerdruk tegen te gaan, zijn niet concreet uitvoerbaar. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk wanneer de gemeente extra parkeerplaatsen gaat realiseren (bij welke parkeerdruk) en wanneer invoering van parkeerregulering in woonwijken een optie wordt. Hiermee is het beleid niet uitvoerbaar en heeft de gemeente geen eenduidig sturingsmiddel in handen om de parkeersituatie in woonwijken in balans te houden. Er is namelijk geen keuze gemaakt tussen sturend parkeerbeleid (invoering parkeerregulering als oplossing om een hoge parkeerdruk tegen te gaan) of volgend parkeerbeleid (realiseren van extra parkeerplaatsen).

3.3 Parkeren op bedrijventerreinen

Wat is het huidige beleid?

In de APV is opgenomen dat voertuigen langer dan 6,0 meter en hoger dan 2,4 meter niet mogen parkeren op locaties waar dit naar het oordeel van het college schadelijk is voor het aanzien van de gemeente. Deze voertuigen mogen niet worden geparkeerd op wegen bij woningen of andere dagelijks gebruikte functies, zodat bewoners of gebruikers geen hinder of overlast ondervinden van deze voertuigen. In de praktijk komt dit erop neer dat grote voertuigen niet binnen de bebouwde kom mogen parkeren buiten de venstertijden (maandag t/m vrijdag 08.00 – 18.00 uur).

Concreet houdt dit in de grote voertuigen moeten parkeren op eigen terrein bij bedrijven, of op locaties die hiervoor bedoeld zijn, zoals het parkeerterrein bij wegrestaurant de Raket.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

In het centrum en de woonwijken komen weinig klachten binnen over het parkeren van grote voertuigen. Wel wordt overlast ervaren rondom wegrestaurant de Raket. Hier is tegen betaling een grote truckparking met voorzieningen aanwezig. Er zijn chauffeurs die niet willen betalen en hun voertuig in de directe omgeving op de openbare weg parkeren. Hierdoor wordt overlast ervaren op het bedrijventerrein. Voor chauffeurs zou het helpen als er op bepaalde locaties uitzonderingen gemaakt kunnen worden op de APV.

3.4 Gehandicaptenparkeren

Wat is het huidige beleid?

In het Beleidsplan parkeren heeft de gemeente het volgende opgeschreven ten aanzien van het parkeren voor gehandicapten:

- Houders van een Gehandicaptenparkeerkaart zijn vrijgesteld van parkeerbelasting (betaald parkeren) omdat niet verwacht kan worden dat zij ver kunnen lopen naar een parkeerautomaat
- Houders van een Gehandicaptenparkeerkaart moeten wel in het bezit zijn van een geldige vergunning of bezoekerspas voor de vergunninghouderszones. Aan bewoners van het vergunninggebied wordt een gratis vergunning verstrekt. Mensen die een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken hebben hoeven geen vergunning te gebruiken.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

In de gemeente Meppel zijn binnen het gereguleerde gebied voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen; 27 openbare gehandicaptenparkeerplaatsen en 16 gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Dit staat los van de gehandicaptenparkeerplaatsen buiten het gereguleerde gebied, deze aantallen zijn niet volledig in kaart gebracht met het parkeeronderzoek.

Er zijn geen signalen dat er een tekort aan parkeerplaatsen is voor deze doelgroep. Wel zijn er signalen binnengekomen bij de gemeente dat mensen vinden dat de gehandicaptenparkeerplaatsen niet op de goede locaties liggen.

3.5 Deelmobiliteit

Wat is het huidige beleid?

De gemeente constateert in het GVVP 2017 de trend dat het bezitten van een auto minder belangrijk wordt en dat er steeds meer aandacht komt voor autodelen. Echter is er geen aanvullend beleid opgesteld ten aanzien van autodelen of hoe hier mee om te gaan.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

In de gemeente Meppel zijn drie deelmobiliteitsaanbieders actief namelijk de OV-fiets, GreenWheels en JustGo. De OV-fiets staat op het station. De 6 deelauto's van GreenWheels en JustGo staan verspreid door de gemeente. Hierbij zijn de deelauto's van JustGo het initiatief geweest van Duurzaam Nijeveen en Duurzaam Bergierslanden.

De aanwezigheid van deelmobiliteit in de gemeente Meppel is nog niet dusdanig dat de effecten zichtbaar zijn. Daarvoor is volgens de stakeholders meer aanbod nodig. Wil de gemeente het gebruik stimuleren, dan moet er sprake zijn van een beschikbaar, betrouwbaar en betaalbaar deelmobiliteitsaanbod.

3.6 Elektrisch laden

Wat is het huidige beleid?

Voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte zijn in 2016 beleidsregels vastgesteld. Uitgangspunt is een faciliterende rol voor de gemeente. In de beleidsregels is aangegeven dat daar waar gereserveerde plaatsen bij een laadpaal binnen een vergunninghouderszone of zone betaald parkeren vallen de betalingsplicht / vergunningsplicht ook geldt voor de gebruiker van de laadpaal. Monitoring moet uitwijzen of een toename van het aantal laadpalen in de openbare ruimte in het centrum leidt tot capaciteitsproblemen.

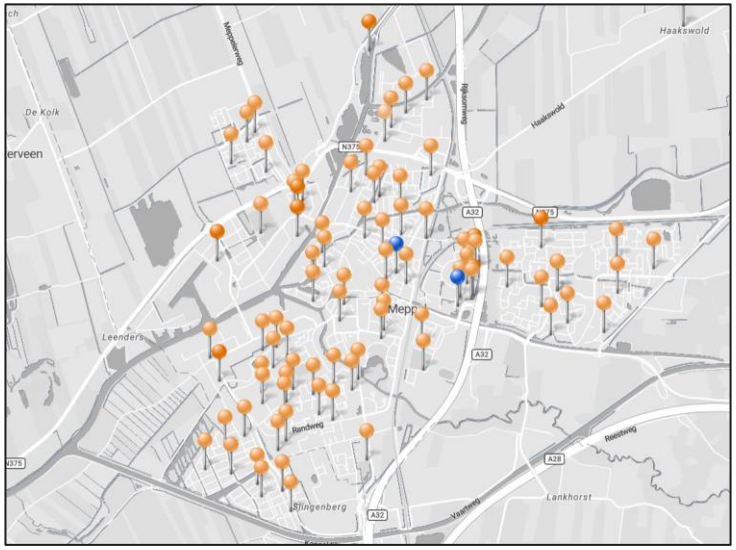
De gemeente vindt het belangrijk om duurzame vervoerwijzen te stimuleren en wil dit graag faciliteren. Hiervoor werkt Meppel samen met marktpartij Equans, die de laadpunten plaatst. Het uitgangspunt hierbij is dat iedereen de mogelijkheid moet hebben om binnen 200 meter van de woning een elektrische auto op te kunnen laden. Bij het bepalen van een locatie voor een laadpaal houdt de gemeente rekening met toegankelijkheid, zichtbaarheid, vindbaarheid, parkeerdruk en mogelijkheden tot uitbreiding



De laadpunten die de gemeente hierbij realiseert zijn altijd openbaar toegankelijk en niet toegewezen aan de aanvrager. Ook geldt er een vergunningplicht/betalingsplicht voor gebruikers van deze elektrisch laadpunten die in gereguleerde gebieden liggen. De gemeente monitort of de toename van het aantal laadpalen in de openbare ruimte leidt tot capaciteitsproblemen.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

De gemeente neemt een faciliterende rol in bij het realiseren van laadpalen en dit heeft ertoe geleid dat er momenteel 132 openbare laadpalen in Meppel zijn. 18 van deze laadpalen liggen binnen het gereguleerde gebied. Uit de interviews blijkt dat er meer vraag is naar elektrische laadpunten, met name in het centrum en op bedrijventerreinen. De gemeente heeft momenteel geen instrument om 'idle time' (de tijd dat iemand geparkeerd staat bij een laadpunt, zonder te laden) tegen te gaan.



Figuur 3.8: Overzicht locaties laadpalen in Meppel (bron: chargefinder.com)

3.7 Handhaving

Wat is het huidige beleid?

In het beleid staat omschreven dat handhaving essentieel is om ervoor te zorgen dat het parkeerbeleid nageleefd wordt. Deze handhaving moet overal in de gemeente worden uitgevoerd en moet ook zichtbaar zijn. Handhaving vergroot de naleving van het parkeerbeleid en de betalingsbereidheid van de parkeerders.

Praktisch betekent dit dat controle en handhaving onvoorspelbaar moet zijn; op wisselende dagen, onvoorspelbare tijdstippen en verschillende plekken. Aandachtspunten bij de handhaving zijn het foutparkeren in de woonwijken en in de hele gemeente het voorkomen van verkeersonveilige of verkeersbelemmerende situaties.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

De handhaving in de gemeente Meppel gebeurt integraal. Dit betekent dat parkeren niet het enige aandachtsgebied is waar handhavers op zullen letten, maar dat er ook vanuit andere domeinen de vraag om handhaving geldt. Binnen de gemeente Meppel houden 7 personen zich bezig met handhaving. Binnen de tijd die beschikbaar is voor handhaving is geen concrete verdeling gemaakt in uren, dit leidt ertoe dat zijn geen gerichte inzet op parkeren plaatsvindt, maar dat dit tijdens de surveillance gebeurt.



Het handhavingsteam heeft soms moeite met handhaving van de maximale parkeerduur op straat. Mensen die gebruik maken van belparkeren weten vaak niet dat deze maximumduur van 2 uur bestaat. Daarnaast kan er momenteel niet gehandhaafd worden op ‘laadpaalklevers’ omdat er wettelijk nog geen grond is om hierop te handhaven.

Ook vanuit andere stakeholders worden verbeterpunten voor de handhaving aangedragen. Het handhaven op onvoorspelbare momenten gebeurt niet altijd, waardoor bezoekers van bewoners weten dat de pakkans laag is. Ditzelfde geldt voor laden en lossen buiten venstertijden en het vrachtwagenparkeren bij Rogat. Op deze locaties wordt niet voldoende gehandhaafd, waardoor navolging van het beleid ondermijnd wordt.

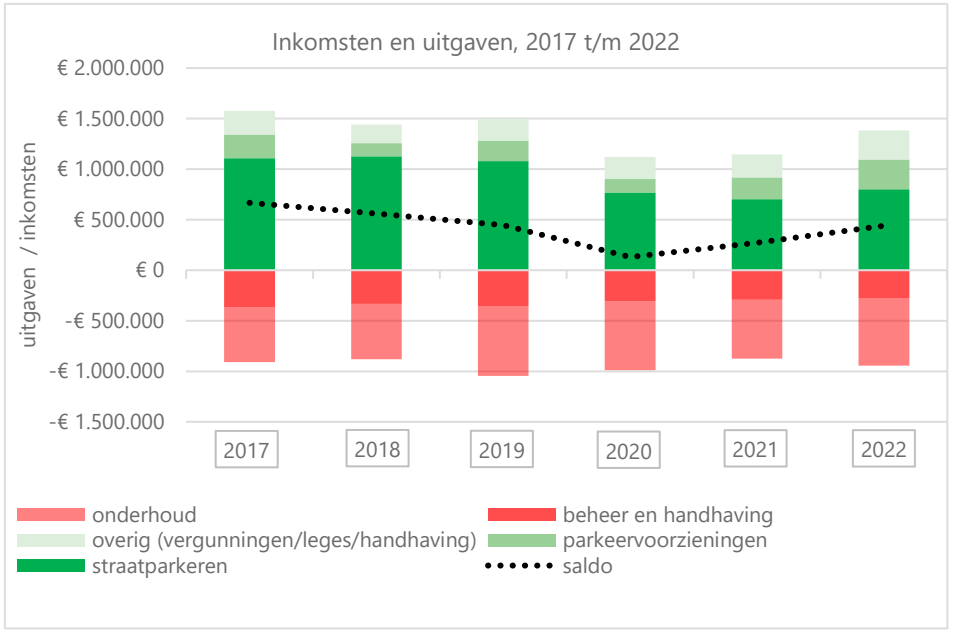
3.8 Financiën

De gemeente Meppel heeft in haar beleid geformuleerd dat het parkeren in Meppel minimaal kostendekkend moet zijn en een surplus op mag leveren.

In figuur 3.9 is op hoofdlijn inzichtelijk gemaakt wat de inkomsten (groen) en uitgaven (rood) waren over de periode 2017 t/m 2022. De gestippelde lijn geeft hierin het saldo per jaar weer. Uit de figuur blijkt dat de parkeerexploitatie kostendekkend is en jaarlijks een surplus oplevert. De jaren 2020 en 2021 hebben hierbij door de coronapandemie een minder positief resultaat opgeleverd dan andere jaren. Met deze resultaten is de beleidsdoelstelling die de gemeente gesteld heeft behaald.

Ook wordt uit de figuur zichtbaar dat de meeste inkomsten worden gegenereerd uit het straatparkeren. Deze inkomsten fluctueren ook het meest over de jaren heen. De kosten voor beheer en handhaving zijn in de afgelopen jaren stabiel geweest. De fluctuatie in onderhoudskosten is te verklaren door groot onderhoud aan de parkeervoorzieningen.





Figuur 3.9: Inkomsten en uitgaven 2017 t/m 2022

3.9 Zijn de beleidsdoelen gehaald?

Speerpunt beleidsdoel	status	toelichting
De juiste doelgroep zoveel mogelijk op de juiste plek krijgen en houden. Het primaire gebruik is als volgt verdeeld: centrum voor bezoekers bewoners en bedrijven (bij noodzaak), schil voor bewoners en bezoekers van bewoners en de rand van de schil voor werkers.	Behaald	Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op hoofdlijn de juiste doelgroepen op de juiste locaties staan geparkeerd.
Meer capaciteit creëren (beter benutten) in het centrum om de groeiende vraag te kunnen faciliteren en toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken (centrum straat maximaal 85% bezettingsgraad toe voor bezoekers);	Niet behaald	Door het vergunning/ontheffing systeem in combinatie met betaald parkeren worden de parkeerplaatsen in het centrum niet optimaal benut. Daarnaast kan de overcapaciteit niet/beperkt worden ingezet voor nieuwe ontwikkelingen, doordat de parkeernormennota beperkt mogelijkheden biedt om deze te gebruiken.
Betere verdeling kort/lang en straat/garage in het centrum door sturing op parkeerduur en tarief;	Deels behaald	Er is differentiatie aangebracht in parkeerduur en tarieven tussen het straatparkeren en het parkeren in geconcentreerde parkeervoorzieningen. Een optimale verdeling is echter niet bereikt, want het grootste deel van de parkeerders staat op straat geparkeerd.
Verhogen van de kwaliteit van parkeervoorzieningen	Deels behaald	Er is meer garage parkeren gerealiseerd, maar de kwaliteit hiervan is beperkt volgens de stakeholders. De parkeergarages zijn moeilijk vindbaar en volgens de stakeholders is parkeergarage Kromme Elleboog krap vormgegeven.
Verbeteren van looproutes tussen parkeerlocaties en centrum	Deels behaald	De kwaliteit van de looproutes en bereikbaarheid van de parkeerlocaties is slechts beperkt verbetert. Een verbetering is de nachtingang bij Keyserstroom en de bewegwijzering in het centrum. Er is een slag gemaakt, maar er is ook nog verbetering mogelijk, bijvoorbeeld door de looproute naar de parkeerlocatie bij het Stadhuis te optimaliseren.
Een eenduidiger tariefstructuur	Deels behaald	Binnen de tariefstructuur is differentiatie aangebracht tussen straatparkeren en parkeren in garages en op terreinen. Meer eenduidigheid is echter nog steeds mogelijk, bijvoorbeeld door de goedkope/grote parkeervoorzieningen even duur te maken (Kratonstraat/Ogterop).
De (potentiële) bezoeker beter bekend maken met de kwaliteit van het centrum van Meppel en de parkeermogelijkheden Betere marketing van parkeren in het centrum (informatie/acties);	Deels behaald	Op de website is een overzicht opgenomen voor de bezoeker. Hier kunnen bezoekers zien waar ze kunnen parkeren, hoeveel het kost en hoe lang zij hier mogen parkeren. In de praktijk blijken bezoekers vooral te parkeren op straat.
Zo weinig mogelijk onnodige verkeersbewegingen over de ring	Deels behaald	Vanuit parkeren geredeneerd is een slag gemaakt om zoekverkeer op de ring te voorkomen door de routering te verbeteren en door te verwijzen naar parkeervoorzieningen op de website van de gemeente.
Minder parkeeroverlast in de (ongereguleerde) woongebieden; a. Uitbreiding regulering schil waar nodig en mogelijk (qua draagvlak en problematiek) b. Meer (gratis) mogelijkheden creëren voor werkers (als alternatief voor parkeren in de woongebieden	Behaald	a. Uitbreiding van het gereguleerde gebied is over het geheel niet nodig gezien de lage parkeerdruk. Wel zijn er specifieke locaties waar de parkeerdruk hoog is en parkeerregulering een oplossing kan zijn. b. Een uitbreiding van de gratis parkeermogelijkheden voor werknemers heeft niet plaatsgevonden, maar is ook niet nodig, gezien de restruimte op de parkeerterreinen en in de garages.
Een transparanter en klantvriendelijker vergunningensysteem	Niet behaald	Over het vergunningsysteem en de ondersteuning hierbij komen weinig klachten binnen bij de gemeente. Het systeem is alleen niet transparant en ook niet consequent. Dit werkt oneigenlijk gebruik in de hand. Een voorbeeld hiervan is de onbeperkte mogelijkheid om kentekens te wijzigen in het vergunningsysteem.

4. Toekomstige ontwikkelingen

4.1 Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen

Wat is het huidige parkeerbeleid?

De Nota Parkeernormen (actualisatie 2017) is vastgesteld om ervoor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen worden gerealiseerd. Voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen zorgen ervoor dat er geen uitwijkeffecten ontstaan waar de omgeving hinder van kan ondervinden. De huidige Nota Parkeernormen is gebaseerd op CROW-kencijfers uit 2013.

Hoe werkt dat beleid in de praktijk?

De vigerende parkeernormennota is gebaseerd op een verouderde CROW-publicatie[1] en biedt onvoldoende flexibiliteit om ontwikkelingen mogelijk te maken. Enkele voorbeelden:

- de parkeernormen zijn gedateerd, met name voor de functie 'wonen';
- de salderingsregeling hoeft op basis van de vigerende nota niet over maatgevende periodes te worden toegepast;
- er is voldoende openbare ongebruikte parkeercapaciteit, maar de parkeernormennota eist een parkeeroplossing op eigen terrein.
- de gebiedsindeling in de huidige nota is onduidelijk weergegeven, waardoor discussie kan ontstaan over de ligging van een planlocatie.



Er is een nieuwe parkeernormennota (concept) opgesteld, maar deze is tot op heden nog niet vastgesteld. Er is behoefte aan een instrument dat eenduidig de parkeerbehoefte vaststelt en mogelijkheden biedt om een parkeeroplossing te vinden. Bijvoorbeeld door openbare parkeerplaatsen binnen loopafstand te benutten voor een specifieke ontwikkeling of door deelmobiliteit toe te passen als onderdeel van het plan. Ook zou een bijdrage aan een parkeerfonds een mogelijkheid kunnen zijn om meer ontwikkelplannen mogelijk te kunnen maken.

[1] Na de uitgave uit 2013 (waarop de huidige nota is gebaseerd) zijn in 2018 nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht. In 2024 worden deze kencijfers naar verwachting opnieuw geactualiseerd.

4.2 Ontwikkelingen in de parkeersituatie

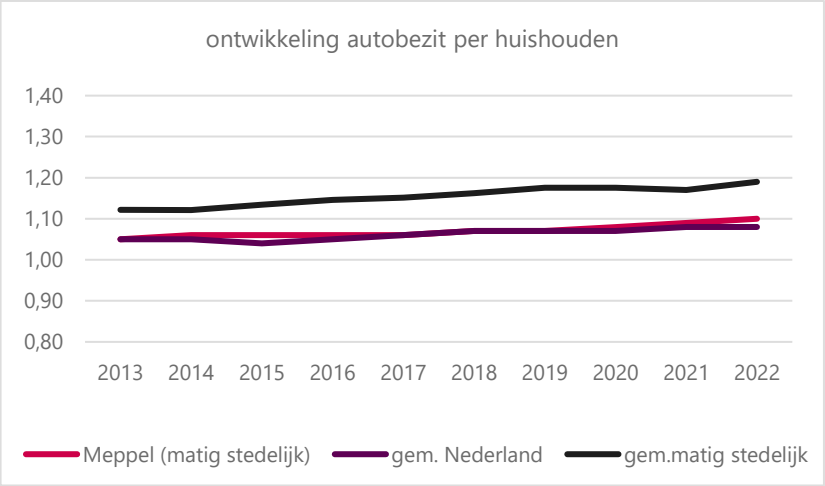
Bij ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie in Meppel kan grofweg gedacht worden aan twee aspecten:

- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het autobezit van de inwoners van Meppel, zoals de deelauto;
- ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op het autogebruik van inwoners van, werknemers in en/of bezoekers aan Meppel, zoals rekeningrijden of goede fietsvoorzieningen;

Bij het opstellen van parkeerbeleid wordt de impact van trends en ontwikkelingen zo zorgvuldig mogelijk gewogen. Het blijft echter lastig om echt te voorspellen wat er gebeurt. Om parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij ontwikkelingen, zoals brandstoftransitie, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, is het verstandig om het parkeerbeleid 5 jaar na vaststelling te evalueren. Het is evenwel goed denkbaar dat de impact van de ontwikkelingen nog niet dusdanig is dat het parkeerbeleid (op onderdelen) moet worden aangepast.

Veranderingen gaan over het algemeen langzaam en geleidelijk (zie figuur 4.1). Het is echter wel belangrijk dat het parkeerbeleid handvatten biedt hoe om te gaan met een veranderende parkeersituatie. Het gaat dan om richtlijnen voor bijvoorbeeld:

- Bij welke parkeerdruk is de parkeersituatie niet meer acceptabel en moet gekeken worden naar oplossingen? De parkeerdruk in Meppel is ten tijde van deze evaluatie nog relatief laag, maar veranderende omstandigheden kunnen ingrijpen nodig maken. Op dat moment zijn concrete handvatten daarvoor onmisbaar.
- Welke oplossingen zijn denkbaar en welke niet? Onder welke voorwaarden is het uitbreiden van parkeercapaciteit bijvoorbeeld mogelijk? En onder welke voorwaarden het instellen van parkeerregulering? Wat zijn de effecten van deelmobiliteit? En kunnen parkeerplaatsen meervoudig ingezet worden, zodat het parkeerareaal efficiënter ingezet kan worden.
- Veel gemeenten hebben het voornemen om hun centrumgebied te verduurzamen en willen een transformatie tot autoluw gebied ondergaan. In Meppel zijn hier kansen voor; er zijn voldoende straatparkeerplaatsen en ook op de parkeerterreinen en in parkeergarages is ruimte om parkeerders op te vangen.



Figuur 4.1: Ontwikkeling personenautobezit Meppel (excl. leaseauto) (Bron: Klimaatmonitor en CBS)

5. Samengevat: conclusies & aanbevelingen

De gemeente Meppel heeft in 'Beleidsplan parkeren, herijking 2017' kaders opgesteld voor het parkeren van auto's. Dit beleidsplan is bestuurlijk vastgesteld in 2008 en zowel in 2012 als in 2017 heeft een herijking plaatsgevonden. Deze evaluatie vormt de basis voor nieuw parkeerbeleid wat in 2024 zal worden opgesteld. In de evaluatie zijn relevante beleidsdocumenten geraadpleegd, is een parkeeronderzoek in het centrum en de schil uitgevoerd en zijn interviews met stakeholders binnen en buiten de gemeentelijke organisatie afgenomen. Hierna zijn de conclusies uit de evaluatie en aanbevelingen voor nieuwe beleid beschreven.

5.1 Conclusies

In het algemeen ontbreekt het 'waarom' van keuzes in het beleid. Hierdoor is het niet helder waarom keuzes gemaakt worden en zijn deze per definitie minder goed uitlegbaar.

De gemeente heeft vier hoofddoelen (paragraaf 2.4) geformuleerd bij het opstellen van het parkeerbeleid. Deze doelen zijn niet helder omschreven en geven geen concreet handelingsperspectief voor de uitvoering van het beleid. Dit maakt het moeilijk om te bepalen of een doel behaald is en in hoeverre. De beleidsdoelen zijn in 11 speerpunten weliswaar uitgewerkt, maar niet SMART geformuleerd. Hierdoor kunnen niet altijd eenduidig conclusies over de realisatie van deze doelen getrokken worden, zie paragraaf 3.9. Wel kan gesteld worden dat slechts twee van de elf speerpunten behaald zijn.

Naast deze beleidsdoelen heeft de coalitie (2022-2026) aangegeven de maximale parkeerduur op straat te willen verlengen van 2 naar 3 uur. Deze doelstelling is in tegenspraak met de doelstelling 'de juiste parkeerder op de juiste plaats', omdat hiermee meer langparkeerders op straatparkeerplaatsen kunnen gaan staan.

Vanuit het principe van een doelmatig gebruik van parkeerplaatsen en 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' blijkt dat er over het algemeen **voldoende** parkeerplaatsen zijn. Wel zijn er specifieke locaties waar de parkeerdruk hoog is en bewoners de auto wat verder van hun woning moeten parkeren. De meeste parkeerders staan hierbij op de juiste plek. Wel worden de geconcentreerde parkeervoorzieningen in verhouding tot de straatparkeerplaatsen weinig gebruikt, terwijl de parkeerduur hier onbeperkt is en het parkeertarief lager.

De **reguleringsgebieden** en de grenzen daarvan zijn logisch en zorgen niet voor uitwijkgedrag buiten dit gebied. Wel ontbreken in het beleid uitgangspunten voor het uitbreiden van het gereguleerde gebied.

De invulling van de **parkeerregulering** (met vergunning/ontheffing parkeren en betaald parkeren) is ingewikkeld en zorgt voor een scheiding tussen ontheffinghouders en vergunninghouders. Hierdoor kan het voorkomen dat in bepaalde gebieden (bijvoorbeeld de Indische buurt) de verhouding tussen vergunningparkeerplaatsen en betaald parkeren gebieden onder druk staat. Dit systeem kan simpeler, zowel in opzet als in uitvoering. De opzet is voor parkeerders vaak moeilijk te

doorgronden en in de uitvoering wordt ongewenst gebruik onvoldoende tegengegaan.

De **parkeertarieven** in zijn in vergelijking tot de omgeving passend bij een stad met de omvang en regiofunctie die Meppel heeft. In deze parkeertarieven is differentiatie aangebracht, zodat parkeerders worden gestimuleerd om gebruik te maken van geconcentreerde parkeervoorzieningen. Uit de parkeerdrukgegevens blijkt echter dat dit verschil in tarief niet resulteert in een hogere bezettingsgraad op parkeerterreinen en in -garages. Ook zorgt de tariefstelling bij parkeerders voor onduidelijkheid. Een voorbeeld hiervan is dat parkeren op afstand op de ene locatie gratis is (Ogterop) en op de andere locatie tegen een laag tarief (Kratonstraat). Tenslotte zijn de parkeerautomaten storingsgevoelig en (deels) aan vervanging toe.

In Meppel is de **parkeerhandhaving** onderdeel van een integraal pakket aan handhavingstaken. Dit zorgt ervoor dat de tijd die aan parkeerhandhaving besteed worden niet gericht kan worden ingezet en dat daarbij de gewenste onvoorspelbaarheid (in dagen, tijden en locaties) moeilijk te realiseren is. Dit leidt tot een lage pakkans en gedrag dat het beleid ondermijnd.

De gemeente heeft nog geen (actief) beleid op het gebied van **deelmobiliteit** ontwikkeld. Dit zorgt ervoor dat er geen bewuste keuzes gemaakt worden over of deelmobiliteit gewenst is en op welke wijze dit wel of niet toegepast mag worden.

De vigerende **parkeernormen** van Meppel bieden initiatiefnemers onvoldoende ruimte om een passende onderbouwing voor hun plannen op te stellen. Er ligt een concept parkeernormennota op de plank, maar deze is tot op heden niet vastgesteld. Hierdoor worden ontwikkelingen in Meppel belemmerd.

5.2 Aanbevelingen voor nieuw parkeerbeleid

Op basis van de conclusies doen wij daarom aanbevelingen voor nieuw op te stellen parkeerbeleid.

Heldere doelstellingen gekoppeld aan SMART maatregelen
Door heldere doelstellingen op te stellen en die te koppelen aan SMART maatregelen zal het parkeerbeleid gemakkelijker uitvoerbaar, uitlegbaar en meetbaar worden.

Zoek naar een alternatief voor de huidige reguleringsvormen
Het vergunning- en ontheffingsysteem, in combinatie met betaald parkeren, zorgt voor een weinig efficiënte omgang met de parkeercapaciteit. Door meer flexibiliteit in te bouwen met een simpeler reguleringssysteem kunnen de parkeerplaatsen in Meppel doelmatiger ingezet worden en kan het aantal vergunningen afgestemd worden op het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een gebied.

Ontmoedigen straatparkeren en stimuleren van parkeren op terreinen en in parkeergarages
Straatparkeren neemt veel publieke ruimte in en is oorspronkelijk bedoeld voor een korte boodschap. Stimuleer daarom het parkeren op terreinen en in garages door een groter tariefverschil en door een kortere parkeerduur op straat. Zorg er daarnaast voor dat de parkeerterreinen kwalitatief verbeterd worden wat inhoudt dat de

vindbaarheid, bereikbaarheid en kwaliteit van deze parkeervoorzieningen verbeterd moet worden.

Eenduidige tariefstelling passend bij beleidsdoelstellingen, functie en locatie.
Onderzoek de eenduidigheid van tarieven en zorg ervoor dat deze voor iedereen (bewoners, werkers en bezoekers) helder uitlegbaar zijn en passen bij de gestelde doelen. Communiceer deze tarieven ook naar buiten toe.

Heldere kaders voor handhaving opstellen
Zorg voor heldere kaders voor handhaving, zodat zij weten hoeveel tijd er aan parkeerhandhaving benut mag worden. Stel daarnaast ook handhavingscriteria op, zodat handhaving weet waar de focus moet liggen. Tenslotte is het belangrijk dat ook klachten hun weg vinden naar handhaving, zodat zij weten wat er speelt.

Moderniseren betaalsysteem
De verouderde parkeerautomaten en de verschuiving richting het belparkeren zijn goede redenen om het betaalsysteem tegen het licht te houden. Hieruit moet naar voren komen of het nog logisch is om te investeren in nieuwe parkeerautomaten of dat juist extra ingezet kan worden op digitalisering van het betalingssysteem.

Ontwikkelen (actief) beleid op elektrisch laden en deelmobiliteitsbeleid
Als de gemeente ambities heeft op deelmobiliteit en elektrisch laden is het van belang heldere uitgangspunten te formuleren op deze ontwerpen, zodat er voldoende aanbod is op de juiste locaties. Voor het gebruik van deelmobiliteit is het bijvoorbeeld voor de gebruiker van belang dat in de nabijheid betrouwbaar en betaalbaar aanbod beschikbaar is.

Ontwikkel een visie op parkeren van grote voertuigen
Grote voertuigen hebben nu, buiten de commerciële voorzieningen, beperkt de mogelijkheid om voertuigen in de openbare ruimte te parkeren. Dit leidt tot overlast. De gemeente heeft een visie nodig waarin een keuze wordt gemaakt om te handhaven op bedrijventerreinen, of om een alternatief te bieden voor grote voertuigen die geen gebruik willen maken van commerciële voorzieningen.

Actualiseren van parkeernormen
De parkeernormen van Meppel zijn bedoeld om bouwplannen mogelijk te maken en overlast in de omgeving te voorkomen. Door de parkeernormen te actualiseren en hier flexibiliteit in aan te brengen kunnen bouwplannen weer mogelijk worden gemaakt, zonder dat er overlast in de omgeving hoeft te ontstaan.

Bijlage 1 Parkeermetingen

Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied bestaat uit secties (kleine deelgebieden). Met een inventarisatie is binnen iedere sectie het aantal parkeerplaatsen in kaart gebracht en geclassificeerd naar type: haaks/langs parkeervakken, elektrisch laden, vergunning parkeerplaatsen, overige parkeerplaatsen (bijv. taxi) en invalideparkeerplaatsen (op kenteken). Achteraan deze bijlage is een kaart opgenomen van het onderzoeksgebied.

Parkeerdrukmeting

Met een parkeerdrukmeting wordt binnen iedere sectie de parkeerbezetting geteld en afgezet tegen de beschikbare capaciteit. Het resultaat van een parkeerdrukmeting is inzicht in de bezettingsgraad van parkeerlocaties.

Parkeermotiefmeting

Met een parkeermotiefmeting is het mogelijk om geparkeerde voertuigen te classificeren naar 'bewoner, bezoeker of werkers'. Op deze manier wordt helder wie geparkeerd staat en of dit de doelgroep is die binnen het gebied thuishoort. De motieven zijn als volgt bepaald:

Tijdstippen en motieftoedeling

In tabel B1.1 zijn de meetmomenten weergegeven samen met de motieftoedeling van de parkeermotiefmeting.

donderdag 7-9-2023 (werkdag)					zaterdag 9-9-2023	motief
00:00–06:00	*09:00*	*12:00*	*15:00*	*20:00*	*14.00*	
X						indien waargenomen in de nacht > bewoner
	X	X	X	X		indien 4x achtereen waargenomen > bewoner
	X	X	X			indien 3x achtereen waargenomen > werker
		X	X	X		indien 3x achtereen waargenomen > werker
	X	X				indien 2x achtereen waargenomen > werker
		X	X			indien 2x achtereen waargenomen > werker
			X	X		indien 2x achtereen waargenomen > werker
	X					bezoeker, ook bij een herhaalde meting (niet aansluitend) later op de dag
		X				bezoeker, ook bij een herhaalde meting (niet aansluitend) later op de dag
			X			bezoeker, ook bij een herhaalde meting (niet aansluitend) later op de dag
				X		bezoeker, ook bij een herhaalde meting (niet aansluitend) later op de dag
					X	zaterdagmiddagmeting: bezoeker tenzij op overig(e) moment(en) waargenomen

Tabel B1.1: Motieftoedeling parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op representatieve momenten. Tijdens het onderzoek was geen sprake van een vakantieperiode of een andere situatie die de betrouwbaarheid van de metingen zou verstoren. De weersomstandigheden waren normaal voor de tijd van het jaar: droog en relatief zonnig.

Herkomstanalyse Ogterop en Vledderstraat

De herkomst van de parkeerders is onderzocht op de parkeerterreinen Ogterop en Vledderstraat. Deze herkomst is bepaald door het kenteken van de geparkeerde voertuigen te koppelen aan RDW-data en daarmee postcode 4 gegevens. Op deze manier is inzicht verkregen in de herkomst van de parkeerders op de parkeerterreinen.

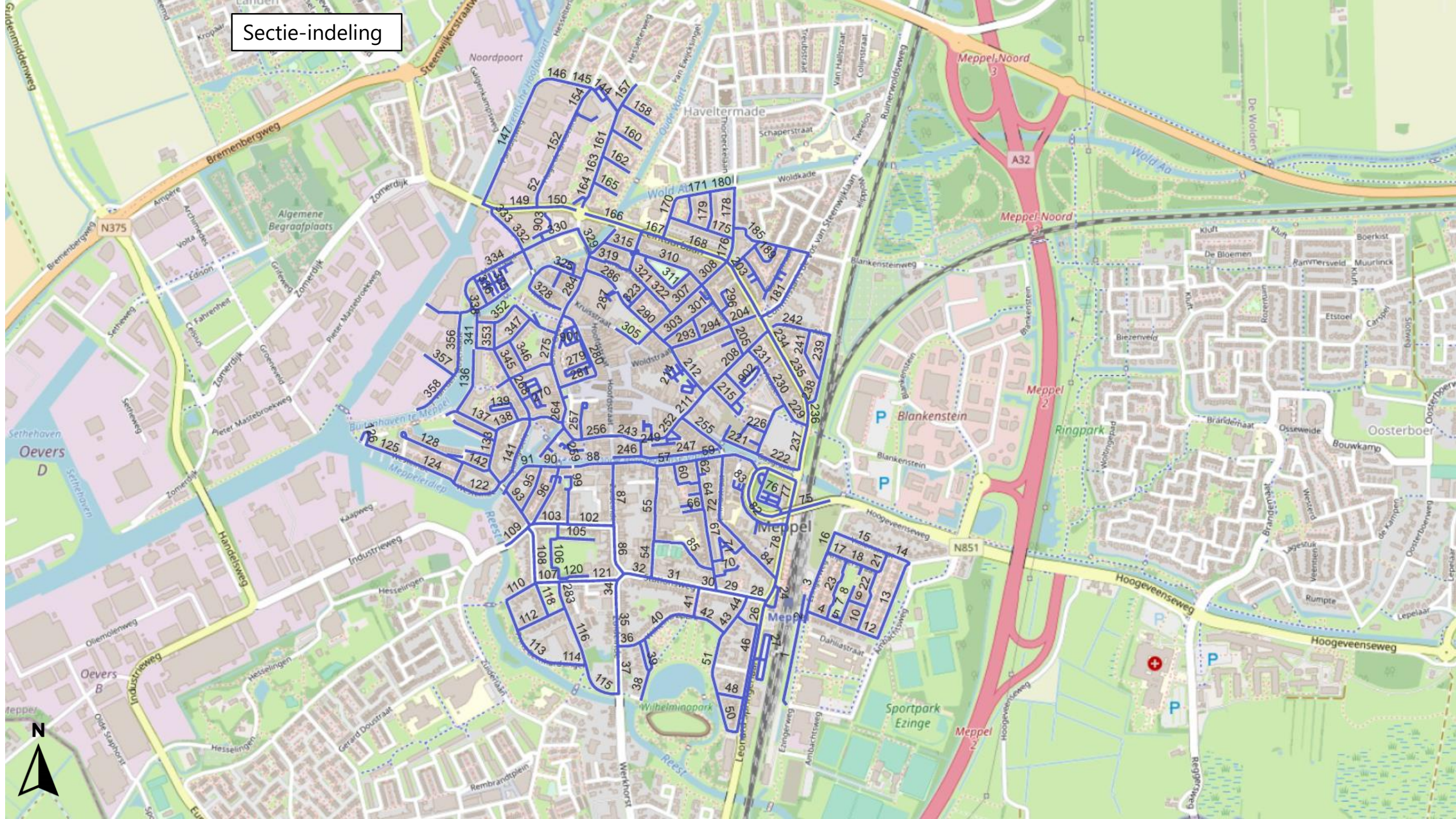
Visuele weergave uitkomsten parkeerdrukmeting

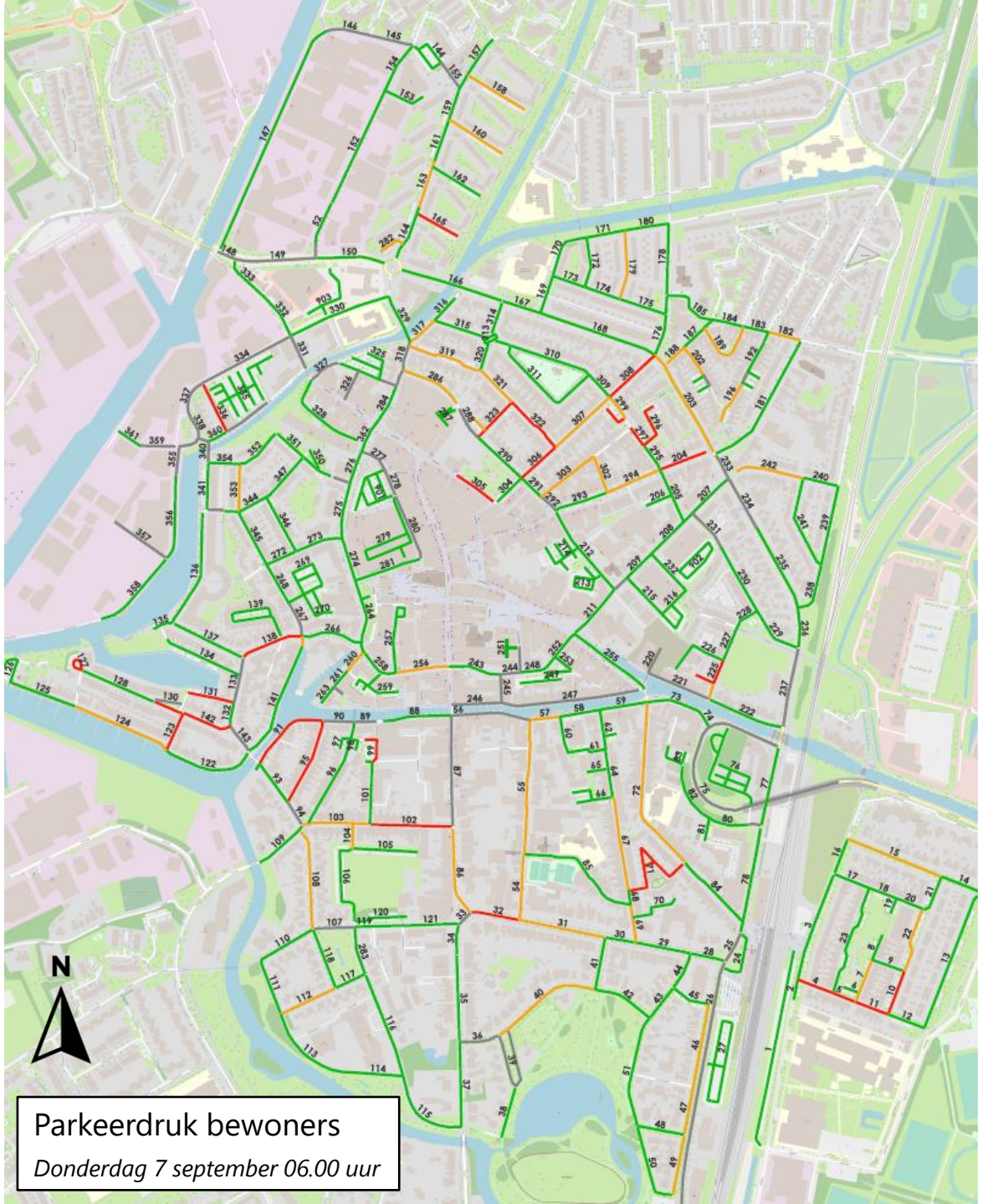
De uitkomsten van de parkeerdrukmeting zijn gevisualiseerd door middel van kaarten. Hierbij is voor iedere doelgroep het maatgevende moment weergegeven:

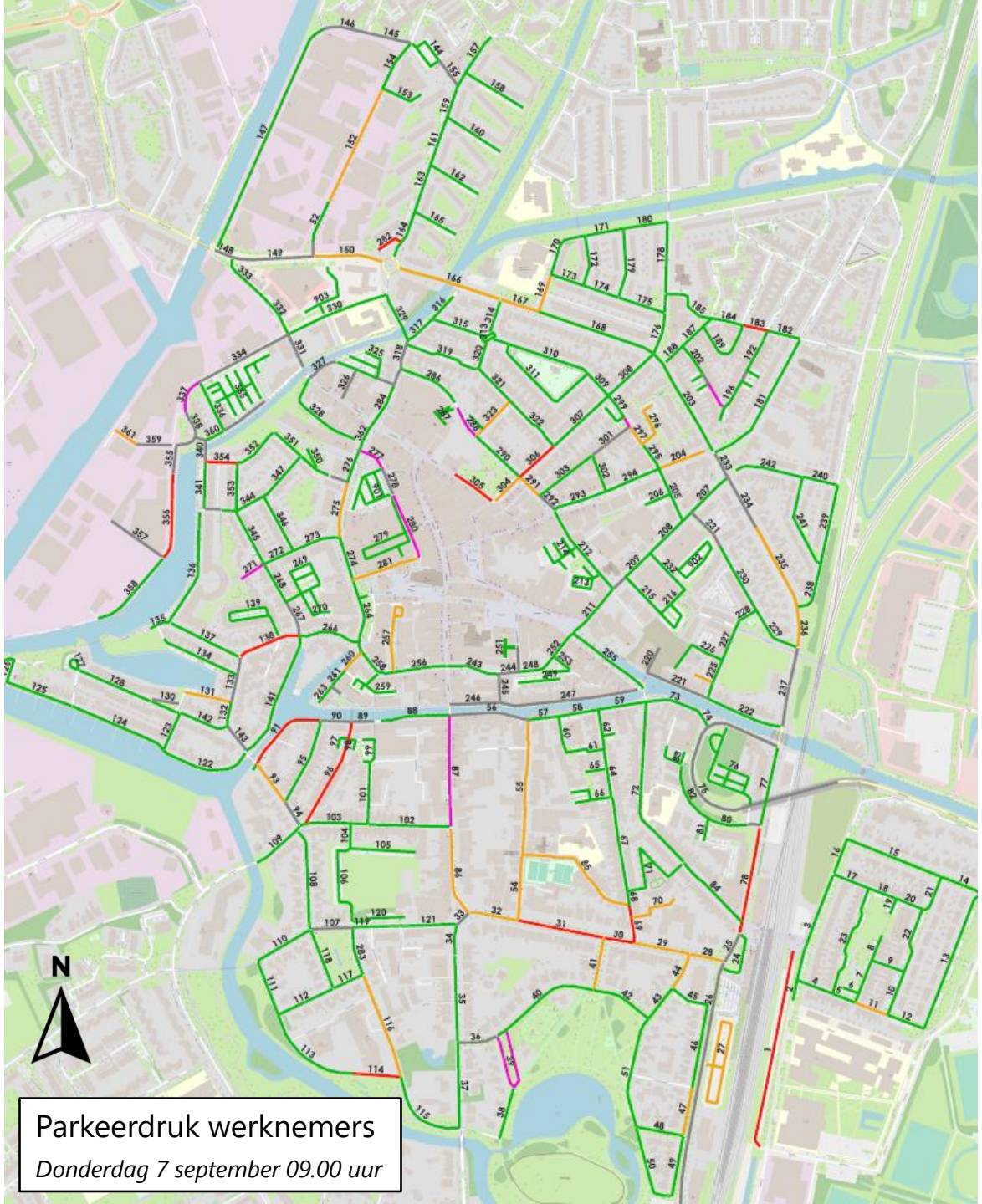
- Sectiekaart (onderzoeksgebied)
- Bewoners – Donderdag 7 september 2023 06.00 uur
- Werkers – Donderdag 7 september 09.00 2023 uur
- Bezoekers – Zaterdag 9 september 14.00 2023 uur

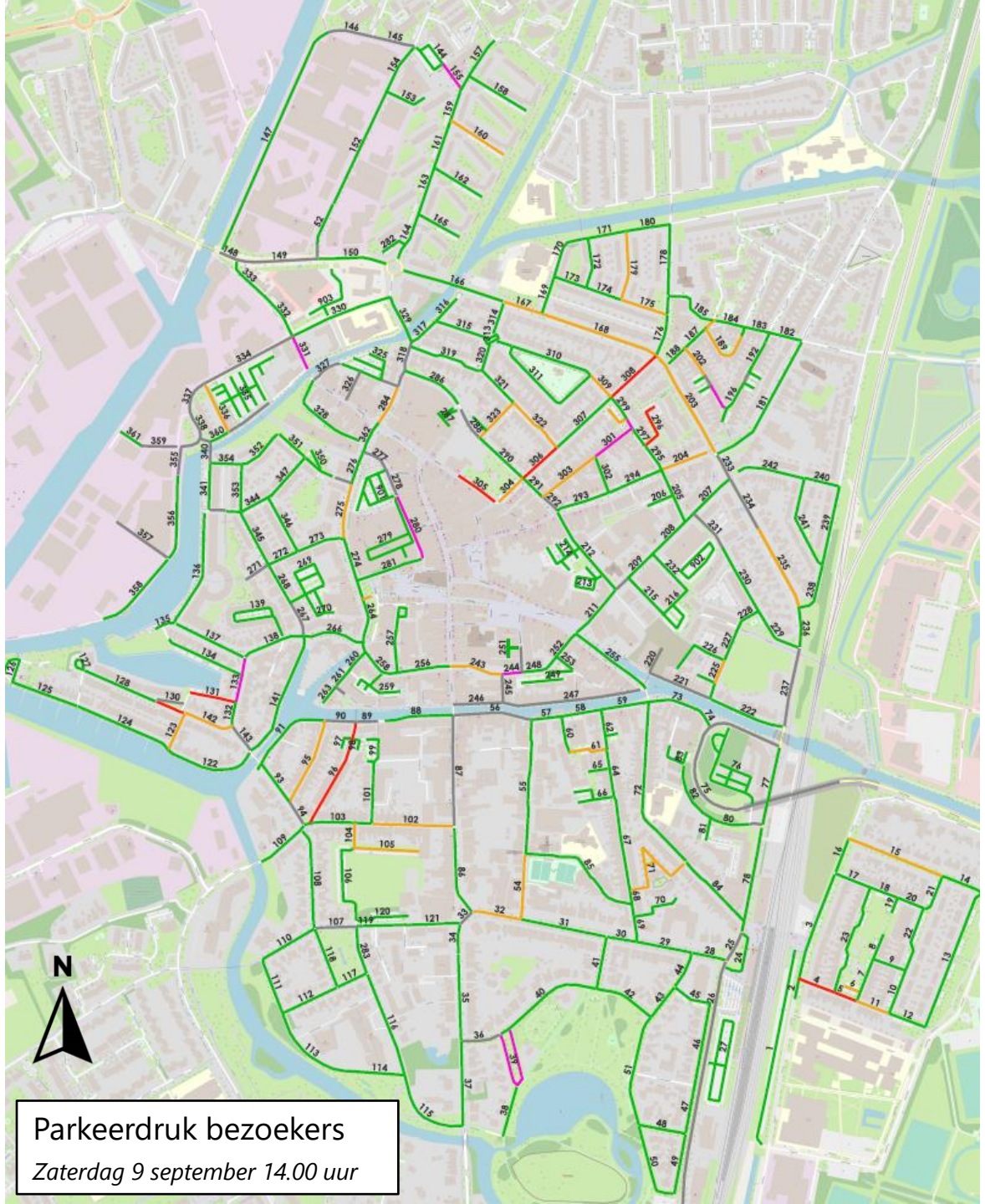
De kaartweergave is als volgt:

- Groen – < 85% bezetting
- Oranje – 85 t/m 100% bezetting
- Rood - >100% bezetting
- Paars – geen capaciteit, wel bezetting


Sectie-indeling
N
Meppel
Oevers D
Oevers B
Sethehaven
Havelter made
Noordpoort
Algemene Begraafplaats
Blankenstein
Ringpark
Sportpark Ezinge
Wilhelminapark
Oosterboer
Bremenbergweg
Steenwijkerstraatweg
Hoogeveenseweg
Industrieweg
Handelsweg
Zomerdijk
Meppelerdiep
Reest
Wold Aa
A32
N375
N851


N
Parkeerdruk bewoners
Donderdag 7 september 06.00 uur


N
Parkeerdruk werknemers
Donderdag 7 september 09.00 uur


N
Parkeerdruk bezoekers
Zaterdag 9 september 14.00 uur

Bijlage 2 Overzicht vergunningen/ontheffingen

doelgroep	parkeerproduct	bijzonderheden
Bewoners	Bewonersvergunning	Aftrek parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) van aantal uit te geven vergunningen Alleen geldig voor betreffende zone 2e vergunning verkrijgbaar voor hoger tarief.
	Bewonersontheffing voor parkeerterreinen	Aftrek parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) van aantal uit te geven ontheffingen Geldig in betaald parkeren gebied op specifieke terreinen Centrum maximaal 1 ontheffing, schil maximaal 2 ontheffingen per adres
	Bewonersontheffing voor parkeergarages	Alleen geldig voor bewoners appartementencomplex Kromme Elleboog of Keyserstroom Maximaal 1 ontheffing op kenteken
	Ontheffing voor caravan	Alleen geldig voor betreffende zone Max. 3 dagen vergunningsvrij, daarna ontheffing nodig
Bezoekers	Bezoekersvergunning /bezoekerspas	Alleen verkrijgbaar voor schilwijken (niet voor binnenstad) Maximaal 1 per adres Geldig voor maximaal 3 uur.
Eigenaar privéparkeerplaats voetgangersgebied	Ontheffing voetgangersgebied	Geldig in voetgangersgebied Alleen bij bezit privéparkeerplaatsen
Mindervaliden	Gehandicaptenparkeerkaart	Geldig in alle zones 3 soorten: bestuurder, passagier, bestuurder en passagier Gratis parkeren op betaalde parkeerplaatsen.
Bedrijven	Bedrijfsvergunning	Geldig voor 1 aangewezen parkeerterrein Aftrek parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) van aantal uit te geven vergunningen In voetgangersgebied maximaal 1 ontheffing (aantoonbaar nodig) In betaald parkeren gebied maximaal 2 ontheffingen
	Ontheffing bedrijven	Geldig in voetgangersgebied Aantoonbaar nodig (bederfelijke waren of tijdgebonden werkzaamheden) 1 jaar geldig
	Tijdelijke ontheffing bedrijven	Geldig in betreffende gebied Onder voorwaarde dat werkzaamheden noodzakelijk zijn Maximaal 1 maand
	Werkzaamhedenvergunning	Geldig op alle betaald parkeerplaatsen (m.u.v. stadhuis en Keyserstroom)
Werkers	Woon-werk vergunning voetgangersgebied	Geldig voor aangewezen parkeerterreinen Wachtlijst wanneer vol.

Tabel B2.1: Overzicht vergunningen en ontheffingen

Bijlage 3 Benchmark parkeertarieven

type	plaats	maximaal tarief	
		straatparkeren	*parkeergarages en -terreinen*
Buurgemeenten (<30 minuten)	Steenwijk	Gratis	gratis
	Staphorst	Gratis	gratis
	Hoogeveen	1,85	1,85
	Meppel	**1,95**	**1,60**
	Kampen	2,10	2,10
	Heerenveen	2,50	1,80
	Zwolle	3,30	4,80
Vergelijkbare middelgrote gemeenten	Hoogezand	Gratis	gratis
	Dronten	Gratis	gratis
	Zevenaar	0,90	0,90
	Waalwijk	1,00	1,00
	Hardenberg	1,15	1,15
	Oldenzaal	1,30	1,30
	Kerkrade	1,50	1,50
	Wageningen	1,60	1,80
	Barneveld	1,90	1,20
	Meppel	**1,95**	**1,60**
	Assen	2,40	2,14
	Tiel	3,20	1,80

Tabel B3.1: Benchmark parkeertarieven

Bijlage 4 Lijst met stakeholders (interviews)

Als onderdeel van de evaluatie zijn diverse interne- en externe stakeholders gevraagd om hun mening over het parkeerbeleid. Hierna is een lijst opgenomen van deze stakeholders:

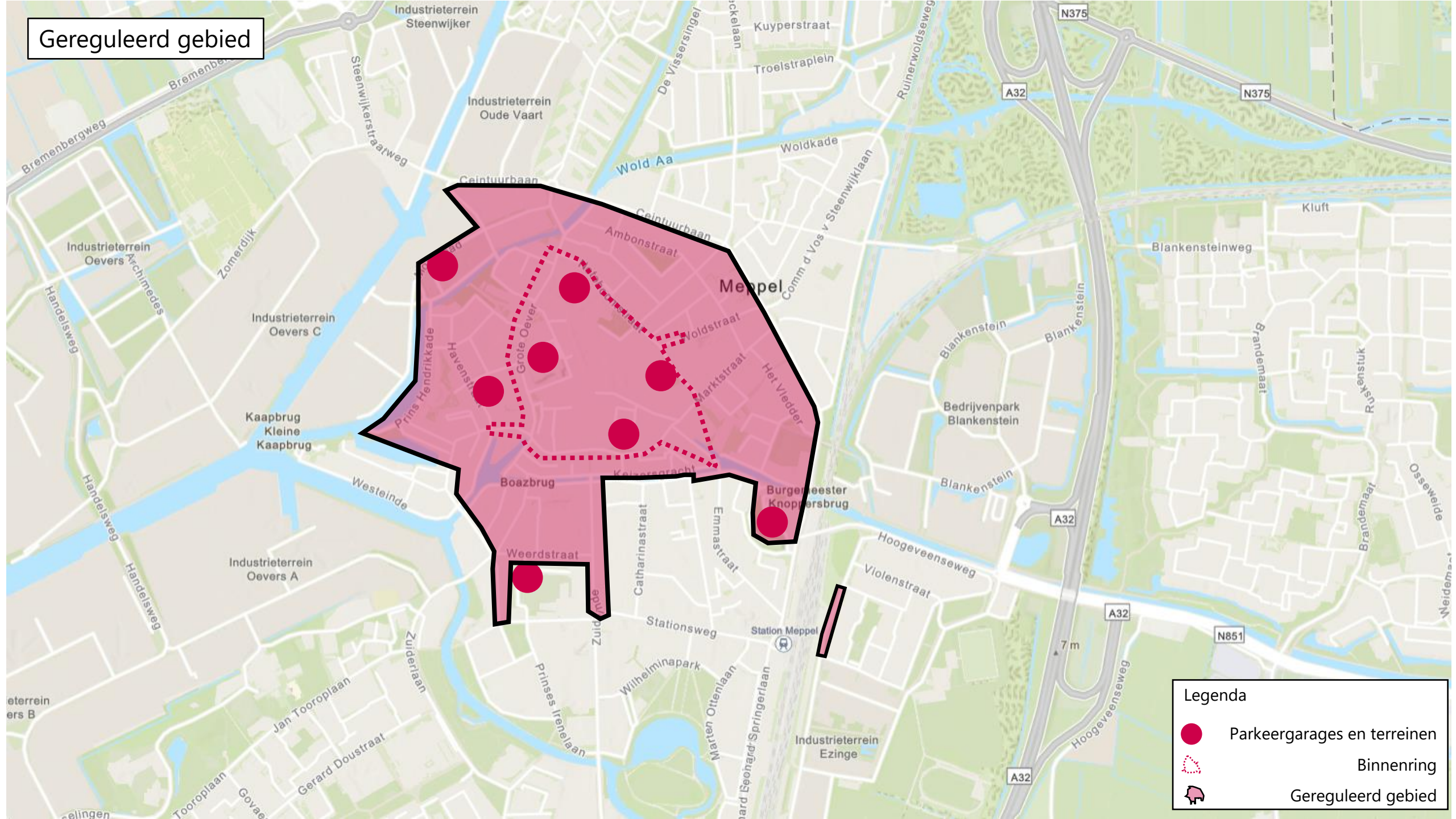
Interne stakeholders (afdelingen)

- Verkeer en Mobiliteit
- Frontoffice
- Wabo-vergunningen
- Parkeerbeheer
- Economie & regio
- Handhaving (per mail)
- Stedenbouw
- Wijkregisseurs
- Verantwoordelijk wethouders parkeren en verkeer

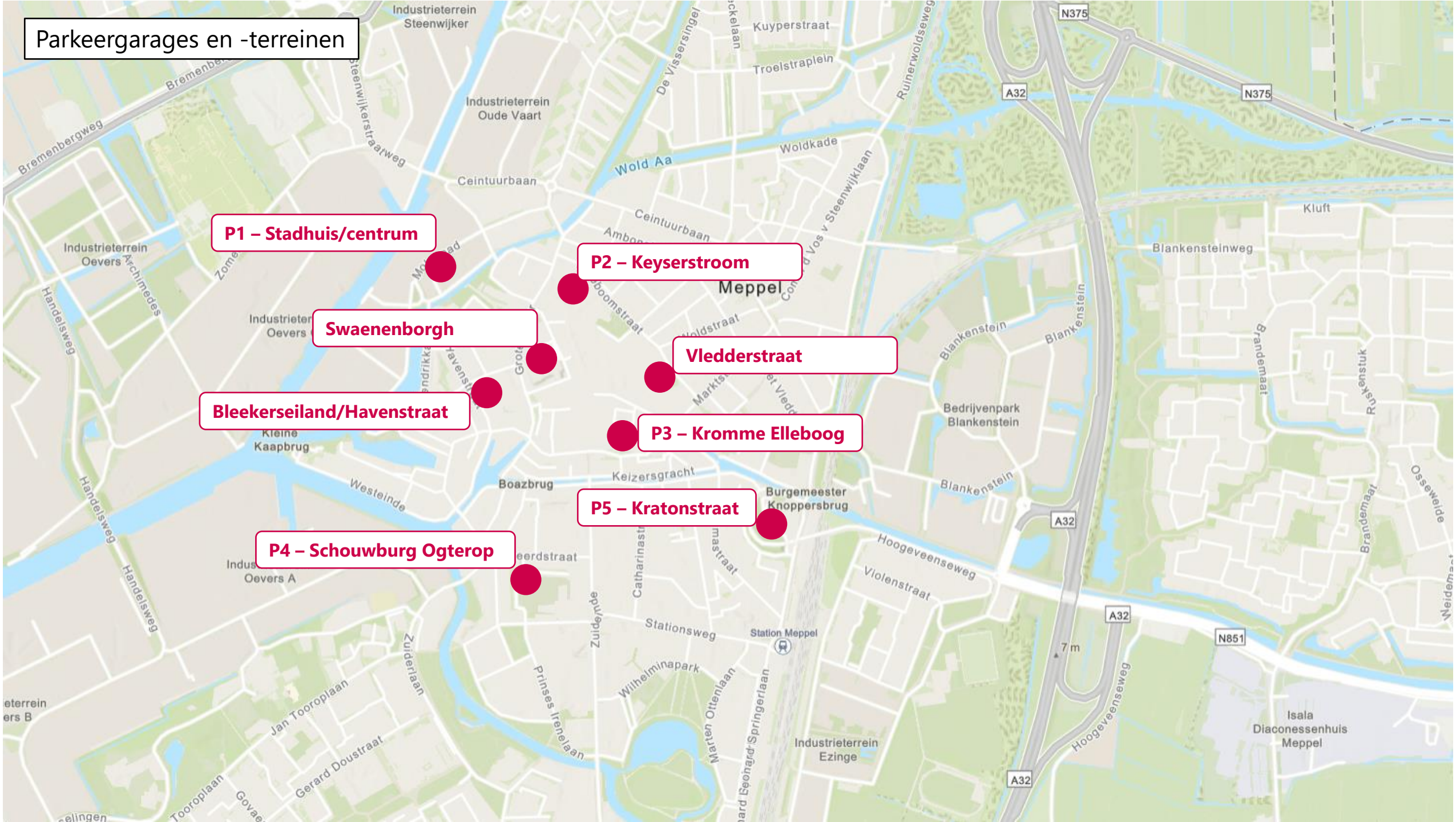
Externe stakeholders

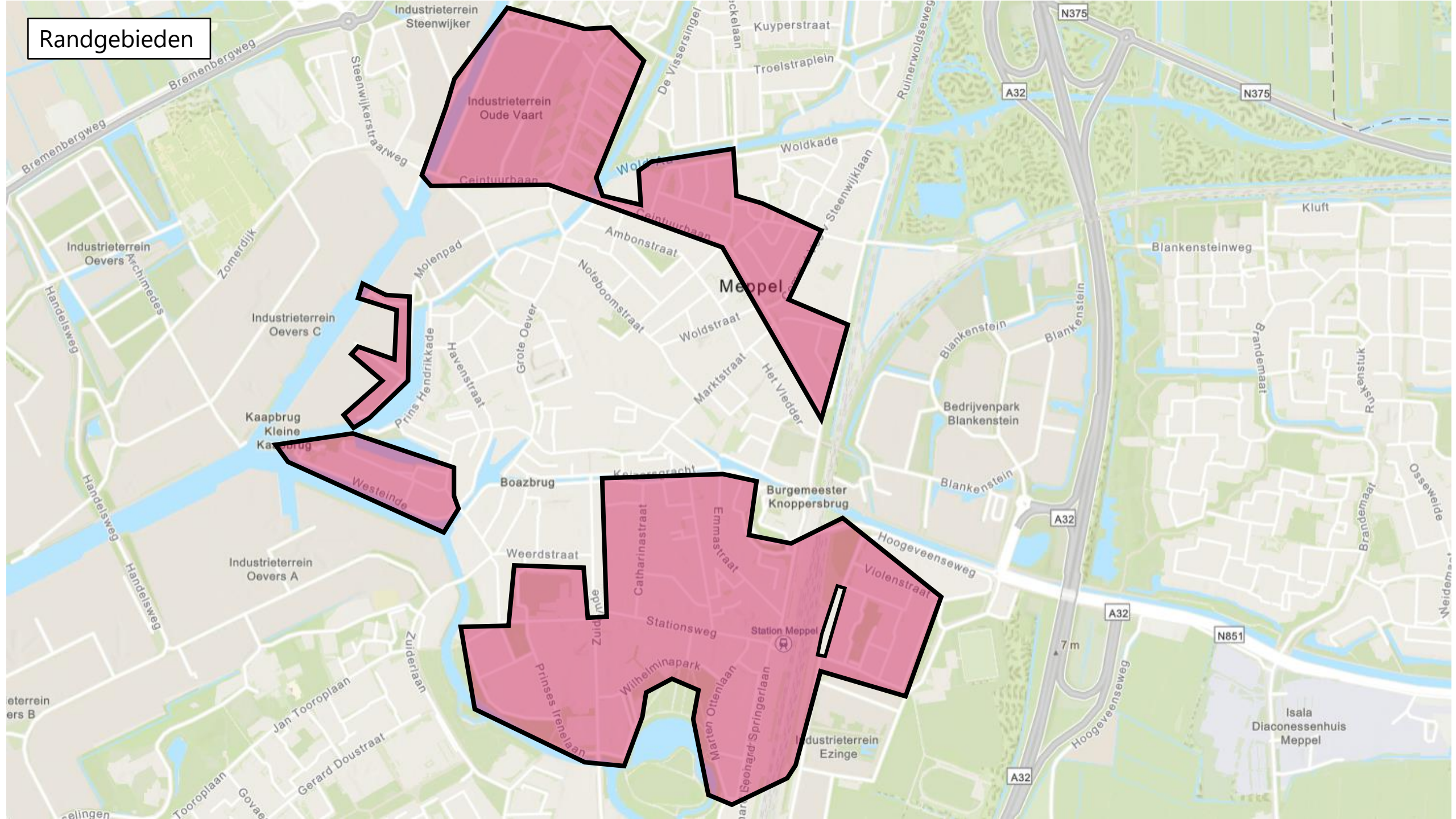
- Centrummanager
- Meppeler Handelsvereniging
- Protestantse Gemeente Meppel, de Samenstroom
- Vereniging van Eigenaren Centrum Meppel
- Stichting Event Desk Meppel
- ICC-Parkmanagement Meppel
- RTV Meppel

Bijlage 5 Kaartmateriaal


Gereguleerd gebied
Meppel
Industrieterrein Steenwijker
Industrieterrein Oude Vaart
Industrieterrein Oevers
Industrieterrein Oevers C
Industrieterrein Oevers A
Industrieterrein Ezinge
Bedrijvenpark Blankenstein
Kaapbrug
Kleine Kaapbrug
Boazbrug
Burgemeester Knoppersbrug
Station Meppel
Bremenbergweg
Steenwijkerstraatweg
Wold Aa
Woldkade
Ceintuurbaan
Ambonstraat
Woldstraat
Marktstraat
Het Vledder
Prins Hendrikkade
Grote Oever
Havenstraat
Kuyperstraat
Troelstraplein
De Vissersingel
Ruinerwoldseweg
Comm d Vos v Steenwijklaan
Blankensteinweg
Kluft
Blankenstein
Brandemaat
Ruskenstuk
Osseweide
Hoogeveenseweg
Violenstraat
Stationsweg
Weerdstraat
Westeinde
Zuideinde
Catharinastraat
Emmastraat
Wilhelminapark
Prinses Irenelaan
Marten Ottenlaan
Leonard Springerlaan
Jan Tooroplaan
Gerard Doustraat
Zuiderlaan
Zomerdijk
Archimedes
Handelsweg
N375
A32
N851
7 m
Legenda
Parkeergarages en terreinen
Binnenring
Gereguleerd gebied

Parkeergarages en -terreinen

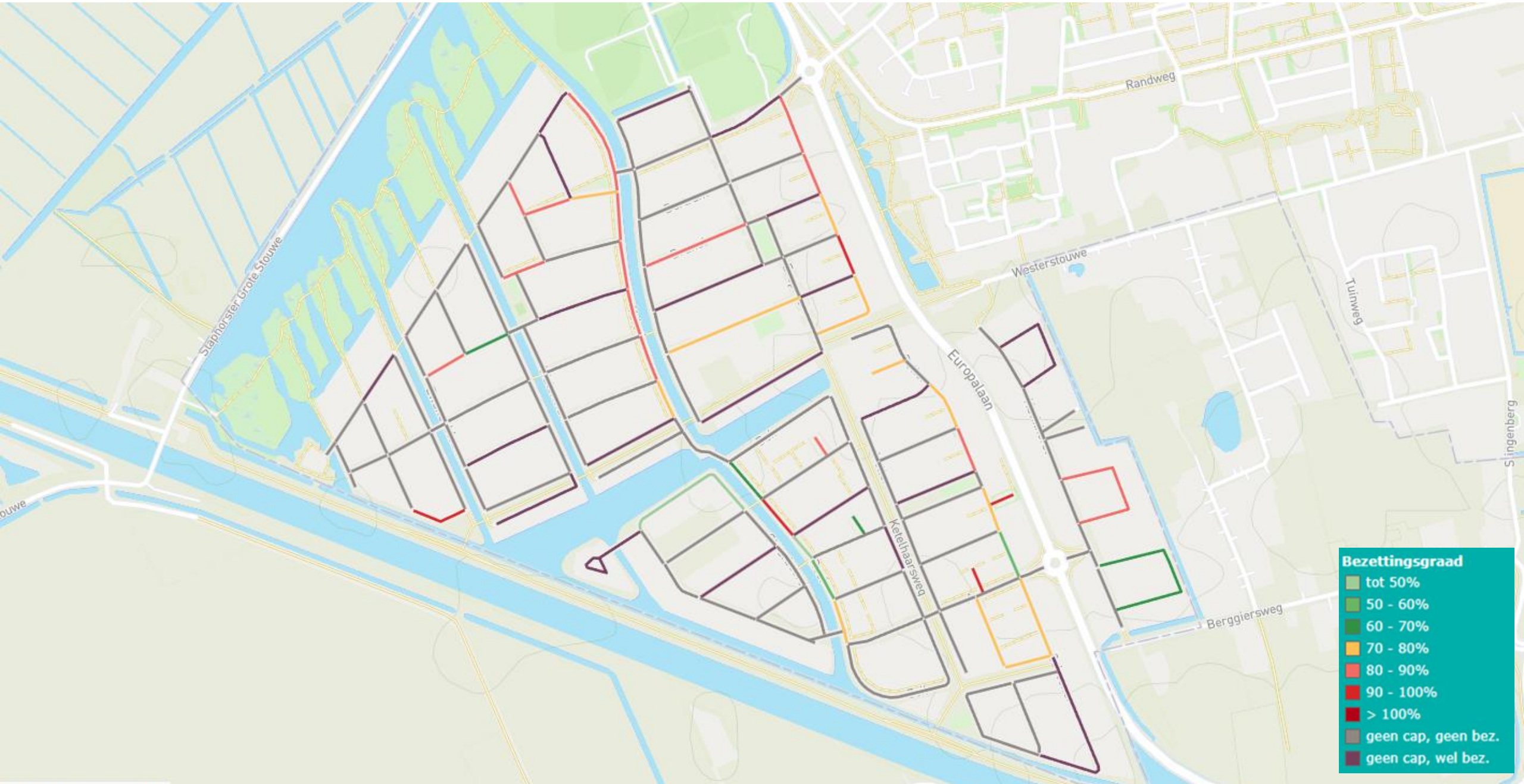



Randgebieden
Industrieterrein Steenwijker
Bremenbergweg
Steenwijkerstraatweg
Industrieterrein Oude Vaart
De Vissersingel
Kuyperstraat
Troelstraplein
Ruinerwoldseweg
N375
A32
Woldkade
Ceintuurbaan
Steenwijklaan
Industrieterrein Oevers
Archimedes
Zomerdijk
Handelsweg
Molenpad
Ambonstraat
Noteboomstraat
Meppel
Kluft
Blankensteinweg
Industrieterrein Oevers C
Grote Oever
Havenstraat
Prins Hendrikkade
Woldstraat
Marktstraat
Het Vledder
Blankenstein
Brandemaat
Ruskenstuk
Kaapbrug
Kleine Kaapbrug
Westeinde
Boazbrug
Bedrijvenpark Blankenstein
Burgemeester Knoppersbrug
Hoogeveenseweg
Osseweide
Industrieterrein Oevers A
Weerdstraat
Catharinastraat
Emmastraat
Violenstraat
Stationsweg
Station Meppel
Zuidelaan
Wilhelminapark
Prinses Irenelaan
Marten Ottenlaan
Geohard Springerlaan
N851
7 m
Jan Tooroplaan
Gerard Doustraat
Tooroplaan
Industrieterrein Ezinge
Isala Diaconessenhuis Meppel

Bijlage 6 – Parkeerdruk Bergierslanden en Oosterboer

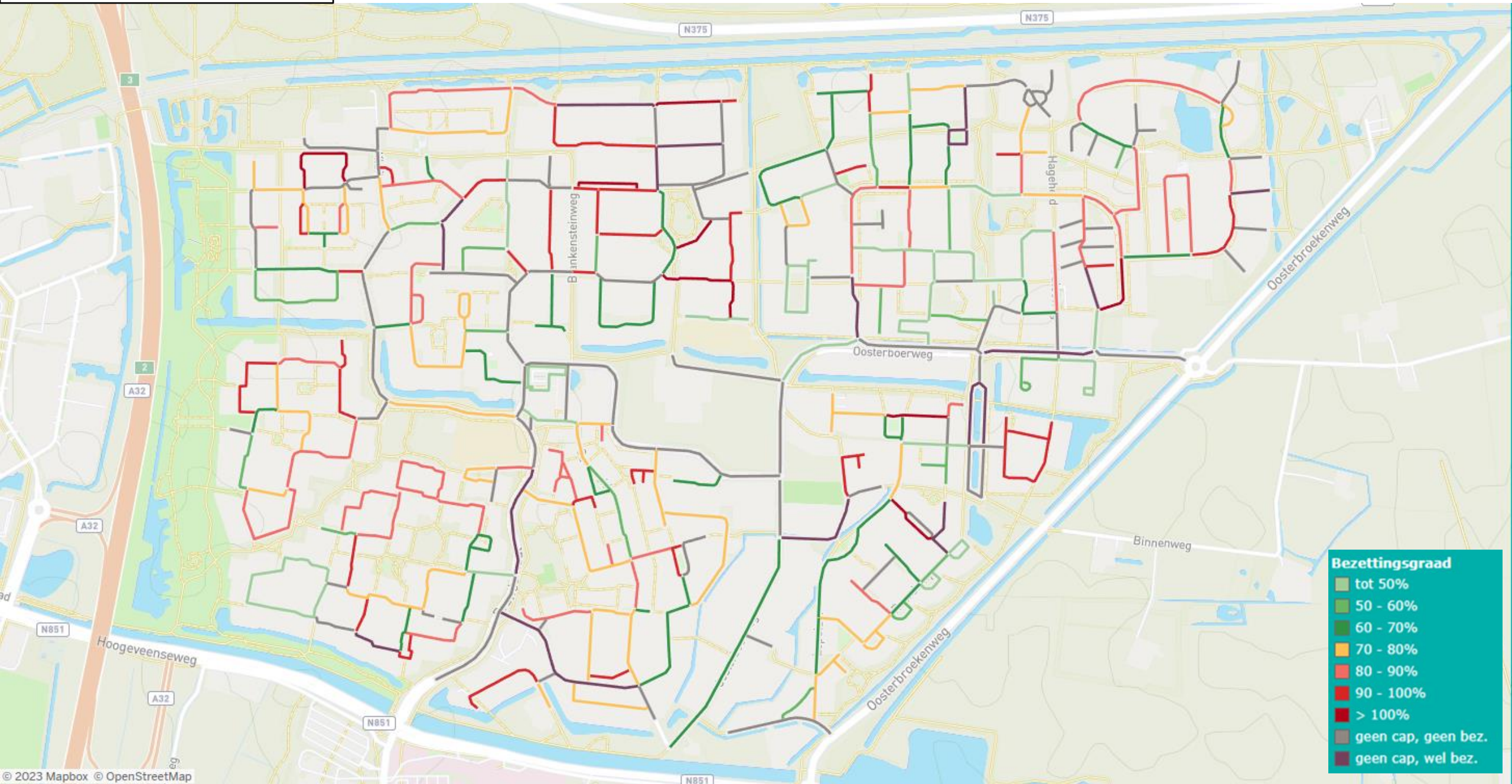
Parkeerdruk Bergierslanden

Vrijdag 28 januari 2022 00.00 - 06.00 uur



Parkeerdruk Oosterboer

Vrijdag 28 januari 2022 00.00 - 06.00 uur





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32