

Kadernotitie

Parkeren

Ten behoeve van het
Omgevingsprogramma Mobiliteit

8 september 2025



Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. <i>Introductie</i>	4
2. <i>Aanleiding</i>	4
3. <i>Omgevingswet</i>	5
Omgevingsprogramma's	5
Samenhang	5
4. <i>Leeswijzer</i>	6
1. Doel	7
1.1 <i>Opgave Omgevingsvisie</i>	7
1.2 <i>Opgave Programma Parkeren</i>	8
2. Maatschappelijk effect	8
3. Scope	9
4. Onderzoek en data	10
5. Evaluatie parkeerbeleid	11
6. Foto van de leefomgeving	12
7. Signalen uit de samenleving	12
7.1 <i>Participatie</i>	12
7.2 <i>Klantvragen</i>	13
8. Beleidskaders	14
8.1 <i>Landelijk beleid</i>	14
Nationaal Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019)	14
Zero-Emissie Stadslogistiek 2050 (Rijksoverheid)	14
8.2 <i>Regionaal beleid</i>	14
Regionaal Mobiliteitsplan 2021 (provincie Drenthe)	14
8.3 <i>Lokaal beleid</i>	14
Omgevingsvisie	14
Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017	15
Omgevingsprogramma Mobiliteit	15
Programma Duurzaam	16
Lokale Adaptatie Strategie (LAS)	16
Omgevingsprogramma Biodiversiteit	16
9. Rol gemeente	17



10. Kaderstelling programma	18
<i>Uitgangspunten</i>	<i>18</i>
1. Veilige en aantrekkelijke looproutes	18
2. Vergroten fietsparkeercapaciteit	19
3. Kwaliteit fietsparkeeraanbod	19
4. Centreren van autoparkeerplaatsen	19
5. Meervoudig ruimtegebruik	20
6. Juiste doelgroep op juiste plek	20
7. Een logische en goed zichtbare parkeerroute	20
8. Differentiëren in parkeertarieven	20
9. Een eenvoudig en begrijpelijk vergunningensysteem	21
10. Uitbreiden gebied parkeerregulering	21
11. Parkeren in woonwijken	22
12. Realistische parkeernormen	22
13. Klimaatadaptief	22
14. Elektrisch laden	22
15. Deelmobiliteit	23
16. Handhaving	23
17. Logistiek en vrachtwagenparkeren	24
18. Financiën	24
11. Totstandkoming Omgevingsprogramma	25
12. Producten	26
13. Participatie uitvoering	26
14. Financiën	27
15. Milieueffectrapportage	27
Bijlage 1; Overzicht resultaten onderzoek & data	28
<i>Parkeerevaluatie</i>	<i>28</i>
Bijlage 2; Participatie	30



Inleiding

1. Introductie

Ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een toenemende en veranderende mobiliteitsvraag. Hoewel we beleidsmatig steeds meer prioriteit geven aan de voetganger, de fietser en het OV blijft de auto voor Meppel en omstreken een belangrijk vervoermiddel. Daarom moeten we blijven nadenken over ons parkeerbeleid en parkeeroplossingen, voor alle vormen van vervoer.

Uit de evaluatie van het huidige parkeerbeleid blijkt dat veel goed gaat maar dat er ook ruimte is voor verbetering. Daarnaast heeft Meppel een Omgevingsvisie waar we graag concreet mee aan de slag willen. Met deze kadernotitie geven we hier voor het onderdeel parkeren invulling aan en geven we een kwaliteitsimpuls aan onze openbare ruimte en (parkeer)dienstverlening. We zetten de toon voor nieuw parkeerbeleid.

2. Aanleiding

Het huidige parkeerbeleid is door de Raad vastgesteld in 2008. Zowel in 2012 als in 2017 heeft er een herijking van het beleid plaatsgevonden. De tijd heeft intussen niet stilgestaan. Meppel heeft nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verwelkomd (bijvoorbeeld Noordpoort, uitbreiding Nieuwveenselanden) maar ook op kleinere schaal hebben ontwikkelingen plaatsgevonden. Iets wat zich in de toekomst zal voortzetten. We zien uitdagingen op ons afkomen. Onze kijk op parkeren en mobiliteit in het algemeen verandert. Tegelijkertijd wordt ruimte schaarser en hebben we te maken met duurzaamheidsopgaves. En willen we bovenal onze regiofunctie en aantrekkelijke binnenstad behouden. Dit noopt ons tot het maken van nieuwe keuzes, ook met het oog op de Omgevingswet.

Uit de samenleving ontvangen we regelmatig signalen dat de manier waarop we het parkeren nu regelen steeds vaker botst met de behoeftes. Zo ervaart men in sommige buurten bijvoorbeeld een hoge parkeerdruk en veel overlast, waar in andere buurten juist genoeg plek is. Daarnaast vindt men de huidige opzet van parkeerregulering ingewikkeld. Tot slot relateert parkeren aan de indeling van de openbare ruimte, zeker op locaties zoals de binnenstad en dorpskernen. Hoe gaan we de ruimte verdelen? Kiezen we voor parkeerruimte of juist vergroening en speelruimte voor kinderen? Of kan dit hand in hand gaan? En zijn onze parkeernormen dan nog wel toereikend?

Onder andere om deze redenen worden het parkeerbeleid en de uit het parkeerbeleid voortvloeiende taken en regels geactualiseerd. In deze Kadernotitie Parkeren worden de uitgangspunten voor het onderdeel parkeren in het Omgevingsprogramma Mobiliteit



uiteengezet. Beleid en maatregelen worden vervolgens opgesteld op basis van de vastgestelde kaders in deze notitie.

3. Omgevingswet

Omgevingsprogramma's

Het wettelijk kader voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit is vastgelegd in de Omgevingswet. De Omgevingswet moet bijdragen aan een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. In de Omgevingswet staat beschreven dat een omgevingsprogramma aan de ene kant een uitwerking van het te voeren beleid voor de fysieke leefomgeving kan bevatten. Dat is een uitwerking van het beleid uit de omgevingsvisie. Aan de andere kant kan een omgevingsprogramma worden opgesteld om maatregelen te nemen of voorzieningen te treffen ter uitvoering van beleid dat is vastgelegd in de (gemeentelijke) Omgevingsvisie en daarmee doelen voor de fysieke leefomgeving te bereiken.

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is een vrijwillig omgevingsprogramma. Er is geen verplichting vanuit de Omgevingswet. Gemeenten mogen zelf bepalen of ze deze opstellen en wat de inhoud ervan is.

Samenhang

Omdat het nu nodig is het parkeerbeleid aan te passen wordt het onderdeel parkeren in eerste instantie uitgewerkt binnen het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Met het oppakken van andere mobiliteitsthema's werken we steeds meer toe naar het Omgevingsprogramma Mobiliteit (zie figuur 1 hieronder). Hierin komt al het beleid met betrekking tot mobiliteit te staan.

Met deze kadernotitie lijnen we een proces uit om tot nieuw parkeerbeleid te komen en maken we de vertaling van hoofdlijnen naar kaders voor het op te stellen parkeerbeleid. Daarom vindt in het omgevingsprogramma ook kaderstelling plaats. Vooruitlopend op het omgevingsprogramma legt de gemeenteraad in deze notitie kaders neer voor het op te stellen omgevingsprogramma. De kadernotitie is geen wettelijk instrument. Het college stelt het omgevingsprogramma op en vast. Het omgevingsprogramma is een wettelijk instrument uit de Omgevingswet. De Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen.



Figuur 1; Samenhang Omgevingsprogramma

4. Leeswijzer

Deze kadernotitie bestaat uit 6 hoofdstukken. In hoofdstuk 1 wordt het doel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit – onderdeel Parkeren toegelicht met het beoogde maatschappelijke effect. Ook gaan we in op scope van het programma.

De beschikbare data met betrekking tot parkeren en de signalen uit de samenleving komen aan de orde in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 bespreken we landelijk, regionaal en lokaal beleid dat leidend is voor parkeren.

De hoofdstukken 4 en 5 vormen de kern van de kadernotitie. Hier gaan we in op de rol van de gemeente ten aanzien van parkeren en de kaders en strategieën binnen het omgevingsprogramma. We sluiten af met een weergave van het vervolgtraject om tot de vaststelling van het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Parkeren te komen.



1. Doel

1.1 Opgave Omgevingsvisie

Samen bouwen aan duurzaam geluk – dat staat centraal in de Omgevingsvisie van Meppel. Om hier invulling aan te geven benoemen we in de Omgevingsvisie vier ambities. Het thema Mobiliteit (en daarmee het onderdeel Parkeren) werken we uit onder de ambitie ‘inclusieve en kwalitatieve groei’, maar raakt ook aan de ambities ‘duurzaam in alle opzichten’ en ‘levendig en leefbaar’. Meppel wil de regiofunctie te behouden en tegelijkertijd de gemeente levendig en leefbaar te houden. Inclusief groeien met een goede balans tussen wonen en werken staan daarbij centraal.

Voor het thema Mobiliteit is dit in de Omgevingsvisie vertaald naar de volgende kernopgave en het bijbehorende doel:

Kernopgave: transformeer het mobiliteitssysteem en de openbare ruimte zodanig dat duurzame mobiliteit prioriteit krijgt boven minder duurzame vormen. Werk volgens het STOMP-principe¹.

Strategisch doel: In 2040 hebben we het STOMP-principe zo veel mogelijk toegepast in projecten en plannen.

Overige (voor parkeren) relevante doelen uit de Omgevingsvisie zijn:

- In de bebouwde kom is sprake van 30% groene of blauwe inrichting.
- De gemeente is klimaatbestendig en waterrobuust.
- Er zijn kwalitatieve en toegankelijke voorzieningen.
- We behouden onze gastvrijheid en regiofunctie.

Voor de concrete vertaling van de ambities uit de Omgevingsvisie naar de praktijk vormen een aantal **ontwikkelprijncipes** de basis. Voor parkeren zijn de volgende relevant:

- We passen het STOMP-principe toe: Wandelen en fietsen hebben de voorkeur boven particuliere auto's. Waar mogelijk ontmoedigen we het autogebruik. Openbare ruimte kan hierdoor duurzamer worden benut en de kwaliteit verbeterd.
- Alle voorzieningen moeten goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Bij maatschappelijke- en dagelijkse voorzieningen (zoals de supermarkt) leggen we het

¹ Met het STOMP-principe geven we prioriteit aan meer duurzame vormen van mobiliteit (lopen, fietsen en ov) en minder prioriteit aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto).



accent meer op de voetganger en de fietser en de nabijheid van deze voorzieningen. Grotere voorzieningen kunnen op goed bereikbare locaties verder weg zijn gelegen.

- Ontwikkelingen houden rekening met de gevolgen van extremer weer zoals droogte, hitte en wateroverlast. We nemen maatregelen om water vast te houden, te bergen en pas af te voeren als het niet anders kan.
- We bouwen natuurinclusief, klimaatadaptief, energieneutraal en circulair. Ontwikkelingen zijn zo duurzaam mogelijk, waarbij we rekening houden met de langetermijneffecten op het milieu.
- Ontwikkelingen gebruiken de ruimte zo zorgvuldig mogelijk. De ruimte is schaars. We kijken of we de ruimte voor meerdere doelen kunnen gebruiken.

1.2 Opgave Programma Parkeren

In het omgevingsprogramma mobiliteit gaan we ook voor parkeren aan de slag met de opgave om het mobiliteitssysteem te transformeren. Daarbij willen we de kwaliteit van de leefomgeving verbeteren en een gastvrije gemeente zijn.

Voor parkeren vertalen we de doelen uit de omgevingsvisie in de volgende doelen:

1. Een toekomstbestendig parkeersysteem en parkeervoorzieningen die passen bij de verschuiving van autogebruik naar duurzamere vormen van mobiliteit zoals fietsen, wandelen en deelmobiliteit (volgens het STOMP-principe) en die ruimte biedt voor kwaliteitsverbetering in woonwijken en buurten;
2. Een klantvriendelijk, gebruiksvriendelijk en betrouwbaar parkeersysteem dat optimaal gebruikt wordt;
3. Parkeren meenemen als onderdeel van een brede ruimtelijke afweging ter verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het klimaat;
4. Het terugdringen van de parkeerdruk;
5. Het faciliteren van de privéauto vanwege de regiofunctie en de toegankelijkheid van voorzieningen voor mensen met een beperking.

2. Maatschappelijk effect

In lijn met de Omgevingsvisie moet het Omgevingsprogramma Mobiliteit – onderdeel Parkeren (hierna 'Programma Parkeren' genoemd) bijdragen aan de mobiliteitstransitie en een verbeterde kwaliteit van de openbare ruimte. Parkeren staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een integrale ruimtelijke afweging. Het beoogde maatschappelijke effect is een verbetering van de leefomgeving. Enerzijds door het optimaal benutten van bestaande parkeervoorzieningen en het terugdringen van de parkeerdruk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. Anderzijds door parkeren meer te



integreren met klimaatadaptatie en groen. Daarmee streeft de gemeente naar een leefbare, toegankelijke en gastvrije omgeving voor bewoners, bezoekers, en ondernemers.

3. Scope

Het Programma Parkeren richt zich op parkeren van voertuigen in de gehele gemeente Meppel, waarbij specifieke aandacht wordt besteed aan gebieden met hoge parkeerdruk en strategische ontwikkellocaties.

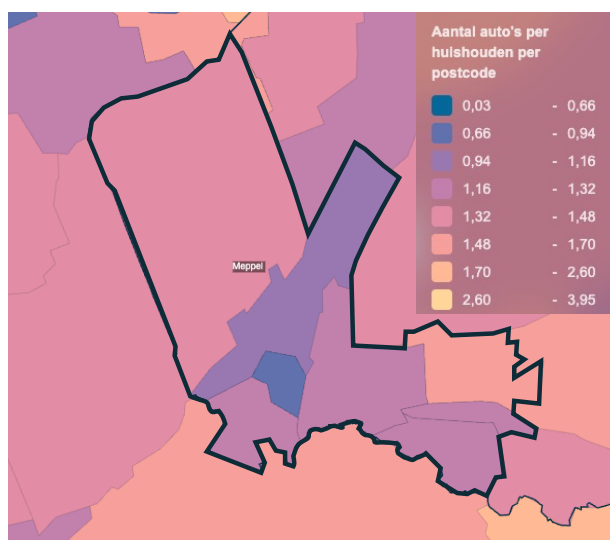
Het centrum van Meppel staat centraal in het parkeerbeleid en dan met name de binnenstad en direct aangrenzende wijken zoals de Koninginnebuurt en de Indische Buurt. Dit gebied wordt gekenmerkt door hoge parkeerdruk en een mix van functies zoals wonen, werken, winkelen en recreatie. Daarnaast is het Programma Parkeren relevant voor nieuwbouw-ontwikkelingen vanwege de parkeernormennota die als onderdeel van dit Programma wordt uitgewerkt.

De scope omvat zowel de ruimtelijke verdeling van parkeerplaatsen als de beleidsinstrumenten die het gebruik ervan reguleren, zoals vergunningen en parkeertarieven. De beschikbaarheid van laadpunten bij parkeervoorzieningen is daarbij ook van belang. De laadinfrastructuur is echter onderdeel van het Omgevingsprogramma Mobiliteit – Onderdeel Elektrisch Laden en valt buiten de scope van deze kadernotitie.

4. Onderzoek en data

In dit hoofdstuk gaan we in op de betekenis van de onderzoeken en de participatie voor deze kadernotitie. Welke trends en ontwikkelingen zijn er? En wat betekent dat voor het parkeerbeleid?

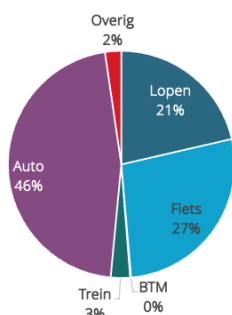
Gemeente Meppel kent een gemiddeld autobezit van 1,0 personenauto's per huishouden² (zie figuur hiernaast voor het autobezit per huishouden). Dit is gelijk aan of lager dan vergelijkbare gemeenten (Kampen & Assen: 1,0 auto's per huishouden; Smallerland, Heerenveen & Hoogenveen: 1,1 auto's per huishouden; Coevorden: 1,2 auto's per huishouden).



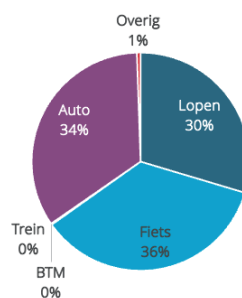
Figuur 1: Aantal auto's per huishouden gemeente Meppel

Onderstaande afbeeldingen tonen de modal split (verdeling van vervoerswijzen) van gemeente Meppel³. In vergelijking met vergelijkbare gemeenten zoals Kampen, Assen en Hoogeveen wordt in gemeente Meppel relatief veel met de auto gereisd en minder vaak de fiets gebruikt. Opvallend is dat deze gemeenten waar het autogebruik lager ligt dan in Meppel allemaal over een treinstation beschikken. Daarentegen hebben gemeenten zonder treinstation, zoals Smallerland en Coevorden, een nog hoger autogebruik en een lager fietsgebruik dan Meppel.

Modal split (totaal) Meppel



Modal split (verplaatsingen tot 7,5 km) Meppel



Figuur 2: Modal split (verdeling van vervoerswijzen) in Meppel

² Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/08/autobezit-per-huishouden-1-januari-2023>.

³ Bron: Onderweg in Nederland (ODiN), CBS (2022 & 2023).



Hoewel Meppel een compacte stadskern heeft, vervult de stad ook een regionale functie. In rurale gebieden blijft de auto naar verwachting ook in de toekomst het dominante vervoermiddel, onder andere door het afnemende voorzieningenniveau en de verschraving van het openbaar vervoer. In steden daarentegen leidt de toenemende druk op de openbare ruimte en de behoefte aan een betere leefkwaliteit tot een verschuiving richting duurzamere mobiliteitsvormen⁴.

Deze dynamiek is ook in Meppel zichtbaar. Enerzijds is er de noodzaak om mobiliteit te verduurzamen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Anderzijds blijft de auto een belangrijk vervoermiddel voor bezoekers uit het omliggende buitengebied. Het parkeerbeleid moet daarom een evenwicht vinden tussen het stimuleren van duurzame mobiliteit en het faciliteren van de bereikbaarheid van de stad.

5. Evaluatie parkeerbeleid

In 2023 heeft Goudappel een evaluatie uitgevoerd naar het vigerende parkeerbeleid (het Beleidsplan Parkeren herijking 2017). In deze evaluatie is onder andere antwoord gegeven op de vragen hoe het Beleidsplan Parkeren 2017 wordt ervaren en hoe de parkeerketen in Meppel functioneert. Hieruit volgen een aantal constatering. Zie bijlage 1 voor een uitgebreidere toelichting.

- Over het algemeen zijn er genoeg parkeerplaatsen, al zijn er specifieke locaties waar de parkeerdruk hoog is. De meeste parkeerders staan op de juiste plek, echter worden de geconcentreerde parkeervoorzieningen (zoals de parkeergarages en parkeerterrein P1 Stadhuis/Centrum) in verhouding tot straatparkeren weinig gebruikt.
- De parkeerregulering is ingewikkeld van opzet. In bepaalde gebieden staat de verhouding tussen vergunningsparkeerplaatsen en betaald parkeren onder druk.
- Tariefstelling voor het parkeren zorgt voor onduidelijkheid. Apparatuur is storingsgevoelig en aan vervanging toe.
- De huidige parkeernormen bieden initiatiefnemers onvoldoende ruimte een passende onderbouwing voor hun plannen op te stellen.

⁴ Bron: Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023).

6. Foto van de leefomgeving

Volgens de Foto van de Leefomgeving⁵ is het niet aannemelijk dat de verbeterde langzaam verkeersverbindingen en bereikbaarheid per spoor zullen leiden tot grote verschuivingen in de manier hoe we ons verplaatsen.

Echter, kleine verschuivingen kunnen al een groot verschil maken. En ook de tijd staat niet stil. Er zijn diverse factoren die steeds zwaarder meewegen. Bijvoorbeeld duurzaamheidsbelangen. Mensen worden zich meer bewust van hun (leef)gedrag en dus ook de manier waarop ze zich verplaatsen. Er ontstaat meer bewustzijn in het kader van klimaatverandering en de energietransitie. Verder wordt ruimte steeds schaarser dus wordt er steeds kritischer en meer integraal afgewogen welke ruimtelijke kwaliteitsslag er kan worden gemaakt en voor wie. Tot slot blijft de auto voor onze dorpen, het landelijke gebied en de regio een belangrijk vervoermiddel waar we aandacht voor moeten blijven houden.

7. Signalen uit de samenleving

7.1 Participatie

Inwoners en andere belanghebbenden zijn op verschillende momenten uitgenodigd om bij te dragen aan de totstandkoming van het Programma Parkeren. Inwoners hebben de gelegenheid gehad om een digitale enquête in te vullen en input te leveren tijdens de Parkeermarkt (2x) in het centrum van Meppel. Daarnaast zijn verschillende belangenvertegenwoordigers geconsulteerd door middel van een één op één gesprek. Bijlage 2 bevat een overzicht van hoeveel inwoners of andere partijen hebben meegedacht en welke punten zijn aangedragen. De meest belangrijke conclusies zijn hieronder opgesomd:

- In woonomgevingen is meer ruimte gewenst voor groen, voetgangers en fietsers.
- Het grootste deel van de inwoners kan dichtbij huis de auto kwijt. Dit wordt door hen ook als belangrijk gezien. In de wijken centrum/Indische buurt/Koninginnenbuurt kan men minder vaak de auto dicht bij huis kwijt.
- Kortparkeermogelijkheden in het centrum worden door inwoners en ondernemers als belangrijk gezien.

⁵ Omgevingseffectrapportage Omgevingsvisie Meppel



- De meningen over de huidige parkeertarieven leveren een gemengd beeld op. Enerzijds is er behoefte aan goedkope parkeermogelijkheden, anderzijds is er begrip voor dat gratis parkeren de druk op sommige locaties te veel verhoogt.
- Het huidige vergunningensysteem zorgt voor verwarring en wordt als onlogisch gezien.
- Het naleven van parkeerregels kan beter.
- Gastvrijheid is voor ondernemers en horeca een randvoorwaarde.
- Er is behoefte aan meer centrale parkeerlocaties en het beter benutten van de grote garages en terreinen. Echter wel met aantrekkelijkere uitstraling en goede routes en verwijzingen.
- De parkeernormering is aan de hoge kant. Er zijn weinig afwijkmogelijkheden.

7.2 Klantvragen

De gemeente krijgt regelmatig vragen, opmerkingen en meldingen van onze inwoners over parkeren. De vragen hebben met name betrekking op hoge parkeerdruk en parkeeroverlast. Inwoners hebben vragen of zorgen over ruimtelijke ontwikkelingen en het effect op parkeren. Daarnaast zijn er vragen en verzoeken ten aanzien van ontheffingen en vergunningen en hoe bijvoorbeeld om te gaan met het parkeren van bezoekers, of bijvoorbeeld tijdens een evenement.



8. Beleidskaders

In dit hoofdstuk beschrijven we de landelijke, regionale en lokale beleidskaders die een raakvlak hebben met parkeren en waar we rekening mee moeten houden.

8.1 Landelijk beleid

Vanuit het Rijk zijn een aantal beleidskaders relevant voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel parkeren. Bovendien raakt het programma aanpalend regionaal en gemeentelijk beleid waarmee bij het opstellen rekening wordt gehouden. Voor parkeren zijn een aantal visies en programma's kaderstellend.

Nationaal Klimaatakkoord (Rijksoverheid, 2019)

De CO₂-uitstoot moet in 2030 met 49% zijn verminderd. Voor mobiliteit betekent dit een reductie van 7,3 Mton. In 2030 dienen alle nieuw verkochte auto's uitstootvrij te zijn, en de ambitie is dat in 2050 alle mobiliteit uitstootvrij is. Dit is van invloed op het mobiliteitsgedrag van inwoners en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte.

Zero-Emissie Stadslogistiek 2050 (Rijksoverheid)

Alle bestel- en vrachtauto's moeten vanaf 2050 emissievrij zijn. Met de ingang van 2025 hebben 30 Nederlandse steden een zero-emissiezone. Meppel is daar tot op heden niet één van. De toepassing van zero-emissiezones beïnvloedt parkeerbeleid, omdat er laadplekken nodig zijn voor elektrische voertuigen van logistieke bedrijven, en ruimte voor hubs buiten de stad.

8.2 Regionaal beleid

Regionaal Mobiliteitsplan 2021 (provincie Drenthe)

In het Regionaal Mobiliteitsplan van provincie Drenthe zijn afspraken gemaakt over hoe de provincie en de gemeenten met elkaar samenwerken om te voldoen aan de inspanningsverplichting uit het Klimaatakkoord. Duurzaam mobiliteitsgedrag wordt gestimuleerd, er worden zero-emissiezones ingevoerd en de laad- en tankinfrastructuur wordt uitgebreid.

8.3 Lokaal beleid

Omgevingsvisie

Deze Kadernotitie Parkeren en het Omgevingsprogramma Mobiliteit staan niet op zichzelf. In onze Omgevingsvisie hebben we ambities en doelen gesteld voor de fysieke leefomgeving vanuit de opgaven die in de toekomst op ons afkomen. Parkeren is onderdeel van ons



mobiliteitssysteem maar ook een ruimtevrager. Met de transformatie van ons mobiliteitssysteem geven we meer prioriteit aan duurzame vormen van vervoer. En bekijken we integraal hoe parkeerruimte het beste tot zijn recht kan komen. De Omgevingsvisie beschrijft meerdere strategieën voor het benutten van onze ruimte.

Willen we bestaande kwaliteiten en waarden behouden, dan kiezen we voor een strategie van bescherming. Denk bijvoorbeeld aan de historische binnenstad en het beschermd stadsgezicht. Het Programma Parkeren dient met deze waarden rekening te houden.

Het Programma Parkeren moet, als onderdeel van de mobiliteitstransitie, bijdragen aan een schone leefomgeving. Minder autogebruik levert immers schonere lucht en minder geluidsoverlast op. Daarnaast dient het parkeerbeleid, in combinatie met het bredere mobiliteitsbeleid, de toegankelijkheid van voorzieningen te beschermen. Tot slot moet de beeldkwaliteit van elke wijk, buurt of dorp moet worden beschermd zodat het zijn eigen uitstraling behoudt.

Het Programma Parkeren past in de bredere ambitie die in de Omgevingsvisie wordt beschreven om het mobiliteitssysteem dusdanig te transformeren dat er meer prioriteit wordt gegeven aan duurzame mobiliteit. Daarom staat in het Programma Parkeren de strategie transformeren centraal: met een overgang naar een nieuw parkeersysteem zijn er kwaliteitsverbeteringen mogelijk in woon- of verblijfsstraten. Hiermee maken we Meppel meer leefbaar. Bijvoorbeeld door parkeren meer te concentreren.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2017

De hoofdlijnen van het beleid in het GVVP is vervangen door de Omgevingsvisie. Het GVVP geeft enkele aanknopingspunten voor het parkeerbeleid in Meppel door te benadrukken dat parkeren zoveel mogelijk geconcentreerd moet worden in grotere voorzieningen nabij de binnenring. Dit draagt bij aan de doelstelling van een meer autoluwe binnenstad, waarbij de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen gewaarborgd blijft. Het plan stimuleert ook duurzaam vervoer door te investeren in fietsverbindingen en het verbeteren van fietsparkeermogelijkheden. Het GVVP wordt op termijn vervangen door het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt het overkoepelende en integrale programma op het gebied van mobiliteit. Met het opstellen van beleid voor de verschillende thema's binnen mobiliteit wordt naar dit samenhangende Omgevingsprogramma toegewerkt. Het onderdeel Parkeren van het Omgevingsprogramma Mobiliteit hangt nauw samen met de andere thema's die hier deel van uitmaken. Er is een duidelijke relatie met bijvoorbeeld het onderdeel Elektrisch Laden. Concreet betekent dit dat waar parkeren wordt gefaciliteerd er ook laadvoorzieningen worden aangelegd.



De Raad heeft de Kadernotitie Elektrisch Laden op 22 mei 2025 vastgesteld. Tot slot is het onderdeel verkeersstructuur voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit in voorbereiding, waar ook een kadernotitie voor wordt opgesteld.

Programma Duurzaam

In het programma Duurzaam 2024-2028 werken we aan een duurzaam en toekomstbestendig Meppel met vijf pijlers: energietransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit, een gezonde leefomgeving en circulariteit. Parkeerbeleid draagt hieraan bij door slimme keuzes te maken in ontwerp, locatie en gebruik van parkeervoorzieningen. Denk hierbij aan het STOMP-principe, goede laadinfrastructuur, solar carports en deelmobiliteit. Dit vermindert CO₂-uitstoot, verbetert luchtkwaliteit en vermindert geluidsoverlast. Ook draagt hergebruik van materialen voor parkeerplaatsen, biobased bouwen en demontabele constructies van parkeergarages bij aan een circulaire aanpak.

Voor klimaatadaptatie en biodiversiteit zijn al nadere uitwerkingen gemaakt binnen de beleidsstukken – LAS (Lokale Adaptatie Strategie) en omgevingsprogramma biodiversiteit – daarin zien we ook een link met het programma Parkeren.

Lokale Adaptatie Strategie (LAS)

De LAS beschrijft de doelen en ambities voor klimaatadaptatie, verdeeld over de thema's wateroverlast, droogte, hitte en (regionale) overstromingen. Speerpunten zijn onder meer het beperken van verharding in de openbare ruimte en het voorkomen van ernstige wateroverlast en hittestress. Binnen deze context speelt de kadernotitie parkeren een belangrijke rol. Door in te zetten op minder verhard oppervlak en het stimuleren van groen parkeren, wordt de sponswerking van de bodem versterkt. Dit vergroot de infiltratiecapaciteit van regenwater en maakt de bodem beter bestand tegen periodes van droogte en extreme neerslag. Zo helpt het programma Parkeren om wateroverlast bij gebouwen te voorkomen tijdens piekbuien en levert het een directe bijdrage aan het klimaatbestendig inrichten van de fysieke leefomgeving.

Omgevingsprogramma Biodiversiteit

Het omgevingsprogramma biodiversiteit heeft als doel het realiseren van een robuust en veerkrachtig ecosysteem. Van belang zijn daarbij de subdoelen om voldoende en geschikt leefgebied voor onze gidssoorten te hebben en om de groenblauwe hoofdstructuur en het nevengeen goed met elkaar te verbinden. In de ene wijk zijn deze doelen meer binnen handbereik dan in een andere. Het vraagt, net als parkeren, om ruimte. Door bestaand groen te beschermen bij de (her)inrichting van parkeervoorzieningen en te zoeken naar mogelijkheden voor vergroening, kan de biodiversiteit worden versterkt. In verdichte



gebieden zoals het centrum kan het centreren van parkeerplekken ruimte scheppen voor meer groen.

9. Rol gemeente

In het parkeerbeleid is de rolverdeling van de gemeente divers. De gemeente reguleert de verdeling van parkeerruimte door middel van vergunningen en tariefstelling, stimuleert verschillende doelgroepen om op de juiste plek te parkeren en stimuleert het gebruik van duurzame mobiliteitsopties zoals deelmobiliteit en elektrisch rijden. Ook in vorm, met het stimuleren van 'groene' parkeerplaatsen.

Daarnaast is afstemming en samenwerking met beheerders van parkeerterreinen (supermarkten bijvoorbeeld) gewenst over de tarieven van deze terreinen. Tot slot faciliteren wij het verstrekken van vergunningen en ontheffingen voor parkeren, verzorgen het beheer van parkeerterreinen en automaten en handhaven de naleving van beleid.



10. Kaderstelling programma

Om de leefbaarheid en gastvrijheid van Meppel te versterken, is een doordacht en toekomstbestendig parkeerbeleid essentieel.

Het Programma Parkeren omvat een aanpak waarbij parkeren niet alleen functioneel is, maar ook bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid. Parkeren wordt zo ingericht dat het aansluit bij de ambities uit de Omgevingsvisie op het gebied van inclusieve groei, duurzaamheid en leefbaarheid. Parkeren niet als doel op zich maar als onderdeel van een integrale afweging hoe we onze schaarse openbare ruimte het beste kunnen benutten. Tegelijkertijd moeten we niet vergeten dat ook in de toekomst een deel van onze inwoners en bezoekers genoodzaakt is om met de auto te reizen.

We werken toe naar een parkeersysteem dat het STOMP-principe volgt en waarin ruimte wordt gecreëerd voor duurzame mobiliteit. Dit betekent dat parkeren meer geconcentreerd wordt op centrale locaties, met voldoende (duurzame) laadcapaciteit. Zodat in woonwijken en buurten meer ruimte ontstaat voor de voetganger, de fietser en groen. En kan ook de verkeersveiligheid worden verbeterd. De parkeerstructuur sluit aan bij de verschillende gebruikersgroepen en draagt bij aan een aantrekkelijke, toegankelijke en leefbare stad.

Duurzame mobiliteit staat centraal in het overkoepelende Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het verbeteren van alternatieven voor de auto en het stimuleren van duurzame vervoerswijzen volgens het STOMP-principe (met name de voetganger en de fietser) vormen daarbij de basis. Parkeren is slechts één onderdeel van de bredere mobiliteitstransitie. Hoewel veel van de onderstaande uitgangspunten gericht zijn op autogebruik, moeten ze in samenhang worden gezien met het bredere mobiliteitsbeleid, waarin duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd en auto's een minder prominente rol krijgen in de openbare ruimte.

Als invulling van het STOMP-principe hanteren we bij de uitwerking van de uitgangspunten de STOMP-volgorde als leidraad.

Uitgangspunten

Hieronder volgt een uiteenzetting van de uitgangspunten voor het nieuwe parkeerbeleid, met een koppeling met de doelen 1 t/m 5 (zie kopje 1.2)

1. Veilige en aantrekkelijke looproutes

Om het parkeren op de grotere terreinen/garages aan de rand van de binnenstad te stimuleren onder bezoekers en werknemers, is het van belang dat de looproutes vanaf deze terreinen naar de binnenstad goed toegankelijk, direct en veilig zijn en een aantrekkelijke uitstraling hebben. Bijvoorbeeld met goede verlichting en gebruik van groen en bankjes. Dit



vergroot het comfort en de sociale veiligheid. Het uitgangspunt is daarom dat er aantrekkelijke, goed verlichte en veilige looproutes (zogenaamde rode lopers) zijn tussen de grotere parkeerterreinen en de binnenstad. (Koppeling met doel 1 en 2)

2. Vergroten fietsparkeercapaciteit

Om fietsgebruik te stimuleren, wordt de fietsparkeercapaciteit op strategische locaties vergroot. Denk bijvoorbeeld aan pleinen in de binnenstad en aan de stadsentrees vanuit de verschillende invalsietsroutes. Het Prinsenplein is een mooi voorbeeld van hoe het verplaatsen van autoparkeren naar de rand van het centrum en het toevoegen van fietsparkeren en groen de kwaliteit van de openbare ruimte kan verbeteren. In de basis zetten we vooral in op onbewaakte fietsenstallingen. Om fietsgebruik te stimuleren en tegemoet te komen aan veranderende stallingsbehoeftes (bijvoorbeeld door duurdere fietsen) willen we ons inspannen voor een bewaakte stalling. En of een eventuele surplus van parkeeropbrengsten hieraan ook kan worden besteed. Bij evenementen kunnen we gericht tijdelijke (bewaakte) fietscapaciteit toevoegen. Ook bij sportlocaties en andere voorzieningen voegen we, indien de fietsparkeerdruk hoog is, fietsparkeercapaciteit toe. De stationsstalling wordt op korte termijn uitgebreid door ProRail. (Koppeling met doelen 1, 2 en 4).

3. Kwaliteit fietsparkeeraanbod

Om de kwaliteit van de fietsparkeerstallingen te borgen, zorgen we ervoor dat de fietsparkeerstallingen die worden toegevoegd voldoen aan de FietsParKeur normen. Ook nemen we verschillende doelgroepen in ogenschouw door voor verschillende typen fiets (naast de reguliere fiets ook bijvoorbeeld E-bikes, bakfietsen etc.) een passende parkeeroplossing te bieden. (Koppeling met doelen 1, 2 en 4).

4. Centreren van autoparkeerplaatsen

Zoals in de Omgevingsvisie beschreven wordt de binnenstad verder ontwikkeld naar een meer autoluwe omgeving, waarbij parkeren voornamelijk wordt geconcentreerd in grote voorzieningen aan de binnenring, zoals de parkeergarages Kromme Elleboog en Keyserstroom en parkeerterrein centrum/stadhuis. En eventueel op wat grotere afstand Blankenstein, zoals nu met evenementen ook gebeurt. Voor het Kraton willen we de mogelijkheden onderzoeken om te fungeren als voornaamste (bezoekers)parkeerlocatie voor verkeer van/naar de A32. Mogelijk in combinatie met de P+R van het station. Dit betekent dat losse, gefragmenteerde parkeerplaatsen in de binnenstad in enige mate worden beperkt. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor andere doeleinden, zoals laden lossen aan de randen van het centrum, gehandicaptenparkeerplaatsen en meer ruimtelijke kwaliteit, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke openbare ruimte en meer leefbaarheid. Het uitgangspunt is om aan de rand van het centrum vanuit alle invalswegen goede parkeerfaciliteiten te hebben. Op dit moment is dit redelijk op orde. Mochten toekomstige ontwikkelingen in de intensiteiten van wegen daarom vragen, dan



kijken we gericht welke mogelijkheden zijn om parkeercapaciteit te verplaatsen of toe te voegen. (Koppeling met doelen 1, 3 en 5).

5. Meervoudig ruimtegebruik

We willen meer aandacht besteden aan dubbelgebruik van parkeerplaatsen, zodat er minder parkeerruimte nodig is. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen houdt in dat dezelfde parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden voor verschillende functies. Wanneer een gebouw of gebied meerdere functies heeft, zoals woningen, winkels en kantoren, kan het voorkomen dat niet alle functies tegelijkertijd een maximale parkeerbehoefte hebben. Zo kan het zijn dat de parkeerplaatsen die 's avonds door bewoners van appartementen worden gebruikt, overdag gebruikt kunnen worden door bezoekers van een winkel of kantoor. Bijvoorbeeld bij parkeergarage Keyserstroom, waar dan wel een nachtingang voor nodig is. Tot slot willen we parkeerruimte bij herontwikkeling of inbreiding slimmer integreren. In plaats van enkelvloers bijvoorbeeld met een dubbeldek of wonen met een parkeerplaats eronder. (Koppeling met doelen 3, 4 en 5).

6. Juiste doelgroep op juiste plek

Om de beschikbare ruimte optimaal te benutten sturen we op 'de juiste doelgroep op de juiste plek'. Dit betekent dat bewoners zoveel mogelijk binnen hun eigen buurt parkeren om zoekverkeer in woongebieden te beperken. Bezoekers daarentegen gebruiken de parkeerterreinen/-garages aan de rand van het centrum. We verliezen onze regiofunctie en het winkelend publiek in de binnenstad hierbij niet uit het oog. Eventueel kortparkeren in de binnenstad blijft mogelijk. Werknemers van de binnenstad die genoodzaakt zijn om met de auto te reizen worden gestimuleerd om gebruik te maken van parkeerterreinen buiten het centrum. (Koppeling met doelen 2, 4 en 5).

7. Een logische en goed zichtbare parkeerroute

Goed zichtbare parkeerroutes zorgen ervoor dat parkeerders vlot hun weg vinden naar parkeerlocaties. Een logische en overzichtelijke parkeerroute vermindert zoekverkeer, zorgt voor een betere spreiding en verbetert de parkeerervaring van bezoekers. Daarom gaan wij de parkeerroutes optimaliseren en zichtbaarder maken. (Koppeling met doelen 2 en 4).

8. Differentiëren in parkeertarieven

Wij beschouwen parkeren als een kwaliteitsservice, waarvoor betaling logisch is. Het uitgangspunt voor de parkeertarieven is dat parkeren het duurst is waar de ruimte het schaars is.

De huidige stimuli voor het gebruik van de grotere parkeergarages/-terreinen werken nog onvoldoende, zo blijkt uit de parkeerevaluatie. Daarom gaan we onder andere meer differentiëren in de parkeertarieven. Dit betekent dat we het verschil tussen de tarieven voor het straatparkeren in het centrum en de tarieven voor het parkeren op de grotere



terreinen/garages aan de randen van het centrum groter gaan maken. De tarieven voor straatparkeren in de woonwijken buiten het centrum (de schil) houden we tussen de tarieven voor straatparkeren centrum en parkeren op terreinen/garages in. In de woonwijken is er in wat mindere mate sprake van schaarse ruimte, maar er dient te worden voorkomen dat centrumbezoekers in de woonwijken gaan parkeren. Met acties, speciale gelegenheden en evenementen gaan we flexibel om.

Door meer te differentiëren wordt het parkeren op de grotere parkeergarages/-terreinen aan de randen van het centrum gestimuleerd en wordt de parkeerdruk op straat in het centrum verlicht. Wanneer blijkt dat de differentiatie in de tarifiering voldoende werkt in het stimuleren van het gebruik van de parkeergarages/-terreinen aan de randen van het centrum, houden we die verhouding tussen de verschillende tarieven aan bij het eventueel verhogen van de parkeertarieven in de toekomst. (Koppeling met doelen 1, 3, 4 en 5).

9. Een eenvoudig en begrijpelijk vergunningensysteem

Een eenvoudig en begrijpelijk vergunningensysteem helpt inwoners en hun bezoekers gemakkelijker gebruik te maken van de beschikbare parkeeropties en voorzieningen, zoals laadpunten. Momenteel zijn de vergunningen- en betaald parkeergebieden van elkaar gescheiden. We gaan het vergunningengebied fiscaliseren. Dit betekent dat we ook betaald parkeren invoeren in gebieden die tot op heden alleen zijn bedoeld voor vergunning parkeren. Hiermee kunnen in het gereguleerde gebied niet alleen vergunninghouders parkeren, maar tegen betaling ook andere gebruikers. Dit zorgt voor een betere spreiding van de parkeerdruk. Ook gaan we zoeken naar een beter systeem dan de huidige bezoekerskaart voor het parkeren van bezoekers van bewoners van de binnenstad. Bijvoorbeeld via een parkeerapp. (Koppeling met doel 2).

10. Uitbreiden gebied parkeerregulering

We zien diverse ontwikkelingen met een effect op de parkeeropgave. In de stationsomgeving wordt dit het meest zichtbaar. Deels door parkeerders die verder reizen met het OV. Maar ook door bewoners en bezoekers. Aangezien we ons station zien als een mobiliteitshub van kwaliteit en de auto voor veel gebruikers vanuit omliggend (landelijk) gebied onderdeel is van hun reis naar- en van het station, stelt dit ons voor een uitdaging. Deze opgave brengen we momenteel in kaart.

Bij het aanpassen van het vergunningensysteem onderzoeken we het uitbreiden van het gereguleerd parkeergebied (het gebied waar betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren geldt). Voor andere gebieden geldt dat het invoeren van gereguleerd parkeren zal worden overwogen als de parkeerdruk, klachten van bewoners of andere ontwikkelingen daar aanleiding toe geven. (Koppeling met doelen 1, 3 en 4).



11. Parkeren in woonwijken

Hoewel de gemiddelde parkeerdruk in gemeente Meppel relatief laag is, kan er op lokaal niveau parkeeroverlast worden ervaren. Bij aantoonbaar hoge parkeerdruk in wijken/straten kunnen we lokale maatregelen treffen. Dit is samenwerking met Wijk- en Dorpsgericht werken. Daarbij kan worden gedacht aan het invoeren van parkeerregulering of het herverdelen/uitbreiden van de parkeercapaciteit.

Bij herinrichtingen van woonstraten of -wijken nemen we de mogelijkheden in ogenschouw om parkeren meer te clusteren, zodat in de directe woonomgeving meer ruimte ontstaat voor groen en verblijven. (Koppeling met doelen 3 en 4).

12. Realistische parkeernormen

Zowel uit de parkeerevaluatie als uit de participatie blijkt dat er behoefte is aan een herziening van de parkeernormen. Te ruime parkeernormen en te weinig normcategorieën kunnen een barrière vormen voor nieuwbouw. Daarom ontwikkelen we nieuwe, realistische parkeernormen voor de auto en fiets die beter aansluiten bij de ontwikkelingen en de ambities van de gemeente. Daarbij is het van belang dat de categorisering overeenkomt met de woningtypes uit het woonbeleid en het grondprijzenbeleid. We baseren ons hierbij op de Nota Maatwerk Parkeernormen die voor Noordpoort is ontwikkeld en de nieuwe kencijfers van het CROW (2024). Met de nieuwe parkeernormen wordt de mogelijkheid geboden om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen te stimuleren, zoals wandelen, fietsen en deelmobiliteit. Tot slot gaan we de mogelijkheid voor ontwikkelaars om de parkeernorm af te kopen onderzoeken en tegen welke voorwaarden. (Koppeling met doelen 1, 3 en 4).

13. Klimaatadaptief

Met het vergroenen van parkeerplaatsen dragen we substantieel bij aan de opgave van klimaatadaptatie omtrent wateroverlast en hittestress. Om parkeerplaatsen meer klimaatadaptief in te richten passen we bij het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen (indien mogelijk) halfverharding (zoals grasbetonstenen) toe. Bij het realiseren van grotere parkeerterreinen onderzoeken we de mogelijkheden om aanvullend bijvoorbeeld groene daken of zonnepanelen toe te voegen. Ook wordt bij het uitwerken van parkeermogelijkheden gekeken naar de mogelijkheden om groenstroken, beplanting en schaduw toe te voegen. Het uitgangspunt wordt: groen, tenzij. Dit geldt ook voor vervangingsopgaven van bestaande parkeerplaatsen. (Koppeling met doelen 1 en 3).

14. Elektrisch laden

Voor dit onderwerp is (naast voorliggende kadernotitie) een aparte kadernotitie Elektrisch Laden door de Raad vastgesteld. Naarmate het aantal elektrische voertuigen groeit wordt het steeds belangrijker laadpunten beschikbaar te stellen. En daarmee bij te dragen aan duurzaamheidsopgaves en het overstappen naar elektrisch rijden. In het beginsel hanteren we voor het plaatsen van laadpalen het principe 'ladder van laden'. Deze benadering



rangschikt drie laadtypen (privaat, semipubliek en publiek laden). In het algemeen gaat de eerste voorkeur uit naar privaat laden op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, gaat de tweede voorkeur uit naar laden bij semipublieke laadpunten. Semipublieke laadpunten passen vooral bij bezoek- en werklocaties daar waar door de locatie dubbelgebruik voor de hand ligt. De laatste optie is het gebruik van publieke laadinfrastructuur. We omarmen de VPA (verlengde particuliere aansluiting) mits deze voldoet aan de door ons gestelde voorwaarden. We plaatsen steeds meer laadpalen data gestuurd in plaats van vraag gestuurd, zodat we aansluiten bij de behoefte van de gebruikers.

Deze strategische aanpak draagt bij aan een flexibel en efficiënt gebruik van het elektriciteitsnet en de (openbare) ruimte. Om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen en parkeercomfort wegen we de plaatsing van laadpalen en de inrichting met verkeersborden zorgvuldig met de omgeving af. (Koppeling met doelen 1 en 3).

15. Deelmobiliteit

We omarmen deel-initiatieven van inwoners en bedrijven en kijken graag samen hoe we dit vorm kunnen geven. Voor locatie- en gebiedsontwikkelingen willen we het mogelijk maken om (in samenspraak met de initiatiefnemer) door de inzet van deelauto's een reductie op de parkeereis voor bewoners toe te passen. Hierbij volgen we de Nota Maatwerk Parkeernormen Noordpoort. Per situatie beschouwen we of er met de voorgenomen reductie op de parkeereis voor bewoners en omgeving een gewenste leefbare (verkeerskundige) situatie ontstaat. De basis is dat parkeernormen goed moeten aansluiten op het daadwerkelijke autobezit zodat we de potentie van deelauto's beter kunnen inschatten. En een realistisch besluit kunnen nemen. Bij deelfietsen bijvoorbeeld zetten we (indien mogelijk) in op vaste parkeerlocaties. Verrommeling van het straatbeeld en overlast wordt hierdoor tegengegaan. Ook draagt het bij aan de vindbaarheid. (Koppeling met doel 1).

16. Handhaving

Handhaving zorgt voor betere naleving van de parkeerregels. Doordat de parkeerhandhaving onderdeel is van een integraal pakket aan handhavingstaken, varieert de tijd die wordt besteed aan parkeerhandhaving. Om de naleving van de parkeerregels kracht bij te zetten willen we voor het nieuwe parkeerbeleid onderzoeken of hiervoor een aparte handhavingstaak moet komen (incl. financiële middelen). De prioriteit die het bestuur aan parkeerhandhaving geeft bepaalt mede de benodigde handhavingsformatie en daarvoor benodigde middelen. Dit kan bijvoorbeeld zien op meer preventieve controles dan wel meer informatie gestuurde, thematische (meldingen/klachten/waarnemingen collega's) controles op problemen in een gebied of op een bepaalde locatie. En op basis van welke inzet dit moet worden vastgelegd. Kortom, het nader verkennen en formuleren van een handhavingsstrategie.



Aanvullend op voorgaande punt willen we voor de langere termijn verkennen of (een deel van) handhaving op parkeren door een externe partij kan worden uitgevoerd. En of handhaving kan worden gedigitaliseerd, bijvoorbeeld met behulp van een scanauto. Een scanauto kan eventueel ook parkeerdrukmetingen uitvoeren en het type vergunninghouders in beeld brengen. Dit kan (actuele) informatie opleveren van de beschikbare parkeercapaciteit. En helpt ons als gemeente daarop te acteren. Dit kan mogelijk worden geregeld met de oprichting van een gemeentelijk parkeerbedrijf (zie ook kopje 'financiën' hieronder). (Koppeling met doel 2).

17. Logistiek en vrachtwagenparkeren

Om meer laad- en losruimte te creëren willen we op enkele strategische locaties langs de randen van het centrum een aantal parkeerplaatsen opheffen.. Hierdoor vervalt er (straat)parkeercapaciteit aan de ring. Echter kan dit bijvoorbeeld worden opgevangen door de centraal gelegen parkeergarages en terreinen, die we financieel aantrekkelijker willen maken. Tot slot willen we meer inzetten op handhaving van de laad- en lostijden.

Momenteel is er geen noodzaak voor beleid specifiek voor het parkeren van vrachtwagens en het elektrisch laden daarvan. We krijgen af en toe vragen of meldingen over vrachtwagenparkeren en overlast die daardoor ontstaat. Bijvoorbeeld op de bedrijventerreinen. We blijven dit volgen en kunnen later (naar gelang de toekomstige situatie) besluiten tot actie over te gaan. Ook met het oog op de vrachtwagenheffing die Het Rijk media 2026 op de Rijkswegen invoert. Dit kan er voor zorgen dat vrachtverkeer langer op het onderliggende wegennet (de provinciale en gemeentelijke wegen) verblijft, met effect op de parkeerbehoefte. (Koppeling met doelen 1 en 3).

18. Financiën

De uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid dient minimaal kostendekkend te zijn en mag een surplus opleveren. Indien een surplus aan de orde is dan zal worden bekeken hoe dit op een duurzame manier aan de doelen van het parkeerbeleid ten goede komt, bijvoorbeeld een bewaakte fietsenstalling.

We willen onderzoeken of een parkeerbedrijf voor Meppel een optie is om (naast handhaving) onze parkeerfaciliteiten te beheren en onderhouden. Zodat we meer regie houden over opbrengsten en investeringen in parkeervoorzieningen. En meer bedrijfsmatig kunnen werken en efficiënter kunnen optreden. Een parkeerbedrijf kan mogelijk ook het beheer van publieke laadvoorzieningen vergemakkelijken.

Tot slot willen we onderzoeken of (in samenwerking met ontwikkelaars) de oprichting van een mobiliteitsfonds voor ons haalbaar is, zodat we (naast parkeren) ook bredere mobiliteitsuitdagingen kunnen aanpakken. (Koppeling met doel 1).



11. Totstandkoming Omgevingsprogramma

Nadat de Raad deze Kadernotitie Parkeren heeft vastgesteld, wordt het Omgevingsprogramma Mobiliteit onderdeel Parkeren (hieronder 'Programma') uitgewerkt.

De volgende fasen worden hierbij doorlopen:

1. Uitwerking Ontwerp Programma en beleidsregels;
2. Opstellen plan voor monitoring & evaluatie;
3. Opleveren Ontwerp Programma en beleidsregels;
4. Ontwerp Programma ter inzage (6 weken);;
5. Vaststelling Programma door College
6. Informeren Raad middels memo.

*In het kort: de **Raad** stelt deze kadernotitie vast. Waarna het **College** het programma verder uitwerkt en vaststelt. Met ter informatie een **Raadsmemo**.*

Als eerste vervolgstap worden het Programma Parkeren en de daarbij horende beleidsregels uitgewerkt. Het uitwerken van het Programma Parkeren doen we op basis van de pijlers die in hoofdstuk 6 staan beschreven. Het Programma Parkeren is in feite een uitwerking van de kaderstelling (hoofdstuk 6) van deze kadernotitie tot een uitvoeringsagenda. In deze uitvoeringsagenda wordt opgenomen welke maatregelen op korte en middellange termijn (binnen max. 5 jaar) worden getroffen om invulling te geven aan de kaderstelling. Daarin sluiten we zo veel mogelijk aan op al geplande werkzaamheden, zodat we 'werk met werk' kunnen combineren.

Als bijlage van het Programma Parkeren leveren we een participatienotitie op. Deze sturen we rond naar iedereen die betrokken is geweest bij het proces. In deze participatienotitie beschrijven we:

- Hoe het participatietraject eruitzag en met welke partijen zijn betrokken;
- Welke input de betrokkenen hebben gegeven;
- Of en zo ja hoe deze input is meegenomen in de uitwerking;
- Wat de vervolgstappen zijn.

Om te borgen dat het beleid in de praktijk uitgevoerd wordt, stellen we de benodigde beleidsregels op, of passen de bestaande beleidsregels waar nodig aan. We denken hierbij aan de beleidsregels voor vergunningen ontheffingen en betaald parkeren. Daarnaast werken we een parkeernormennota uit.



Ook bestaat het Programma Parkeren uit een plan voor monitoring en evaluatie: hoe maken we inzichtelijk in hoeverre het parkeerbeleid bijdraagt aan onze doelen en wanneer sturen we bij indien nodig?

Het ontwerp programma Parkeren (inclusief beleidsregels, parkeernormennota & participatienotitie) komt ter inzage te liggen en vervolgens worden eventuele zienswijzen al dan niet verwerkt. Daarmee komen we tot een definitief Omgevingsprogramma Parkeren.

12. Producten

Het beleidsvormingstraject resulteert in de volgende producten:

- Een Omgevingsprogramma Mobiliteit (Onderdeel Parkeren), bestaande uit de kaderstelling zoals door de gemeenteraad vastgesteld in deze Kadernotitie, een uitvoeringsagenda, een plan voor monitoring en evaluatie en een participatienotitie (vast te stellen door het college);
- Beleidsregels voor parkeerregulering en handhaving (vast te stellen door het college);
- Een parkeernormennota, waarin de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen worden opgenomen (vast te stellen door het college).

13. Participatie uitvoering

Bij de uitvoering van beleidsmaatregelen is participatie essentieel om draagvlak te creëren, de effectiviteit van de maatregelen te vergroten en een goede aansluiting te vinden bij de behoeften en ervaringen van belanghebbenden. Indien uit te voeren maatregelen impact hebben op de omgeving, dan zullen inwoners of andere belanghebbenden actief worden betrokken. In dat geval zullen participatiebijeenkomsten worden georganiseerd om betrokkenen mee te laten denken en zullen andere doelgroepen worden geïnformeerd over de maatregelen die worden getroffen.

Wanneer concrete maatregelen worden gepland, wordt op voorhand uitgewerkt of participatie nodig is en hoe participatie wordt toegepast. De Leidraad Participatie (2023) van gemeente Meppel geldt daarbij als kader. Tot slot volgt er voor het ontwerpprogramma altijd een periode ter inzage van 6 weken.



14. Financiën

De kaders in deze notitie worden uitgewerkt in maatregelen. Deze maatregelen kunnen een financiële consequentie hebben. Bij de uitwerking van maatregelen in het uitvoeringsprogramma's worden de financiële consequenties en ambtelijke inzet in beeld gebracht. De benodigde middelen worden via de Planning & Control cyclus aangevraagd.

15. Milieueffectrapportage

In de Omgevingsvisie maken we keuzes over de leefomgeving. Deze keuzes worden vertaald in Omgevingsprogramma's zoals het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Er kunnen aanzienlijke milieueffecten optreden bij een Omgevingsprogramma. Voor ieder Omgevingsprogramma of onderdeel daarvan wordt daarom nagegaan of een plan-MER-beoordeling vereist is. Uit een quick scan⁶ blijkt dat er vooralsnog geen MER of MER-beoordeling nodig is voor het Programma Parkeren. Bij de uitwerking van de inhoud van het Programma Parkeren wordt dit opnieuw beoordeeld.

⁶ Informatiepunt Leefomgeving, Mer-scan omgevingsplan



Bijlagen

Bijlage 1; Overzicht resultaten onderzoek & data

Parkeerevaluatie

In 2023 heeft Goudappel een evaluatie uitgevoerd naar het vigerende parkeerbeleid (het Beleidsplan Parkeren herijking 2017). In deze evaluatie is onder andere antwoord gegeven op de vragen hoe het Beleidsplan Parkeren 2017 wordt ervaren en hoe de parkeerketen in Meppel functioneert. Hier komen een aantal kernpunten uit.

Gebruik van parkeerplaatsen

In het Beleidsplan Parkeren herijking 2017 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 ruimschoots voldoende parkeerplaatsen en de juiste doelgroepen (bewoners en bezoekers) maken gebruik van de parkeerplaatsen in het centrum.

Parkeertarieven

De parkeertarieven in zijn in vergelijking tot de omgeving passend bij een stad met de omvang en regiofunctie die Meppel heeft. Door de prijsprikkel (goedkoper parkeren op afstand en/of op geconcentreerde parkeerlocaties) moeten bezoekers worden gestimuleerd om gebruik te maken van geconcentreerde parkeervoorzieningen. Van deze prijsprikkel maken voornamelijk parkeerders uit Meppel gebruik, zo blijkt uit de herkomstanalyse. Daarnaast geldt voor het straatparkeren een parkeerduurbepanking (maximaal 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.

Parkeerregulering

De reguleringsgebieden en de grenzen daarvan zijn duidelijk. Parkeren in woonwijken is gericht op bewoners en bezoekers. De gemeente heeft drie instrumenten om hierin bij te sturen: het realiseren van extra parkeerplaatsen indien nodig, het invoeren van parkeerregulering wanneer sprake is van een hoge parkeerdruk en het inzetten op goedkope en aantrekkelijke parkeerterreinen (zoals Ogterop) voor werkers en bezoekers. Deze



instrumenten zijn niet concreet uitvoerbaar, omdat er geen criteria zijn vastgesteld wanneer de gemeente extra parkeerplaatsen gaat realiseren of parkeerregulering in gaat voeren. Ook is er geen keuze gemaakt tussen sturend parkeerbeleid (invoering parkeerregulering als oplossing om een hoge parkeerdruk tegen te gaan) of vraagvolgend parkeerbeleid (realiseren van extra parkeerplaatsen).

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. De opzet is voor parkeerders vaak moeilijk te doorgronden en in de uitvoering wordt ongewenst gebruik onvoldoende tegengegaan.

Handhaving

Vanuit handhaving vindt er geen gerichte inzet op parkeren plaats, maar wordt parkeren tijdens de surveillance meegenomen. Veel bewoners en bezoekers weten dat de pakkans laag is, waardoor navolging van het beleid ondermijnd wordt.

Financiën

Sinds 2017 is de parkeerexploitatie van de gemeente Meppel steeds kostendekkend geweest en waren de opbrengsten hoger dan de kosten. De jaren 2020 en 2021 hebben hierbij door de coronapandemie een minder positief resultaat opgeleverd dan andere jaren.

Deelmobiliteit

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.

Parkeernormen

De vigerende parkeernormen van Meppel bieden initiatiefnemers onvoldoende ruimte om een passende onderbouwing voor hun plannen op te stellen.



Bijlage 2; Participatie

Inwoners en andere belanghebbenden zijn op verschillende momenten betrokken bij de totstandkoming van het Omgevingsprogramma Parkeren. Aan de hand van de Leidraad Participatie (2023) van gemeente Meppel is op voorhand een participatieplan opgesteld waarin het doel van participatie is uitgewerkt, de relevante belanghebbenden zijn geïdentificeerd en de concrete participatieactiviteiten zijn uitgewerkt.

Enquête

Inwoners zijn na de start van het proces betrokken door middel van een online enquête. Het doel van de enquête was om input op te halen over wat zij belangrijk vinden als het gaat om parkeren en hoe het parkeren in Meppel verbeterd kan worden. Ruim 500 inwoners hebben onder andere vragen beantwoord over hoe zij hun wijk zien, welke rol parkeren daarin speelt, wat zij belangrijk vinden als het gaat om parkeren, hoe parkeren verbeterd kan worden en in hoeverre zij openstaan voor bepaalde maatregelen. De belangrijkste conclusies uit de enquête zijn:

- In woonomgevingen is meer ruimte gewenst voor groen, voetgangers en fietsers.
- Zo'n twee derde van de inwoners kan (bijna) altijd een parkeerplek vinden in de buurt van hun huis. In de wijken centrum/Indische Buurt/Koninginnebuurt is dit het minst het geval. Het parkeren van de auto dicht bij het huis wordt door inwoners ook als belangrijk gezien, al is een derde van de inwoners ook bereid om een stukje (maximaal 200 m) te lopen vanaf huis naar de auto.
- Ook in het centrum kan twee derde van de inwoners vrijwel altijd een parkeerplek vinden. Gratis kortparkeren in het centrum wordt als belangrijk gezien;
- Bijna een kwart van de respondenten heeft een elektrische auto of wil deze binnen 2 jaar kopen. De mensen met een elektrische auto laden vooral op eigen terrein.

Parkeermarkt

Later in het proces zijn inwoners nogmaals betrokken via de Parkeermarkt: op twee dagen konden inwoners bij een wagen van de gemeente op de markt in het centrum van Meppel meedenken over parkeren. De parkeermarkt was bedoeld om ideeën/suggesties op te halen voor de uitwerking van het parkeerbeleid en argumenten op te halen voor/tegen bepaalde denkrichtingen. De markt heeft ruim 150 reacties opgeleverd. Samenvattend zijn de volgende punten benoemd:

- Veel respondenten ervaren een hoge parkeerdruk, vooral in het centrum en in woonwijken rondom het centrum. Tijdens piekuren en in de avond is het soms moeilijk om parkeerplekken te vinden. Er zijn suggesties voor de aanleg van meer parkeerplaatsen of parkeerhavens, met name aan de rand van het centrum om de druk in de binnenstad te verlagen. Daarnaast wordt het belang van goede bewegwijzering naar parkeerplaatsen benadrukt.
- Er zijn gemengde reacties op de huidige parkeertarieven. Sommigen vinden de tarieven te hoog, wat volgens hen leidt tot minder bezoekers in het centrum. Anderen zien in dat betaald parkeren noodzakelijk is om de stad leefbaar te houden.
- De regels rondom parkeervergunningen worden als verwarrend en soms oneerlijk ervaren. Sommigen vinden dat het aantal vergunningen beperkt zou moeten worden om parkeerplekken voor bezoekers vrij te houden, terwijl anderen juist pleiten voor meer vergunningen voor bewoners. Ook wordt er tussen het centrum en het station (in het ongereguleerd gebied) parkeeroverlast ervaren, een aantal bewoners van deze straten hebben behoefte aan parkeerregulering.
- Respondenten merken op dat foutparkeren een probleem is, vooral in drukke gebieden. Er wordt gepleit voor strengere en meer consistente handhaving om ervoor te zorgen dat parkeerregels worden nageleefd.





Consultatie stakeholders

Tijdens de beleidsuitwerking zijn verschillende belangenvertegenwoordigers (denk aan ondernemersverenigingen, centrum-/parkmanagers, wooncorporaties etc.) geconsulteerd door middel van een één op één gesprek. Het doel van deze gesprekken was om op te halen bij deze partijen hoe het parkeren op dit moment door de groep die zij vertegenwoordigen wordt ervaren, wat hun visie is op parkeren en in hoeverre zij zich kunnen vinden in de eerste inhoudelijke uitwerking van het beleid. In totaal zijn er 12 gesprekken gevoerd. Hieruit volgen de volgende conclusies:

- De stakeholders denken wisselend over de autoluwe binnenstad. Recente ontwikkelingen om de binnenstad autoluwer te maken worden echter wel als positief ervaren. De gastvrijheid is voor ondernemers en de horeca een randvoorwaarde.
- Het vergunningen-/onthefingensysteem wordt als onlogisch ervaren.
- De tarieven voor parkeren worden als redelijk gezien. Veel stakeholders willen niet toe naar gratis parkeren omdat tijdens Covid is gebleken dat de parkeerplekken dan niet beschikbaar blijven voor bezoekers, maar door andere doelgroepen worden gebruikt. Meer differentiatie tussen tarieven binnen de parkeerring en buiten de parkeerring is echter wel gewenst.
- Parkeren dient meer te worden gecentraliseerd op P1 t/m P5. Een kleine hoeveelheid losse parkeerplekken voor kortparkeren in het centrum is echter wel wenselijk.
- Het gebruik van grotere garages/terreinen dient meer te worden gestimuleerd. Deze locaties moeten aantrekkelijker worden gemaakt, zowel qua tarief als qua uitstraling. Goede parkeerverwijzing en aantrekkelijke looproutes naar het centrum zijn gewenst.
- De ontwikkelingen rondom het fietsparkeren worden als positief ervaren. Er zouden op een aantal locaties meer fietsparkeerfaciliteiten mogen komen. Er wordt wisselend gedacht over de meerwaarde van een bewaakte fietsenstalling.
- De parkeernorm wordt door woningcorporaties als hoog gezien, zij ervaren weinig afwijkmogelijkheden.