Stilstaan bij parkeren

Parkeerbeleid Emmen onder de loep

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Rekenkamer Emmen
Titel rapport	Stilstaan bij parkeren: parkeerbeleid Emmen onder de loep
Kenmerk	019521.20251006.R1.03
Datum publicatie	14 november 2025
Projectteam Goudappel	Nico Dogterom, Romy de Reuver, Guido Scheerder
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 14-11-25

Inhoud

1. Conclusies en aanbevelingen 1

1.1 Conclusie 1

1.2 Aanbevelingen 5

2. Inleiding 7

2.1 Achtergrond en doelstelling 7

2.2 Vraagstelling 7

2.3 Opzet en uitvoering 8

2.4 Leeswijzer 9

3. Doelstellingen en beleid 10

3.1 Doelen en invulling parkeerbeleid 10

3.2 Context van het parkeerbeleid 14

3.3 Vergelijking met parkeerbeleid van andere gemeenten 15

3.4 Conclusie 16

4. Uitvoering en praktijk 17

4.1 Uitvoering parkeermaatregelen 17

4.2 Parkeertarieven: Emmen en benchmark 18

4.3 Kosten en baten 20

4.4 Monitoring 23

4.5 Conclusie 24

5. Effecten en ervaringen 26

5.1 Realisatie van doelstellingen parkeerbeleid 26

5.2 Effecten op aantrekkelijkheid en economisch functioneren 26

5.2.1 Benchmarkanalyse 27

5.2.2 Gesprekken op straat 28

5.3 Conclusie 29

6. Proces **31**

6.1 Betrokkenheid belanghebbenden 31

6.2 Rol van de raad 31

6.3 Evaluatie en bijsturing 32

6.4 Conclusie 32

Bijlage 1: Bronnen **34**

Bijlage 2: Geïnterviewde personen **36**

Bijlage 3: Normenkader **37**

Bestuurlijke reactie

Nawoord

1. Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk presenteert de belangrijkste conclusies van het onderzoek en doet een aantal aanbevelingen voor de gemeente Emmen. Het geeft de beantwoording van de hoofdvraag 'Hoe geeft de gemeente Emmen haar parkeerbeleid vorm, welke doelen streeft de gemeente na met haar parkeerbeleid en worden deze doelen bereikt?'. Daarbij wordt het normenkader, zoals weergegeven in Bijlage 3, gebruikt.

1.1 Conclusie

Korte samenvatting

Het parkeerbeleid van de gemeente Emmen is ongeveer 10 jaar oud en op een aantal punten duidelijk gedateerd. De gemeente zet vooral in op het faciliteren van de parkeervraag en niet op actieve sturing daarvan. De gemeente heeft de ambitie geformuleerd dat het de gesloten parkeerterreinen wil stimuleren voor lang parkeren, maar het verschil in tarieven lijkt te klein te zijn om daadwerkelijk te sturen. Parkeren lijkt namelijk nog vooral op straat plaats te vinden, met een overschot aan parkeerplaatsen op gesloten parkeerterreinen en minder ruimte voor kort parkeren op straat als gevolg. De gemeente heeft weinig zicht op de realisatie van de doelstellingen, door het hanteren van algemene doelstellingen en het ontbreken van monitoring.

Bezoekers ervaren de parkeersituatie in het centrum van Emmen doorgaans positief. De tarieven vinden zij acceptabel en deze spelen geen grote rol in hun afwegingen om al dan niet het centrum van Emmen te bezoeken.

Belangrijke voorgenomen maatregelen zijn uitgevoerd. Tegelijk zijn ook, veelal op verzoek van belanghebbenden, diverse maatregelen uitgevoerd die niet expliciet in het beleid geformuleerd zijn, maar veelal wel in te passen zijn bij de uitgangspunten van het beleid.

Het college heeft diverse maatregelen genomen zonder de raad te consulteren, zoals bij de beslissing om gratis parkeren in het centrum in te voeren in december. De raad heeft in de afgelopen jaren tegelijk ook niet de behoefte gehad om actief sturing te geven aan het parkeerbeleid en heeft vooral actie ondernomen op basis van input vanuit burgers en belangengroepen. Op dit moment hebben zowel college als raad de behoefte om, na het opstellen van de nieuwe Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie, ook een fundamentelere discussie te voeren over de rol van parkeren in de gemeente en het parkeerbeleid te updaten.

Doelstellingen en beleid

De gemeente Emmen heeft met de *Integrale Parkeervisie* een parkeerbeleid dat 10 jaar oud en op een aantal punten duidelijk gedateerd is. Volgens de *Integrale Parkeervisie* streeft de gemeente Emmen een efficiënt, toegankelijk en betaalbaar parkeersysteem na, met nadruk op Emmen als gastvrije stad. Daarbij hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- Parkeren is betaalbaar;
- Parkeerfaciliteiten zijn prima bereikbaar en toegankelijk;
- Het parkeerbeleid komt zoveel mogelijk aan de wensen van de parkeerders tegemoet;
- Vraag en aanbod zijn in balans (ook op drukke dagen);
- Parkeerfaciliteiten in parkeerkelders en op maaiveld, met onderscheid in lang- en kort parkeren;
- De parkeerplaatsen zijn schoon, heel en veilig.

De doelen zijn zeer algemeen geformuleerd en zijn niet concreet en meetbaar. In de visie staat parkeren vooral ten dienste van het economisch functioneren van de stad en een goede bereikbaarheid, maar is het onderwerp nauwelijks verbonden met andere thema's en domeinen.

De gemeente zet vooral in op het faciliteren van de parkeervraag en niet op actieve sturing daarvan. Parkeerregulering (betaald parkeren, vergunningen) wordt alleen ingezet wanneer de vraag groter is dan het aanbod. In de tarifering maakt de gemeente onderscheid tussen parkeren op open parkeerplaatsen en gesloten parkeerterreinen maar ziet af van verdere tariefdifferentiatie in de overtuiging dat dit niet leidt tot een betere spreiding van bezoekersverkeer en niet bijdraagt aan de overzichtelijkheid van de tarieven. Om winkels en andere ondernemingen tegemoet te komen is er in wijken en omliggende dorpen geen ruimte voor betaald parkeren maar kan regulering met een blauwe zone ingevoerd worden wanneer nodig, zoals is toegepast in Klazinaveen.

Op dit moment is de gemeente Emmen bezig met het opstellen van een nieuwe Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie. Er is duidelijke behoefte aan een uitwerking daarvan in nieuw parkeerbeleid, waarbij nadrukkelijk aandacht is voor relevante ontwikkelingen als de woningbouwopgave, verdichting van het centrum en de mobiliteitstransitie.

Uitvoering en praktijk

Het parkeerbeleid is in beperkte mate vertaald naar logische rollen, instrumenten en randvoorwaarden. De gemeente heeft diverse maatregelen genomen, maar deze zijn maar ten dele terug te voeren op een coherente uitwerking van het beleid. Zo is er geen uitvoeringsagenda geformuleerd.

Belangrijke maatregelen die zijn uitgevoerd, en die in de parkeervisie zijn opgenomen, zijn de realisatie van de eerste parkeergarage (Willinkplein) in 2020 – waarbij aanzienlijk is geïnvesteerd in aantrekkelijkheid – en de introductie van een goedwerkend en klantvriendelijk digitaal vergunningverleningssysteem. Conform beleid zijn de parkeertarieven nauwelijks gestegen – aanzienlijk minder dan in andere vergelijkbare steden. Tegelijk zijn veel maatregelen die de gemeente heeft genomen op het gebied van parkeren

een reactie op verzoeken/klachten van bewoners, ondernemers en of raadsleden, zoals de invoering van twee weken gratis parkeren in het centrum in december, het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen voor gehandicapten en het toevoegen van nieuwe gebieden aan het gebied van parkeerregulering.

De doelstellingen zijn dusdanig algemeen geformuleerd dat veel vanuit burgers of belangengroepen geopperde maatregelen altijd wel impliciet aan de doelstellingen te koppelen zijn. Ook kan de reactieve houding van de gemeente, waarbij zij vooral op ad-hoc basis optreedt na verzoeken/klachten van anderen, begrepen worden vanuit de wens dat parkeermaatregelen zoveel mogelijk aansluiten bij de wensen van de parkeerders/inwoners. Dit leidt echter tot een ondoorzichtige beleidsuitvoering en een risico op willekeur, waarbij een heldere onderbouwing, afweging en toetsing van maatregelen ontbreekt.

Op dit moment heeft Emmen meer dan voldoende parkeerplaatsen in het centrum. Ondanks de wens om vraag en aanbod in balans te brengen en in te zetten op parkeergarages voor lang parkeren hebben veel bezoekers een voorkeur voor parkeren op straat. Het grote parkeerterrein Schapenveenweg, dat op verzoek van de raad is aangelegd om piekbezoeken bij Wildlands op te vangen, wordt amper gebruikt, met jaarlijkse lasten tot gevolg die zo'n 4 à 5 honderdduizend euro hoger zijn de dan opbrengsten. De exploitatie van parkeerterrein Schapenveenweg vindt vanuit de algemene middelen plaats, vanwege de definitie van het terrein als 'overloopgebied'. Binnen de reguliere parkeerexploitatie heeft de gemeente de financiën goed op orde. De afgelopen jaren realiseerde de gemeente hogere baten dan lasten: in 2024 circa 1 miljoen euro. Het realiseren van een surplus is echter, in tegenstelling tot eerder beleid, geen expliciete doelstelling meer.

Een benchmark met gemeenten in de omgeving (Hoogeveen, Meppel en Assen) en gemeenten elders met een vergelijkbare centrumfunctie (Doetinchem, Drachten, Veenendaal) toont dat de wijze waarop Emmen parkeerregulering heeft ingericht goed past bij een centrum met een gelijke omvang van het winkelaanbod en dat de parkeertarieven in Emmen relatief laag zijn.

De gemeente heeft zicht op het gebruik van de gesloten parkeerterreinen, de metingen van het gebruik van parkeerplaatsen op straat in het centrum van Emmen dateren alweer van enkele jaren geleden. Ook heeft de gemeente geen zicht op de ontwikkeling van de tevredenheid van gebruikers van parkeerplaatsen, terwijl dit wel een belangrijk onderwerp in de parkeervisie is.

Effecten en ervaringen

De gemeente heeft weinig zicht op de realisatie van de doelstellingen. Er mist een actueel beeld van de parkeerdruk op straat in het centrum. Ook volgt de gemeente niet hoe de tevredenheid met parkeren van bezoekers zich ontwikkelt, terwijl in het parkeerbeleid de beleving van de bezoeker juist centraal staat.

Bezoekers ervaren de parkeersituatie in Emmen doorgaans als positief, vooral wat betreft de aanrijroutes, bewegwijzering en het parkeeraanbod. De meeste bezoekers vinden de parkeertarieven acceptabel. De parkeerkosten spelen in beperkte mate een rol bij de keuze

van bezoekers om met de auto naar het centrum van de stad te komen. Bezoekers uit de regio vinden de tarieven vrij hoog bij korte bezoeken aan het centrum, maar zijn tegelijk goed op de hoogte van de gratis parkeergelegenheden. Sommige inwoners van het centrum ervaren een tekort aan parkeervergunningen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat niet altijd een vergunning voor de voorkeurslocatie van inwoners verleend kan worden door de gemeente en de gemeente in het centrum maar één vergunning per adres afgeeft. De gemeente geeft aan dat voor het centrum als geheel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om voor elk adres (zonder parkeerplaats op eigen terrein) een parkeervergunning af te geven.

De effecten van betaald parkeren op het winkelbestand en economisch functioneren van de binnenstad van Emmen zijn onmogelijk één op één vast te stellen. Ook andere factoren hebben hier een grote invloed op, zoals de ontwikkeling van de economie en consumentengedrag (online aankopen). De bewering dat betaald parkeren zou leiden tot omzetverlies wordt niet onderbouwd door harde cijfers. Voor individuele winkels kan dit mogelijk gelden: gesprekken met bezoekers in Klazienaveen laten zien dat enkele bezoekers inderdaad Klazienaveen verkiezen boven het centrum van Emmen voor bepaalde boodschappen. Echter, voor het centrum van Emmen als geheel is het niet aannemelijk dat invoering van betaald parkeren tot omzetverlies heeft geleid. Extern onderzoek toont dat bezoekers van het centrum van Emmen vergeleken met enkele jaren terug weliswaar minder tevreden zijn met het winkelaanbod, maar tegelijk even tevreden zijn met de parkeersituatie. Zij beoordelen de parkeersituatie en de bereikbaarheid met de auto juist relatief hoog ten opzichte van vergelijkbare steden in Oost-Nederland.

Proces

De gemeente heeft verschillende belangengroepen betrokken bij het opstellen van de uitgangspunten van het parkeerbeleid. De gemeente overlegt frequent met belangenverenigingen en ondernemersverenigingen en dit overleg wordt als goed en constructief ervaren. Deze verenigingen weten hun weg naar de wethouder en de raad goed te vinden en zijn daardoor behoorlijk effectief.

Het college neemt veelal zelfstandig beslissingen zonder de raad te consulteren, bijvoorbeeld bij de beslissing om gratis parkeren in december structureel in te voeren. Naast het periodiek informeren over de parkeersituatie via de jaarrekeningen is er weinig informatievoorziening, maar daar vraagt de raad ook niet actief om. De raad ziet parkeren niet als een prominent onderwerp en had de afgelopen jaren geen behoefte om een fundamentele discussie over parkeren te voeren. In plaats daarvan bevraagt de raad zo nu en dan het college vooral over individuele gevallen waar burgers en belangengroepen aandacht voor vragen, bijvoorbeeld wanneer parkeerplaatsen worden ingeruild voor geplande woningbouw.

De raad geeft aan de behoefte te hebben om een fundamentelere discussie over parkeren te voeren en daar actuele thema's als woningbouw en ruimtegebruik bij te betrekken, mede naar aanleiding van de recente discussies over de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie. De raad is positief over de wijze waarop zij betrokken is geweest bij het opstellen van de

uitgangspunten voor de Omgevingsvisie en hoopt dit goede gesprek bij de uitwerking van het thema parkeren in de komende jaren te vervolgen.

1.2 Aanbevelingen

1. **Actualiseer het parkeerbeleid en bezie daarbij het parkeervraagstuk op een integrale wijze met relevante thema's (gemeenteraad)**

Met de nog vast te stellen Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie is een slag gemaakt met het bepalen van wat voor stad Emmen wil zijn in de toekomst. Daar hoort een nieuwe visie op de rol van de stilstaande auto in de stad bij. Actualiseer het parkeerbeleid en bezie het parkeervraagstuk daarbij op een integrale wijze met andere actuele en relevante trends en opgaven rondom omgeving en mobiliteit, zoals de woningbouwopgave, mobiliteitstransitie, duurzaamheid, ruimtegebruik in de binnenstad en de toekomst van de detailhandel.

2. **Maak de doelen concreet (gemeenteraad)**

Het opstellen van heldere doelstellingen, en het hieraan koppelen van maatregelen die SMART geformuleerd zijn, komt de uitvoerbaarheid, uitlegbaarheid en meetbaarheid van het parkeerbeleid ten goede. Formuleer bijvoorbeeld concrete doelstellingen ten aanzien van het stimuleren van ruimte voor kort parkeren op straat door lang parkeren vaker op gesloten parkeerterreinen plaats te laten vinden (bijvoorbeeld in termen van gemiddelde parkeerduur of doorlooptijd). En ander voorbeeld is het formuleren van een minimaal tevredenheidscijfer over parkeren door bezoekers.

3. **Breng instrumenten meer in lijn met doelen (college en gemeenteraad)**

Stimuleer dat de gesloten parkeerterreinen in hogere mate gebruikt worden door bezoekers die het centrum van Emmen langere tijd bezoeken. Zo komen parkeerplaatsen op straat in sterkere mate beschikbaar voor bezoekers die komen voor een korte boodschap. Door sterker te sturen met tarieven kunnen parkeerplaatsen efficiënter benut worden, en komt de 'juiste parkeerder op de juiste plek'. De gemeente kan in overweging nemen om eventuele hogere tarieven voor parkeren op straat te compenseren met kortingen voor parkeren binnen een gelimiteerde tijd. Dit voegt weliswaar complexiteit toe aan de parkeerregulering, maar technologische innovaties kunnen helpen om dit beter te implementeren en te handhaven.

4. **Zorg bij de uitvoering van parkeerbeleid voor flexibiliteit en geef ruimte voor maatwerk (college en gemeenteraad)**

Zorg juist bij de uitvoering van parkeerbeleid voor een flexibele inzet van instrumenten en biedt ruimte voor maatwerk om de doelen te bereiken. De ontwikkelingen in het domein van mobiliteit gaan snel. Zie bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische auto en de deelauto, maar ook de technologische ontwikkelingen rondom bevoorrading van winkels. Ook kunnen wijken en straten over de jaren een andere bewonersprofiel krijgen, wat kan betekenen dat er andere behoeften zijn rondom autobezit en autogebruik. Bouw ruimte in om flexibel met parkeernormen en parkeeroplossingen om te gaan. Hanteer bijvoorbeeld bandbreedten voor parkeernomen met duidelijke motiveringskaders voor het toepassen van afwijkingen, ga na hoe functies met verschillende piekmomenten kunnen worden gecombineerd (werken en wonen), betrek bij het definiëren van parkeernormen actuele cijfers over autobezit

(datagedreven werken) en kijk daarbij niet alleen naar de functie van gebieden maar ook naar profielen van doelgroepen (bijv. gezinnen, senioren).

5. **Betrek een bredere diversiteit aan stakeholders op een meer systematische wijze (college)**

Zoek in het participatietraject rond de ontwikkeling van een nieuw parkeerbeleid aansluiting bij een betere afspiegeling van de bevolking (ook het stille midden). Daag bewoners en vertegenwoordigers van belangenorganisaties uit om bij het nadenken over de binnenstad van de toekomst en de rol van parkeren daarbij zelf ook afwegingen te maken tussen conflicteren doelen en belangen. Daar zijn steeds meer standaard aanpakken en tools voor beschikbaar (bijv. serious games, participatieve waarde evaluatie).

6. **Organiseer meer monitoring rondom de situatie van parkeren (college)**

Zorg dat de gemeente goed zicht heeft op de actuele parkeersituatie. Daarbij gaat het niet alleen om de ontwikkeling van de parkeerdruk – de gemeente heeft nu beperkt zicht op de situatie op straat – maar ook om de ontwikkeling van het autobezit. Daardoor is de gemeente niet alleen in staat om de effectiviteit van haar beleid beter te meten, maar ook om beter in te spelen op de actualiteit bij het formuleren van maatregelen en om een gesprek met bewoners en andere belangenorganisaties over parkeren te baseren op actuele en objectieve cijfers.

2. Inleiding

De Rekenkamer Emmen heeft een onderzoek uit laten voeren naar het gemeentelijk parkeerbeleid en de uitvoering daarvan in de periode 2017-2024. Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond van het onderzoek, de onderzoeksvragen en de werkwijze van het onderzoek.

2.1 Achtergrond en doelstelling

Parkeren is een maatschappelijk relevant thema dat direct invloed heeft op het alledaagse leven van veel inwoners, werkenden, ondernemers en bezoekers. Veel mensen hechten aan een parkeerplek dicht bij huis, werk en voorzieningen zoals supermarkt en ziekenhuis. In de openbare ruimte wordt over het algemeen veel ruimte gereserveerd voor de stilstaande auto. Tegelijk doen ook andere functies van de stad een beroep op de ruimte.
Rondom parkeren komen veel huidige vraagstukken op het mobiliteit, economie, wonen en duurzaamheid samen, wat maakt dat het onderwerp voor gemeenten steeds complexer en urgenter wordt.

De Rekenkamer Emmen heeft besloten om een onderzoek uit te voeren naar het relevante thema van parkeren in de gemeente Emmen. Het onderzoek heeft als doel inzicht te geven in de effectiviteit van het parkeerbeleid, door de gevolgen ervan voor economische vitaliteit, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Emmen in kaart te brengen. De Rekenkamer heeft in het bijzonder interesse in de rol van parkeren in het economisch functioneren van het centrum van Emmen – waar betaald parkeren geldt – in relatie tot de omliggende dorpen – waar vrij parkeren geldt. Het doen van een uitspraak over de (on)wenselijkheid van betaald parkeren in de omliggende dorpen is echter geen onderdeel van het onderzoek.

2.2 Vraagstelling

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt:

Hoe geeft de gemeente Emmen haar parkeerbeleid vorm, welke doelen streeft de gemeente na met haar parkeerbeleid en worden deze doelen bereikt?

Om de hoofdvraag te beantwoorden, zijn de volgende deelvragen opgesteld, gesorteerd op thema (*doelstellingen en beleid, uitvoering en praktijk, effecten en ervaringen, en proces).*

Doelstellingen en beleid

1. Welke doelen en uitgangspunten zijn er gesteld ten aanzien van het parkeerbeleid?
2. Is het duidelijk welke problemen er opgelost of voorkomen moeten worden met het parkeerbeleid?
3. Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Emmen?

4. Hoe verhouden de doelen van de gemeente ten aanzien van het parkeerbeleid zich tot andere gemeentelijke doelstellingen (o.a. mobiliteit, duurzaamheid, economie).
5. Welke ontwikkelingen worden genoemd als relevante ontwikkelingen bij het parkeerbeleid en hoe gaat Emmen hiermee om?
6. Hoe verhouden de doelen van de gemeente ten aanzien van het parkeerbeleid zich tot die van andere gemeenten?

Uitvoering en praktijk

7. Welke maatregelen zijn er genomen?
8. Hoe zijn de parkeertarieven opgebouwd?
9. Hoe hebben de parkeertarieven zich in de loop der jaren ontwikkeld?
10. Hoe verhouden de parkeertarieven in Emmen zich tot die van vergelijkbare gemeenten?
11. Welke kosten en baten kent het parkeerbeleid in Emmen?
12. Hoe verhouden deze kosten en baten van het parkeerbeleid zich tot die van vergelijkbare gemeenten?
13. Wat zijn de kerngegevens over parkeren in de gemeente Emmen en worden deze gemonitord?

Effecten en ervaringen

14. Wat zijn de resultaten en effecten van het parkeerbeleid wanneer wordt gekeken naar de doelstellingen en uitgangspunten van het parkeerbeleid?
15. Wat is het effect van het parkeerbeleid op het winkelbestand in het centrum van Emmen en grotere dorpen in de gemeente?
16. Hoe wordt het parkeerbeleid ervaren door bezoekers en ondernemers?

Proces

17. Hoe en wanneer betrekt de gemeente belanghebbenden bij het vormgeven en uitvoeren van het parkeerbeleid?
18. Op welke wijze is de gemeenteraad betrokken bij en geïnformeerd over de vormgeving en uitvoering van het parkeerbeleid?
19. In welke mate heeft de gemeenteraad de mogelijkheid (gehad) om sturing te geven aan het parkeerbeleid?
20. In welke mate worden genomen maatregelen geëvalueerd?
21. In welke mate worden lessen uit evaluaties gebruikt om het beleid bij te sturen?

Het onderzoek richt zich hoofdzakelijk op de periode 2017 – 2024, maar betrekt ook belangrijke beleidsstukken uit de periode daarvoor.

2.3 Opzet en uitvoering

Voor het onderzoek zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. *Documentstudie*. Het betreft het bestuderen van documenten met informatie over beleidsvorming, besluitvorming en de uitvoering van het beleid. Bijlage 1 bevat een overzicht van de bestudeerde documenten en overige geraadpleegde bronnen.

2. *Interviews*. Er zijn interviews afgenomen met wethouders, raadsleden, ambtenaren en vertegenwoordigers van ondernemersverenigingen. Bijlage 2 bevat een overzicht van de geïnterviewde betrokkenen.
3. *Gesprekken op straat*. Er zijn straatgesprekken in Emmen gevoerd met inwoners en bezoekers. Hierin is gevraagd hoe zij het parkeren in Emmen ervaren. Aan bezoekers is gevraagd welke rol de parkeersituatie speelt bij hun afweging om naar Emmen te komen. Ook in Klazienaveen zijn er gesprekken gevoerd. Er is in totaal met circa 150 mensen gesproken.
4. *Benchmark*. Emmen is vergeleken met een aantal vergelijkbare steden op het gebied van parkeertarieven, economisch functioneren en oordelen van bezoekers. Er is vergeleken met gemeenten in de omgeving (Hoogeveen, Meppel en Assen) en gemeenten met vergelijkbaar profiel in andere delen van Nederland (Doetinchem, Drachten en Veenendaal).

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 tot en 6 worden de deelvragen per thema beantwoord. Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een deelconclusie, waarin de belangrijke bevinden worden samengevat.

3. Doelstellingen en beleid

In dit hoofdstuk zetten we de totstandkoming van het parkeerbeleid uiteen. We beschrijven de doelstellingen, uitgangspunten en de belangrijkste onderdelen van de verschillende beleidsdocumenten.

3.1 Doelen en invulling parkeerbeleid

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
1. Welke doelen en uitgangspunten zijn er gesteld ten aanzien van het parkeerbeleid?
2. Is het duidelijk welke problemen er opgelost of voorkomen moeten worden met het parkeerbeleid?
3. Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Emmen?

De gemeente Emmen heeft in 2017 de *Integrale parkeervisie* vastgesteld, die tot op heden nog steeds van kracht is. In de jaren daarvoor zijn in aanloop naar deze visie diverse stukken ontwikkeld, waarin de gemeente al heeft gereflecteerd op het thema parkeren. Om de ontwikkeling van het parkeerbeleid goed te kunnen duiden, blikken we in deze rapportage ook terug op deze eerdere documenten.

Van parkeercapaciteit naar multimodaliteit
Op 16 december 2010 werd door de raad het document *Beleidsuitgangspunten parkeren Emmen 2010-2020* vastgesteld. Deze stelde als doelen:

- het tegemoet komen aan de vraag naar parkeergelegenheid binnen de grenzen van het mogelijke en wenselijke;
- het waarborgen van een veilige en goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten;
- het optimaal gebruiken van de schaarse ruimte, onder meer door dubbel grondgebruik in daarvoor aanmerking komende gebieden;
- het beperken van de parkeeroverlast voor alle doelgroepen en het creëren van een zo optimaal mogelijke parkeersituatie, zo nodig door regulering;
- een minimaal kostendekkende exploitatie van de betaalde parkeerfaciliteiten met een jaarlijks verplichte afdracht aan de concernexploitatie.

Het valt op dat er vooral nadruk ligt op het voorzien in voldoende parkeergelegenheid, waarbij het aanbod de vraag volgt. Ook vallen de termen ‘binnen de grenzen van het mogelijke en wenselijke’ en ‘zo optimaal mogelijke parkeersituatie’ op: formuleringen die erg open zijn.

In 2012 verschijnt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Het GVVP voegt aan het thema parkeren enkele beleidsaccenten toe die parkeren nadrukkelijker in een bredere mobiliteitscontext plaatsen.



Figuur 3.1: Tijdlijn belangrijke documenten van de gemeente Emmen rond het thema parkeren.

Een belangrijk beleidsaccent is een multimodale benadering. De fiets en het openbaar vervoer krijgen voorrang op de auto. Daarnaast onderstreept het GVVP het belang van dynamisch verkeersmanagement om parkeren praktisch te regelen, bijvoorbeeld door inzet van parkeerroutes en systemen die verkeer en parkeerdruk reguleren. Ook introduceert het GVVP het stand-still-beginsel voor parkeren in het centrum van Emmen, dat inhoudt dat het aantal openbaar toegankelijke parkeerplaatsen er niet mag toenemen. Het aantal parkeerplaatsen is namelijk al meer dan voldoende. Hiermee krijgt het thema parkeren een plaats binnen een bredere mobiliteitsstrategie in plaats van een eenzijdige focus op capaciteit.

Strategieën en keuzes voor parkeren in het Bestuursakkoord

In het Bestuursakkoord 2014-2018 worden enkele belangrijke keuzes gemaakt met betrekking tot het parkeerbeleid in het centrum van Emmen. De coalitie geeft aan te willen inzetten op het maximaliseren van de opbrengsten door het treffen van maatregelen in Emmen centrum, het stimuleren van het gebruik van ondergrondse parkeergelegenheden voor lang parkeren en het zo veel mogelijk plaats laten vinden van kort parkeren op bovengrondse parkeerlocaties. Voor dat laatste worden de specifieke locaties Klokkenslag, Wilhelminastraat, Marktplein en Willinkplein genoemd. Het uitgangspunt daarbij is dat de tarieven voor de ondergrondse parkeergelegenheden niet verhoogd worden en dat de tarieven voor kort parkeren hoger zijn dan voor lang parkeren.

Nota Verder met Parkeren

In 2014 werkt het college aan de notitie *Verder met Parkeren*, wat dient als een nadere uitwerking van de *Beleidsuitgangspunten Parkeren uit 2010* en vooral maatregelen herijkt en nieuwe maatregelen voorstelt. Het college wil deze notitie in december 2014 bespreken in de commissie wonen en ruimte, maar diverse belangengroepen zoals de Koepel/Emmen Vlinderstad, roepen de raadscommissie op om de notitie eerst met hen te bespreken, waar gehoor aan wordt gegeven. Na deze overleggen besluit het college om het voorstel om betaald parkeren in te voeren op parkeerterrein P-Oost (ca. 600 parkeerplaatsen) te laten vervallen. Hiermee geeft het college gehoor aan oproepen van het nabijgelegen hotel, dat vreest voor minder bezoek bij grotere bijeenkomsten, winkeliers en het Hondsrugcollege, die aangeven dat het parkeerterrein door veel van hun werknemers wordt gebruikt, en de

bewonersvereniging van de omliggende wijk, die vreest voor een toename van de parkeerdruk in de wijk.

In de notitie Verder met Parkeren wordt onder andere opgenomen dat het parkeerbeleid rondom doelgroepen in lijn gebracht dient te worden met de uitgangspunten van het nieuwe GVVP. Ook is, na een vergelijking met de tarieven in vergelijkbare steden, opgenomen dat de tarieven op een meer marktconform niveau gebracht moeten worden. Daarnaast bevat de notitie diverse maatregelen om de parkeerexploitatie weer kostendekkend te maken, zoals het uitbreiden van het gebied met parkeerregulering en het verhogen van de tarieven voor vergunningen. De parkeerexploitatie vertoonde een tekort, volgens het college vanwege de investeringen in parkeergarages en de vraaguitval door online winkelen en de recente economische recessie. Het systeem met twee tarieven voor betaald parkeren wordt omgezet in een indeling met open- en gesloten terreinen. Voor de tarieven voor de vergunningen blijven de indeling in twee zones wel bestaan.

In de notitie Verder met Parkeren komt ook de parkeersituatie bij Wildlands aan bod, dat in voorjaar 2016 open gaat. Er wordt gesteld dat er twee parkeerfaciliteiten beschikbaar zijn voor Wildlands:

- P-zuid: eigendom van de gemeente maar geëxploiteerd door Qpark, in opdracht van het dierenpark;
- P-noord: eigendom van de gemeente en geëxploiteerd door de gemeente.

Het dierenpark heeft te kennen gegeven dat de aanleg van 1.000 extra parkeerplaatsen noodzakelijk is om op piekmomenten bezoekers op te kunnen vangen. Bij de behandeling van de notitie in de raad van 30 april 2015 wordt bijna unaniem een amendement aangenomen dat het college oproept om vaart te maken met de realisatie van dit ‘overloopterrein’. In 2016 wordt dit parkeerterrein (Schapenveenweg) aangelegd, voor in totaal 3 miljoen euro. De grond daarvoor wordt voor een periode van 10 jaar gepacht van Waterleidingsmaatschappij Drenthe (WMD).

In dezelfde vergadering krijgt het college het verwijt visie te missen. Veel partijen vinden dat de notitie vooral invulling geeft aan de benodigde maatregelen om de exploitatie te verbeteren, maar dat er juist behoefte is aan een nieuwe en bredere visie, omdat er de laatste jaren veel veranderingen zijn geweest in het centrum van Emmen en omdat het college in het bestuursakkoord heeft beloofd met een nieuwe visie te komen. In de raad van 30 april besluit de raad om een nieuwe, integrale parkeervisie op te stellen.

Integrale Parkeervisie

Het college en de raad werken in de periode daarna aan de *Integrale Parkeervisie*, die in 2017 wordt vastgesteld. Sindsdien vormt deze visie de leidraad voor de uitvoering en verdere ontwikkeling van het beleid. Het voornaamste doel is het behouden van een aantrekkelijk (stads)centrum en een goed bereikbaar (stads)centrum, met voldoende parkeermogelijkheden voor bewoners, bezoekers en ondernemers. Volgens de visie wordt dit gerealiseerd door het creëren van goede aanrijroutes, duidelijke informatievoorzieningen en het aanleggen van aantrekkelijke looproutes naar de bestemmingen.

Met het parkeerbeleid wil de gemeente een efficiënt, toegankelijk en betaalbaar parkeersysteem creëren. Hierbij hanteert de gemeente de volgende uitgangspunten:

- parkeren is betaalbaar;
- parkeerfaciliteiten zijn prima bereikbaar en toegankelijk;
- het parkeerbeleid komt zoveel mogelijk aan de wensen van de parkeerders tegemoet;
- vraag en aanbod zijn in balans: door de week, op zaterdagen en koopzondagen zijn er voldoendeparkeerplaatsen;
- er worden parkeerfaciliteiten aangeboden in parkeerkelders en op maaiveld niveau, daarbij wordt onderscheid gemaakt in lang- en kort parkeren;
- de parkeerplaatsen zijn schoon, heel en veilig.

Enkele belangrijke onderdelen uit de visie zijn:

- De gemeente stimuleert het parkeren op de gesloten faciliteiten door dit goedkoper te maken dan het parkeren op straat.
- In de wijken en dorpen komt geen betaald parkeren, waar nodig kan regulering plaatsvinden met een blauwe zone.
- Geen verhoging van de tarieven.
- Voor parkeernormen hanteert de gemeente de landelijke kencijfers van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de water-, wegenbouw en verkeerstechniek (CROW) die een bandbreedte hebben. Bij woningbouw wordt de parkeercapaciteit gebaseerd op autobezit en bij de bouw van kantoren, bedrijven en voorzieningen op autogebruik.
- Maatregelen om parkeren te reguleren in woongebieden overweegt de gemeente wanneer de bezettingsgraad op parkeerplaatsen in een afgebakend gebieden structureel hoger ligt dan 90%.
- De gemeente gaat in het beleid in op diverse doelgroepen: bewoners, bezoekers, werknemers, ondernemers, gehandicapten en mantelzorgers.

Huidige situatie

De gemeente Emmen voert haar parkeerbeleid nog steeds uit op basis van de *Integrale Parkeervisie* uit 2017. Deze visie vormt het geldende beleidskader en richt zich op een bereikbaar en aantrekkelijk centrum, met voldoende en betaalbare parkeervoorzieningen. Sinds de vaststelling van de visie is de context echter veranderd. Nieuwe ontwikkelingen, zoals elektrisch rijden, deelmobiliteit, de mobiliteitstransitie, ontwikkelingen op het gebied van slimme bevoorrading en ruimtelijke verdichting, spelen een steeds grotere rol. Hier is echter nog geen aanvullend beleid voor vastgesteld.

Het college is op dit moment bezig met het opstellen van een nieuwe Omgevingsvisie en een nieuwe Mobiliteitsvisie, als uitwerking van de Omgevingsvisie. Beide documenten liggen op moment van schrijven ter inzage. In de Mobiliteitsvisie gaat het college wel in op relevante huidige ontwikkelingen en nieuwe aandachtspunten, zoals de woningbouwopgave, energietransitie, aandacht voor actieve mobiliteit en brede welvaart, en de bereikbaarheid van kwetsbare groepen. Wat betreft parkeren wil de gemeente inzetten op het verminderen van de fysieke ruimte die auto's innemen door het beter benutten van parkeermogelijkheden aan de randen van de stad, een efficiëntere situering van

parkeervoorzieningen in het centrum en grotere aandacht voor het STOMP-principe[1]. Het onderwerp parkeren krijgt nog beperkte aandacht in deze overkoepelende visies en dienen nog verder uitgewerkt te worden in bijvoorbeeld een nieuwe Parkeervisie en uitvoeringsplannen.

3.2 Context van het parkeerbeleid

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
4. Hoe verhouden de doelen van de gemeente ten aanzien van het parkeerbeleid zich tot andere gemeentelijke doelstellingen (o.a. mobiliteit, duurzaamheid, economie)?
5. Welke ontwikkelingen worden genoemd als relevante ontwikkelingen bij het parkeerbeleid en hoe gaat Emmen hiermee om?

Ontwikkelingen van invloed op parkeerbeleid
Volgens de informatie uit de *Integrale Parkeervisie* zijn er verschillende trends en ontwikkelingen die relevant zijn als het gaat om parkeren.

Demografische en economische trends, zoals de centrumkrimp en de vergrijzing, beïnvloeden de parkeersituatie volgens de visie. De centrumkrimp leidt tot een afname in de vraag naar parkeerruimte in het centrum, terwijl de vergrijzing een toenemende behoefte aan ruimte, goed toegankelijke parkeerplaatsen met gebruiksvriendelijke ticket- en betaalautomaten en kortere loopafstanden tot parkeergarages met zich meebrengt.

Volgens de *Integrale Parkeervisie* leidt de opkomst van elektrische voertuigen (EV) tot een toenemende vraag naar laadpalen. Dat betekent volgens de visie dat er meer parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen zullen moeten worden aangewezen. De visie noemt ook dat het autobezit in Emmen in de afgelopen jaren stabiel was. Tenslotte gaat de visie in op het belang van de parkeerervaring van bezoekers in citymarketing.
Het valt op dat in de uitwerking van de parkeervisie deze trends en ontwikkelingen amper terugkomen. Zo wordt niet nader uitgewerkt hoe de gemeente omgaat met het aanwijzen van parkeerplaatsen als parkeerplaatsen met oplaadvoorziening. In de parkeervisie wordt gesteld dat parkeren belangrijk is voor het economisch functioneren van Emmen, maar verder missen expliciete links met bredere trends en ontwikkelingen op het gebied van relevante terreinen als ruimte, centrumontwikkeling en economie. De raad had echter wel gevraagd om een bredere, integrale visie.

De geïnterviewde wethouders gaven aan dat er behoefte is aan een nieuwe parkeervisie waarin een expliciete koppeling wordt gemaakt met bredere trends en ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave, de mobiliteitstransitie, bereikbaarheid en de positie van het

[1] Het verkeerskundige principe dat uitgaat van een hiërarchie van vervoerswijzen, waarbij de voetganger ('stappen') de hoogste prioriteit krijgt, gevolgd door de fietser ('trappen'), het openbaar vervoer, mobiliteitsdiensten en ten slotte de privéauto.

openbaar vervoer daarin (met de komst van de Nedersaksenlijn), centrumontwikkeling en economische vitaliteit. Volgens de wethouders wordt hier, na het vaststellen van de Omgevingsvisie, nader invulling aan gegeven in gesprek met de raad.

3.3 Vergelijking met parkeerbeleid van andere gemeenten

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
6. Hoe verhouden de doelen van de gemeente ten aanzien van het parkeerbeleid zich tot die van andere gemeenten?

In een vergelijking met andere grotere gemeenten in Drenthe valt op dat ook in deze gemeenten parkeervisies of -strategieën gelden die al langere tijd geleden zijn vastgesteld. In de gemeente Meppel is het vigerende parkeerbeleidsplan bestuurlijk vastgesteld in 2008, waarna er in 2012 en 2017 een herijking heeft plaatsgevonden. In Hoogeveen is de geldende Parkeernota in 2011 vastgesteld. Beide gemeenten zijn op dit moment bezig met een traject om tot een nieuwe parkeervisie te komen. In Hoogeveen verscheen in 2022 een conceptnota, maar werd deze na stevige kritiek weer teruggetrokken en kwam het traject daarna stil te liggen.

In Meppel is een belangrijke doelstelling rondom parkeren ‘de juiste doelgroep op de juiste plek’. De gemeente wil een betere verdeling in kort/lang en straat/garage in het centrum door te sturen op parkeerduur en tarief. Tegelijk wil de gemeente ook een eenduidige tariefstructuur. Net als in Emmen, is in Meppel het borgen van een goede kwaliteit van parkeervoorzieningen een belangrijke doelstelling. Dit is ook in Hoogeveen een belangrijke doelstelling. Parkeervoorzieningen moeten in Hoogeveen ‘aantrekkelijk, schoon, heel en veilig’ zijn. Sturing heeft in Hoogeveen geen prominente plek; de parkeersituatie moet vooral bijdragen aan het optimaliseren van de bereikbaarheid van het centrum en in omliggende wijken wordt parkeerregulering pas ingevoerd wanneer er ‘structurele parkeertekorten’ ontstaan. In de Hoogeveense parkeernota is, anders dan in Emmen, expliciet aandacht voor de bevoorrading en voor de rol van structurele monitoring en bijsturing.

In Assen is op dit moment nog geen aparte parkeervisie beschikbaar. In 2021 werd wel de Nota parkeernormen vastgesteld, waarin is vastgelegd hoe Assen het benodigde aantal parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen toetst. Daarin is aangegeven dat de gemeente voor het bezoekersdeel bij woningen in het centrum de parkeernorm heeft verlaagd om zo invulling te geven aan de doelstelling om verhard oppervlak in het centrum te verminderen vanwege aandacht voor klimaatbeheersing en hittebestendigheid. Recent heeft de gemeente Assen de Visie Mobiliteit 2040 opgesteld, waarin de gemeente aangeeft een aparte Parkeervisie te willen ontwikkelen en deze vervolgens uit te werken in gebiedsgerichte uitvoeringsplannen. In de Mobiliteitsvisie noemt de gemeente dat het parkeren op maaiveld wil verminderen door maximaal in te zetten op het gebruik van parkeergarages en het aantal regels, regimes en uitzonderingen voor parkeren wil verminderen. Vanuit het perspectief van schaarser wordende openbare ruimte wil de gemeente waar het kan parkeerruimte voor auto’s verminderen, maar tegelijk noemt de

gemeente dat parkeerruimte nodig blijft omdat de stad een centrumfunctie heeft in een regio waar de autoafhankelijkheid relatief groot is.

Nabijgelegen grotere steden als Groningen en Zwolle hebben in vergelijking met Emmen ambitieuzere doelstellingen rondom parkeren, waarbij een grotere rol ligt in actief sturen om meer ruimte in de stad te creëren voor andere functies. Dit moet in Zwolle, volgens de in 2024 vastgestelde Parkeervisie, de mobiliteitstransitie faciliteren (aan de hand van het STOMP-principe), ruimte voor woningbouw geven en het gebruik van mobiliteitshubs aan de randen van de stad stimuleren.

3.4 Conclusie

Het parkeerbeleid in Emmen is sterk gericht op het faciliteren van de parkeervraag en het bieden van faciliteiten die invulling geven aan de ambitie om een 'gastvrije stad' te zijn. De doelstellingen zijn zeer algemeen geformuleerd en zijn niet concreet en meetbaar.

Het geldende parkeerbeleid is bijna 10 jaar oud en heeft weinig aandacht voor huidige relevante ontwikkelingen op het terrein van mobiliteit zoals deelmobiliteit, toename van elektrische auto's, ontwikkelingen op het terrein van bevoorrading en invulling van de mobiliteitstransitie, waar ook Emmen werk van wil maken. Ook vragen huidige ontwikkeling om een doordenking van parkeren in relatie tot de woningbouwopgave, verdichting en ruimtegebruik in het centrum. Op dit moment mist de gemeente handvatten om hier mee om te gaan vanuit een helder beleidskader. Het college werkt op dit moment aan een nieuwe Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie, waarin wel aandacht is voor bovengenoemde ontwikkelingen. Parkeren heeft hierin echter nog beperkt aandacht en een verdere uitwerking in de vorm van bijv. afwegingskaders en uitvoeringsageda's, die richting geven in de praktische uitvoering is nodig. Veel grote plaatsen in de omgeving kennen een vergelijkbare situatie: daar geldt ook verouderd parkeerbeleid en zijn stappen gezet om tot een nieuwe, meer integrale parkeervisie te komen.

4. Uitvoering en praktijk

4.1 Uitvoering parkeermaatregelen

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
7. Welke maatregelen zijn er genomen?

Hier volgen de belangrijkste maatregelen die genomen zijn in de periode 2017-2024.

Een belangrijke ambitie van de gemeente was om het vergunningensysteem te digitaliseren. Dit moet het aanvragen van een parkeervergunning gemakkelijker maken. Het digitale systeem is in 2020 ingevoerd. Bewoners kunnen op deze manier vierentwintig uur per dag een vergunning aanvragen.

In 2020 is parkeergarage Willinkplein uitgebreid onder het hotel. Vanuit de ambitie om garages van goede kwaliteit aan te bieden is er aanzienlijk geïnvesteerd in beide garages om o.a. het doorzicht te verbeteren. Het toevoegen van parkeerplaatsen in parkeergarages heeft niet geleid tot het verminderen van parkeerplaatsen op straat. In het verleden heeft de gemeente juist meerdere parkeervoorzieningen gerealiseerd op niet-benutte bouwlocaties zoals op parkeerterreinen Vreding en Karbeel. Nu de gemeente weer nieuwe woningen wil bouwen in het centrum vormen deze parkeerterreinen daar een aantrekkelijke locatie voor. Hoewel er in het centrum als geheel voldoende parkeerplaatsen zijn, maken bewoners en ondernemers zich zorgen om het verdwijnen van parkeerplaatsen op deze locaties. Dat geldt met name voor de parkeerplaatsen die nu gratis zijn en veel gebruikt worden door werkenden (bijvoorbeeld parkeerterrein P-Oost, waar op dit moment voor een deel woningbouw gepland is).

In 2020 ging de raad akkoord met een taakstelling van €400.000,- op de parkeerexploitatie, als onderdeel van de *Bijstelling meerjarenbegroting 2019-2023*. Het doel was het realiseren van een realistischere meerjarenbegroting door de inkomsten te verhogen en de uitgaven te verminderen. De maatregelen die zijn genomen zijn als volgt:

- De tijden voor betaald parkeren worden uitgebreid;
- Het stelsel van vergunningen wordt vereenvoudigd en tegen marktconforme prijzen aangeboden;
- We stellen meer parkeerrechten ter beschikking;
- De inzet van verkeersregelaars wordt beperkt en betaald uit projecten;
- Parkeerbeheer wordt efficiënter uitgevoerd, ook in combinatie met het beheer van de bewaakte fietsenstalling.

Een van de overwegingen van de gemeente was het verhogen van de parkeertarieven, als mogelijke oplossing voor het invullen van de taakstelling. Aan deze wens is echter in overleg

met de ondernemersvereniging geen invulling gegeven, om tegemoet te komen aan de wens om de tarieven niet hoger dan €2,- per uur te laten zijn. De ondernemers zijn de gemeente tegemoet gekomen door voor te stellen het tarief voor vergunningen voor ondernemers te verhogen van €250 naar €600 per jaar.

Daarnaast is besloten om de tarieven voor vergunningen tussen het centrum en de schilgebieden gelijk te trekken en het centrumtarief ook te hanteren voor bewoners van de schil om het centrum. Eerder werden voor bewoners van schilgebieden lagere vergunningskosten gehanteerd dan voor centrumbewoners.

Daarnaast heeft de gemeente ervoor gekozen vanaf 1 februari 2020 de parkeertijden te verlengen van 18:00u naar 20:00u van vrijdag tot en met woensdag. Vóór die periode was betaald parkeren afgestemd op de openingstijden van de winkels. Sinds deze uitbreiding betalen bezoekers ook voor avondhoreca, theater en de bioscoop deels voor het parkeren. Er is bewust voor gekozen om zondagochtend gratis te houden, aangezien dit het moment is dat kerkgangers naar de kerk gaan, bewoners bezoek ontvangen en de bioscoop dan films vertoont tegen een lager tarief.

Tot slot is er een nieuwe maatregel toegevoegd. De gemeente Emmen in 2021 en 2022 tegemoetgekomen aan de wens van ondernemers om bezoekers in december twee weken gratis te laten parkeren. Deze maatregel is inmiddels structureel doorgevoerd, met als doel het versterken van het winkelklimaat in de drukke decembermaand.

In 2022 besloot de gemeente om het 'overloopterrein' Schapenveenweg af te breken vanwege tegenvallend gebruik. Het doel was om het terrein in 2025 in de oorspronkelijke staat (landbouwgrond) op te leveren aan WMD, wat €650.000 aan opruimwerkzaamheden zou kosten. Op verzoek van WMD is de huurovereenkomst in 2025 echter met 2 jaar verlengd tot 2027 (tegen een symbolisch bedrag) en wordt op dit moment door WMD onderzocht of er zonnepanelen op de parkeerterrein geplaatst kunnen worden.

4.2 Parkeertarieven: Emmen en benchmark

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
8. Hoe zijn de parkeertarieven opgebouwd?
9. Hoe hebben de parkeertarieven zich in de loop der jaren ontwikkeld?
10. Hoe verhouden de parkeertarieven in Emmen zich tot die van vergelijkbare gemeenten?

Stabiele parkeertarieven
Tot en met 2015 gold één tarief voor straat parkeren van €1,75 per uur. Daarna is – conform de parkeervisie – onderscheid gemaakt tussen tarieven voor gesloten terrein en open terreinen. Voor parkeren op open terreinen gelden hogere tarieven dan voor parkeren op gesloten terreinen, echter de verschillen in tarieven zijn klein.

Omdat de parkeertarieven in de praktijk worden vastgesteld per minuut, zijn deze in dit rapport omgerekend naar een uurtarief van 60 minuten om de tarieven onderling goed

vergelijkbaar te maken. Op basis van deze omgerekende uurtarieven zijn de parkeertarieven in Emmen in de periode 2015-2024 slechts beperkt gestegen en daarmee grotendeels stabiel gebleven. Dit is een uitvoering van de ambitie om de tarieven niet te verhogen.

	Gesloten terreinen			Open terreinen		
	tarief	minuten	uurtarief	tarief	minuten	uurtarief
2017	€ 1,70	58	€ 1,76	€ 2,00	60	€ 2,00
2018	€ 1,70	58	€ 1,76	€ 2,00	60	€ 2,00
2019	€ 1,70	57	€ 1,79	€ 2,00	59	€ 2,03
2020	€ 1,80	60	€ 1,80	€ 2,00	58	€ 2,07
2021	€ 1,80	57	€ 1,89	€ 2,00	55	€ 2,18
2022	€ 1,80	56	€ 1,92	€ 2,00	54	€ 2,22
2023	€ 1,80	55	€ 1,96	€ 2,00	53	€ 2,26
2024	€ 1,80	55	€ 1,96	€ 2,00	53	€ 2,26
2025	€ 1,80	54	€ 1,99	€ 2,00	52	€ 2,31

Tabel 4.1: Ontwikkeling parkeertarieven gemeente Emmen.

In de periode 2017-2026 zijn de omgerekende uurtarieven op gesloten parkeerterreinen gestegen met circa 13% en voor open terreinen met circa 15%. In 2025 heeft wel een verhoging plaatsgevonden, vanwege een hoog landelijk inflatiecijfer.
Wat betreft de vergunningen geldt dat de tarieven momenteel gelijk zijn voor bewoners van het centrum en omliggende schilgebieden. Beide groepen betalen op dit moment €255,10 per jaar voor een vergunning.

Benchmark

Om inzicht te krijgen in hoe Emmen zicht verhoudt met andere steden, is er een benchmarkanalyse uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar drie gemeenten met vergelijkbare omvang van het winkelaanbod en overeenkomstige centrumfunctie in de rest van Nederland: Doetinchem, Drachten en Veenendaal (zie Tabel 4.2). Hier is het aandeel bezoekers dat met de auto komt het meest vergelijkbaar. Ook is een vergelijking gemaakt met drie grotere gemeenten in Drenthe: Hoogeveen, Meppel en Assen.
De tarieven in Emmen op straat en in de parkeergarage zijn gemiddeld voor de benchmark. Wel valt op dat het verschil tussen beide tarieven in Emmen kleiner is dan in de meeste andere gemeenten. Het dagtarief in Emmen is relatief hoog vergeleken met vergelijkbare centra, wat mogelijk wordt beïnvloed door de aanwezigheid van Wildlands. Het is ongewenst dat Wildlandsbezoekers langdurig de parkeerplaatsen in de binnenstad bezetten

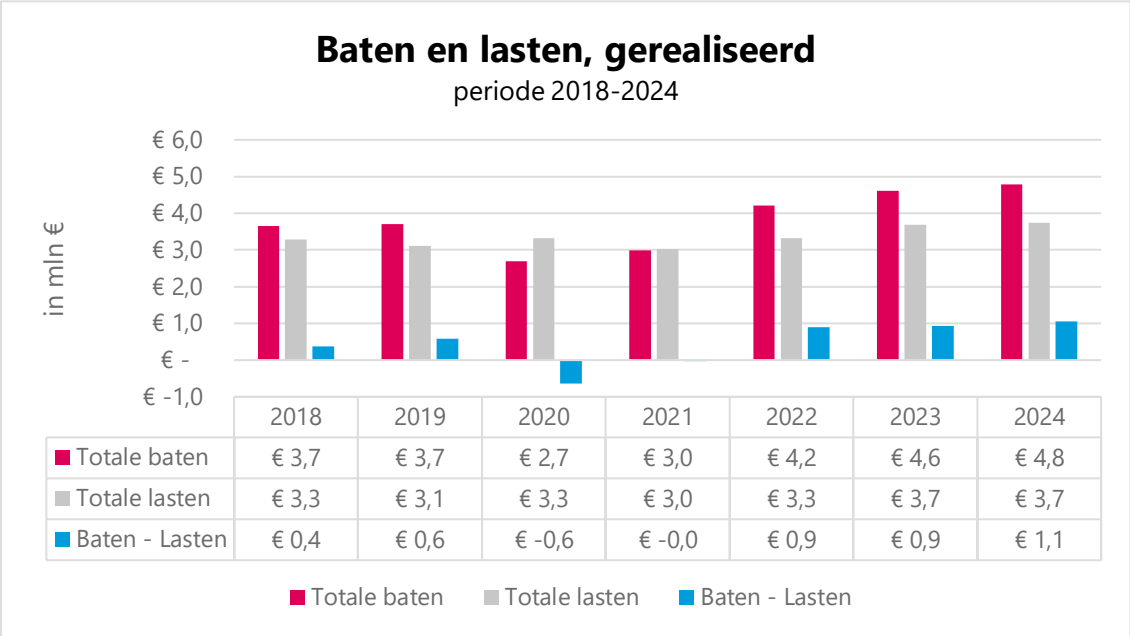
	Emmen	Doetinchem	Drachten	Veenendaal
Omvang winkelaanbod	58.000 m²	49.900 m²	57.900 m²	67.900 m²
Binnenstad /h	€ 2,31	€ 2,45	€ 2,10	€ 2,86
Parkeergarage /h	€ 2,00	€ 1,50	€ 2,10	€ 2,43
Dagtarief	€10,50	€ 4,00	€ 8,40	€ 8,00
	Emmen	**Assen**	**Hoogeveen**	**Meppel**
Omvang winkelaanbod	58.000 m²	77.900 m²	49.800 m²	37.000 m²
Binnenstad /h	€ 2,31	€ 2,50	€ 1,95	€ 2,05
Parkeergarage /h	€ 2,00	€ 2,00	€ 1,95	€ 1,70
Dagtarief	€10,50	€ 8,00	€ 5,00	€ 6,80

Tabel 4.2: Benchmark parkeertarieven.

4.3 Kosten en baten

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
11. Welke kosten en baten kent het parkeerbeleid in Emmen?
12. Hoe verhouden deze kosten en baten van het parkeerbeleid zich tot die van vergelijkbare gemeenten?

Op basis van de gegevens uit de jaarrekeningen van de gemeente Emmen van 2018 tot en met 2024, zijn de kosten en baten van het taakveld Parkeren geanalyseerd. Figuur 4.3 geeft een overzicht van de verhouding tussen de gerealiseerde baten en de lasten van parkeren in de verschillende jaren.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Totale baten	€ 3,7	€ 3,7	€ 2,7	€ 3,0	€ 4,2	€ 4,6	€ 4,8
Totale lasten	€ 3,3	€ 3,1	€ 3,3	€ 3,0	€ 3,3	€ 3,7	€ 3,7
Baten - Lasten	€ 0,4	€ 0,6	€ -0,6	€ -0,0	€ 0,9	€ 0,9	€ 1,1

Figuur 4.3: Totale gerealiseerde baten en lasten gemeente Emmen in periode 2018-2024, taakvelden 0.63 Parkeerbelastingen en 2.2. Parkeren. Bron: Jaarrekeningen Gemeente Emmen.

De gerealiseerde baten uit parkeren kenden in 2020 en 2021 een dip, als gevolg van corona. Er werd toen aanzienlijk minder geparkeerd door bezoekers, met lagere opbrengsten als gevolg. Ook is in 2021 voor de eerste keer de periode van gratis parkeren in december doorgevoerd, wat ook tot een vermindering van de opbrengsten heeft geleid. Vanaf 2022 namen de baten toe. Naast het feit dat de parkeervraag weer toenam na de coronaperiode, heeft de toename van de opbrengsten ook te maken met de intensivering van de naleving van betaald parkeren vanaf 2023.

De lasten lagen in 2023 en 2024 hoger dan in de jaren daarvoor. Dit heeft met name te maken met hogere kosten voor exploitatie en onderhoud als gevolg van inflatie. In de meeste jaren realiseerde de gemeente een positief resultaat. In 2020 was er een negatief resultaat, als gevolg van de aanzienlijk lagere opbrengsten vanwege corona. In 2021 waren

de opbrengsten ook lager dan normaal, maar hoog genoeg om de lasten te dekken. Vanaf 2022 realiseerde de gemeente Emmen een hoger positief saldo dan in de jaren voor corona, met een saldo van circa één miljoen euro.

In de vergelijking van de gerealiseerde en begrote baten en lasten vallen twee zaken op (Figuur 4.4). In 2020 en 2021 heeft de gemeente Emmen hogere baten begroot dan in voorgaande jaren. Dat heeft met name te maken met de opening van parkeergarage Willinkplein in 2020 en de invulling van de taakstelling van 2020, waarin het aantal parkeervergunningen en het betaald parkeren is uitgebreid. De gerealiseerde opbrengsten lagen in beide jaren echter aanzienlijk lager vanwege corona. Na het tweede coronajaar heeft de gemeente vervolgens in 2022 de begrote opbrengsten aanzienlijk naar beneden bijgesteld. De parkeervraag nam in deze periode echter weer snel toe, waardoor de opbrengsten hoger waren dan begroot. Ook in 2023 waren de gerealiseerde opbrengsten hoger dan begroot, vanwege een hogere parkeervraag en vanwege meeropbrengsten door naheffingen als gevolg van een intensivering van de naleving van betaald parkeren. In 2024 was het verschil tussen begrote en gerealiseerde baten aanzienlijk kleiner.

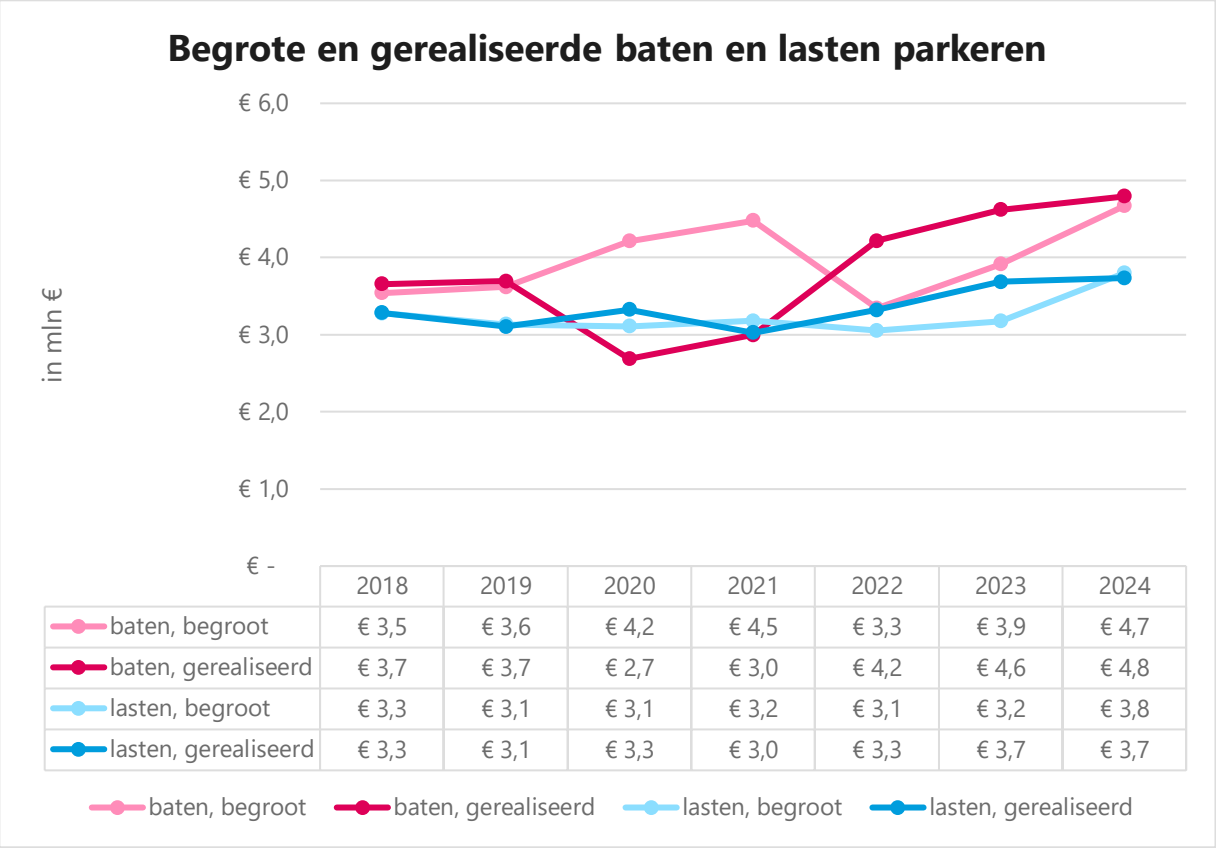
In 2022 en 2023 waren de daadwerkelijke lasten hoger dan de begrote lasten, met name in 2023. Dit is vooral een gevolg van de inflatie. In 2024 zijn als gevolg daarvan de begrote lasten aanzienlijk verhoogd, waardoor er in 2024 geen gat meer was tussen de begrote en daadwerkelijke lasten.

In de jaren 2022-2024 heeft de gemeente binnen het taakveld Parkeren een positief saldo van rond de 1 miljoen euro gerealiseerd, dat ten goede komt van de algemene middelen. Het is een gemeente toegestaan om dat te doen: voor parkeren geldt niet dat deze dienstverlening door de gemeente maximaal kostendekkend moet zijn. In de *Beleidsuitgangspunten parkeren 2010-2020* werd nog expliciet de doelstelling genoemd dat de parkeerexploitatie jaarlijks €700.000 af zou dragen aan de concernexploitatie. Dit werd door het college in 2012 teruggebracht naar €250.000. In de huidige *Integrale Parkeervisie* wordt ten aanzien van de parkeerexploitatie alleen gesteld: 'De gemeente kiest voor een beheersvorm van de betaalde parkeervoorzieningen waarbij de baten en lasten in evenwicht zijn en waarbij geen beroep wordt gedaan op de algemene middelen'. Het realiseren van een surplus ten bate van de algemene middelen heeft de gemeente niet meer als een expliciete doelstelling opgenomen.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de exploitatie van parkeerterrein Schapenveenweg vanuit de algemene dienst plaatsvindt, zoals de gemeente in de Integrale Parkeervisie heeft opgenomen: 'We merken de parkeerfaciliteit Schapenveenweg aan als overloopgebied. Vanwege deze bijzondere functie komen de baten en lasten vanaf 1 januari 2018 ten laste van de algemene dienst.' Dit parkeerterrein wordt in de praktijk nauwelijks gebruikt, waardoor de kosten voor de pacht, beheer en onderhoud jaarlijks €400.000 tot €500.000 hoger zijn dan de opbrengsten van het terrein.

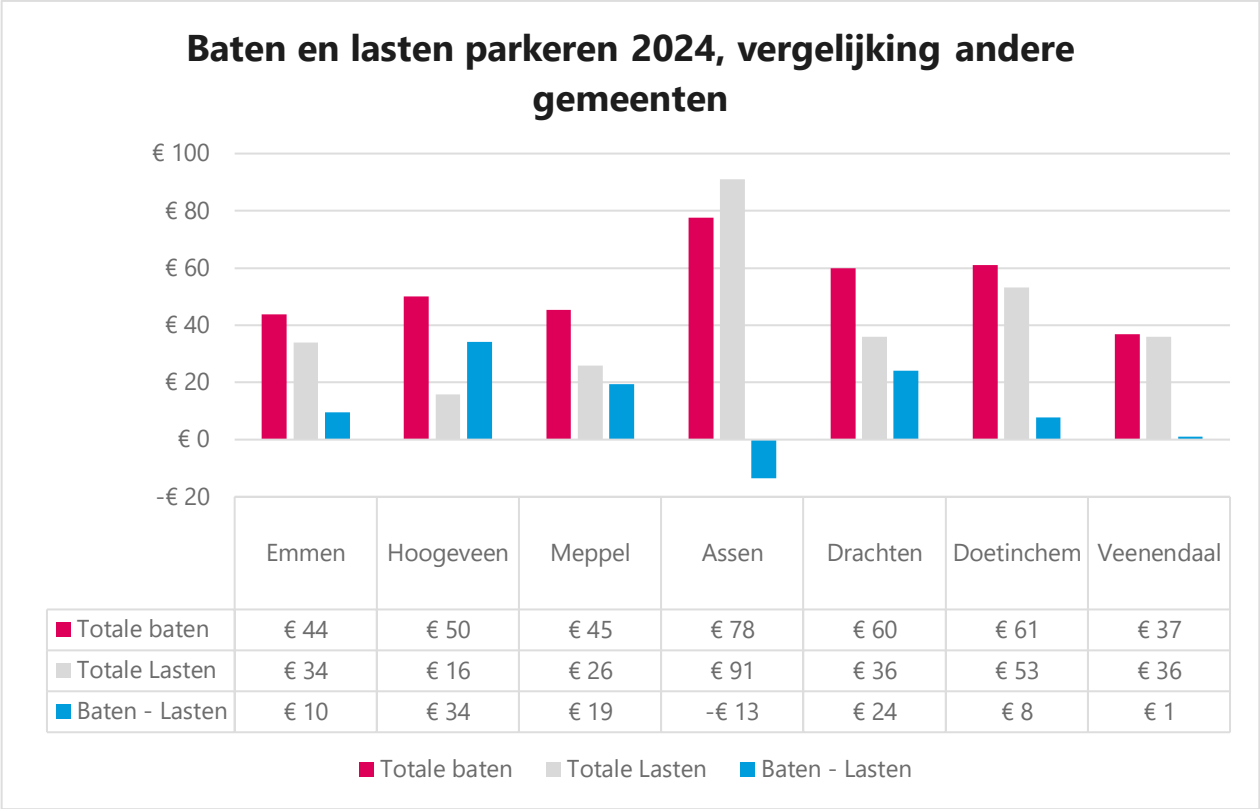
De baten en lasten van parkeren in Emmen zijn in grote lijnen vergelijkbaar met die van gemeenten met een vergelijkbaar profiel (Figuur 4.5). Het valt op dat juist Assen afwijkt, door hogere baten en lasten én door een negatief saldo. Deze afwijking kan grotendeels worden

verklaard door het verschil in parkeerstructuur. Assen exploiteert zeven parkeergarages, terwijl in Emmen een aanzienlijk deel van het parkeerareaal op maaiveld is gelegen, wat gepaard gaat met lagere exploitatiekosten.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
baten, begroot	€ 3,5	€ 3,6	€ 4,2	€ 4,5	€ 3,3	€ 3,9	€ 4,7
baten, gerealiseerd	€ 3,7	€ 3,7	€ 2,7	€ 3,0	€ 4,2	€ 4,6	€ 4,8
lasten, begroot	€ 3,3	€ 3,1	€ 3,1	€ 3,2	€ 3,1	€ 3,2	€ 3,8
lasten, gerealiseerd	€ 3,3	€ 3,1	€ 3,3	€ 3,0	€ 3,3	€ 3,7	€ 3,7

Figuur 4.4: Begrote en gerealiseerde baten en lasten gemeente Emmen in periode 2018-2024, taakvelden 0.63 Parkeerbelastingen en 2.2. Parkeren. Bron: Jaarrekeningen Gemeente Emmen



	Emmen	Hoogeveen	Meppel	Assen	Drachten	Doetinchem	Veenendaal
Totale baten	€ 44	€ 50	€ 45	€ 78	€ 60	€ 61	€ 37
Totale Lasten	€ 34	€ 16	€ 26	€ 91	€ 36	€ 53	€ 36
Baten - Lasten	€ 10	€ 34	€ 19	-€ 13	€ 24	€ 8	€ 1

.

Figuur 4.5: Totale baten en lasten van Emmen en vergelijkbare gemeenten in 2024, taakvelden 0.63 Parkeerbelastingen en 2.2. Parkeren (euro per inwoner). Bron: CBS.

4.4 Monitoring

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
13. Wat zijn de kerngegevens over parkeren in de gemeente Emmen en hoe worden deze gemonitord?

Het gebruik van gesloten parkeervoorzieningen wordt continu gevolgd, wat gedetailleerd inzicht biedt in de bezettingsgraad en parkeerduur van parkeergarages. Het gaat om de parkeergarages Willinkplein en Westerstraat en de gesloten parkeerterreinen Willinkplein Zuid en P-Noord. Daarnaast geeft de gemeente aan periodiek parkeerdrukmetingen uit te voeren op straat om de bezetting van openbare parkeerplaatsen in kaart te brengen. Deze zijn echter niet structureel belegd en de laatste metingen dateren alweer van enkele jaren geleden.

Hoewel het parkeerbeleid van Emmen sterk gericht is op het aanbieden van aantrekkelijke parkeerplekken voor bezoekers, heeft de gemeente weinig zicht op hoe bezoekers de parkeergelegenheden ervaren. Er zijn in de afgelopen jaren geen tevredenheidsonderzoeken uitgevoerd met betrekking tot het parkeerbeleid of de parkeerfaciliteiten in Emmen, waardoor er nauwelijks zicht is op hoe parkeerders het parkeerbeleid of het parkeren in Emmen ervaren.

De gemeente geeft aan relatief weinig klachten te ontvangen over de parkeersituatie. Zolang deze klachten uitblijven, worden er doorgaans geen actieve vervolgacties ondernomen. Dit duidt erop dat maatregelen voornamelijk wordt aangepast of bijgestuurd op basis van directe feedback of gemelde problemen. In de afwezigheid van dergelijke meldingen ligt de focus minder op het proactief monitoren of herzien van het beleid. Dit kan de ruimte voor preventieve aanpassingen beperken.

4.5 Conclusie

Uitvoering van parkeermaatregelen vindt niet plaats aan de hand van een duidelijke agenda die direct gekoppeld is aan de parkeervisie. Maatregelen sluiten echter in de meeste gevallen wel aan bij de uitgangspunten van de visie, omdat deze zeer algemeen zijn geformuleerd. Belangrijke maatregelen, waarbij de gemeente duidelijk zelf initiatief heeft genomen en die voortkomen uit de parkeervisie, zijn de realisatie van een tweede parkeergarage en de introductie van een goedwerkend en klantvriendelijk digitaal vergunningverleningssysteem.

De parkeertarieven in de gemeente Emmen zijn in de periode 2015-2025 beperkt gestegen, in 2025 heeft een verhoging plaatsgevonden om te corrigeren voor de hoge inflatie in deze periode. Dit is conform beleid, waarin is afgesproken om de parkeertarieven in Emmen niet te verhogen. In de benchmark gemeenten zijn de tarieven aanzienlijk harder gestegen (zo'n 35% ten opzichte van 5-15% in de gemeente Emmen).
Uitbreiding van parkeerregulering gebeurt veelal na het ontvangen van meerdere signalen en wensen vanuit bewoners. De reactieve houding van de gemeente, waarbij zij vooral op ad-hoc basis optreedt na verzoeken/klachten van bewoners, ondernemers en of raadsleden, toont zich ook in voorbeelden zoals de invoering van twee weken gratis parkeren in december en het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen voor gehandicapten. Dit zorgt voor een ondoorzichtige beleidsuitvoering en risico op willekeur, zonder heldere afweging en toetsing.

Een benchmarkt met vergelijkbare gemeenten toont dat wijze waarop Emmen parkeerregulering heeft ingericht goed past bij een centrum met een gelijke omvang van het winkelaanbod.

Na de coronajaren en een periode van hogere lasten dan begroot in 2022 en 2023 als gevolg van inflatie had de gemeente in 2024 de financiën rondom parkeren weer goed onder controle: de gerealiseerde baten en lasten sloten in dat jaar aan bij de begrote baten en lasten, net als in de jaren voor corona. De gemeente realiseerde binnen het taakveld Parkeren in de periode 2022-2024 een positief saldo van rond de 1 miljoen euro op het gebied van parkeren, wat ten goede komt van de algemene middelen. In tegenstelling tot de oude visie, is het realiseren van een surplus in de huidige visie niet langer als een expliciete doelstelling opgenomen. Tegelijk geldt dat op de exploitatie van het 'overloopterrein' Schapenveenweg, die buiten de reguliere parkeerexploitatie is gehouden, een aanzienlijk verlies is geleden van 4 à 5 honderdduizend euro per jaar.

De gemeente heeft zicht op het gebruik van de gesloten parkeerterreinen, maar metingen van het gebruik van parkeerplaatsen op straat in het centrum van Emmen dateren alweer van enkele jaren geleden. Ook heeft de gemeente geen zicht op de ontwikkeling van de tevredenheid van gebruikers van parkeerplaatsen, terwijl dit wel een belangrijk onderwerp in de parkeervisie is.

5. Effecten en ervaringen

5.1 Realisatie van doelstellingen parkeerbeleid

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
14. Wat zijn de resultaten en effecten van het parkeerbeleid wanneer wordt gekeken naar de doelstellingen en uitgangspunten van het parkeerbeleid?

Het parkeerbeleid van de gemeente Emmen is gericht op het behouden van een aantrekkelijk en goed bereikbaar stadscentrum met voldoende parkeergelegenheid. Belangrijke uitgangspunten die worden genoemd zijn onder andere goede aanrijroutes, duidelijke informatie- en verwijssystemen en directe looproutes naar bestemmingen. Dit hebben we uitgevraagd tijdens de straatgesprekken die we hebben gevoerd in Emmen. Hieruit bleek dat dat parkeerders aanrijroutes en verwijssystemen over het algemeen als positief ervaren. Ook het parkeeraanbod wordt als ruim voldoende beoordeeld; de meeste respondenten ervaren weinig problemen bij het vinden van een parkeerplaats, met uitzonderingen van enkele dagen gedurende het jaar, wat men als acceptabel beoordeelt.

Een andere doelstelling van het parkeerbeleid is ‘gastvrij parkeren’. Bezoekers en ondernemers signaleren een verminderde aantrekkelijkheid van de parkeergarages, onder andere vanwege liften die niet functioneren en vanwege vieze ruimtes.

5.2 Effecten op aantrekkelijkheid en economisch functioneren

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
15. Wat is het effect van het parkeerbeleid op het winkelbestand in het centrum van Emmen en grotere dorpen in de gemeente?
16. Hoe wordt het parkeerbeleid ervaren door bezoekers en ondernemers?

Het effect van het parkeerbeleid op het winkelbestand in het centrum van Emmen en de grotere dorpen is moeilijk te kwantificeren met de beschikbare gegevens. Voor een gedetailleerdere analyse zouden specifieke databestanden en geavanceerde data-analysetechnieken nodig zijn, die buiten het kader van dit onderzoek vallen. Daarnaast is het lastig om de effecten van parkeermaatregelen af te zonderen van effecten van andere, externe factoren.

Uit de interviews en gesprekken op straat blijkt dat sommige ondernemers en bezoekers zorgen hebben over de concurrentie van gratis parkeermogelijkheden in omliggende dorpen, met name Klazienaveen. Dit kan het winkelbezoek aan het centrum van Emmen beïnvloeden. Daarnaast ervaren sommige bezoekers de parkeerkosten in Emmen als een

drempel voor specifieke boodschappen, wat mogelijk invloed heeft op hun keuze om het centrum te bezoeken. Hoewel het directe effect op het winkelbestand niet meetbaar is, speelt het parkeerbeleid een rol in de aantrekkelijkheid van het centrum en de omliggende dorpen.

5.2.1 Benchmarkanalyse

Om een eerste inzicht te krijgen in hoe parkeerders het parkeren in Emmen ervaren, is een benchmarkanalyse uitgevoerd. Hierin is de boordeling van auto parkeren in het centrum van Emmen afgezet tegen plaatsen in de omgeving en plaatsen met een vergelijkbare centrum op basis van winkelaanbod en omvang. Er is niet of nauwelijks verschil zichtbaar in de beoordeling van het auto parkeren tussen Emmen en steden in de omgeving. Hetzelfde geldt voor het parkeren van auto's in Emmen en andere centra met een vergelijkbaar profiel, met uitzondering van Veenendaal, dat relatief hoog scoort. Echter, de laatste meting in Veenendaal dateert uit 2021.

	Emmen (2023)	Assen (2023)	Hoogeveen (2023)	Meppel (2023)
Rapportcijfer parkeren auto	7,2	7,3	7,3	7,2

Tabel 5.1: Beoordeling auto parkeren centrum Emmen vergeleken met centra in de omgeving. Bron: Koopstromenonderzoek.

	Emmen (2023)	Doetinchem (2023)	Drachten (2024)	Veenendaal (2021)
Rapportcijfer parkeren auto	7,2	7,1	7,0	7,6

Tabel 5.2: Beoordeling auto parkeren centrum Emmen vergeleken met enkele benchmarkcentra. Bron: Koopstromenonderzoek.

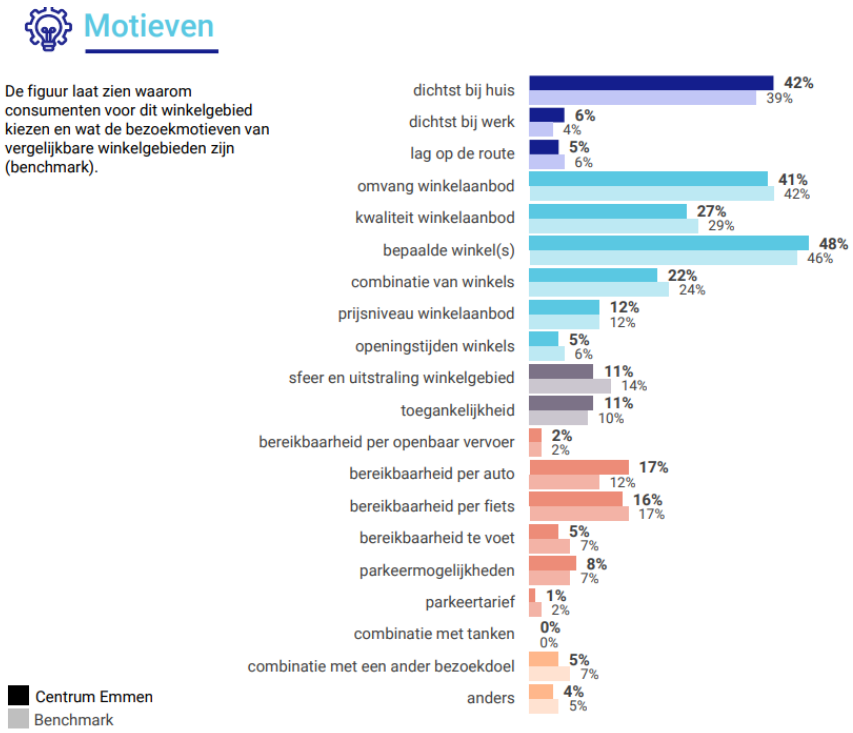
Tabel 5.3 toont de oordelen van bezoekers van het centrum van Emmen over o.a. het winkelaanbod en de bereikbaarheid, afgezet tegen het gemiddelde van de oordelen voor alle andere centra in Oost-Nederland die meedoen met het Koopstromenonderzoek. Bezoekers van Emmen gaven in 2023 een lager oordeel over het winkelaanbod dan in 2019, maar het oordeel over het parkeren van de auto is stabiel gebleven. Dit cijfer ligt in Emmen boven het niveau van de benchmark Oost-Nederland, evenals het oordeel van de bereikbaarheid van het centrum met de auto. Bezoekers van het centrum van Emmen geven vaker dan bezoekers van de benchmarkgemeenten Oost-Nederland aan dat de bereikbaarheid met de auto een reden vormde om voor Emmen te kiezen. Dat geldt ook voor de parkeermogelijkheden, al is het verschil hier maar 1 procentpunt. Dit onderzoek bevat geen gegevens van Klazienaveen.

Bovenstaande cijfers geven aanleiding om te veronderstellen dat bezoekers van de gemeente Emmen de parkeertarieven in het centrum van Emmen passend vinden, het voor een groot deel van de mensen geen drempel is om Emmen te bezoeken en dat negatieve

trends in het winkelaanbod eerder met andere factoren samenhangen dan met de parkeersituatie.

	2023	Benchmark	2019
totaaloordeel	**7,5**	7,6	7,8
winkelaanbod	**7,4**	7,6	7,9
sfeer en uitstraling	**7,1**	7,4	7,6
veiligheid	**7,3**	7,5	7,8
netheid	**7,3**	7,3	7,7
aanwezigheid groen	**6,7**	6,4	-
faciliteiten	**6,0**	5,9	6,8
service	**7,2**	7,2	-
parkeren auto	**7,2**	6,9	7,2
stalling fiets	**7,4**	7,5	7,8
bereikbaarheid auto	**7,5**	7,3	-
bereikbaarheid fiets	**8,2**	8,3	8,2
bereikbaarheid OV	**7,2**	7,3	7,5
horeca	**7,9**	8,0	8,0

Tabel 5.3: Cijfers over bezoek centrum Emmen in 2023 en 2019 t.o.v. benchmarkcentra Oost-Nederland. Bron: Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2023.



Figuur 5.1: Bezoekmotieven centrum Emmen t.o.v. benchmarkcentra Oost-Nederland. Bron: Koopstromenonderzoek Oost-Nederland 2023.

5.2.2 Gesprekken op straat

Uit de gesprekken met ondernemers bleek dat zij een tekort ervaren aan parkeergelegenheid is dichtbij hun winkels of bedrijven. Daarnaast wordt gratis parkeren in Klazienaveen gezien als oneerlijke concurrentie, vooral voor vergelijkbare winkels in het centrum van Emmen. Ondernemers van kleine winkels geven aan dat klanten regelmatig

aangeven dat parkeerkosten in Emmen een reden zijn om elders te winkelen. Kleine aanpassingen, zoals het eerste uur gratis parkeren, worden door ondernemers genoemd als mogelijke maatregel om klanten te behouden.

Daarnaast zijn we in gesprek gegaan met bezoekers en inwoners van Emmen om te bevragen hoe zij het parkeren in Emmen ervaren. Er zijn zowel inwoners uit de omgeving gesproken, als inwoners uit andere delen van het land.

Bezoekers uit de regio beoordelen het parkeersysteem overwegend positief. Het parkeeraanbod wordt als ruim voldoende ervaren en de bewegwijzering naar parkeerlocaties wordt als duidelijk en overzichtelijk beoordeeld. Tegelijkertijd geven zij aan dat de tarieven relatief hoog zijn, vooral bij korte bezoekjes aan het centrum. Bezoekers uit de regio zijn goed op de hoogte van gratis parkeergelegenheid en hecht waarde aan de nabijheid van parkeerplaatsen.

De reistijd en parkeertijd beïnvloeden de keuze om met de auto naar het centrum te komen, terwijl de parkeerkosten de bezoekkeuze in beperkte mate beïnvloedt. Bezoekers uit de Randstad die tijdens het onderzoek op straat zijn ondervraagd, ervaren parkeerkosten in Emmen als relatief laag, aangezien zij aangeven gewend te zijn aan hogere parkeerkosten in hun eigen regio. Voor deze groep vormt het parkeeraanbod geen belemmering en de parkeerkosten worden niet als een belemmering ervaren voor een bezoek aan Emmen. Inwoners uit het centrum van Emmen ervaren de meeste knelpunten in de parkeersituatie.

Sommige inwoners van het centrum ervaren een tekort aan parkeervergunningen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat niet altijd een vergunning voor de voorkeurslocatie van inwoners verleend kan worden door de gemeente en de gemeente in het centrum maar één vergunning per adres afgeeft. Volgens de gemeente zijn voor het centrum als geheel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om voor elk adres (zonder parkeerplaats op eigen terrein) een parkeervergunning af te geven.

5.3 Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeersituatie in Emmen over het algemeen positief wordt ervaren door bezoekers, vooral wat betreft de aanrijroutes, bewegwijzering en het parkeeraanbod, die als voldoende wordt beoordeeld. De digitale systemen werken goed en de parkeerkosten zijn voor de meeste bezoekers acceptabel.

Ondernemers in het centrum van Emmen geven aan zorgen te hebben over de concurrentie van gratis parkeermogelijkheden in Klazienaveen. De bewering dat betaald parkeren zou leiden tot omzetverlies wordt niet onderbouwd door harde cijfers. Voor individuele winkels kan dit mogelijk gelden: gesprekken met bezoekers in Klazienaveen laten zien dat enkele bezoekers inderdaad Klazienaveen verkiest boven het centrum van Emmen voor bepaalde boodschappen. Echter, voor het centrum van Emmen als geheel is het niet aannemelijk dat invoering van betaald parkeren tot omzetverlies heeft geleid.

Het Koopstromenonderzoek toont dat bezoekers van het centrum van Emmen vergeleken met enkele jaren terug weliswaar minder tevreden zijn met het winkelaanbod, maar tegelijk even tevreden zijn met de parkeersituatie. Zij beoordelen de parkeersituatie en de bereikbaarheid met de auto juist relatief hoog ten opzichte van vergelijkbare steden in Oost-Nederland.

Ondernemers ervaren een tekort aan parkeergelegenheid nabij hun winkels, wat hen ertoe aanzet om maatregelen zoals gratis parkeren voor het eerste uur voor te stellen. Een deel van de bezoekers uit de regio vindt de parkeerkosten relatief hoog, terwijl bezoekers van verder deze als relatief laag ervaren. Sommige inwoners van het centrum ervaren een tekort aan parkeervergunningen.

6. Proces

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvraag:
17. Hoe en wanneer betrekt de gemeente belanghebbenden bij het vormgeven en uitvoeren van het parkeerbeleid?

6.1 Betrokkenheid belanghebbenden

De gemeente Emmen heeft belanghebbenden op verschillende manieren betrokken bij het vormgeven. Bij de totstandkoming van de *Integrale Parkeervisie* zijn er bijeenkomsten geweest met diverse belanghebbenden, waaronder vertegenwoordigers van retail, de kerken in Emmen Centrum, erkende bewonersorganisaties, wooncorporaties, Seniorenraad, Horeca Nederland (afdeling Emmen) en Overleg- en samenwerkingsorgaan van gehandicapten (OSOG).

Ook bij het opstellen van de Omgevingsvisie zijn er diverse brainstormsessies, thema-avonden en enquêtes geweest. Participatie is namelijk een belangrijke vereiste voor het opstellen van een Omgevingsvisie. Toch geeft de gemeente toe op de hoogte te zijn dat niet alle bewoners even goed berokken worden. De focus ligt vooral op de input van een kleinere, actieve groep, terwijl de meerderheid van de inwoners minder vertegenwoordigd is.

Hoewel het parkeerbeleid zelf niet vaak ter discussie staat, gaat de discussie over gratis parkeren vaak over de concurrentiepositie van Emmen ten opzichte van Klazienaveen. Ondernemersverenigingen maken zich zorgen of het gebrek aan gratis parkeergeleden in Emmen bezoekers ontmoedigd en ervoor zorgt dat zij naar bijv. Klazienaveen gaan. Ondernemersverenigingen hebben frequent overleg met de wethouder die over de binnenstad gaat. Van beide kanten wordt het overleg als goed en constructief ervaren.

6.2 Rol van de raad

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
18. Op welke wijze is de gemeenteraad betrokken bij en geïnformeerd over de vormgeving en uitvoering van het parkeerbeleid?
19. In welke mate heeft de gemeenteraad de mogelijkheid (gehad) om sturing te geven aan het parkeerbeleid?

De raad is betrokken geweest bij het opstellen van de *Integrale Parkeervisie*. Dit traject startte met een C-discussie in de raadscommissie Wonen en Ruimte over het onderwerp. Ook de invulling van de taakstelling heeft het college samen met de raad afgestemd.

Na het vaststellen van het beleid heeft de raad niet intensief invulling gegeven aan haar kaderstellende of controlerende rol. Het college heeft op meerdere momenten zelfstandig beslissingen genomen zonder de raad te consulteren, bijvoorbeeld bij de beslissing om gratis parkeren in december structureel in te voeren. De gemeenteraad wordt geïnformeerd waar nodig over parkeren en dat is veelal niet vaker dan via de begrotingen en jaarrekeningen. De raad vraagt niet actief informatie op en heeft het onderwerp parkeren niet als een prominent onderwerp gezien in de afgelopen jaren. Het onderwerp parkeren komt voornamelijk ter sprake wanneer raadleden concrete situaties aandragen waarbij zij verlangd dat het college optreedt of maatregelen neemt, naar aanleiding van individuele en concrete gevallen. Daarmee is de discussie in de afgelopen jaren voornamelijk op het niveau van instrumenten gevoerd, wanneer deze al gevoerd werd, en niet op beleidsniveau.

Wel geeft de raad aan dat zij op dit moment, na een discussie over de ruimtelijke toekomst van Emmen in het kader van de Omgevingsvisie, behoeft heeft om nader door te spreken over een nieuw parkeerbeleid. Daarbij wil de raad parkeren bespreken in de context van andere thema's, zoals de afweging tussen parkeerruimte, woningopgave, groenvoorzieningen en economie, en de vraag hoe de beschikbare ruimte het beste benut kan worden. Daarover ziet een deel van de raad graag een C-discussie gestart worden.

6.3 Evaluatie en bijsturing

Dit onderdeel gaat in op de volgende deelvragen:
20. In welke mate worden genomen maatregelen geëvalueerd?
21. In welke mate worden lessen uit evaluaties gebruikt om het beleid bij te sturen?

Op dit moment wordt het parkeerbeleid of -maatregelen in Emmen niet geëvalueerd. Er is geen formeel proces voor het beoordelen van de effectiviteit van de genomen maatregelen, wat betekent dat er geen objectieve metingen of rapportages zijn om het beleid te toetsen. Bijsturing van het beleid gebeurt voornamelijk ad-hoc en is vaak gebaseerd op meldingen van gebruikers, zoals bewoners of ondernemers.

6.4 Conclusie

De gemeente heeft verschillende stakeholders betrokken bij het opstellen van de uitgangspunten van het parkeerbeleid. De gemeente overlegt frequent met belangenverenigingen en ondernemersverenigingen en dit overleg wordt als goed en constructief ervaren. Deze verenigingen weten hun weg naar de wethouder en de raad goed te vinden en zijn daardoor behoorlijk effectief.

Het college heeft op meerdere momenten zelfstandig beslissingen genomen zonder de raad te consulteren, bijvoorbeeld bij de beslissing om gratis parkeren in december structureel in te voeren. Naast het periodiek informeren over de parkeersituatie via de jaarrekeningen is er weinig informatievoorziening, maar daar vraagt de raad ook niet actief om. De raad ziet

parkeren niet als een prominent onderwerp en had de afgelopen jaren geen behoefte om een fundamentele discussie over parkeren te voeren. In plaats daarvan bevraagt de raad zo nu en dan het college vooral over individuele gevallen waar burgers en belangengroepen aandacht voor vragen.

De raad geeft aan een behoefte te hebben om een fundamentelere discussie over parkeren te voeren en daar actuele thema's als woningbouw en ruimtegebruik bij te betrekken, mede naar aanleiding van de recente discussies over de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie. De raad is positief over de wijze waarop zij betrokken zijn geweest bij het opstellen van de uitgangspunten voor de Omgevingsvisie en hoopt dit goede gesprek bij de uitwerking van het thema parkeren in de komende jaren te vervolgen.

Bijlage 1: Bronnen

Gemeente Assen (2025) Assen toekomstgericht op weg – Visie mobiliteit 2040. Geraadpleegd via https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR742510/1

Gemeente Assen (2021) Nota parkeernormen Assen. Geraadpleegd via https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR658759/1/

Gemeente Hoogeveen (2011) Parkeernota 2021

Goudappel (2024) Evaluatie parkeerbeleid. In opdracht van Gemeente Meppel.

Gemeente Zwolle (2023) Parkeerstrategie 2040. Geraadpleegd via https://zwolle.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/daca57d8-bd22-4136-90c4-c96ad3129fd7?documentId=181433ae-51da-4f62-bc02-acdb21ed7749&agendaItemId=7ae24738-71c9-44d3-aefe-38733ff1ecf3

Gemeente Emmen (2017) Verkeersbesluit instellen parkeerschijfzone Echtenstraat Klazinaveen. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2015) Verkeersbesluit instellen parkeerschijfzone Centrum Klazinaveen. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2012) Verkeer- en Vervoerplan 2012 – 2020. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2018) Parapluplan Parkeernormen gemeente Emmen. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2020) Parkeerverordening 2020. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2020) Nadere regels op de parkeerverordening 2020, eerste wijziging. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2020) Invulling taakstelling parkeerexploitatie. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2017) Integrale parkeervisie Gemeente Emmen. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2018) Jaarrekening 2018. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2019) Jaarrekening 2019. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2020) Jaarrekening 2020. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2021) Jaarrekening 2021. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2022) Jaarrekening 2022. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2023) Jaarrekening 2023. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

Gemeente Emmen (2024) Jaarrekening 2024. Geraadpleegd via documenten verstrekt door de gemeente.

RTV Drenthe (2022) 'Nutteloos' Emmer parkeerterrein Schapenveenweg ruimt het veld. Geraadpleegd via: https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/14723819/nutteloos-emmer-parkeerterrein-schapenveenweg-ruimt-het-veld

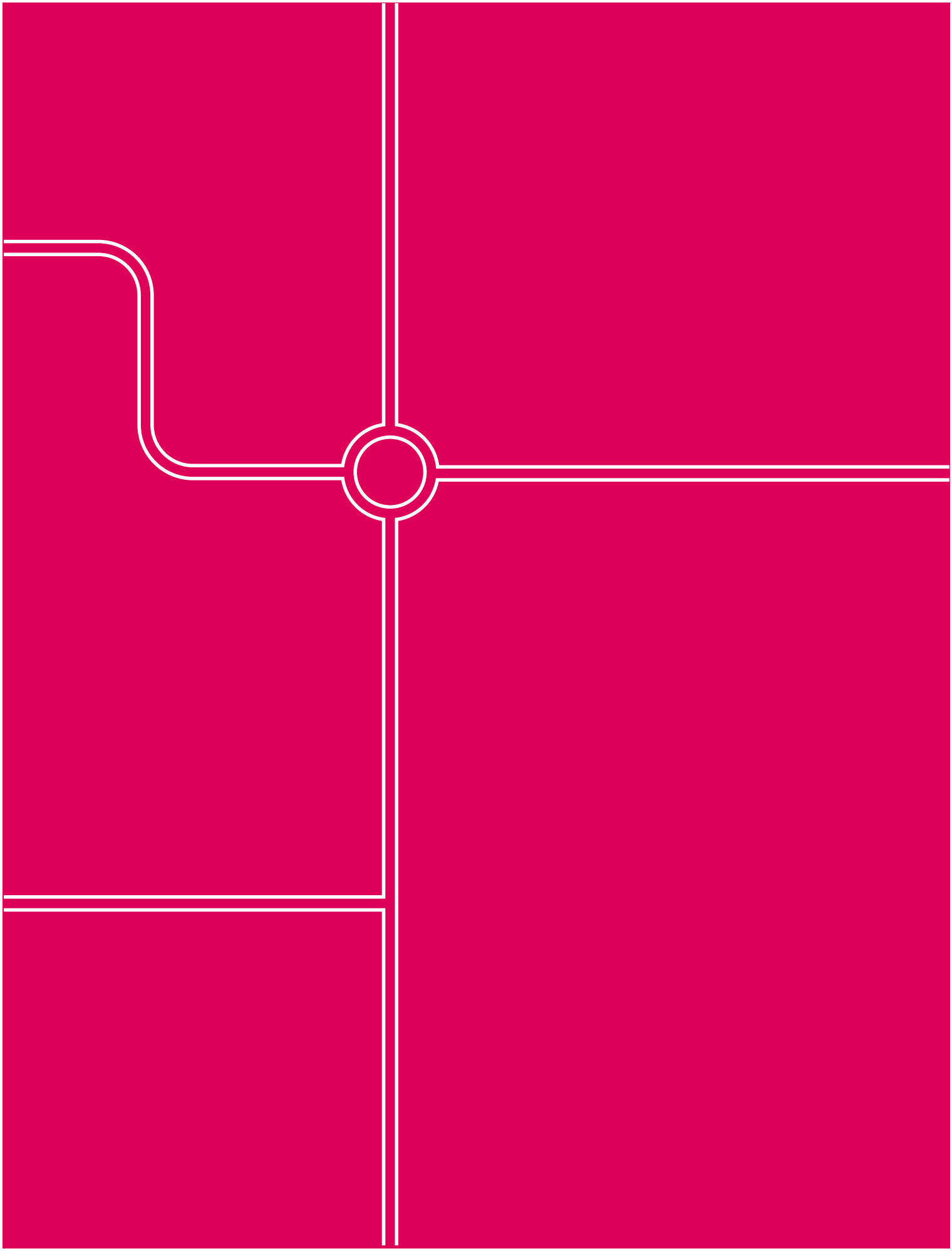
RTV Drenthe (2025) 'Nutteloos' parkeerterrein Emmen blijft twee jaar langer, mogelijk zonnepanelen. Geraadpleegd via: https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/17421521/nutteloos-parkeerterrein-emmen-blijft-twee-jaar-langer-mogelijk-zonnepanelen

Bijlage 2: Geïnterviewde personen

Functie	Organisatie
Beleidsadviseur Mobiliteit en Ruimte	Gemeente Emmen
Raadsleden Emmen (D66, ChristenUnie, Wakker Emmen, PvdA)	Gemeenteraad Emmen
Wethouder Economie, Wmo en Emancipatie	Gemeente Emmen
Wethouder Openbare Ruimte, Ruimtelijke Ontwikkeling en Wonen en Wethouder Financiën, Bereikbaarheid, handhaving en organisatie	Gemeente Emmen
Accountmanager Parkeren	Gemeente Emmen
Ondernemers van Emmen en Klazienaveen	De Koepel
Inwoners en bezoekers van Emmen (96 mensen gesproken)	
Inwoners en bezoekers van Klazienaveen (48 mensen gesproken)	

Bijlage 3: Normenkader

Deelvraag	Norm
Wat is het parkeerbeleid van de gemeente Emmen?	Het beleid ten aanzien van parkeren is gebaseerd op een integrale en richtinggevende visie op de samenleving en de rol van mobiliteit daarin. Aan het beleid ten aanzien van parkeren lig een adequate (probleem)analyse ten grondslag. Het beleid is tot stand gekomen in samenspraak met interne en externe belanghebbenden. Het beleid is consistent: beleidsstukken bouwen voort op eerder beleid en resultaten (aanvullend dan wel corrigerend). Het parkeerbeleid houdt rekening met beleid op andere beleidsdomeinen.
Welke doelen zijn er gesteld ten aanzien van parkeerbeleid?	De gemeente heeft duidelijke beleidsdoelstellingen op het gebied van parkeerbeleid geformuleerd. De doelen zijn realiseerbaar. De doelen zijn concreet en meetbaar.
Context van het beleid	De kerngegevens over parkeren zijn bekend en worden gemonitord. Er is zicht welke ontwikkelingen mogelijk invloed hebben op gemeentelijk parkeerbeleid.
Uitvoering en kosten	De doelen zijn logisch vertaald naar rollen, instrumenten en randvoorwaarden. Het beleid is vertaald in een coherent geheel aan maatregelen. Maatregelen volgen uit de doelen en zijn helder en gedegen onderbouwd. Uitgevoerde maatregelen volgen uit het beleid. Uitvoering van maatregelen volgt uit een logische en onderbouwde prioritering. Maatregelen zijn gebaseerd op een afweging tussen kosten en te verwachten resultaten en baten. De gemeente heeft inzicht in de gemaakte kosten om de doelstellingen te realiseren.
Resultaten en effecten	De gemeente heeft inzicht in de behaalde resultaten van het parkeerbeleid. De resultaten dragen herleidbaar bij aan de realisatie van de vastgestelde doelen. Er is sprake van evaluatie, terugkoppeling en (eventuele) bijstelling in de aanpak van parkeren en de uitvoering daarvan. De gemeente Emmen ligt op koers om de gestelde doelen te bereiken. Effecten en doelbereik worden met het oog op het realiseren van de doelen gemonitord.
Rol en positie van de raad	Belanghebbenden zijn betrokken bij het vormgeven en uitvoeren van het beleid. De raad heeft de mogelijkheid gehad sturing te geven aan het beleid. De raad wordt adequaat, tijdig en voldoende geïnformeerd over de voortgang van het parkeerbeleid.



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

Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen
t. 14 0591
f. 0591 377602

Postbus 30001
7800 RA Emmen
e. gemeente@emmen.nl
i. gemeente.emmen.nl

Gemeente Emmen

team
Beleid leefomgeving

Aan de Rekenkamercommissie Emmen
Raadhuisplein 1
7811 AP EMMEN

ons kenmerk	zaaknummer	bijlage	behandeld door
394362-2025:280972	394362-2025		R. Ney
datum	**telefoon**	**fax**	**e-mail**
27 januari 2026	14 0591		gemeente@emmen.nl

onderwerp
Rekenkameronderzoek Parkeren - bestuurlijk wederhoor

Geachte leden van de Rekenkamer Emmen,

Het college dankt u voor het rapport "Stilstaan bij parkeren" en de daarin opgenomen analyse en aanbevelingen. Wij waarderen de grondigheid van uw onderzoek en de waardevolle inzichten die het biedt voor een toekomstbestendig parkeerbeleid. In het kader van bestuurlijk wederhoor ontvangt u hierbij onze reactie.

Algemene reactie
Parkeren is een maatschappelijk relevant thema dat direct invloed heeft op het dagelijks leven van inwoners, werkenden, ondernemers en bezoekers. Veel mensen hechten waarde aan een parkeerplek dicht bij huis, werk of voorzieningen. In de openbare ruimte wordt nog altijd veel ruimte gereserveerd voor stilstaande auto's, terwijl ook andere functies van de stad aanspraak maken op diezelfde ruimte. Rondom parkeren komen actuele vraagstukken samen op het gebied van mobiliteit, economie, wonen en duurzaamheid. We streven naar een betere leefkwaliteit, terwijl tegelijkertijd een mobiliteits- en energietransitie plaatsvindt en maatregelen nodig zijn om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Om deze ruimtelijke puzzel te kunnen leggen, moeten we anders omgaan met mobiliteit en de schaarse ruimte slimmer en efficiënter benutten.
Uw constatering dat parkeren zowel complex als urgent is, delen wij daarom volledig.

Wij herkennen het beeld dat het huidige parkeerbeleid verouderd is en onvoldoende aansluit bij actuele ontwikkelingen zoals de mobiliteitstransitie, verdichting van het centrum en de woningbouwopgave. Het college werkt momenteel aan de Mobiliteitsvisie 2040, die samen met de Omgevingsvisie 2040 het kader vormt voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Parkeren krijgt hierin een duidelijke plek. Uw aanbevelingen nemen wij mee bij de uitwerking van een nieuwe parkeerstrategie zodat parkeren niet langer een geïsoleerd thema is, maar onderdeel van een bredere strategie voor bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit. Daarnaast benadrukken wij, net als u, het belang van sturingsinformatie. Samen met de raad willen wij verkennen welke investeringen nodig zijn om monitoring en sturing te verbeteren, zodat de raad zijn controlerende taak goed kan uitvoeren.

Reactie op aanbevelingen
Hieronder gaan we separaat in op de zes aanbevelingen die u de raad en het college doet:

1. *Actualiseer het parkeerbeleid en benader het vraagstuk integraal (raad)*
Wij onderschrijven het belang van een actuele en integrale benadering. Het nieuwe beleid zal worden afgestemd op bredere ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen, waarbij parkeren een samenhangende rol krijgt binnen toekomstige visies.

2. *Maak de doelen concreet (raad)*
Wij erkennen dat heldere en meetbare doelen de uitvoerbaarheid, uitlegbaarheid en meetbaarheid van het parkeerbeleid ten goede komen. Bij de herziening van het beleid kunnen we streven naar doelen die specifiek, toetsbaar en realistisch zijn, zodat de voortgang beter kan worden gevolgd.

3. *Breng instrumenten meer in lijn met doelen (college en raad)*
Wij zien kansen om bestaande en nieuwe instrumenten sterker te verbinden met de beleidsdoelen van college en raad. Dit kan onder meer door gerichte prijsdifferentiatie en het toepassen van technologische oplossingen. Ook het hanteren van passende parkeernormen is belangrijk. Zo voorkomen we dat normen niet aansluiten bij de praktijk of onbedoeld belemmerend werken voor woningbouw, duurzaamheidsdoelstellingen en leefbaarheidsambities.

4. *Zorg bij uitvoering voor flexibiliteit en maatwerk en geef ruimte voor maatwerk (college en raad)*
Het vinden van een evenwicht tussen parkeervoorzieningen en andere ruimteclaims is essentieel voor een vitaal en aantrekkelijk centrum. We onderschrijven het belang van flexibiliteit zodat het beleid ruimte biedt om in te spelen op veranderende omstandigheden, zoals technologische innovaties en maatschappelijke trends.

5. *Betrek een bredere diversiteit aan stakeholders (college)*
Wij vinden het essentieel om verschillende belanghebbenden te betrekken bij de beleidsontwikkeling. Dit draagt bij aan een evenwichtige afweging van belangen en een breed gedragen aanpak. Dit kunnen we koppelen aan de participatieaanpak van de Mobiliteits- en Omgevingsvisie, waarin al 1.400 deelnemers zijn bereikt.

6. *Organiseer meer monitoring rondom parkeren (college)*
Wij erkennen dat structurele monitoring nodig is om beleid te evalueren en bij te sturen. Dit zal worden geïntegreerd in bestaande plannings- en verantwoordingsprocessen.

Tot slot
Het college ziet uw aanbevelingen als impuls om het parkeerbeleid toekomstbestendig te maken. Door de koppeling met de Mobiliteitsvisie 2040 wordt parkeren een integraal onderdeel van een duurzame, leefbare en economisch vitale gemeente. Wij danken u voor uw inzet en zien uit naar een constructieve discussie met de raad en stakeholders over de rol van parkeren in de toekomst van Emmen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Emmen
de gemeentesecretaris

N.A. Plantinga

de burgemeester

H.F. van Oosterhout

Nawoord Rekenkamer Emmen inzake het onderzoek "Stilstaan bij parkeren – Parkeerbeleid Emmen onder de loep"

Inleiding
De Rekenkamer Emmen heeft een onderzoek uit laten voeren naar het gemeentelijk parkeerbeleid en de uitvoering daarvan in de periode 2017-2024. Parkeren is een maatschappelijk relevant thema dat direct invloed heeft op het alledaagse leven van veel inwoners, werkenden, ondernemers en bezoekers.

Het onderzoek heeft als doel inzicht te geven in de effectiviteit van het parkeerbeleid. De Rekenkamer heeft in het bijzonder interesse in de rol van parkeren in het economisch functioneren van het centrum van Emmen – waar betaald parkeren geldt – in relatie tot de omliggende dorpen – waar vrij parkeren geldt. In het onderzoek is gekeken naar de doelstellingen van het beleid, de uitvoering en de praktijk, het proces, effecten en ervaringen van bewoners en bezoekers.

Onderzoeksproces
Onze dank gaat uit naar de ambtelijke organisatie voor de constructieve medewerking tijdens de interviews en het beschikbaar stellen van de beleidsdocumenten. Ook zijn we de ondernemersverenigingen, wethouders en raadsleden erkentelijk dat zij hebben deelgenomen aan de gesprekken. Tot slot spreken we onze dank uit aan de 150 inwoners en bezoekers van Emmen die hun ervaringen over het parkeren in de gemeente Emmen hebben gedeeld.

Het onderzoek is uitgevoerd door Goudappel. We hebben de samenwerking met de onderzoekers als prettig ervaren.

Bestuurlijke reactie
De RKE dankt het college voor zijn reactie op het onderzoek en waardeert de positieve insteek.

Het college geeft aan het beeld te herkennen dat het huidige parkeerbeleid verouderd is en onvoldoende aansluit bij actuele ontwikkelingen zoals de mobiliteitstransitie, verdichting van het centrum en de woningbouwopgave. We zijn verheugd te horen dat parkeren een duidelijke plek krijgt in de nieuwe visies (Mobiliteitsvisie en Omgevingsvisie 2040) die het college aan het opstellen is. Ook geeft u aan een uitwerking te maken van een nieuwe parkeerstrategie.

Tot slot zijn we benieuwd naar de wijze waarop het college en raad gezamenlijk gaan verkennen welke investeringen nodig zijn om monitoring en sturing te verbeteren.

Februari 2026
Marcel M. Timmerman
voorzitter Rekenkamer Emmen