



Beleidsplan parkeren, herijking 2017
Vastgesteld 19 oktober 2017





**Beleidsplan parkeren
Herijking 2017**

Raadsbesluit X/8, nr. 1233522.

De R a a d der gemeente Meppel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 22 augustus 2017,
nr. 1233522;

overwegende:

dat ontwikkelingen en problemen in en rond het centrum van Meppel vragen om
antwoorden en oplossingen;

dat in het Beleidsplan Parkeren actuele oplossingen aangedragen worden;

dat met het vastleggen van een actuele beleidslijn de integraliteit, samenhang en
transparantie van maatregelen worden geborgd;

dat het Beleidsplan Parkeren is voorgelegd aan belanghebbenden en dat binnen
de informele en formele inspraak en juiste belangenafweging heeft
plaatsgevonden;

b e s l u i t :

1. De nieuw opgevoerde "kosten medische keuring (indien nodig) á € 65,-" onder 4.7.1.
bladzijde 34 van het concept Beleidsplan Parkeren, herijking 2017 te schrappen.
2. Het Beleidsplan Parkeren, herijking 2017 vast te stellen en de (verouderde) plannen
"Parkeerbeleid gemeente Meppel, augustus 2008" en "Herijking parkeerbeleid,
2012" in te trekken.
3. De tarieventabel voor 2018, behorende bij de verordening parkeerbelastingen vast
te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare
raadsvergadering van 19 oktober 2017,
de griffier, de voorzitter,



Inhoudsopgave

1. Inleiding	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Proces en communicatie	6
1.3. Leeswijzer	7
2. Parkeren in Meppel (de uitdagingen)	8
2.1. Meppel in de regio	8
2.2. Landelijke ontwikkelingen	8
2.3. Ontwikkeling vraag en aanbod centrum	9
2.4. Overlast schil	10
2.5. Kwaliteit parkeervoorzieningen	11
3. Hoofdlĳn parkeren in het centrum van Meppel	12
3.1. Beleidsdoelen parkeerbeleid	12
3.2. Speerpunten beleid 2017 – 2020	13
3.3. De juiste doelgroep op de juiste plaats	13
3.4. Capaciteit benutten	14
3.5. Eenduidiger tariefstructuur en reguleringsvorm	15
3.6. Bereikbaarheid centrum	16
3.7. Het parkeerproduct als city marketing	17
3.8. Parkeeroverlast schil	18
4. Uitwerking beleid	19
4.1. Beleidsinstrumentarium	19
4.2. Kwantiteit en kwaliteit van het aanbod	19
4.2.1. Sturingsmechanisme	19
4.2.2. Ontwikkeling en gebruik parkeerareaal Meppel	20
4.2.3. Nota parkeernormen	21
4.2.4. Kwaliteit van de parkeervoorzieningen	21
4.2.5. Actiepunten	21
4.3. Beter benutten door regulering	22
4.3.1. Reguleringsvormen	22
4.3.2. Transitie vergunninghoudersplaatsen	22
4.3.3. Uitbreiding regulering schil	23
4.3.4. Tariefstructuur betaald parkeren	25
4.3.5. Vergunningen en ontheffingen	27
4.3.6. Bezoekersregeling	31
4.3.7. Actiepunten	31
4.4. Parkeerroute en parkeerverwijzing	33
4.4.1. Autoverkeer	33
4.4.2. Looproutes	33
4.4.3. Actiepunten	33
4.5. Handhaving	34
4.5.1. Nut van handhaving	34
4.5.2. Betalingsbereidheid	34
4.5.3. Uitbreiding regulering en handhaving	34
4.5.4. Begroting boetes	34
4.6. Elektrisch rijden	35
4.7. Parkeren voor gehandicapten	35
4.7.1. Gehandicapten en betaald parkeren	35
4.7.2. Gehandicapten en vergunninghouderszones	35
4.7.3. Evenementen	35
4.8. Promotie centrum Meppel	36
4.8.1. Parkeren als visitekaartje	36
4.8.2. Incidentele acties	36
4.8.3. Actiepunten	36

4.9.	Communicatie.....	37
4.9.1.	Gedurende de werkzaamheden	37
4.9.2.	Informatiefolder.....	37
4.9.3.	Actiepunten.....	37
4.10.	Monitoring en evaluatie.....	38
4.10.1.	Monitoring	38
4.10.2.	Evaluatie beleid	38
4.10.3.	Actiepunten.....	38
5.	Financiën	39

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2008 is het parkeerbeleidsplan Meppel vastgesteld (vastgesteld 19 augustus 2008). In 2011 heeft een evaluatie plaatsgevonden en dit heeft in 2012 geleid tot een herijking van het beleid (vastgesteld 8 november 2012). Sinds 2012 is er veel gebeurd en hierdoor is een nieuw perspectief ontstaan betreffende het parkeren in en rond het centrum van Meppel.

De komende jaren vindt een aantal ingrijpende veranderingen plaats in en rond het centrum van Meppel. Er wordt een nieuwe parkeergarage gerealiseerd aan de Kromme Elleboog en het Vledder wordt opnieuw ontwikkeld. Daarnaast vragen de uitbreiding van Meppel (Nieuwveense Landen) en de (weer) stijgende conjunctuur om voldoende flexibiliteit en marge in het aanbod van parkeerplaatsen in het centrum. Het parkeren voor bezoekers moet daarnaast nog meer een visitekaartje zijn van Meppel om de concurrentiepositie in de regio vast te houden en daar waar mogelijk te verbeteren. Tegelijkertijd moet een antwoord worden geformuleerd op de toenemende druk en problemen in de woongebieden rondom het centrum, moet de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het centrum worden gewaarborgd en moet het systeem van vergunningen en ontheffingen meegroeien met de veranderende wensen en mogelijkheden.

Deze wensen en ontwikkelingen vragen om een herijking van het parkeerbeleid. In voorliggend document is de nieuwe visie op het parkeren in het centrum van Meppel voor de periode tot circa 2020 uiteengezet.

1.2. Proces en communicatie

Voortraject

In het voortraject, om te komen tot dit beleidsplan parkeren, is op verschillende manieren afgestemd met belanghebbenden. De enquête onder bewoners van de ongereguleerde schil heeft veel inzicht verschaft in de hier optredende problematiek. Er is in het kader van de problematiek in de schil ook veelvuldig overleg gevoerd met individuele belanghebbenden en/of vertegenwoordigers van een buurt of straat.

De hoofdlijn van het beleid is in het voortraject ook voorgelegd aan en besproken met wijkplatform Centrum. Met de MHV en Horeca Meppel is in meerdere werksessies een aantal varianten voor de regulering van het parkeren doorgenomen en zijn ideeën uitgewisseld voor het promoten van het centrum Meppel vanuit het oogpunt van het parkeren.

Inspraak

Omdat parkeren ook individuele belangen raakt is het beleidsplan in juni 2016 ter inzage gelegd en is op 20 juni een inloopbijeenkomst georganiseerd. De binnengekomen reacties zijn gebundeld in een reactienota. Een aantal reacties heeft geleid tot wijziging en aanscherping van de ideeën. De wijzigingen zijn opgenomen in voorliggend definitief Beleidsplan Parkeren, herijking 2017.

1.3. Leeswijzer

In dit beleidsplan wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de uitdagingen de komende jaren. De hoofdlijn van het beleid is uiteengezet in hoofdstuk 3. In hoofdstuk 4 is het beleid verder uitgewerkt en geconcretiseerd in actiepunten. In hoofdstuk 5 zijn de financiële consequenties van de voorgenomen maatregelen inzichtelijk gemaakt.

2. Parkeren in Meppel (de uitdagingen)

2.1. Meppel in de regio

De voorzieningen in het centrum van Meppel hebben niet alleen een functie voor de inwoners van de gemeente maar trekken ook mensen uit de regio. Het centrum kent een mooi en gevarieerd aanbod dat goed bereikbaar is, zowel te voet als per fiets of met de auto. Meppel heeft in de detailhandelsvisie (2017) de ambitie uitgesproken dat de binnenstad van Meppel over vijf jaar een in omvang zelfde bezoekersgroep aantrekt als nu het geval is. Het bereikbaar zijn en blijven van het centrum is hierbij van essentieel belang. Specifiek de bereikbaarheid voor het autoverkeer verdient in dit kader de aandacht. Het gaat hierbij om het bereikbaar houden van de parkeervoorzieningen en het zorgen voor een goede beschikbaarheid van parkeervoorzieningen voor zowel de dagjesmensen als de mensen die een snelle boodschap doen.

De komende periode speelt een aantal ontwikkelingen die van invloed zijn op de keuzes die worden gemaakt ten aanzien van de manier waarop het parkeren in het centrum van Meppel wordt geregeld en georganiseerd.

2.2. Landelijke ontwikkelingen

Een belangrijke ontwikkeling is het veranderende winkellandschap. Het online winkelen maakt een groei door. Het aantal bezoekers van de winkelcentra komt hiermee verder onder druk te staan. Het verdwijnen van verschillende winkelketens de afgelopen jaren, ook in Meppel, is hiervan een voorbeeld.



Naast de ontwikkeling van het online winkelen kent Nederland ook een demografische verschuiving. Het aandeel oudere inwoners stijgt. Ouderen hebben een ander verplaatsingspatroon en kennen een ander winkelgedrag. De effecten hiervan zijn echter (nog) moeilijk in te schatten. Ook ontwikkelingen zoals het delen van een auto maken een groei door. De effecten hiervan op het autobezit in Meppel zijn naar verwachting de komende jaren nog beperkt.

Tot slot zijn er technologische ontwikkelingen die van invloed zijn op het parkeren. Betalen met de mobiele telefoon, wat nu al mogelijk is in Meppel, zal meer de regel dan de uitzondering gaan vormen. In de toekomst zijn hierdoor minder of zelfs geen parkeerautomaten op straat nodig en wordt betaald parkeren wat betreft exploitatie en gebruiksvriendelijkheid een nog aantrekkelijker vorm van regulering.

Op de zijlijn speelt daarnaast de ontwikkeling van elektrische voertuigen en de uitrol van laadinfrastructuur. Het is nu nog onmogelijk om met zekerheid te zeggen waar dit naar toe gaat. Wel is zeker dat een mogelijke substantiële toename van het aantal laadpalen in het centrum van invloed zal zijn op de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen.

2.3. Ontwikkeling vraag en aanbod centrum

In de komende jaren zal door de ontwikkeling van onder andere Nieuwveense Landen het inwoneraantal van Meppel toenemen. Dit betekent mogelijk ook meer druk op de (parkeer)voorzieningen in het centrum. Specifieke ontwikkelingen die de komende jaren een directe impact hebben op de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeren in het centrum zijn de realisatie van de parkeergarage Kromme Elleboog en de ontwikkeling van het Vledder.

Een algemeen gehanteerde norm voor een goed functionerende parkeersituatie voor kort parkeren in centra is een maximale bezettingsgraad van 85%. Bij een hogere bezettingsgraad ontstaat een onevenredige toename van zoekverkeer en de bijbehorende overlast.

Bestaande situatie

In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de bestaande bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in en rond het centrum van Meppel. In bijlage 2 is aangegeven hoe de verhouding tussen vraag en aanbod er uit ziet (betaald parkeren centrum). De bezettingsgraad in het centrum (op en rond de ring) van Meppel ligt, op het piekmoment, net onder de 85%. Hierbij worden bepaalde meer zichtbare terreinen zwaarder belast dan andere minder bekende of zichtbare terreinen. Gevoelsmatig is hierdoor de druk op zaterdagmiddag voor de bezoeker hoog. Op de parkeerterreinen in de schil (Stadhuis, Ogterop en Kraton) is op het piekmoment nog voldoende ruimte beschikbaar. Hier is de bezettingsgraad slechts tegen de 20%. De maximale bezettingsgraad voor het gehele gebied (centrum en terreinen schil) bedraagt op het piekmoment 66%.

Toekomstige situatie

De geplande ontwikkelingen (zie kader) leiden gezamenlijk tot een verhoging van de parkeerdruk in het centrum. De bezettingsgraad zal oplopen naar circa 87%. Dit is boven het gewenste maximale percentage van 85%. Als breder dan het centrum wordt gekeken en ook de terreinen in de schil mee worden gerekend is er nog voldoende capaciteit. De totale bezettingsgraad bedraagt dan circa 73%. Getalsmatig acceptabel maar een opgave wat betreft een betere benutting van de capaciteit en een goede verdeling tussen centrum en schil.

Ontwikkeling Vledder

Uitgangspunt voor het Vledder is dat deze ontwikkeling voorziet in de eigen parkeerbehoefte (geen over- of ondercapaciteit). De centrumbewoners die nu op het Vledder staan (met een vergunning) worden herverdeeld over andere terreinen in het centrum. De mensen met een woonwerkvergunningen worden in de toekomst buiten het centrum opgevangen, zo is het uitgangspunt. Daarnaast parkeren in de bestaande situatie ook centrumbezoekers op het Vledder. Deze moeten in de toekomst worden toegerekend aan het centrum. Opgeteld betekent de ontwikkeling van het Vledder dat de parkeervraag in het centrum toeneemt.

Ontwikkeling Kromme Elleboog

De ontwikkeling van de Kromme Elleboog leidt tot een toename van de toekomstige parkeervraag in het centrum. Naast de nieuwe appartementen kent het nieuwe winkeloppervlakte ook een extra parkeervraag. Ook aan de aanbodkant leidt de ontwikkeling tot een netto toename. De nieuwe parkeergarage heeft een capaciteit van circa 220 parkeerplaatsen. Er komen echter ook circa 90 plekken te vervallen (Groenmarkt, Prinsenplein, Kromme Elleboog noordzijde). De Kromme Elleboog leidt tot een toename van zowel het aanbod van parkeerplaatsen als de vraag naar parkeerplaatsen in het centrum.

Marge voor groei en ontwikkeling

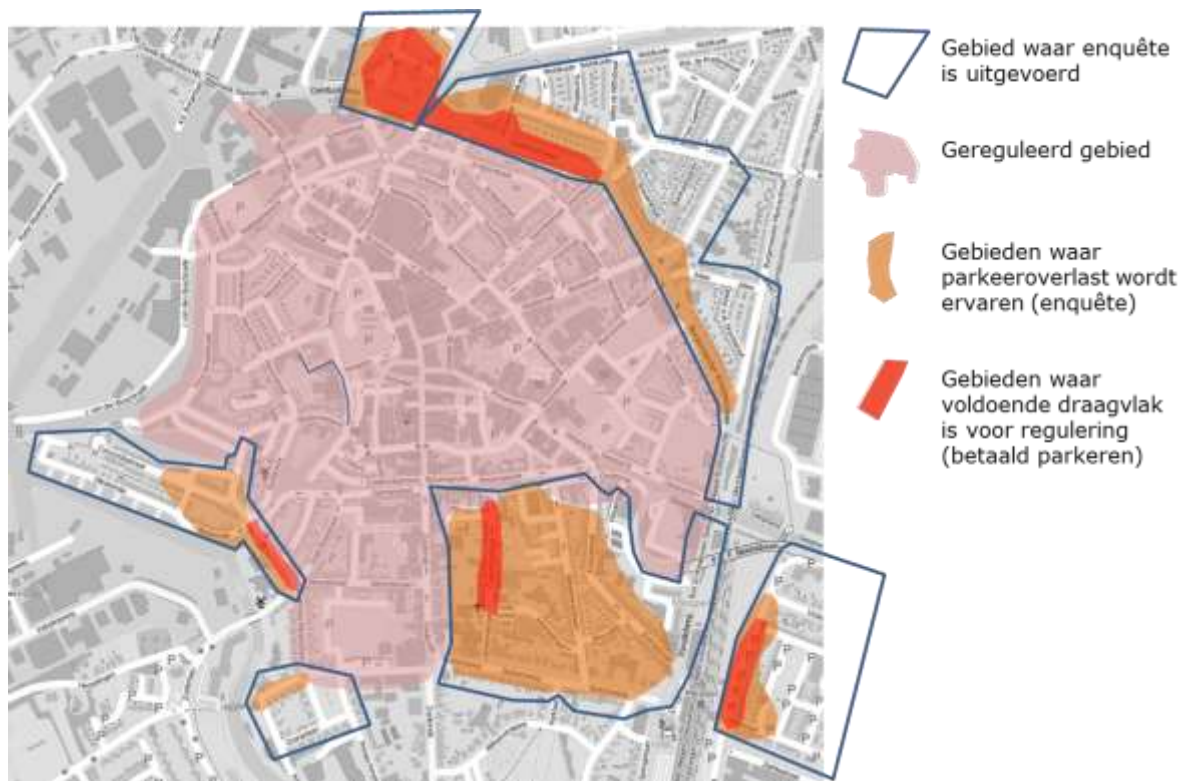
In het totale aanbod aan parkeerplaatsen zit in de toekomst nog een marge. Het aanhouden van een marge is nodig om fluctuaties in de vraag goed op te kunnen vangen en daarnaast toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (met een parkeervraag) in het centrum mogelijk te maken. Daarnaast biedt deze marge mogelijkheden om de latent aanwezige vraag in de ongereguleerde schil (overloop centrum woonwerk verkeer) te faciliteren en zodoende de woongebieden te ontlasten.

Capaciteit tijdens bouw garages Kromme Elleboog en Vledder

Tijdens de bouw van de garage Kromme Elleboog is tijdelijk minder parkeercapaciteit beschikbaar. Het gaat om ongeveer 50 parkeerplaatsen. Hiermee loopt de bezettingsgraad (tijdelijk) verder op. Maatregelen tot een betere verdeling en benutting in het centrum moeten daarom parallel lopen aan de bouwwerkzaamheden.

2.4. Overlast schil

In 2016 en 2017 is een enquête uitgevoerd onder bewoners en bedrijven in de schil rondom het gereguleerde centrumgebied. Uit deze enquête kwam naar voren dat in een aantal gebieden door een meerderheid van de respondenten parkeeroverlast wordt ervaren (zie afbeelding 2.4). De overlast is van diverse aard maar heeft veelal een relatie met het centrum (overloop). In Ezinge is de problematiek specifiek gerelateerd aan het station. Niet in alle gebieden waar overlast wordt ervaren is veel draagvlak voor het invoeren van een vorm van regulering. In een aantal gevallen kan het stringenter handhaven van de regels de overlast beperken, wordt gepleit voor meer gratis parkeren in de omgeving en/of wordt het invoeren van regulering niet nodig geacht door de bewoners. In een aantal straten is wel degelijk draagvlak voor het invoeren van regulering. Ook deze gebieden zijn weergegeven op afbeelding 2.5.



Afbeelding 2.4; Parkeeroverlast in de schil (enquête 2016/2017)

2.5. Kwaliteit parkeervoorzieningen

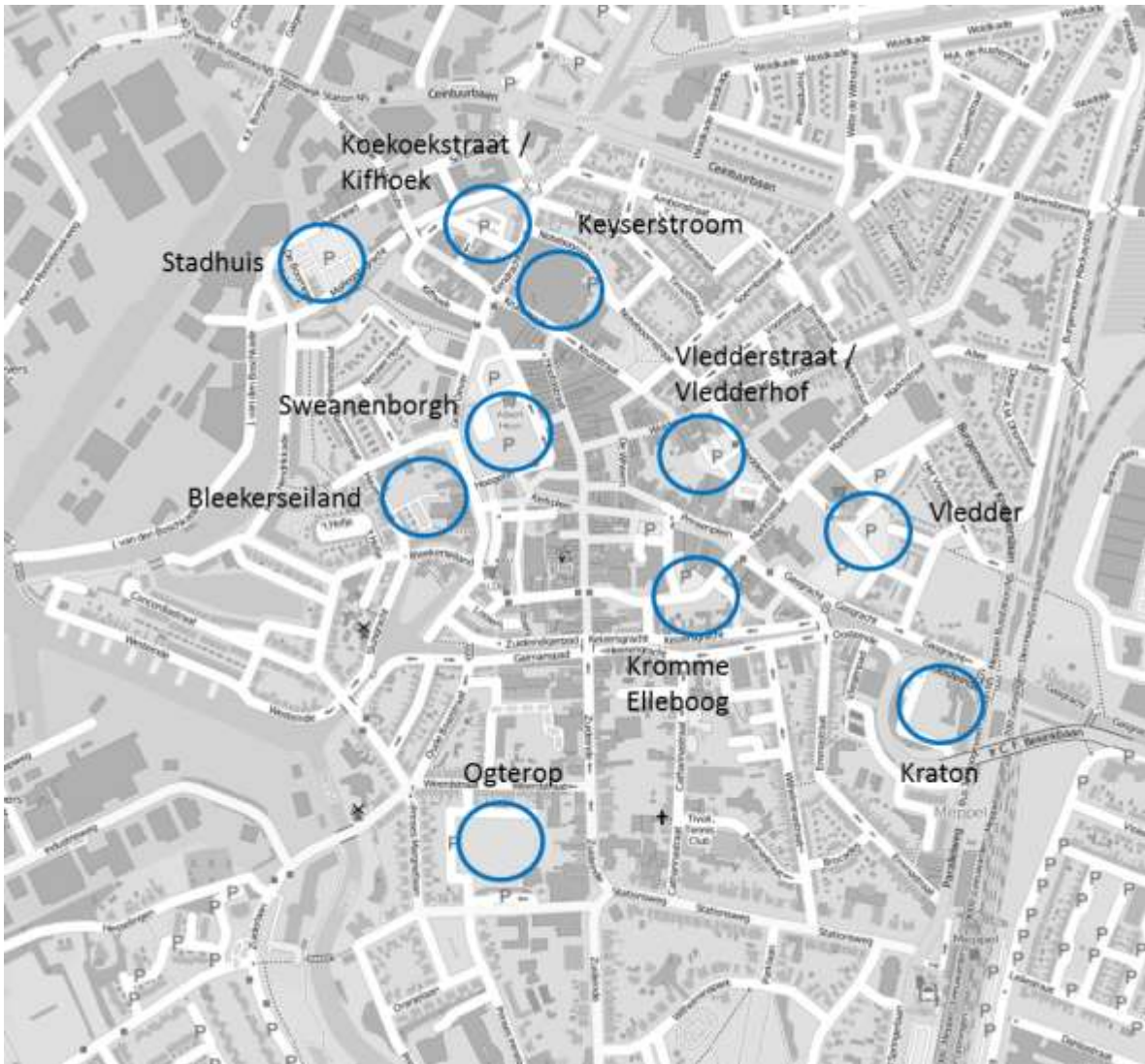
Kwaliteit parkeervoorzieningen

Niet alleen de hoeveelheid maar ook de kwaliteit van de voorzieningen moet hoogwaardig zijn en blijven om optimaal te functioneren. Dit vraagt om blijvend aandacht voor onderhoud, (sociale) veiligheid en richtlijnen met betrekking tot inrichting van garages en terreinen. Hierbij dient ook voldoende aandacht te zijn voor (de groeiende groep) ouderen en minder validen.

Looproutes

De verbindingen voor voetgangers tussen de parkeervoorzieningen en het winkelcentrum zijn niet overal optimaal. Vanaf de westelijk gelegen parkeervoorzieningen, zoals het Stadhuis en het Bleekerseiland, is het centrum niet direct zichtbaar en zijn de looproutes niet overal even aantrekkelijk, comfortabel en vindbaar. Vanaf de oostkant speelt dit met name vanaf het parkeerterrein Vledderstraat (Vledderhof). Ook de looproutes vanaf het Kraton en Ogterop, onder ander via het Zuideinde, verdienen in dit kader aandacht.

Op afbeelding 2.5 ter verduidelijking de in dit plan gehanteerde naamgeving van een aantal parkeerlocaties.



Afbeelding 2.5; Naamgeving parkeerlocaties

3. Hoofdlijn parkeren in het centrum van Meppel

3.1. Beleidsdoelen parkeerbeleid

In het parkeerbeleid zoals vastgesteld in 2008 is een aantal beleidsdoelen geformuleerd. Deze zijn in de herijking van het beleid in 2012 nogmaals onderstreept en ook nu zijn de doelen nog actueel en vormen ze het vertrekpunt voor het beleid.

Beleidsdoel 1: Het parkeerbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de centrale doelen van gemeentelijk beleid: verbeteren van het woonmilieu in het centrum en het waarborgen van de regiofunctie van Meppel.

Beleidsdoel 2: Het parkeerbeleid moet de vraag naar en het aanbod van parkeerruimte doelmatig op elkaar afstemmen. Deze afstemming moet leiden tot een verdeling van de parkeervoorzieningen, zodat deze doelmatig gebruikt worden en door de gewenste doelgroep.

Beleidsdoel 3: Het parkeerbeleid moet een pakket van maatregelen bevatten die op elkaar afgestemd zijn, en zodanig worden gehandhaafd c.q. gecontroleerd dat er geen ongewenste neveneffecten optreden.

Beleidsdoel 4: Uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid dient minimaal kostendekkend te zijn en mag een surplus opleveren.

De intentie van deze herijking van het parkeerbeleid is om in lijn met deze doelen een antwoord te geven op de actuele vragen en op een nog meer efficiënte, eenduidige en aantrekkelijke manier, het parkeren in de gemeente Meppel te regelen voor de verschillende doelgroepen.

Uitgangspunt voor dit beleid is de realisatie van de garage Kromme Elleboog en de hieraan gekoppelde verhoging van de parkeertarieven, na realisatie van de garage, met 15 cent. In de jaren daarna komt er elke twee jaar nog 10 cent bij. Naar verwachting is de garage begin 2019 gereed.

3.2. Speerpunten beleid 2017 – 2020

De speerpunten voor het beleid voor de komende jaren zijn als volgt samen te vatten:

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

In de volgende paragrafen zijn de speerpunten nader toegelicht.

3.3. De juiste doelgroep op de juiste plaats

Om de verschillende doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers) zo goed mogelijk te kunnen faciliteren en de parkeervoorzieningen optimaal te benutten is het van belang dat de juiste doelgroep op de juiste plaats staat.

Bewoners

Voor bewoners van het centrumgebied en de schil is het van belang dat er een plek is voor hun auto en het liefst zo dicht mogelijk bij de woning. In het centrum (binnen de ring) kan een plek dicht bij de woning niet altijd worden gegarandeerd. Hier geldt dat de beschikbare ruimte moet worden gedeeld met de bezoekers van het centrum. In de schil geldt dat, zeker in de straten met een primaire woonfunctie, de bewoners als doelgroep de hoogste prioriteit krijgen wat betreft het gebruik van de (parkeer)ruimte.

Bezoekers

De groep bezoekers van het centrum bestaat uit kortparkeerders en langparkeerders. De kortparkeerders zijn de mensen die snel een boodschap willen doen in het centrum, meestal doelgericht. Voor deze groep is het van belang dat zij een parkeerplaats kunnen vinden (op straat) dicht bij de bestemming. Hiervoor zijn goede voorzieningen op en direct aan de ring. De langparkeerders zijn de bezoekers die komen om (uitgebreid) te winkelen eventueel gecombineerd met een bezoek aan de horeca in het centrum (funshopping). Voor deze groep is het van belang dat zij een parkeerplaats hebben waar zij langer kunnen blijven staan. De loopafstand is in dit geval wat minder van belang. De parkeergarage(s) en de terreinen in de schil zijn hier zeer geschikt voor.

Werkers

Voor de mensen die in het centrum van Meppel werken moet ook parkeerruimte beschikbaar zijn. Voor deze groep is het acceptabel dat zij wat verder moeten lopen naar hun bestemming mits zij lang kunnen parkeren tegen een laag tarief (of gratis).

Bedrijven

Een specifieke doelgroep wordt gevormd door de bedrijven. Voor sommige bedrijven is het van essentieel belang voor de bedrijfsvoering dat dicht bij het bedrijf kan worden geparkeerd. Bijvoorbeeld als met bederfelijke waren wordt gewerkt. Dit wordt gefaciliteerd. Als het dichtbij parkeren niet essentieel is voor de bedrijfsvoering dan wordt dit beschouwd als normaal woonwerk verkeer.

3.4. Capaciteit benutten

Beter benutten (van binnen naar buiten)

Het vergroten van de parkeercapaciteit in het centrum wordt (buiten de Kromme Elleboog) voorlopig niet gezocht in het bouwen van nieuwe voorzieningen maar in het beter benutten van de bestaande overcapaciteit in de schil en de aanwezige plaatsen in het centrum. Een verschuiving van parkeren van binnen en rond de centrumring naar de terreinen aan de rand van de schil is wenselijk om de druk in het centrum acceptabel te houden.

Bedrijfsvergunningen

In ieder geval worden de criteria voor bedrijfsvergunningen in het centrum aangescherpt. Hiermee wordt alleen nog het absoluut noodzakelijke verkeer toegestaan. Het gros van het aan de bedrijven gerelateerde parkeren wordt voortaan beoordeeld als woonwerk verkeer. Voor woonwerk verkeer worden goedkope en gratis voorzieningen aangeboden aan de rand van de schil.

Vergunninghoudersplaatsen centrum

Als de vraag in het centrum aantrekt (monitoring) dan wordt naast het aanscherpen van de vergunningen voor bedrijven bekeken welke vaste vergunninghoudersplaatsen in het centrum (deels) omgezet kunnen worden naar algemene betaalde plaatsen. Hiermee wordt dubbelgebruik van deze plaatsen mogelijk (bewoners en bezoekers) en wordt de ruimte in het centrum beter benut.

Kort parkeren centrum, lang parkeren garages en terreinen schil

Door lang parkeerders meer naar de garages en de terreinen in de schil te trekken wordt de druk voor kort parkeerders in het centrum op straat minder. Er ontstaat een betere balans.

Het lang parkeren in het centrum op straat wordt ontmoedigd door binnen en aan de ring en de aanloopstraten overal het hogere tarief te hanteren en de maximale parkeerduur waar nodig te beperken (hoog tarief en maximale parkeerduur geldt nu niet overal binnen en aan de ring).

De garages in het centrum en terreinen in de schil blijven voor lang parkeerders aantrekkelijk door de lagere tarieven (lager dan binnen en aan de ring) en een onbeperkte parkeerduur. Mensen die een hele dag of dagdeel in Meppel willen parkeren hebben daarnaast de mogelijkheid een dagkaart te kopen in de garages, bij het Stadhuis en op het Kraton. Het tarief voor de dagkaart bij het Stadhuis en in de garages wordt verlaagd. Hiermee worden juist deze locaties extra aantrekkelijk voor de lang parkerende bezoeker. Het Ogterop, aan de rand van de schil, wordt weer gratis. Alhoewel dit met name bedoeld is om werkers te faciliteren en de woonstraten te ontzien, biedt dit ook voor lang parkerende centrumbezoekers een alternatief.

Tempo en fasering

Het tempo van deze transitie en de fasering wordt mede bepaald door de bouw van de garage Kromme Elleboog. Ook afstemming met bouwwerkzaamheden op het Vledder is noodzakelijk. Er moet tactisch worden ingespeeld op het verlies aan kortparkeerplaatsen tijdens de bouw.

3.5. Eenduidiger tariefstructuur en reguleringsvorm

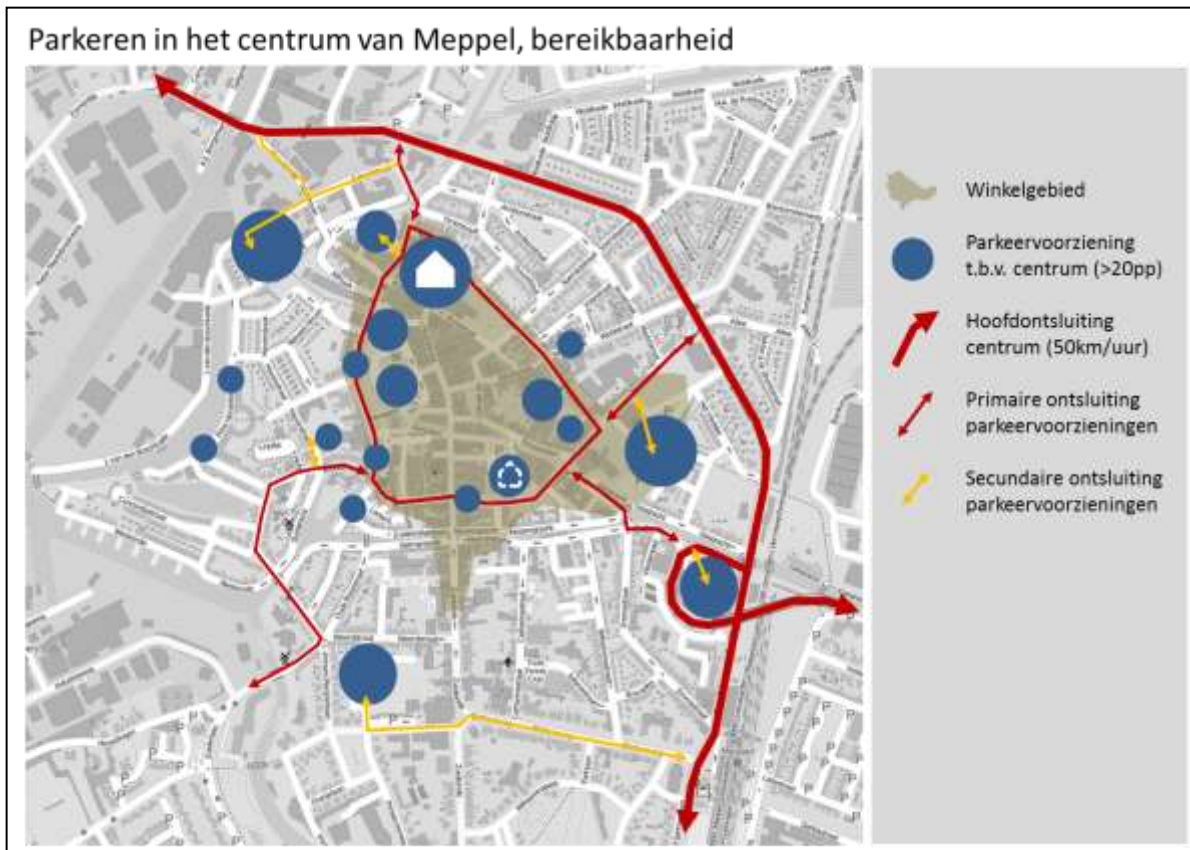
Eén van de speerpunten van dit beleidsplan is het verhogen van de transparantie en duidelijkheid van het parkeersysteem in Meppel. Het gaat hierbij om het scheppen van duidelijkheid voor de bezoeker en gebruiker door het terugdringen van een wildgroei aan tarieven en verschillen in parkeerduur. De beoogde tariefstructuur kent een eenvoudige basis:

- **Parkeren op straat in het centrum:** Hoog tarief, Maximale parkeerduur grotendeels 1 of 2 uur (flitsparkeren max. ½ uur op Touwstraat blijft voorlopig / relatie ontwikkeling Urzo)
- **Parkeren in garages in het centrum:** Basistarief, onbeperkte parkeerduur (dagkaart)
- **Parkeren op de terreinen in de schil** (Koekoekstraat, Bleekerseiland, Vledder): Basistarief, onbeperkte parkeerduur, geen dagkaart (meer) mogelijk (monitoring is hier belangrijk. Mogelijk moet ook hier op termijn een hoger tarief en/of beperkte parkeerduur worden ingesteld om de druk te spreiden)
- **Parkeren in de woonstraten in de schil:** Basistarief, onbeperkte parkeerduur (geen dagkaart)
- **Parkeren aan de rand van de schil** (afhankelijk van locatie):
 - o Ogterop: Gratis
 - o Kraton: Laag tarief (onbeperkte duur en dagkaart mogelijk)
 - o Stadhuis: Basistarief (onbeperkte duur en dagkaart mogelijk)

3.6. Bereikbaarheid centrum

Auto

Het centrum van Meppel is vanuit Meppel zelf en vanuit de regio voor auto's goed bereikbaar via de hoofdstructuur van de stad bestaande uit de Ceintuurbaan en de Burgemeester Knopperslaan (zie afbeelding 3.6). Via een aantal "inprikkers" worden de parkeervoorzieningen ontsloten op de hoofdstructuur en verbonden met de wijken in Meppel. De binnenring functioneert in dit kader als een verlengstuk van deze inprikkers en is niet bedoeld om rondjes te rijden. Het grootste deel van de parkeervoorzieningen ten behoeve van het centrum liggen direct aan deze inprikkers of aan de ring rondom het centrum en zijn in de basis goed vindbaar en bereikbaar.



Afbeelding 3.6; Bereikbaarheid parkeervoorzieningen centrum

Een goede bereikbaarheid van het centrum bestaat niet alleen uit het zo snel mogelijk kunnen bereiken van het centrum. De beschikbaarheid en vindbaarheid van een parkeerplaats (nabij de bestemming) is minstens zo belangrijk voor een bereikbare binnenstad en optimaal functionerend centrum. Een goed systeem van verwijzing en aanduiding vervult hierbij zeker een rol. Hierbij wordt gezien de technische mogelijkheden niet alleen gekeken naar bebording op straat maar ook naar informatie via dynamische en digitale kanalen.



Fiets

Naast de bereikbaarheid per auto, waar het in het kader van het parkeerbeleid om gaat, is het van belang dat het centrum per fiets en te voet goed bereikbaar blijft. Een groot deel van de centrumbezoekers komt met de fiets naar het centrum van Meppel. Gezien de schaalgrootte van Meppel heeft deze manier van verplaatsen ook een enorme potentie. Verplaatsingen per fiets dragen daarnaast bij aan de ambities op het gebied van gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Bij de belangrijkste bestemmingen in de binnenstad en bij het station wordt ingezet op voldoende gebruiksvriendelijke fietsparkeercapaciteit, bij voorkeur in fietsstallingen met een keurmerk.

Groenmarkt

Een autoluwe binnenstad blijft van belang voor het goed functioneren van de functies in die binnenstad. Maar het autoluwe gebied zal niet verder naar buiten worden uitgebreid. Wel zullen de Groenmarkt en het Prinsenplein conform eerdere afspraken nog autovrij worden gemaakt nadat de garage Kromme Elleboog is gerealiseerd. Dit biedt ruimte voor een andere inrichting van het betreffende gebied en eventueel meer ruimte voor stallingen. Dit zal in de planvorming van de inrichting van deze terreinen worden meegenomen.

Station

In 2010 is een geheel nieuwe fietsenstalling op het NS station gebouwd, waarbij de capaciteit fors is uitgebreid. De capaciteit van stallingen bij het station is op dit moment nog voldoende. Dit heeft ook te maken met het feit dat de gemeente Meppel strenger is gaan handhaven op aanwezige weesfietsen en fietswrakken.

Monitoring

Om de balans tussen vraag en aanbod en de kwaliteit van stallingen naar de toekomst toe te waarborgen worden de komende jaren ook de fietsenstallingen in het centrum en bij het station meegenomen in de periodieke monitoring (tellingen). Op basis hiervan wordt bekeken of vorm, locatie, aantal en kwaliteit van de stallingen aanpassing verdienen. Hiervoor worden t.z.t. na de eerste telling in het najaar van 2017, separate voorstellen gedaan.

Looproutes voetganger

De verbindingen voor voetgangers tussen de parkeerlocaties rondom het centrum en het winkelhart van Meppel vormen een aandachtspunt. Verbetering van de verbindingen wat betreft profielbreedte, oversteken ring, zichtbaarheid centrum en comfort zijn wenselijk in het westelijke deel van het centrum vanaf parkeerterrein Stadhuis en vanuit de hoek Bleekerseiland en Stoombootkade. In het oostelijke deel verdienen de verbindingen vanaf de Vledderstraat en het Kraton aandacht. In het zuidelijke deel de route tussen Ogterop en centrum via het Zuideinde.

3.7. Het parkeerproduct als city marketing

Om de parkeervoorzieningen in het centrum en het winkelaanbod van Meppel beter onder de aandacht te krijgen bij de potentiële klant wordt ingezet op een tweetal sporen. In de eerste plaats een betere informatievoorziening en communicatie over de goede parkeermogelijkheden (Altijd voldoende capaciteit vlak bij de voorzieningen!). De vereenvoudigde tariefstructuur maakt de communicatie makkelijker. In de tweede plaats worden de komende jaren incidentele acties ontplooid om het winkelcentrum van Meppel onder de aandacht te krijgen (in de regio) en meer klanten naar Meppel te halen. Dit laatste kan bijvoorbeeld door een aantal gratis dagen of een winkeliersactie waarbij parkeergeld wordt teruggegeven. Concrete acties worden uitgewerkt met de MHV en Horeca. Uitgangspunt is dat de Meppeler ondernemers organisatorisch en financieel bijdragen aan de acties.

3.8. Parkeeroverlast schil

De problemen in de ongereguleerde woongebieden rondom het centrum worden veelal veroorzaakt door lang parkerende werkers in combinatie met een beperkte parkeerruimte (oude straten). Een mogelijke uitbreiding van de capaciteit in deze straten wordt bekeken en overwogen op het moment dat er groot onderhoud nodig is (werk met werk maken).

Om de overlast te beperken en de werkers uit de woongebieden te weren wordt ingezet op een uitbreiding van het gereguleerde gebied (indien mogelijk en voldoende draagvlak) en daarnaast het bieden van meer gratis alternatieven (push and pull).

Uitbreiding van de regulering is in beginsel in de vorm van betaald parkeren. Dit systeem biedt de meeste flexibiliteit voor de gebruiker (bezoeker), dubbelgebruik is mogelijk en financieel gezien is dit het minst kostbare (opbrengsten handhaving voor gemeente), zeker als in de toekomst het aantal automaten in de woonstraten kan worden beperkt (i.v.m. belparkeren).

Voor regulering, in de vorm van betaald parkeren, komen in eerste instantie het gebied rondom de Ceintuurbaan (noordzijde centrum), de Kastanjelaan, een deel van de Catharinastraat en de Ezingerweg in aanmerking. In andere gebieden, onder andere een groot deel van de Koninginnebuurt is, ondanks de problemen, vooralsnog onvoldoende draagvlak voor regulering. Om de overlast in deze gebieden te beperken wordt ingezet op het bieden van meer gratis alternatieven voor werkers. Het Ogterop terrein wordt daarom gratis parkeren. Daarnaast wordt bekeken of door een betere vakindeling meer gratis capaciteit kan worden gecreëerd in de schil, bijvoorbeeld op de Jan van de Boschkade, Paradijsweg en Galgenkampsweg¹.

¹ Alleen wanneer dit passend is binnen de plannen van het Transformatiegebied.

4. Uitwerking beleid

4.1. Beleidsinstrumentarium

Om sturing te geven aan het parkeren in en rondom het centrum van Meppel en om invulling te kunnen geven aan de doelstellingen en visie op hoofdlijnen beschikt de gemeente over een aantal instrumenten:

- Sturen op vraag en aanbod (balans en kwaliteit);
- Parkeerregulering (betaald parkeren en vergunninghouderszones);
- Parkeerrouting, verwijzing (bereikbaarheid);
- Handhaving.

In de volgende paragrafen wordt de inzet van de instrumenten nader toegelicht en wordt ingegaan op een aantal specifieke aandachtspunten zoals het parkeren voor gehandicapten, elektrische laadinfrastructuur en promotiemaatregelen voor het centrum van Meppel.

4.2. Kwantiteit en kwaliteit van het aanbod

4.2.1. Sturingsmechanisme

Vraag

Een belangrijk gemeentelijk instrument om de doelstellingen van het parkeerbeleid te realiseren is het sturen op vraag en aanbod. De vraag naar parkeerplaatsen wordt voor een groot deel bepaald door externe factoren zoals algemene maatschappelijke trends en economische ontwikkelingen. Ook is het aanbod van winkels en de kwaliteit van het centrum bepalend voor de vraag. Daarnaast wordt de vraag bepaald door het gemeentelijke beleid aangaande het gebruik van verschillende vervoerwijzen. Een goede bereikbaarheid van het centrum per OV, op de fiets en te voet beperken het gebruik van de auto en de vraag naar parkeerplaatsen. Een bereikbaarheid alleen of specifiek gericht op het autoverkeer zal de vraag daarentegen doen toenemen. Gemeentelijk beleid, gerelateerd aan de vraagkant is vastgelegd in onder andere de detailhandelsvisie en het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan.

Aanbod

Naast de vraagkant heeft de gemeente de mogelijkheid te sturen op de aanbodkant, oftewel het aantal, de locatie en de kwaliteit van de parkeerplaatsen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. De gemeente kan zelf parkeerplaatsen aanleggen of juist opruimen en daarnaast sturen op een gezonde parkeersituatie bij ontwikkelingen. Voor dit laatste hanteert de gemeente de nota parkeernormen.

4.2.2. Ontwikkeling en gebruik parkeerareaal Meppel

Parkeerbalans gehele centrum

In bijlage 1 is een overzicht gegeven van de bestaande parkeerdruk in en rond het centrum van Meppel. In het centrum is het weliswaar druk op bepaalde plaatsen en momenten maar op de terreinen aan de rand van de schil is nog voldoende capaciteit beschikbaar.

Er wordt vanuit gegaan dat de druk op het centrum in de nabije toekomst mogelijk weer gaat toenemen door enerzijds de veranderende conjunctuur (leegstand wordt minder, meer bestedingen) en anderzijds de ontwikkeling van Nieuwveense Landen. Naar verwachting is het toekomstige totale aanbod (centrum plus terreinen schil) tijdens de piek nog voldoende om aan de vraag te kunnen voldoen. Hierbij is rekening gehouden met de bouw van de Kromme Elleboog. De nadruk ligt daarom de komende jaren niet op nog meer bijbouwen (ten behoeve van het centrum) maar op het beter benutten en beter verdelen in tijd en ruimte van de aanwezige capaciteit om zodoende overlast tegen te gaan en de doelgroepen beter te faciliteren.

Parkeerbalans schil

Buiten het centrum moet de parkeercapaciteit ook zoveel mogelijk afgestemd worden op de vraag. Met name in sommige (oudere) woonwijken is de parkeervraag relatief hoog ten opzichte van het beschikbare aanbod. In dergelijke wijken kan, bijvoorbeeld gekoppeld aan onderhoud, extra capaciteit gecreëerd worden door het slim inrichten van de openbare ruimte. Gezien de vaak beperkte openbare ruimte in dergelijke wijken is het niet altijd mogelijk voldoende parkeerplaatsen in het openbare gebied te creëren. Een hoge parkeerdruk hoort in zekere zin ook bij het wonen in de binnenstad en moet in sommige gevallen worden geaccepteerd.

Daar waar de parkeerdruk in de woonwijken hoog is ten gevolge van overloop (bezoekers, werkers) vanuit het centrum heeft de gemeente de mogelijkheid te reguleren (zie 4.3). Daarnaast dragen goede gratis alternatieven rondom de schil bij aan het beperken van de druk in de schil. Om deze reden wordt het Ogterop gratis parkeren. Het Ogterop terrein wordt door het gratis te maken in de toekomst grotendeels gevuld met de latent aanwezige vraag in de woongebieden. Hiermee wordt dit terrein rekenkundig onttrokken aan de capaciteit voor bezoekers van het centrum. De bezettingsgraad voor het gehele centrum gerelateerde parkeren (centrum en terrein schil neemt hiermee maximaal toe tot 78% tijdens de piek (zie bijlage 2). Dit biedt nog marge om ook andere ontwikkelingen mogelijk te maken.

Naast het gratis Ogterop moet actief blijven worden gezocht naar het verbeteren van de mogelijkheden voor woonwerk verkeer. Dit om de schil te ontlasten. Voorbeeld zijn de Jan van de Boschkade, Galgenkampsweg² en Paradijsweg. Met een duidelijke vak-indeling kan hier de (gratis)parkeercapaciteit worden vergroot. Uitwerking en verdere verkenning van de mogelijkheden is nog nodig. De komende periode worden afzonderlijke voorstellen uitgewerkt op dit vlak.

² Alleen wanneer dit passend is binnen de plannen van het Transformatiegebied.

4.2.3. Nota parkeernormen

Om een gezonde parkeerbalans ook in de toekomst in stand te houden is het van belang om bij herinrichting het oorspronkelijke aantal parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp terug te laten komen. Daarnaast is het van belang om bij nieuwe ontwikkelingen en initiatieven voldoende parkeerplaatsen te creëren. Dit laatste is geborgd in de Nota parkeernormen (vastgesteld 8 november 2012).

In 2017 wordt de Nota parkeernormen geactualiseerd. Hierbij worden de Nota parkeernormen en de in de praktijk gehanteerde uitvoeringsregels voor de duidelijkheid geïntegreerd tot 1 nota. Daarbij worden de nieuwe kencijfers van het CROW (2013) vertaald naar nieuwe normen voor Meppel. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de ondergrens voor kleine appartementen. Ook worden in de geactualiseerde nota meer specifieke regels geformuleerd ten aanzien van het afwijken van de norm en onder welke voorwaarden dit gebeurt. Niet een vaste afkoopsom per parkeerplaats is hierbij het uitgangspunt maar afspraken op maat met de initiatiefnemers.

4.2.4. Kwaliteit van de parkeervoorzieningen

Voor het optimale functioneren van een parkeervoorziening is naast de kwantiteit ook de kwaliteit van belang. Hierbij moet gedacht worden aan beleving/veiligheid, verlichting en comfort. Het opwaarderen en bewaken van de kwaliteit van de verschillende parkeervoorzieningen wordt gekoppeld aan onderhoudswerkzaamheden. Hiermee wordt werk met werk gemaakt.

4.2.5. Actiepunten

Actiepunten kwantiteit en kwaliteit van het aanbod
Parkeerareaal Meppel
Creëren meer parkeercapaciteit oude wijken bij onderhoud en reconstructie, waar mogelijk (in overleg met bewoners)
Onderzoek verhogen gratis capaciteit schil, onder andere op de Jan van de Boschkade, Galgenkampsweg ³ en Paradijsweg
Nota parkeernormen
Actualiseren Nota Parkeernormen (raadsbesluit)
Kwaliteit van de voorzieningen
Verhogen kwaliteit voorzieningen (comfort, toegankelijkheid, beleving, verlichting) gekoppeld aan onderhoud.

³ Alleen wanneer dit passend is binnen de plannen van het Transformatiegebied.

4.3. Beter benutten door regulering

4.3.1. Reguleringvormen

Regulering in het centrum van Meppel is nodig om de juiste doelgroep op de juiste plaats te krijgen en zodoende de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en de kwaliteit van het parkeerproduct te vergroten.

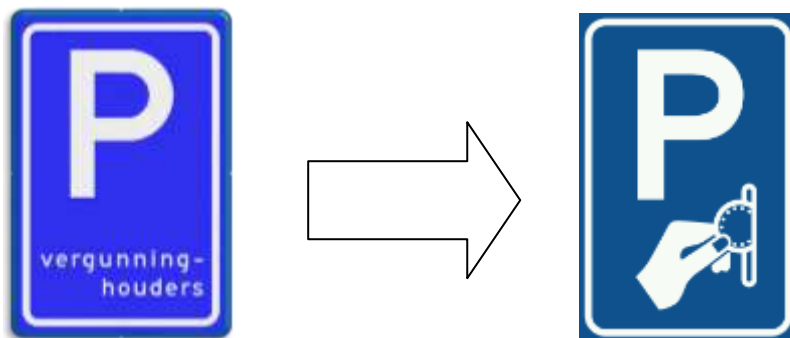
Er is een aantal vormen van regulering die (kunnen) worden toegepast in het centrum van Meppel. De voor- en nadelen van de verschillende vormen zijn aangegeven in bijlage 4. Vanwege eenduidigheid, exploitatie, de technische mogelijkheden (belparkeren) en het gebruiksgemak gaat de voorkeur wat betreft reguleringvorm uit naar betaald parkeren. Bij uitbreiding van regulering wordt in eerste instantie gekeken naar deze vorm.

4.3.2. Transitie vergunninghoudersplaatsen

Eén van de maatregelen uit het parkeerbeleidsplan van 2008 was om dubbelgebruik te bevorderen en daarvoor de parkeerplaatsen in de woonwijken rondom de binnenstad beschikbaar te stellen voor binnenstad gebruik. Hierbij was het de bedoeling de vergunninghoudersgebieden en -plaatsen te transformeren naar betaald parkeren, met een ontheffing voor bewoners. De invoering van deze maatregel stuitte op nogal wat weerstand en mede hierom is dit in de praktijk nooit geëffectueerd.

In Meppel is hiermee een situatie ontstaan waarin in de praktijk nog twee vormen van regulering worden toegepast om de verschillende doelgroepen op de juiste plaats te krijgen.

Om duidelijkheid te scheppen, de capaciteit beter te benutten, het aantal borden te beperken en versnippering van de ruimte tegen te gaan verdient de transitie van vergunninghoudersplaatsen naar betaald parkeren de komende tijd opnieuw de aandacht. Er wordt nu wel anders omgegaan met deze transitie. Geen algehele transitie ineens maar gefaseerd en in beginsel alleen voor specifieke delen.



Beperken losse vergunninghoudersplaatsen centrum

De hoogste prioriteit heeft het beperken van losse plukjes vergunninghoudersplaatsen op de betaalde terreinen in en direct rondom het centrum (onder andere Kifhoek, Bleekerseiland en Vledderstraat). Deze plekken zijn (ook) interessant voor bezoekers en hier willen we een eenduidig beeld en het dubbelgebruik bevorderen. Geen losse vergunninghoudersplaatsen betekent overigens niet dat er geen ontheffingen meer worden verleend aan bewoners. Hiervoor komt juist meer plek.

Er worden in ieder geval geen nieuwe losse vergunninghoudersplaatsen meer toegekend. Transitie van de bestaande losse vergunninghoudersplaatsen naar algemene betaalde plaatsen is overigens pas aan de orde als dit vanuit het oogpunt van de bezoeker nodig is (bezettingsgraad centrum > 85%) en als de andere regulerende en capaciteitsvergrotenende maatregelen zijn geïmplementeerd.

Specifieke situatie in het centrumgebied vormt het terrein ten zuiden van de **Kromme Elleboog**. Dit terrein vertoont een versnipperde indruk en heeft deels een privaat karakter. Dit terrein zal vanaf het moment dat wordt gestart met de bouw van de garage Kromme Elleboog met name een functie vervullen voor bewoners van de Keizersgracht en centrum (zie 4.3.5). Dit blijft ook zo na de bouw. Het is wel wenselijk om de regulering in dit gebied beter aan te laten sluiten bij de inrichting en vice versa. Bijvoorbeeld een vergunninghouderszone in een duidelijk afgescheiden (privaat) deel van het terrein en een aantal betaalde plekken voor bezoekers direct langs de ring. Op het moment dat herinrichting van dit gebied aan de orde is wordt de manier van regulering hierbij betrokken.

Ook de **Looierij** vormt een specifiek gebied in het centrum. Gezien het afgesloten karakter, de eenduidige regulering en de balans in het gebied (50 plekken, bijna 50 vergunningen uitgegeven) heeft het geen prioriteit om deze vergunninghouderszone om te zetten naar betaald parkeren.

Opnieuw onderzoeken transitie grote aaneengesloten vergunninghouderszones

Het opheffen van losse vergunninghoudersplaatsen in het centrumgebied heeft in het kader van de transitie de hoogste prioriteit. Het is echter ook goed om de mogelijkheden en het draagvlak voor de transitie van de (grote) aaneengesloten vergunninghouderzones in de schil te blijven monitoren. Zeker met het oog op bepaalde ontwikkelingen, zoals belparkeren en de verwachting dat op termijn minder of zelfs geen automaten meer zijn benodigd in de woonstraten, wordt deze vorm van regulering telkens aantrekkelijker wat betreft gebruiksgemak en kosten.

Draagvlak voor de transitie van deze zones is, zeker met het oog op de in het verleden gemaakte keuzes, belangrijk om het in de praktijk te kunnen effectueren. Door middel van een enquête in de vergunninghoudersgebieden wordt dit draagvlak in de komende periode opnieuw gepeild en worden de gebruikers geïnformeerd over de voor- en nadelen van de vormen van regulering.

4.3.3. Uitbreiding regulering schil

Strategie

In de niet gereguleerde gebieden rondom het centrum wordt door veel mensen overlast ervaren van centrum gerelateerd parkeren (bezoekers/werkers). Om de problematiek te beperken hanteert de gemeente een strategie bestaande uit 2 sporen:

- Handhaving parkeerexcessen (zie 4.5)
- Aantrekken en weren (juiste doelgroep op de juiste plek)

Aantrekken

Om de mogelijkheden voor werkers rondom het centrum te verbeteren en zodoende de overlast in de wijken te beperken worden de gratis mogelijkheden aan de rand van de schil uitgebreid. Ogterop, nu betaald, wordt hierom gratis parkeren. Het huidige gebruik is erg laag en met het opheffen van betaald parkeren wordt de aanwezige capaciteit veel beter benut. Ook het beter communiceren over de (betaalde) mogelijkheden voor werkers zal bijdragen aan het beperken van het parkeren in de woongebieden (zie 5.4)

Weren (reguleren)

Met het gratis parkeren op Ogterop wordt mogelijk deels een oplossing geboden voor de problematiek in het zuidelijke deel van het centrum (o.a. Koninginnebuurt). Het biedt in ieder geval verlichting. In deze buurt is ook weinig draagvlak voor grootschalige uitbreiding van regulering, zo blijkt uit de enquête. Voorlopig wordt hier niet overgegaan tot regulering.

Aan de noordkant van het centrum, rondom de Ceintuurbaan en Heinsiusstraat, en op de Kastanjelaan en de Catharinastraat is voldoende draagvlak voor regulering. Invoering van betaald parkeren biedt hier naar verwachting een goede oplossing. Dit wordt nader uitgewerkt met de bewoners.

Toekomst

Wellicht moet in de toekomst overwogen worden om de regulering rondom het centrum nog verder uit te breiden. Als dit aan de orde is wordt de situatie door de gemeente getoetst op:

1. Wat is het probleem? (parkeertoets)
2. Is het probleem oplosbaar door regulering of bijvoorbeeld door handhaving?
3. Wat is het effect van regulering (is het middel niet erger dan de kwaal?)
4. Is er draagvlak voor regulering (op voorhand moet al een substantieel deel voor regulering zijn)
5. Kosteneffectiviteit (is het financieel haalbaar?)

Op basis van dit onderzoek komt (bij een positief resultaat) de gemeente met een voorstel voor regulering richting de betreffende straat. Ook de direct aanliggende straten en/of het invloedsgebied wordt geïnformeerd over de voorgenomen maatregel. Mogelijk dat hier nog een uitbreiding van de regulering uit voortvloeit (i.v.m. verdrijving). Het ineens invoeren van regulering in grote gebieden stuit in de praktijk op veel weerstand en heeft niet de voorkeur wat betreft strategie.

Reguleringsvorm

In beginsel wordt voor wat de uitbreiding van regulering gekozen voor betaald parkeren. Met het oog op de flexibiliteit en de mogelijkheden om de parkeerbelasting te voldoen (belparkeren) verdient deze vorm de voorkeur. Hierdoor hoeven er bij uitbreiding minder (of op termijn geen) automaten in een gebied geplaatst te worden en blijven de kosten beperkt. Ook hier geldt echter dat betaald parkeren geen doel is maar een middel. In bepaalde gevallen kan het invoeren van een vergunninghouderszone of een blauwe zone voor zowel gebruiker als gemeente de beste en meest duidelijke optie zijn. Voor dit laatste moeten dan wel duidelijke argumenten worden aangevoerd en het mag niet leiden tot meer versnippering en onduidelijkheid.

Ezinge / Ezingerweg

Een specifieke situatie wordt gevormd door de wijk Ezinge. Hier wordt overlast ervaren door aan het station gerelateerd parkeren. Dit staat los van de centrumproblematiek zoals hierboven beschreven. Om deze problematiek te tackelen worden verschillende sporen gevolgd, namelijk het invoeren van regulering op een deel van de Ezingerweg (betaald parkeren) en het weren van schoolparkeren op het P+R terrein. In overleg met de bewoners moet worden bepaald waar precies de begrenzing van het gereguleerde gebied komt te liggen. In de achterliggende woonstraten wordt voorlopig niet gereguleerd omdat het draagvlak daarvoor (nog) te beperkt is. Dit kan wijzigen in de toekomst. Ook hier is monitoring nodig.

Er zijn aanwijzingen dat het naastgelegen P+R terrein deels gebruikt wordt door personeel of leerlingen van de school. De school beschikt over een ruime eigen parkeergelegenheid. Om het gebruik hiervan te bevorderen en "misbruik" van het P+R terrein tegen te gaan wordt in eerste instantie in overleg getreden met de school. Dit om te kijken hoe mensen beter kunnen worden verwezen en/of gestuurd naar de juiste parkeerplek.

4.3.4. Tariefstructuur betaald parkeren

Huidige situatie

In de huidige situatie is in Meppel nog een groot aantal verschillende tarieven en parkeerduurbepalingen van kracht (zie bijlage 3). In de loop der jaren hebben verschillende ontwikkelingen en uitzonderingen geleid tot een beeld dat vanuit het oogpunt van de gebruiker niet overal even logisch is. De 9 verschillende tariefstructuren getuigen weliswaar van maatwerk maar mogelijk leidt dit juist tot onduidelijkheid, onbedoeld misbruik en een lagere waardering van het parkeren in het centrum.

In lijn met de centrale doelstellingen van het parkeerbeleid en de speerpunten uit de detailhandelsvisie is een aandachtspunt voor de komende jaren het beheersen en waar mogelijk beperken van het aantal tariefstructuren en het verduidelijken/vereenvoudigen van de parkeersituatie in het centrum. Daarnaast is het uiteraard belangrijk dat het aanbod (kort/lang) nog beter aansluit bij de vraag en dat de opbrengsten en uitgaven in verhouding blijven. Een beweging van binnen (centrum) naar buiten (schil) is hierbij gewenst om voldoende ruimte voor de verschillende doelgroepen in het centrum te houden.

Basisprincipe tariefstructuur

Het vereenvoudigen van de parkeersituatie wordt ingevuld door te werken vanuit een herkenbare duidelijke basis die eenvoudig uit te leggen is. Het basisprincipe (veelal in lijn met de bestaande situatie) kent een beperkt aantal regimes:

- In het centrumgebied, direct op en aan de ring en in de aanloopstraten, wordt een hoog tarief (zie tabel 4.3.4) gehanteerd en mag veelal slechts een beperkte tijd worden geparkeerd. Hiermee bieden we voldoende ruimte voor mensen die snel een boodschap willen doen en worden mensen die langer en goedkoper willen parkeren naar de daarvoor bestemde parkeergarages in het centrum of terreinen rondom het centrum getrokken. Het flitsparkeren aan de Touwstraat wordt voorlopig gehandhaafd en bekeken in relatie tot ontwikkeling Urzo.
- In de garages in het centrum wordt het basistarief gehanteerd en kunnen bezoekers onbeperkt (lang) staan, eventueel met een dagkaart (eenduidig dagtarief).
- De terreinen in het centrumgebied net buiten de ring, het Bleekerseiland, de Koekoekstraat en Het Vledder vormen een schakel tussen centrum en schil. De regulering op deze terreinen is afhankelijk van een aantal factoren (druk centrum, invulling Vledder). In beginsel geldt op deze terreinen het basistarief en geen beperking van de parkeerduur. De dagkaart is niet meer mogelijk. De mensen die (op voorhand) een hele dag willen parkeren worden gestimuleerd in de garages of op de terreinen aan de rand van de schil te gaan staan.
- In de schil, in de woonstraten, geldt het basistarief en kan qua duur onbeperkt worden geparkeerd (is nu veelal max. 2 uur). Daar waar nodig (om overloop tegen te gaan) zou in de schil bij wijze van uitzondering een beperking wat betreft parkeerduur kunnen worden ingesteld.
- Een tweetal terreinen in de schil, het Stadhuis en Kraton zijn geschikt voor lang parkeerders. Hier kan onbeperkt worden geparkeerd (met dagkaart) tegen het basistarief (Stadhuis) of laag tarief (Kraton).
- Op Ogterop en op andere locaties rondom de schil kan gratis worden geparkeerd.

Fasering wijziging tariefstructuur

In bijlage 3 is aangegeven in welk tempo en wanneer de eerste wijzigingen aan de tariefstructuur worden doorgevoerd. De wijzigingen zijn in lijn met en afhankelijk van de bouw van de parkeergarage Kromme Elleboog. Maatregelen om het lang parkeren meer richting garage KS en terreinen in de schil te krijgen worden pas gecompleteerd als er voldoende nieuwe ruimte is voor lang parkeren in het centrum. Dit is na in gebruik name van de garage Kromme Elleboog.

Voor gereed Kromme Elleboog worden in dit kader de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Parkeren op straat in het centrum, binnen en op de ring en in de aanloopstraten gaat (eenduidig) naar het hoge tarief (€ 1,70 per uur. Prijspeil 2017). Voor een groot deel is dit al zo. De maximale parkeerduur blijft nog hetzelfde.
- Tarieven voor dagkaarten op het Stadhuis en de garage KS gaan omlaag naar 4 keer het uurtarief (€ 5,40. Prijspeil 2017).
- Dagkaarten op andere terreinen (Vledder, Bleekerseiland en Koekoekstraat) niet meer mogelijk.
- Parkeren op het Ogterop wordt gratis.

Na gereed Kromme Elleboog worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Terreinen in het centrum gaan van onbeperkte parkeerduur naar maximaal 2 uur. In eerste instantie de terreinen Vledderstraat/Lidl en de plaatsen op en aan de ring en aanloopstraten. Indien nodig voor een gezonde balans wordt ook de parkeerduur op de Swaenenborgh beperkt.
- Indien nodig (monitoring) kan aanvullend hierop op termijn ook het tarief op de terreinen Bleekerseiland, Koekoekstraat en het Vledder worden verhoogd en de parkeerduur worden beperkt.
- De parkeerduur in de schil gaat van maximaal 2 uur naar onbeperkt (noodzakelijke uitzonderingen daar gelaten).

Ontwikkeling tarieven

Uitgangspunt voor de exploitatieberekening van de garage Kromme Elleboog is een verhoging van de parkeertarieven, na realisatie van de garage, met 15 cent. Naar verwachting is de garage begin 2019 gereed. In de jaren daarna komt er elke twee jaar nog 10 cent bij. Over de tarieven voor dagkaarten is geen specifieke uitspraak gedaan maar logischerwijs lopen deze in dezelfde lijn mee.

In 2018 wordt het dagtarief voor de garage KS en het Stadhuis verlaagd en gelijkgesteld aan 4 keer het uurtarief (€ 5,40). Hiermee worden deze voorzieningen nog aantrekkelijker voor lang parkerende centrumbezoekers. De verhouding tussen uurtarief en dagtarief wordt vervolgens de komende jaren gehandhaafd. Het dagtarief van het Kraton kent een andere verhouding t.o.v. het uurtarief dan de garages en het terrein bij het Stadhuis. Om dit terrein aantrekkelijk te houden voor langparkeerders blijft de verhouding hier een factor $\sim 3,5$.

Dagkaarten op de Koekoekstraat, Bleekerseiland en het Vledder zijn straks niet meer mogelijk. Hiermee worden de langparkeerders (meer dan 4 uur) nog meer gestimuleerd in de garages of de terreinen aan de rand van de schil, zoals het Stadhuis te gaan staan.

Soort tarief	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Flitstarief (per half uur)	1,00	1,10	1,10	1,15	1,15	1,20
Hoog tarief (per uur)	1,70	1,85	1,85	1,95	1,95	2,05
Basis tarief (per uur)	1,35	1,50	1,50	1,60	1,60	1,70
Basis tarief dagkaart (garages KS en KE en Stadhuis)	5,40	6,00	6,00	6,40	6,40	6,80
Laag tarief (per uur)	0,70	0,85	0,85	0,95	0,95	1,05
Laag tarief dagkaart (Kraton)	2,50	3,00	3,00	3,30	3,30	3,70

Tabel 4.3.4; Tarieven ontwikkeling 2018 - 2022

4.3.5. Vergunningen en ontheffingen

In dit plan wordt onderscheid gemaakt tussen vergunningen en ontheffingen. Een vergunning betreft het mogen parkeren op een vergunninghoudersplaats (bord E9). Een ontheffing betreft het mogen staan op betaalde parkeerplaatsen. Richting de klant wordt voor de duidelijkheid in beide gevallen gesproken over een parkeervergunning. Aan de twee vormen liggen echter verschillende verordeningen ten grondslag en daarom is onderscheid in het kader van deze beleidsvisie van belang.

Bewoners en bedrijven in het gereguleerde gebied komen in aanmerking voor een vergunning (vergunninghouderszone) of een ontheffing (betaald parkeren). Daarnaast kan iedereen die in Meppel werkt een ontheffing kopen voor bepaalde terreinen in het centrum en de schil. Ontwikkelingen op het Vledder en de Kromme Elleboog vragen om een verplaatsing en (eerlijke) herverdeling van de ontheffingen (zie afbeelding 4.3.5).

Bedrijven centrum

Voorstel is om de regeling voor bedrijven te herzien. Veel bedrijven in het centrum hebben één of meerdere ontheffingen terwijl zij deze niet echt nodig hebben voor de bedrijfsvoering. De ontheffingen worden gebruikt voor het faciliteren van woonwerk verkeer. Daarnaast is een herverdeling nodig omdat de mogelijkheden voor ontheffingen voor de Kromme Elleboog, Groenmarkt en Vledder verdwijnen in verband met de geplande ontwikkelingen.

Alle bedrijfsontheffingen in het centrum (circa 65 stuks, ex. woonwerk Vledder) worden ingetrokken en onder de nieuwe voorwaarden opnieuw uitgegeven. Wat betreft de bedrijven in het centrum wordt voortaan onderscheid gemaakt in twee categorieën. In de eerste plaats de bedrijven die aantoonbaar een auto voor de deur nodig hebben voor de bedrijfsvoering (strengere regels worden uitgewerkt). Daarnaast de bedrijven die dit niet nodig hebben:

- **Indien aantoonbaar noodzakelijk:** Ontheffing betaald parkeren voor specifieke plek of terrein in de buurt van het bedrijf (ex. afgesloten terreinen / garages).
- **Indien aantoonbaar noodzakelijk:** Ontheffing betaald parkeren voor alle betaalde plaatsen op straat (ex. afgesloten terreinen / garages).
- **Indien niet aantoonbaar noodzakelijk:** Benaderen als werkers (zie mogelijkheden bij werkers)

Werkers

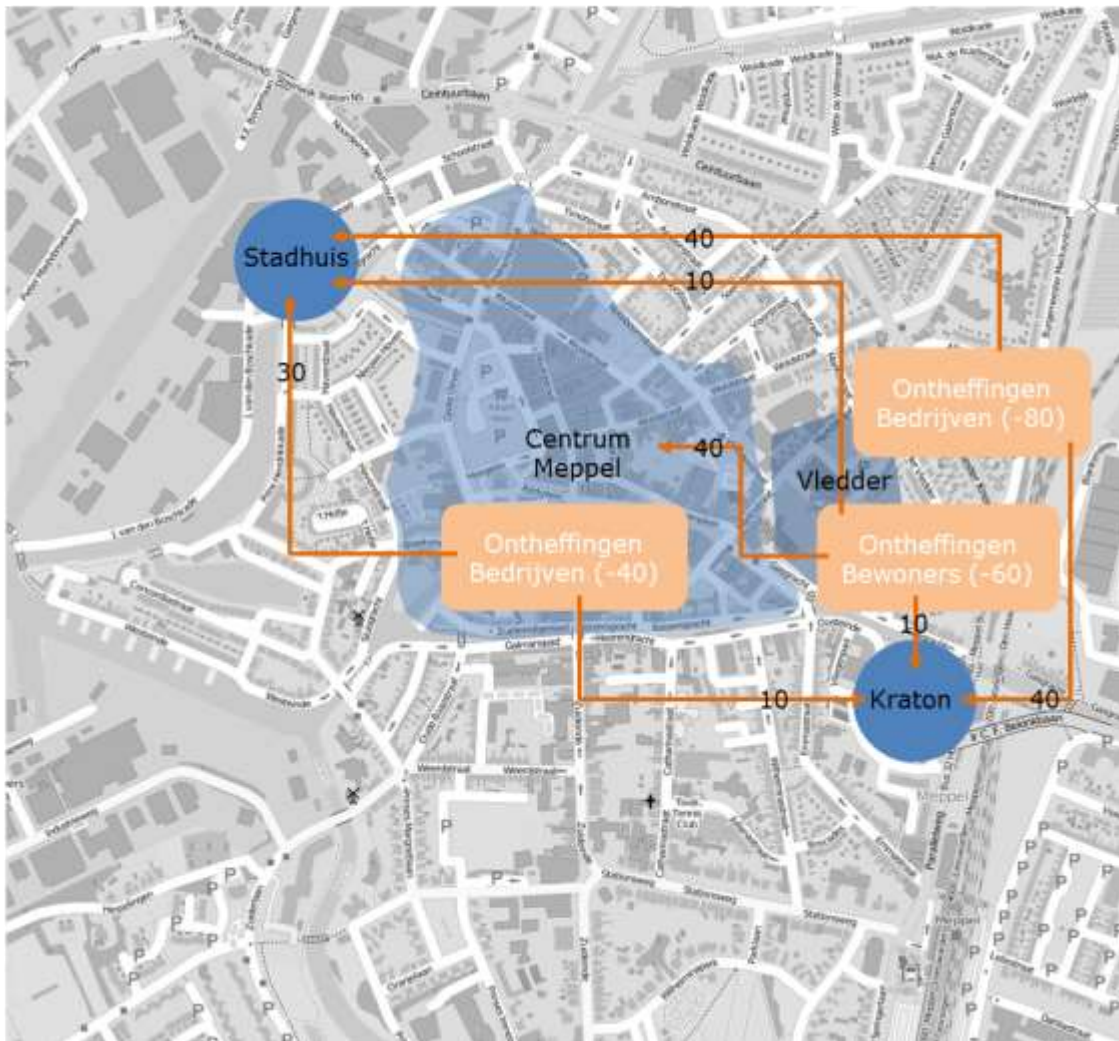
Mensen die in het centrum en het gereguleerde gebied werken parkeren nu veelal in de ongereguleerde schil of hebben een ontheffing op één van de daarvoor aangewezen terreinen. Ontwikkelingen op het Vledder vragen om het herverdelen van de hier uitgegeven woonwerkontheffingen (80 stuks). De ontheffingen op het Vledder worden ingetrokken zodra dat noodzakelijk is. De ontheffinghouders kunnen vervolgens net als ieder ander, zo lang de voorraad strekt, kiezen voor een aantal (nieuwe) opties:

- Ontheffing garage Keyserstroom*
- Ontheffing terrein Stadhuis of Kraton
- Gratis parkeren Ogterop of elders

Naar verwachting zal het grootste deel van de werkers van het Vledder kiezen voor een ontheffing op het Kraton of het bij het Stadhuis.

**Afhankelijk van daadwerkelijke bezetting kan ook voor de garage KE worden overwogen om woonwerk ontheffingen uit te geven, eventueel alleen voor ma-vr*

Herverdeling vergunningen centrum Meppel



Afbeelding 4.3.5; Herverdeling vergunningen centrum

Bewoners centrum

Ook voor de vergunningen en ontheffingen voor bewoners van het centrum is een gedeeltelijke herverdeling nodig. Dit om plaats te maken voor de centrumbewoners die nu nog op het Vledder staan (circa 60). Dit is na de geplande ontwikkelingen niet meer mogelijk (uitgezonderd bewoners van het Vledder zelf). De bewoners die nu aan de Kromme Elleboog staan kunnen hier tijdens en na de bouw van de garage blijven staan (zuidzijde).

Met het verplaatsen van bedrijfsontheffingen uit het centrum richting schil en het verplaatsen van langparkerende bezoekers naar de garages komt tijdens de piekmomenten meer capaciteit beschikbaar op de terreinen in en rond het centrum. De centrumbewoners die nu op het Vledder staan worden herverdeeld over de beschikbare terreinen in het centrum. De bewoners van het centrum hebben hiermee straks de volgende opties:

- Ontheffing garage (bewoners KE en KS)
- Ontheffing terreinen centrum / Stadhuis / Kraton (gelimiteerd)
- Vergunning voor vergunninghouderszone in het centrum (primair voor bewoners Keizersgracht, Looierij en Zuideindigerpad)
- Gratis parkeren Ogterop of anders

Schil

De situatie voor ontheffing- en vergunninghouders in de schil functioneert naar behoren en wordt gehandhaafd. Bewoners en bedrijven in de schil komen in aanmerking voor een vergunning of ontheffingen voor de eigen buurt of straat. De eisen voor bedrijven zijn in verband met de aanwezige capaciteit minder streng dan voor de bedrijven in het centrum.

In verband met een optimale benutting van de capaciteit van de schil worden verschillende straten aan elkaar gekoppeld. Met een ontheffing of vergunning mag niet alleen in de eigen straat maar in de hele buurt of aanliggende straten worden geparkeerd. Een bestaand lek in deze aanpak is bijvoorbeeld de Noteboomstraat. De vergunninghoudersplaatsen aan de Noteboomstraat worden in lijn hiermee gekoppeld aan die van de Indische buurt.

Tarieven vergunningen en ontheffingen

De tarieven voor de ontheffingen en vergunningen zijn in tabel 4.3.5 weergegeven. Als iemand twee auto's heeft waarvan één op eigen terrein kan worden geparkeerd dan wordt de (mogelijke) vergunning voor de tweede auto wat betreft tarief geclassificeerd als 2^e vergunning.

Doelgroep	Locatie	Tarief
Bedrijven centrum	Terrein centrumgebied	C
	Alle betaalde plaatsen (C ontheffing) (alleen ontheffing indien noodzakelijk voor bedrijf)	A
Bewoners centrum	Garage KS (i.v.m. toegang alleen bewoners KS)	E
	Garage KE (alleen bewoners KE)	B
	Terreinen centrumgebied (zie tabel 4.3.6)	E
	Stadhuis, Kraton	E
Werkers	Garage KS (mogelijk op termijn ook KE)	B
	Stadhuis	C
	Kraton	D
	Ogterop en andere	Gratis
Bewoners schil	Eigen buurt / straat / terrein in de buurt	E

Tariefsoort	1 ^e vergunning / ontheffing	2 ^e vergunning / ontheffing	3 ^e vergunning / ontheffing (indien van toepassing)
A	40,- per maand	n.v.t.	n.v.t.
B	36,- per maand	n.v.t.	n.v.t.
C	18,- per maand	27,- per maand	36,- per maand
D	12,- per maand	n.v.t.	n.v.t.
E	4,5 per maand	12,- per maand	n.v.t.

Prijspeil 2017. Tarieven worden jaarlijks geïndexeerd m.i.v. 1 januari 2018. Tarief toekomstige vergunningen garage KE (voor bewoners) bedraagt 39,- euro per maand (conform raadsbesluit). Nadat de garage KE in gebruik is genomen wordt het B tarief voor andere vergunningen ook 39,- euro per maand.

Tabel 4.3.5; Tarieven vergunningen en ontheffingen

Wat wijzigt er qua tarief?

Bedrijven

Bedrijven betalen, indien zij daarvoor in aanmerking komen, het C-tarief (€ 18,- per maand) voor een vergunning. Deze vergunning is geldig voor één specifiek terrein in het centrum. Er wordt hiermee geen onderscheid meer gemaakt in tarieven voor verschillende terreinen. Dit betekent een verhoging van het tarief voor een vergunning voor de terreinen Stoombootkade en Bleekerseiland.

Werkers

Werkers hebben de mogelijkheid een ontheffing (abonnement) te kopen voor de garage Keyserstroom, het Kraton en het Stadhuis of gratis te parkeren op o.a. Ogterop. De prijs voor een ontheffing op het Kraton gaat 12 euro per maand kosten. De ontheffing voor werkers op het parkeerterrein Stadhuis wordt goedkoper (18 i.p.v. 24 euro per maand). Het tarief voor een ontheffing Keyserstroom blijft gelijk.

Bewoners

De tarieven voor de vergunningen voor bewoners blijven gelijk.

Volgorde en voorwaarden uitgifte

De uitgifte van het aantal ontheffingen en vergunningen in het centrum is gelimiteerd (zie volgende paragraaf). Wat betreft de uitgifte voor bewoners en bedrijven in het centrum worden de bestaande wachtlijsten gehandhaafd. Hierbij geldt dat 1^e vergunningen voor 2^e vergunningen gaan et cetera.

Ditzelfde principe geldt ook in de schil. Voor auto's die op eigen terrein kunnen worden geparkeerd wordt geen vergunning/ontheffing verleend in het openbaar gebied. Hiervoor moet nog een 0-meting worden verricht (ook nodig voor digitale uitgifte). Indien in nieuw te realiseren reguleringsgebieden onvoldoende capaciteit is om alle aanvragen voor de 1^e en daarna de 2e vergunningen in te willigen wordt geloot en vervolgens gewerkt met een wachtlijst. Bij de uitgifte van vergunningen wordt ook gekeken naar restcapaciteit in naastgelegen reguleringszones/straten. De primaire gebruikers van de zone (bewoners van de straat) hebben echter altijd voorrang.

Maximaal uit te geven aantallen vergunningen en ontheffingen

Het aantal uit te geven vergunningen en ontheffingen in het centrum moet worden gemaximeerd om voldoende doorstroming en plek te houden voor bezoekers. Aan de andere kant moet er voldoende capaciteit zijn om iedereen te huisvesten. De exacte aantallen per terrein/garage zijn afhankelijk van de functie en ligging van het terrein (zie tabel 4.3.6). De tabel is op verschillende punten geactualiseerd op basis van benodigde capaciteit en daadwerkelijke bezetting (huidig).

Terrein	Capaciteit	Maximaal aantal uit te geven vergunningen / ontheffingen		
		Bewoners (centrum)	Bedrijven centrum	Werkers
Bleekerseiland	80	50	10	0
Koekoekstraat	70	60	5	0
Stoombootkade	20	5	5	0
Kromme Elleboog (zuidzijde)	50	40	0	0
Hoogetin	2	2	0	0
Vledderstraat	85	40	10	0
Swaenenborgh	100	35	10	0
Looierij (vergunninghouderszone)	50	50	0	0
Garage Keyserstroom	250	Alleen bew. KS	0	50
Garage Kromme Elleboog	220	Alleen bewoners Kromme Elleboog (voorlopig)		
Kraton	75	25	0	50
Stadhuis	145	35	0	100
Het Vledder	n.n.b.	Alleen faciliteren eigen programma		

Tabel 4.3.6; Maximaal aan uit te geven ontheffingen per terrein

Op de overige straten en terreinen in het centrum worden geen ontheffingen uitgegeven. Deze plekken zijn volledig bestemd voor kortparkerende bezoekers.

In de schil wordt het aantal uit te geven vergunningen afgestemd op de capaciteit. Hierbij wordt rekening gehouden met ruimte voor bezoekers. Maximaal wordt 95% van de capaciteit uitgegeven.

Digitale vergunningen

De vergunningen en ontheffingen zijn tegenwoordig digitaal op kenteken. Dit betekent dat er geen fysiek pasje meer achter de voorruit hoeft te worden geplaatst. Per vergunning mogen 3 kentekens worden doorgegeven. Via Digi-d kan van kenteken worden gewisseld. Momenteel wordt gekeken of het mogelijk is om kentekens te wijzigingen door middel van een app. Met deze regeling wordt tegemoet gekomen aan de wens om met twee auto's gebruik te kunnen maken van 1 vergunning (1 op straat en 1 op eigen terrein) of te kunnen wijzigen als er bijvoorbeeld een leenauto wordt gebruikt. In specifieke gevallen levert de nieuwe regeling problemen op omdat veelvuldig van auto wordt gewisseld, bijvoorbeeld bedrijfsmatig. Voor deze gevallen wordt (onder nader vast te stellen voorwaarden) het pasjessysteem gehandhaafd (uitsterfconstructie).

4.3.6. Bezoekersregeling

In de vergunninghoudersgebieden in de schil geldt een regeling voor bezoekers. Dit omdat bezoekers hier geen/nauwelijks alternatieven hebben. De bezoekers kunnen met een speciale parkeerschijf maximaal 2 uur parkeren in de vergunninghouderszones. Er is in de loop der jaren een wildgroei ontstaan aan bezoekersschijven. Dit heeft mogelijk misbruik tot gevolg. De wildgroei is mede ontstaan door de geldigheidsduur (in de praktijk onbeperkt) en de lage drempel (laag tarief, weinig voorwaarden). Om meer grip te krijgen op het aantal uitgegeven kaarten en misbruik te voorkomen wordt de regeling geactualiseerd. Uitwerking vindt plaats op basis van de volgende uitgangspunten:

- Alleen een bezoekersregeling voor de grote aaneengesloten gebieden waar weinig alternatieven (op redelijke) loopafstand zijn
- Jaarlijkse kosten rekenen voor de bezoekersschijf (richtprijs circa maximaal E-tarief vergunningen)
- Schijf met barcode voor digitale controle (digitaal verlengen parkeerrecht)
- Bezoekersschijf geldt voor gehele vergunninghouderszone (aaneengesloten gebied)
- Schijf is 24/7 geldig in plaats van alleen overdag, als capaciteit dat toelaat
- Maximale parkeerduur 3 uur i.p.v. 2 uur t.b.v. mantelzorgers (monitoring misbruik)
- Maximaal 1 bezoekersschijf per adres

4.3.7. Actiepunten

Actiepunten Beter benutten en regulering

Transitie reguleringsgebieden

Evaluatie bestaande (grote) vergunninghoudersgebieden rondom het centrum (mogelijk transitie naar betaald parkeren)

Opheffen losse vergunninghoudersplaatsen centrum (in overleg) op diverse plaatsen/terreinen (tegengaan versnippering en betere benutting)

Herindeling terrein ten zuiden Kromme Elleboog (in overleg) tot een minder versnipperd eenduidig en toegankelijk gebied

Regulering schil

Opheffen betaald parkeren Ogterop
(Als alternatief voor werkers en ter ontlasting woongebieden zuidzijde)

Uitbreiding regulering schil noordzijde centrum, Kastanjelaan en Catharinastraat (betaald parkeren)

Implementatie regulering Ezingerweg (betaald parkeren, begrenzing in overleg met bewoners)

Tariefstructuur betaald parkeren
Straatparkeren centrum (direct op een aan de ring en op de aanloopstraten) volledig naar hoog tarief (Stoombootkade, Bleekerseiland straat, Prinsengracht, Woldstraat, Swaenenborgh en terrein Vledderstraat)
Beperken maximale parkeerduur straatparkeren centrum (direct op een aan de ring en op de aanloopstraten) tot 2 uur (eventueel gefaseerd)
Aanpassen systeem dagkaarten: <ul style="list-style-type: none"> - Dagkaarten op Bleekerseiland, Koekoekstraat en Vledder niet meer mogelijk - Dagkaarten Garage KS en Stadhuis 5,40 ipv 6,50 (4 keer uurtarief)
Parkeerduur betaald parkeren schil volledig van max. 2 uur naar onbeperkt
Vergunningen en ontheffingen
Intrekken en herverdelen ontheffingen bedrijven op basis herijkte uitgangspunten (implementatie 2018)
Herverdelen ontheffingen bewoners Vledder over terreinen centrum en Stadhuis
Herverdelen ontheffingen bewoners centrum (periodiek bij scheefgroei)
Verplaatsen woonwerk ontheffingen Vledder (Kraton en Stadhuis)
Vastleggen begrenzing en koppeling tussen zones woningen en zones parkeercapaciteit t.b.v de uitgifte van vergunningen en ontheffingen. Bijvoorbeeld koppelen vergunningen Noteboomstraat aan Indische buurt
Tarieven vergunningen aanpassen en indexeren vanaf 2018
Inventarisatie parkeren op eigen terrein (tbv uitgifte vergunningen)
Pasjessysteem vergunningen wordt uitsterfconstructie
Bezoekersregeling
Actualiseren bezoekersregeling vergunninghouderszones (bezoekersschijf met jaarlijkse parkeerrechten)

4.4. Parkeerroute en parkeerverwijzing

4.4.1. Autoverkeer

Ten behoeve van een efficiënt gebruik van parkeervoorzieningen en om zoekverkeer (over de ring) te voorkomen is het verbeteren en streven naar een optimaal eenduidige en herkenbare parkeerverwijzing wenselijk. De komst van de nieuwe parkeergarage KE en de ontwikkelingen op het Vledder vragen in ieder geval om een actualisatie van het bestaande systeem. In 2017 wordt hier onderzoek naar gedaan. De mogelijkheden van een dynamische verwijzing naar de garages en afgesloten terreinen wordt hierin meegenomen.

4.4.2. Looproutes

De vindbaarheid van de parkeerplaatsen is belangrijk. Minstens zo belangrijk zijn goede looproutes van de parkeervoorzieningen naar het centrum van Meppel. Verbetering van de verbindingen wat betreft ruimte, zichtbaarheid en comfort zijn wenselijk in het westelijke deel van het centrum via de Kleine Akkerstraat en Nieuwe Kerkstraat en vanaf de Vledderstraat en de richting Kraton. Ook vanaf de zuidkant vanaf Ogterop via het Zuideinde zijn verbeteringen denkbaar. Verbeteringen zitten niet alleen in infrastructurele aspecten aan de weg of trottoir maar ook in verlichting, sociale veiligheid, verwijzing, beleving en comfort. Verbeteringen worden de komende periode uitgewerkt. Er wordt bekeken of uitvoering in het kader van plannen voor de binnenstad mogelijk is.

4.4.3. Actiepunten

Actiepunten parkeerroute en verwijzing

Verwijzing autoverkeer

Onderzoek of en hoe verwijzing en routing kan worden aangepast (2017). Dit in het licht van de garage KE en ontwikkeling Vledder

Looproutes

Opstellen plan van aanpak en kostenraming verbetering looproutes (west, Vledderstraat, Kraton, Ogterop)

4.5. Handhaving

4.5.1. Nut van handhaving

Handhaving is essentieel om ervoor te zorgen dat het parkeerbeleid nageleefd wordt, zowel in gereguleerde als niet-gereguleerde gebieden. Parkeerders moeten het gevoel hebben dat er gehandhaafd wordt, zodat zij hun parkeergedrag daarop aanpassen. Ofwel, de mate van controle en handhaving hangt samen met de betalingsbereidheid van parkeerders. Dit betekent dat op wisselende dagen, op onvoorspelbare plaatsen en op momenten dat er het meeste behoefte aan is (ook 's avonds) gehandhaafd moet worden. Ook buiten het gereguleerde gebied is handhaving op foutparkeren noodzakelijk. Daarbij moet met name opgetreden worden tegen verkeersonveilige of verkeersbelemmerende situaties, bijvoorbeeld in woonwijken met een hoge parkeerdruk.

4.5.2. Betalingsbereidheid

De laatste meting gaf aan dat de betalingsgraad 95% is. De ambitie is om dit percentage ook de komende jaren te halen. Bij een structureel lagere betalingsgraad moet worden overwogen om de handhaving te intensiveren/uit te breiden. Monitoring is noodzakelijk (zie 5.5).

4.5.3. Uitbreiding regulering en handhaving

De in deze herijking voorgestelde wijzigingen vragen als totaalpakket voorsnog niet om een uitbreiding dan wel beperking van de inzet van controleurs. Op bepaalde plaatsen wordt de inzet minder of is niet meer nodig. Op andere wordt door invoering van regulering handhaving juist noodzakelijk.

Als de regulering in de schil in de toekomst mogelijk nog verder wordt uitgebreid moet kritisch worden bekeken of met de huidige inzet de ambities op het gebied van betalingsgraad nog kunnen worden waargemaakt. Mogelijk is uitbreiding van de inzet dan nodig.

4.5.4. Begroting boetes

In tegenstelling tot de handhaving van parkeeroverlast gerelateerde feiten (foutparkeren, vergunninghouderszone) vloeien de inkomsten van fiscale handhaving terug naar de gemeente. Het aantal fiscale boetes in de begroting wordt naar beneden bijgesteld tot 1500 per jaar (Voorstel PPN 2018-2021). Voor de komende jaren wordt dit lagere aantal boetes realistisch geacht en in lijn met de ambities wat betreft de minimale betalingsgraad.

4.6. Elektrisch rijden

Voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte zijn in 2016 beleidsregels vastgesteld. Uitgangspunt is een faciliterende rol voor de gemeente.

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

4.7. Parkeren voor gehandicapten

4.7.1. Gehandicapten en betaald parkeren

Houders van een GPK zijn vrijgesteld van parkeerbelasting. We mogen immers niet verwachten dat deze mensen ver moeten lopen om bij een automaat te komen en een automaat bij elke parkeerplaats voor gehandicapten is financieel niet haalbaar.

4.7.2. Gehandicapten en vergunninghouderszones

In tegenstelling tot het voorgaande moeten houders van een GPK die in een vergunninghouderszone parkeren wel een geldige vergunning of bezoekerspas hebben/gebruiken. Aan bewoners van een vergunninghouderszone met een GPK wordt de vergunning verstrekt tegen 0-tarief. Mensen die een parkeerplaats op kenteken hebben in een vergunninghouderszone hoeven geen aparte vergunning te hebben.

4.7.3. Evenementen

Tijdens evenementen in het centrum kan het voorkomen dat bepaalde parkeervoorzieningen voor gehandicapten niet of minder goed bereikbaar zijn. Om de toegankelijkheid van het centrum en het betreffende evenement voor gehandicapten te waarborgen wordt minimaal het aantal tijdelijk niet bereikbare plaatsen voor gehandicapten dicht bij het evenement gecompenseerd. Dit is het geval tijdens Koningsdag en de Donderdag Meppel Dagen. De parkeerplaatsen van het Slotplantsoen/Touwstraat zijn hiervoor aangewezen. Aandachtspunten hierbij zijn:

- Goede verwijzing en informatie naar en over de tijdelijke plaatsen
- Duidelijke "tijdelijke" bebording bij de plaatsen

4.8. Promotie centrum Meppel

4.8.1. Parkeren als visitekaartje

Om het centrum van Meppel aantrekkelijk te houden voor bezoekers verdient het parkeren in en rondom het centrum de komende jaren extra aandacht. Parkeren mag geen belemmering zijn om naar Meppel te komen. Met het pakket aan maatregelen zoals in de voorgaande paragrafen toegelicht heeft Meppel de komende jaren een prima parkeerproduct en zijn er voor bezoekers voldoende goede mogelijkheden waarmee de vraag voldoende wordt gefaciliteerd.

4.8.2. Incidentele acties

Om de komende jaren Meppel nog meer op de kaart te zetten als gezellig winkelcentrum moet breder worden gekeken dan alleen naar parkeren. Het parkeren kan echter wel bijdragen aan de promotie en marketing van Meppel.

Naast de structurele maatregelen is een aantal tijdelijke acties denkbaar op het gebied van parkeren. Acties die Meppel als winkelcentrum en de goede bereikbaarheid ervan extra onder de aandacht kunnen brengen. Mogelijke acties/maatregelen waaraan de gemeente actief kan bijdragen zijn:

- Actie extra kaartjes uit automaten waarmee klant geld terug kan krijgen bij winkelier (ondernemer betaalt klant geld terug).
- Uitrijkaarten garage(s) verkopen aan ondernemers. Winkelier kan klant hiermee gratis parkeren aanbieden.
- Extra aandacht voor bereikbaarheid/routing en verwijzing tijdens werkzaamheden en bouw (actieve communicatie).
- Een aantal dagen per jaar gratis parkeren.
- Et cetera

De maatregelen moeten de komende jaren samen met de winkeliers en ondernemers (MHV/Horeca) worden opgepakt en uitgewerkt. Afstemming en communicatie (onderling en richting doelgroep) zijn van belang en daarom is regelmatig overleg essentieel. Het is nadrukkelijk niet alleen de verantwoordelijkheid van de gemeente om de promotiemaatregelen succesvol te implementeren. Uitgangspunt is dat de Meppeler ondernemers organisatorisch en financieel bijdragen aan de acties.

Voor de uitrol van de promotiemaatregelen wordt een jaarlijks budget gereserveerd binnen de parkeerbegroting.

4.8.3. Actiepunten

Actiepunten promotie Meppel

Incidentele acties

Incidentele en tijdelijke promotieacties op het gebied van parkeren (uitwerking in overleg met winkeliers/horeca)

4.9. Communicatie

4.9.1. Gedurende de werkzaamheden

Om de bekendheid met de parkeermogelijkheden in en rond het centrum van Meppel te vergroten moet eenduidige en helder worden gecommuniceerd vanuit zowel gemeente als ondernemers.

De komende jaren is door bouwwerkzaamheden (KE en Vledder) de parkeersituatie sterk aan verandering onderhevig. Het up to date houden van de informatie over het parkeren op de gemeentelijke webpagina vraagt in deze periode extra aandacht. Mogelijk kunnen hierbij ook sociale media een rol spelen. Naast het informeren van bezoekers over de parkeermogelijkheden verdient ook de informatie richting bewoners en bedrijven extra aandacht.

4.9.2. Informatiefolder

Nadat de werkzaamheden aan het Vledder en aan de Kromme Elleboog zijn afgerond en de maatregelen in het kader van dit beleid zijn doorgevoerd zal de situatie minder aan veranderingen onderhevig zijn. Op dat moment wordt een meer uitgebreide (digitale) informatiefolder parkeren ontwikkeld.

4.9.3. Actiepunten

Actiepunten communicatie
Tijdens werkzaamheden
Extra aandacht voor actuele informatie via website en sociale media tijdens werkzaamheden / rondom doorvoeren wijzigingen
Informatiefolder
Ontwikkelen informatiefolder (nadat meeste wijzigingen zijn doorgevoerd)

4.10. Monitoring en evaluatie

4.10.1. Monitoring

Om goed te kunnen sturen op vraag en aanbod en de regulering van het parkeren is inzicht nodig in de actuele situatie. Hiervoor moet periodiek worden geïnventariseerd en geteld. De verkregen informatie uit het parkeeronderzoek wordt, gezamenlijk met de beschikbare data uit de parkeerautomaten en de bevindingen van de parkeercontroleurs op straat, geanalyseerd. Op deze manier kunnen trends ontdekt worden en kan tijdig worden ingespeeld op de ontwikkelingen.

Na vaststelling van de herijking van het parkeerbeleid zal gestart worden met het structureel (jaarlijks) monitoren van de parkeerdruk in het centrum en de schil.

Het monitoren van het gebruik van de fietsenstallingen maakt hier ook onderdeel van uit. De resultaten van de monitoring van de fietsenstallingen wordt in relatie tot de fietsroutes uit het GVVP bekeken. Als maatregelen nodig zijn wordt hiervoor een apart voorstel gedaan.

4.10.2. Evaluatie beleid

In 2022 volgt een nieuwe brede evaluatie en herijking van het parkeerbeleid. Tot die tijd wordt jaarlijks de voortgang gerapporteerd van de maatregelen uit dit plan en wordt ook ingezoomd op de resultaten van de monitoring. Mogelijk is bijsturing op bepaalde punten (in lijn met de geschetste visie) tussentijds nodig.

4.10.3. Actiepunten

Actiepunten Monitoring en Evaluatie
Monitoring
Monitoren betalingsgraad t.b.v. bepalen juiste inzet en omvang handhaving
Monitoring misbruik bezoekersregeling (op termijn)
Monitoring problemen ongereguleerde schil en onderzoek draagvlak regulering in de probleemgebieden (tweejaarlijks)
Monitoring capaciteit en parkeerdruk / telling (ook ongereguleerde schil)
Monitoring gebruik fietsenstallingen centrum en station
Evaluatie
Evaluatie en herijking in 2022
Jaarlijkse voortgangsrapportage (s.v.z. en resultaten monitoring)

5. Financiën

De planning en kosten van de maatregelen uit dit plan zijn opgenomen in onderstaande tabel. Het betreft de meer- en minderkosten en baten ten opzichte van het voorstel Parkeren PPN 2018-2021). De kosten zijn exclusief de benodigde interne uren.

Herijking parkeerbeleid Planning acties en effect begroting	Planning	Effect op begroting parkeren (- baten / + kosten)				
		2017	2018	2019	2020	2021
Actiepunten kwantiteit en kwaliteit van het aanbod						
Parkeerareaal Meppel						
Creëren meer parkeercapaciteit oude wijken, eventueel bij onderhoud en reconstructie, waar mogelijk (in overleg met bewoners)	Doorlopend vanaf 2019	-	-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-
Onderzoek verhogen gratis capaciteit schil, onder andere op de Jan van de Boschkade, Galgenkampsweg en Paradijsweg	2018	-	Separaat voorstel	-	-	-
Nota parkeernormen						
Actualiseren Nota Parkeernormen (raadsbesluit)	2017	-	-	-	-	-
Kwaliteit van de voorzieningen						
Verhogen kwaliteit parkeervoorzieningen gekoppeld aan onderhoud (comfort, toegankelijkheid, beleving, verlichting)		Doorlopend (geen meerkosten)				
Actiepunten Beter benutten en regulering						
Transitie reguleringsgebieden						
Evaluatie bestaande (grote) vergunninghoudersgebieden rondom het centrum (mogelijk transitie naar betaald parkeren)	2020/2021	-	-	-	-	PM
Opheffen losse vergunninghoudersplaatsen centrum (in overleg en indien nodig) op diverse plaatsen/terreinen	Vanaf 2018	-	-	-	-	-
Herindelings terrein ten zuiden Kromme Elleboog (in overleg) tot een minder versnipperd eenduidig en toegankelijk gebied	koppeling binnenstad-visie	-	-	Separaat voorstel	-	-
Regulering schil						
Opheffen betaald parkeren Ogterop (Als alternatief voor werkers en ter ontlasting woongebieden zuidzijde)	Begin 2018	-	€15.000,-	€15.000,-	€15.000,-	€15.000,-
Uitbreiding regulering schil noordzijde centrum, Catharinastraat en Kastanjelaan (betaald parkeren)	Begin 2018	€5.000,-	-€8.000,-	-€8.000,-	-€8.000,-	-€8.000,-
Implementatie regulering Ezingerweg (betaald parkeren, begrenzing in overleg met bewoners)	Begin 2018	€1.000,-	-€1.000,-	-€1.000,-	-€1.000,-	-€1.000,-

Tariefstructuur betaald parkeren						
Straatparkeren centrum (direct op een aan de ring en op de aanloopstraten) volledig naar hoog tarief (Stoombootkade, Bleekerseiland straat, Prinsengracht, Woldstraat, Vledderstraat/Aldi en Swaenenborgh)	Begin 2018	-	-€47.000,-	-€47.000,-	-€47.000,-	-€47.000,-
Straatparkeren centrum (direct op een aan de ring en op de aanloopstraten) naar max. 2 uur (eventueel gefaseerd)	2019	-	-	-	-	-
Parkeerduur betaald parkeren schil volledig van max. 2 uur naar onbeperkt (na gereed KE)	2019	-	-	-	-	-
Aanpassen systeem dagkaarten: Dagkaarten op Bleekerseiland, Koekoekstraat en Vledder niet meer mogelijk	Begin 2018	-	-	-	-	-
Dagkaarten Garage KS en Stadhuis 5,40 ipv 6,50 (4 keer uurtarief)	Begin 2018	-	-	-	-	-
Totaal derving inkomsten maatregelen verschuiving naar schil (plus implementatiekosten)		€ 2.000,-	€ 20.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-	€ 10.000,-
Vergunningen en ontheffingen						
Intrekken en herverdelen ontheffingen bedrijven op basis herijkte uitgangspunten (implementatie 2018)	begin 2018	-	-	-	-	-
Herverdelen ontheffingen centrumbewoners Vledder over terreinen centrum en Stadhuis	PM Koppeling Vledder	-	-	-	-	-
Herverdelen ontheffingen bewoners centrum (periodiek bij scheefgroei)	2020	-	-	-	-	-
Verplaatsen woonwerk ontheffingen Vledder (Kraton en Stadhuis of gratis Ogterop)	PM Koppeling Vledder	-	-	-	-	-
Vastleggen begrenzing en koppeling tussen zones woningen en zones parkeer capaciteit t.b.v. de uitgifte van vergunningen en ontheffingen. Bijvoorbeeld koppelen vergunningen Noteboomstraat aan Indische buurt	Begin 2018	-	-	-	-	-
Tarieven vergunningen aanpassen en indexeren (gemiddeld 1,2%)	Vanaf 2018 doorlopend	-	- € 2.000,-	- € 4.000,-	- € 6.000,-	- € 8.000,-
Inventarisatie parkeren op eigen terrein (tbv uitgifte vergunningen)	2017/2018	-	-	-	-	-
Pasjessysteem vergunningen wordt uitsterfconstructie	Vanaf 2018 doorlopend	-	-	-	-	-
Bezoekersregeling						
Actualiseren bezoekersregeling vergunninghouderszones (bezoekersschijf met jaarlijkse parkeerrechten, 3 uur i.p.v. 2 uur)	2018 Invoering 2019		€ 10.000,-	-€8.000,-	-€8.000,-	-€8.000,-
Actiepunten parkeerroute en verwijzing						
Verwijzing autoverkeer						
Onderzoek of en hoe verwijzing en routing kan worden aangepast. Dit in het licht van de garage KE en ontwikkeling Vledder. Uitvoering mogelijk na gereed KE.	2017	Al in begroting	-	Kosten uitvoering separaat voorstel	-	-
Looproutes						
Opstellen plan van aanpak en kostenraming verbetering looproutes (west, Vledderstraat, Kraton, Ogterop)	2018	-	-	Kosten uitvoering separaat voorstel	-	-

Actiepunten promotie Meppel

Incidentele acties

Incidentele en tijdelijke promotieacties op het gebied van parkeren. Ook financiële en organisatorische inspanning ondernemers vereist. (uitwerking in overleg met winkeliers/horeca)	Vanaf 2018	-	€20.000,-	€20.000,-	€20.000,-	€20.000,-
---	------------	---	-----------	-----------	-----------	-----------

Actiepunten communicatie

Extra aandacht voor actuele informatie via website en sociale media tijdens werkzaamheden / rondom doorvoeren wijzigingen	Vanaf 2018	-	-	-	-	-
Ontwikkelen informatiefolder (nadat meeste wijzigingen zijn doorgevoerd)	2019	-	-	€5.000,-	-	-

Actiepunten Monitoring en Evaluatie

Monitoring

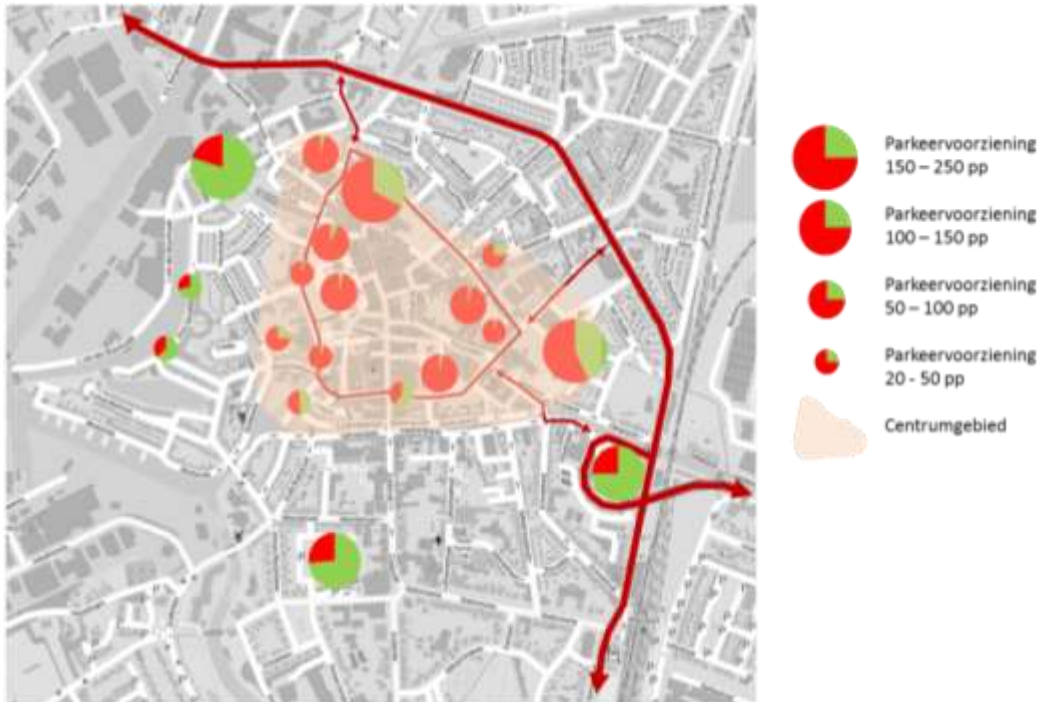
Monitoren betalingsgraad t.b.v. bepalen juiste inzet en omvang handhaving	jaarlijks	-	-	-	-	-
Monitoring misbruik bezoekersregeling	Vanaf 2019 jaarlijks	-	-	-	-	-
Monitoring problemen ongereguleerde schil en onderzoek draagvlak regulering in de probleemgebieden (tweejaarlijks)	2019 en 2021	-	-	-	-	-
Monitoring capaciteit en parkeerdruk / telling (ook ongereguleerde schil en ook fietsenstallingen)	Vanaf 2017	€ 8.000,- (1 keer)	€ 12.000,- (2 keer)	€ 12.000,- (2 keer)	€ 12.000,- (2 keer)	€ 12.000,- (2 keer)

Evaluatie beleid

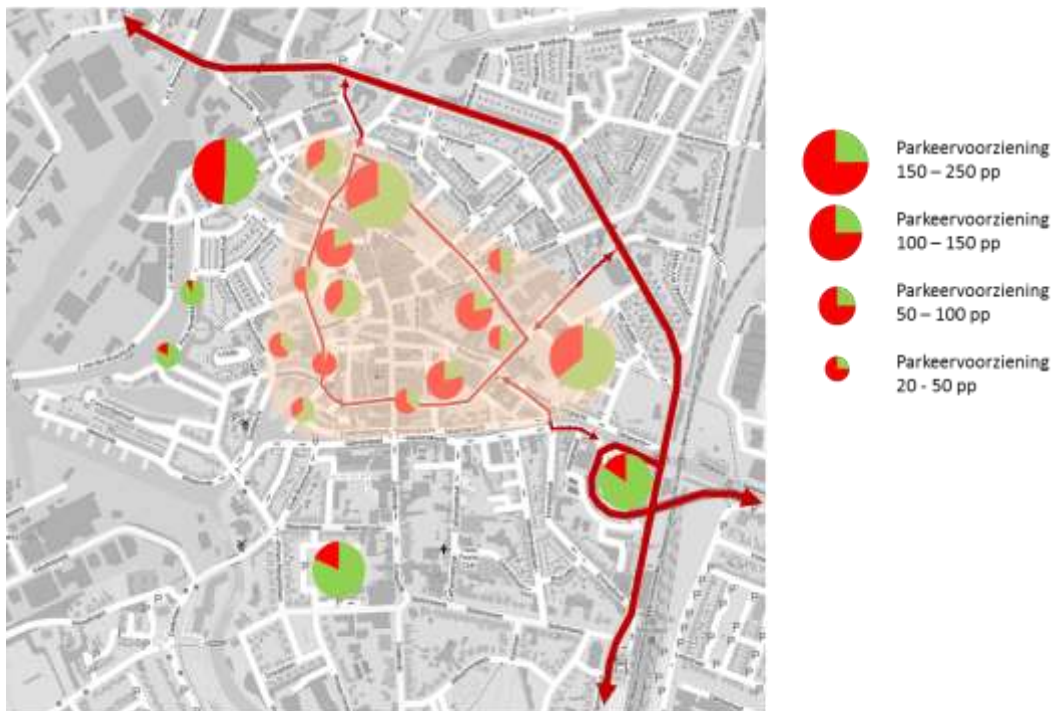
Evaluatie en herijking in 2022	2021	-	-	-	-	-
Jaarlijkse voortgangsrapportage (s.v.z. en resultaten monitoring)	Jaarlijks vanaf 2018	-	-	-	-	-

Totaal meerkosten (exclusief interen uren)		€ 16.000,-	€ 19.000,-	€4.000,-	-€ 3.000,-	-€ 5.000,-
---	--	------------	------------	----------	------------	------------

Bijlage 1: Parkeerdruk centrum Meppel



Afbeelding 2.2.1: Parkeerdruk centrum Meppel, zaterdagmiddag (telling 2012 en observaties 2016)



Afbeelding 2.2.2: Parkeerdruk centrum Meppel, donderdagochtend (telling 2012 en observaties 2016)

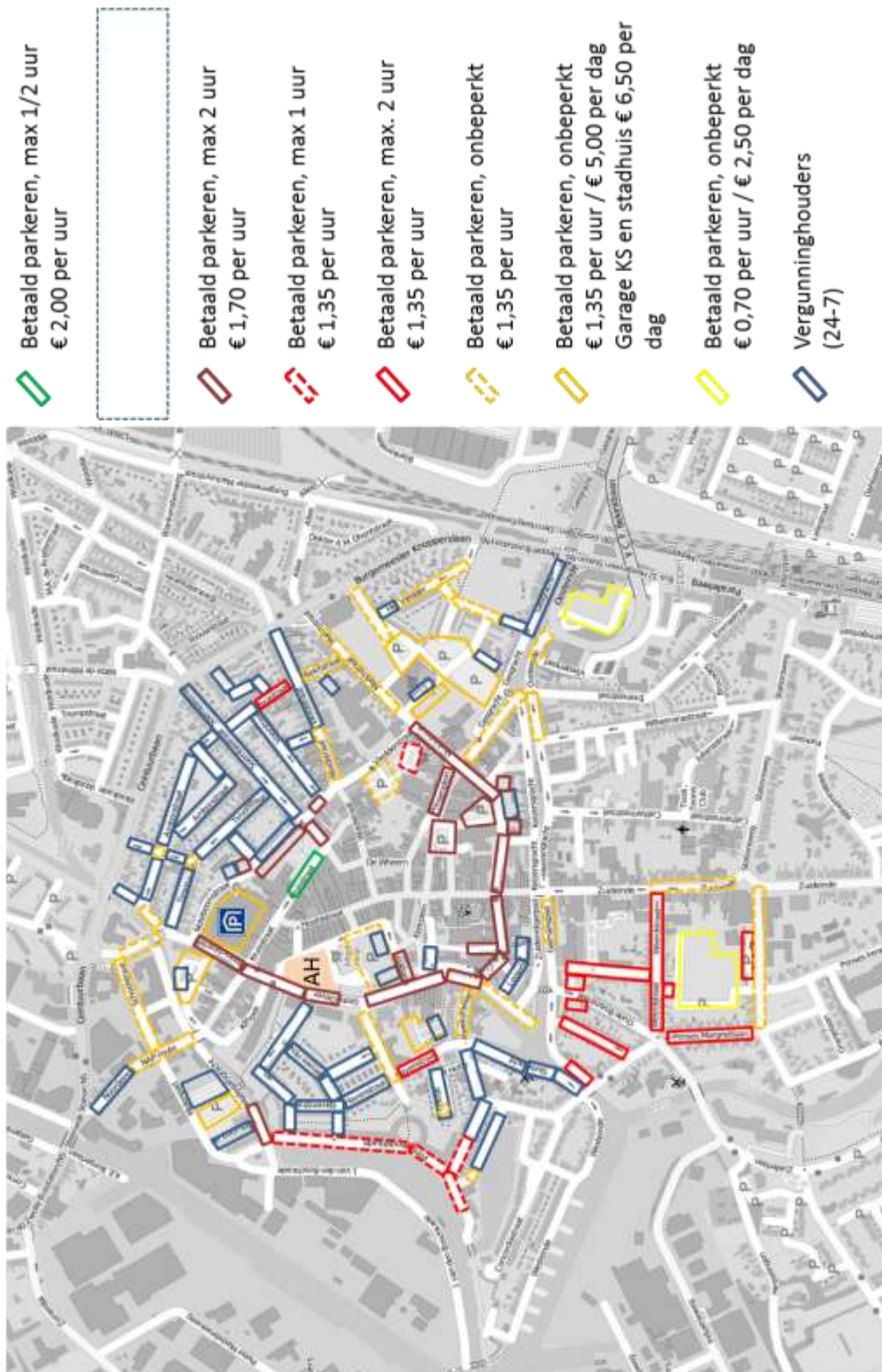
Bijlage 2: Parkeerbalans centrum Meppel



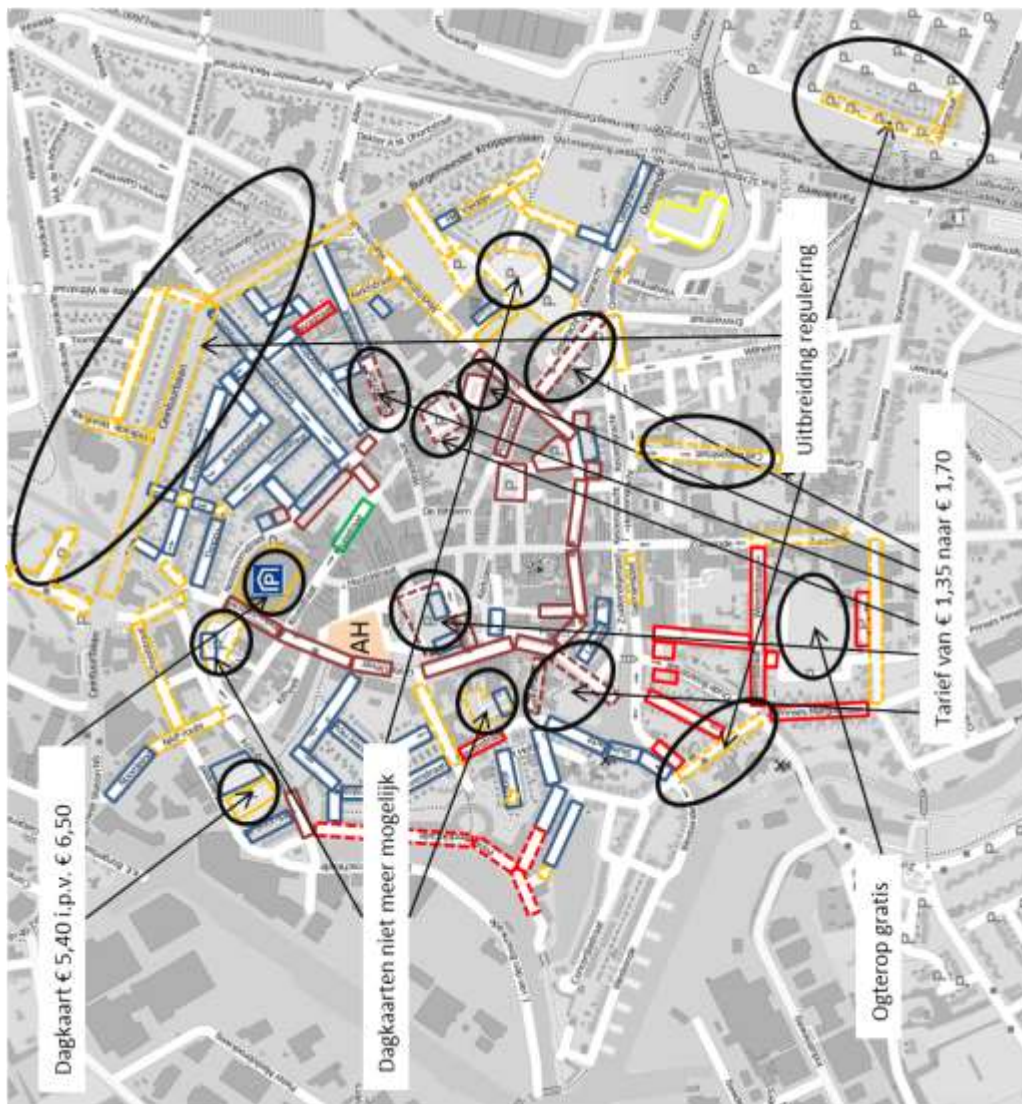
	Parkeercapaciteit centrum (betaald parkeren)	Bezetting op piekmoment (zaterdagmiddag)
Bestaande parkeerbalans centrum		
Betaald parkeren	900	765 (85%)
Vergunninghoudersplaatsen	180	145 (81%)
Totaal balans centrum (huidige situatie)	1080	910 (84%)
Bestaande parkeerbalans schil		
Stadhuis	220	30
Ogterop	110	25
Kraton	75	20
Totaal balans terreinen schil (huidige situatie)	405	75 (19%)
Totaal balans centrum en schil (huidige situatie)	1485	985 (66%)
Ontwikkelingen vraag en aanbod		
Ontwikkeling Vledder		
- opvang centrum bewoners		+ 45 in piek
- opvang woonwerk (verg.)		+ 50 in piek (buiten centrum!)
- opvang bezoekers		+ 20 in piek (schatting)
Ontwikkeling Kromme Elleboog		
- toename capaciteit	+130	
- toename vraag bewoners		+ 65
- toename vraag winkelbezoek		+ 10
Toename vraag/aanbod schil		+ 50
Toename vraag/aanbod centrum	+130	+140
Totaal balans centrum (toekomstige situatie)	1210	1050 (87%)
Totaal balans terreinen schil (toekomstige situatie)	405	125 (31%)
Totaal balans centrum en schil (toekomstige situatie)	1615	1175 (73%)
Effect gratis Ogterop (110 plaatsen worden opgevuld door latente vraag woonstraten)	1515	1175 (78%)

Bijlage 3: Ontwikkeling regulering en tariefstructuur

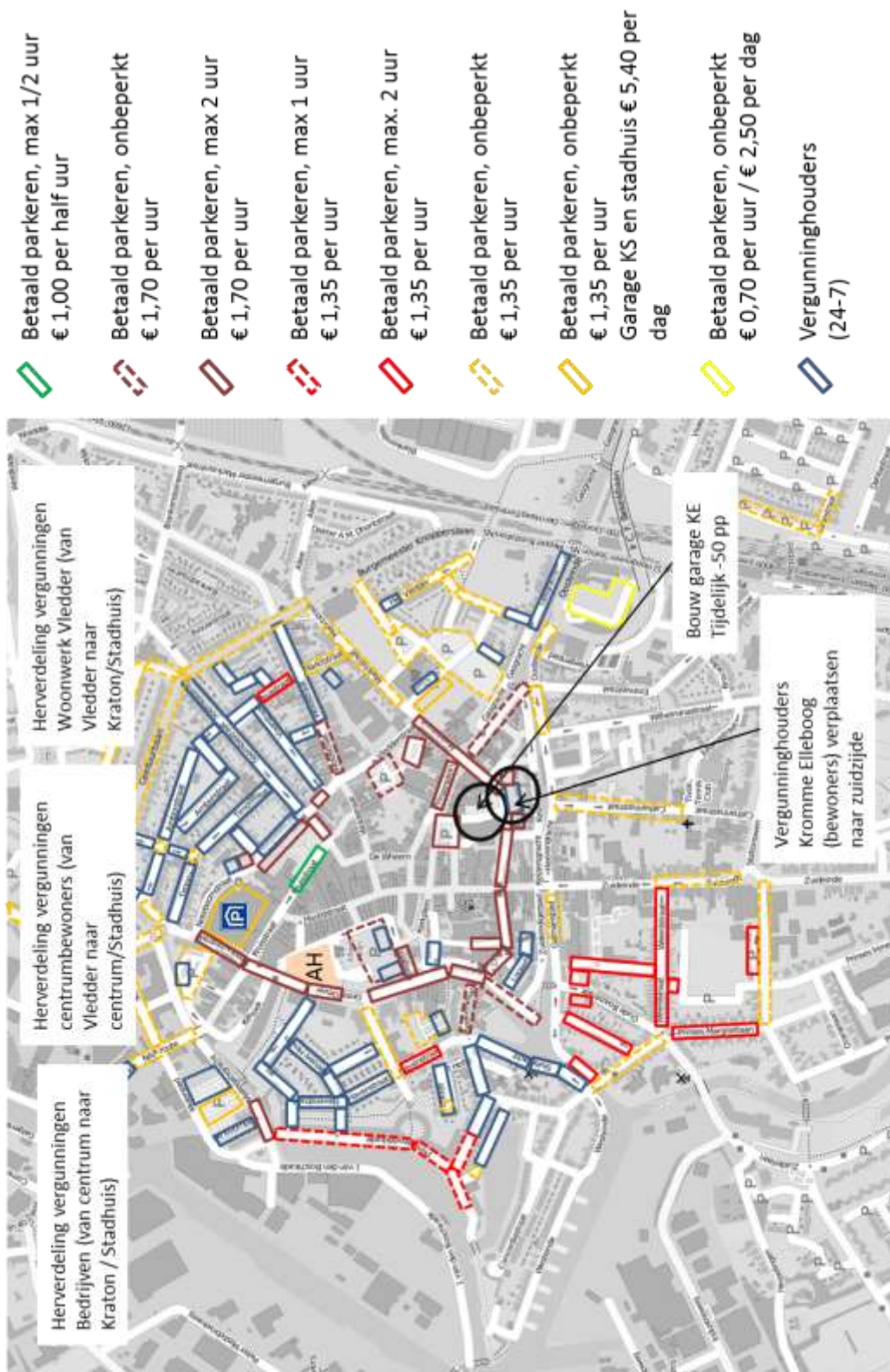
Regulering en tarifiering parkeren centrum Meppel, situatie 2017



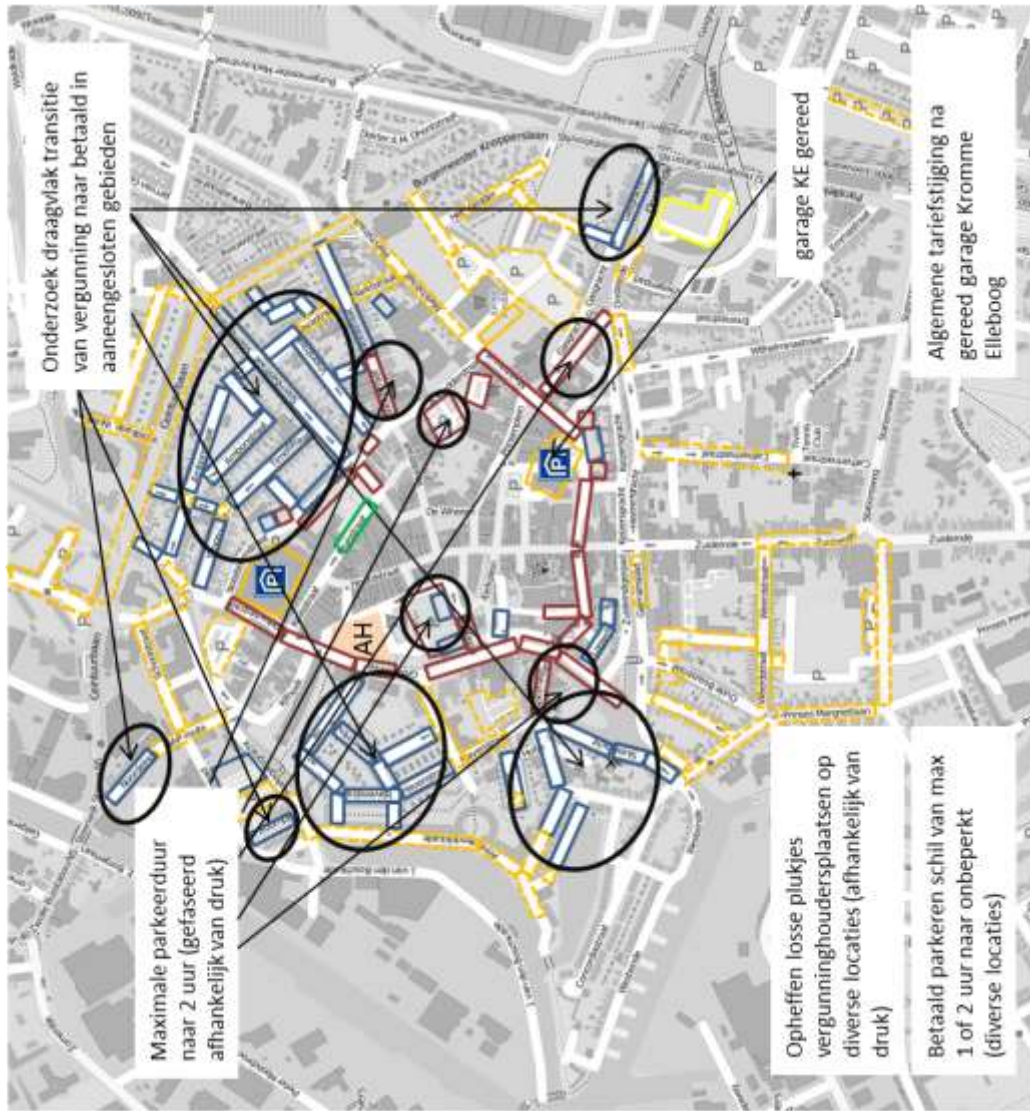
Regulering en tarifiering parkeren centrum Meppel, begin 2018



Regulering en tarifiering parkeren centrum Meppel, 2018 (bouw KE)



Regulering en tarifiering parkeren centrum Meppel, 2019 en verder (na bouw KE)



Betaald parkeren, max 1/2 uur
€ 1,10 per half uur



Betaald parkeren, max 2 uur
€ 1,85 per uur



Betaald parkeren, onbeperkt
€ 1,50 per uur



Betaald parkeren, onbeperkt
€ 1,50 per uur
Garage KS en stadhuis € 6,00 per dag



Betaald parkeren, onbeperkt
€ 0,85 per uur / € 3,00 per dag



Vergunninghouders
(24-7)

Bijlage 4: Vormen van parkeerregulering

Plusen en minnen van betaald parkeren:

- + gereserveerde plekken voor een brede doelgroep;
 - + gebruiksvriendelijk voor bezoekers
 - + (hoge) parkeeropbrengsten (zowel parkeergeld als naheffing)
 - + goed handhaafbaar;
 - hoge investeringskosten (met nadruk de betaalautomaten);
 - hoge instandhoudings- en beheerskosten (met nadruk de betaalautomaten);
- (Dit laatste zal in de toekomst minder worden door ontwikkeling belparkeren)



Plusen en minnen van vergunninghoudersparkeren:

- + gereserveerde plekken voor exacte doelgroep;
- + lage investeringskosten;
- + lage instandhoudings- en beheerskosten;
- + goed handhaafbaar
- + vaste parkeerlasten/-opbrengsten
- niet gebruiksvriendelijk voor bezoekers (afhankelijk van regeling)
- onderbenutting parkeer capaciteit buiten piektijden
- wel lasten maar nauwelijks of geen baten voor gemeente



Plusen en minnen van parkeerschijfzone:

- + gereserveerde plekken voor bredere doelgroep (kortparkeerder);
- + relatief lage investeringskosten (markering/p-tegels extra t.o.v. vergunninghouders);
- + relatief lage instandhoudings- en beheerskosten (markering extra t.o.v. vergunninghouders);
- + vaste parkeerlasten
- + gebruiksvriendelijk voor bezoekers
- geen parkeeropbrengsten en niet kostendekkend te maken
- minder goed handhaafbaar (schijf tussentijds verzetten discussie over tijd etc.)

