

Gemeente Meppel

# Facetplan bereikbaarheid centrumgebied

## Verkeerscirculatie en parkeersituatie

Gemeente Meppel

# Facetplan bereikbaarheid centrumgebied

## Verkeerscirculatie en parkeersituatie

Datum 10 mei 2005

Kenmerk MPL042/Fdf/0650

Eerste versie

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Meppel
Titel rapport	Facetplan bereikbaarheid centrumgebied Verkeerscirculatie en parkeersituatie
Kenmerk	MPL042/Fdf/0650
Datum publicatie	10 mei 2005
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren G. de Vos en I. de Jonge
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.J. Kingma, F.P. Frederix, J. Herder, J.A. Waagmeester
Projectomschrijving	Dit plan is er op gericht de aantrekkingskracht en daarmee het economische functioneren van het centrum van Meppel te verbeteren.
Trefwoorden	Het Vledder, Kromme Elleboog

	Inhoud	Pagina
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Relevante ontwikkelingen</b>	<b>2</b>
2.1	Landelijke en regionale trends	2
2.2	Lokale ontwikkelingen	5
2.3	Conclusie	7
<b>3</b>	<b>Visie op de bereikbaarheid</b>	<b>8</b>
3.1	Verkeerscirculatie	8
3.2	Parkeersituatie	9
<b>4</b>	<b>Vertaling visie naar concrete actiepunten</b>	<b>11</b>
4.1	Verkeerscirculatie	11
4.2	Parkeersituatie	15
<b>5</b>	<b>Slotsom</b>	<b>19</b>
	<b>Bijlagen</b>	
1	Deelnemers workshops	
2	Verkeersmodel	
3	Parkeerbalans	

## 1 Inleiding

### *Aanleiding*

De gemeente Meppel staat aan de vooravond van een aantal majeure projectinitiatieven in en rondom het centrum. Projecten zoals Het Vledder en Kromme Elleboog hebben grote invloed op de bereikbaarheid van het centrumgebied. Hoewel binnen het speelveld van verkeer en vervoer al wel diverse (gemeentelijke) nota's voorhanden zijn, ontbreekt het de gemeente aan een samenhangende totaalvisie voor de binnenstad. Een dergelijke visie op de verkeerscirculatie en de parkeersituatie is wel van groot belang voor de besluitvorming omtrent deze projecten. Daarom is Goudappel Coffeng BV gevraagd de gemeente Meppel te ondersteunen bij deze planontwikkeling. Dit rapport is hiervan het tastbare resultaat en vormt het kader voor beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer in en rondom het centrumgebied.

### *Samen staan we sterk*

Op 13 en 20 april zijn workshops gehouden met de betrokken ambtenaren, waarbij ook de provincie Drenthe, de Meppeler Handelsvereniging (MHV) en het Hoofdbedrijfschap Detailhandel (HBD) waren vertegenwoordigd. De eerste workshop had tot doel te komen tot een visie op de verkeerscirculatie. Ter plekke zijn oplossingsvarianten met het gemeentelijk verkeersmodel doorgerekend. De tweede workshop had de parkeersituatie als onderwerp. Tijdens beide workshops is gebruik gemaakt van de

PODO-systematiek om op gestructureerde wijze het probleem te verkennen en te komen tot gedegen oplossingsrichtingen. Deze systematiek bestaat uit: Problemen verkennen, Oorzaken benoemen, Doelstellingen formuleren, Oplossingen vinden.

### *Leeswijzer*

Dit rapport bestaat uit vijf hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk geeft kort een schets van de voor Meppel relevante ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens de visie op de bereikbaarheid van het centrumgebied. Deze visie is in hoofdstuk 4 vertaald in concrete actiepunten. In het laatste hoofdstuk volgt een globale raming van de kosten en opbrengsten van de voorgestelde maatregelen.

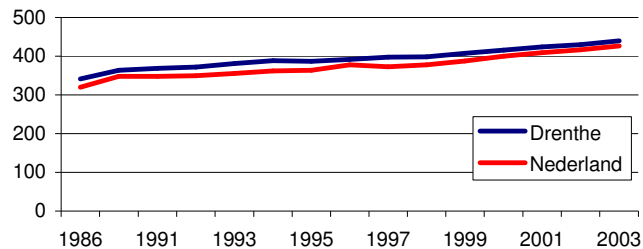
## 2 Relevante ontwikkelingen

De relevante trends en ontwikkelingen voor de bereikbaarheid van het centrumgebied in Meppel vormen het vertrekpunt van dit rapport. Mede op basis van de inventarisatie in dit hoofdstuk zijn in het volgende hoofdstuk de doelen voor het verkeers- en vervoersbeleid vastgesteld.

### 2.1 Landelijke en regionale trends

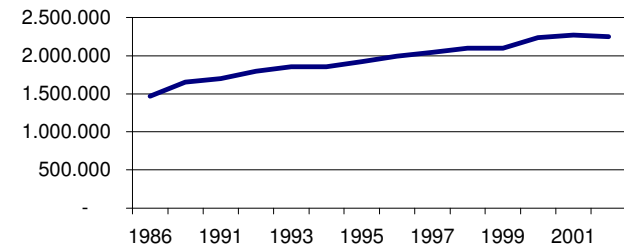
#### *Verkeer*

In de afgelopen tien jaar is het autobezit in Nederland met een kwart gegroeid zo blijkt uit cijfers van het CBS. Figuur 2.1 laat zien dat het autobezit in Drenthe nog hoger is dan dat van geheel Nederland. Verwacht wordt dat deze groei in de toekomst zal aanhouden.



Figuur 2.1: Autobezit (aantal auto's per 1000 inwoners)

Ook het aantal autokilometers is gegroeid. Tussen 1986 en 2002 in Drenthe met ongeveer 50%, zo laat figuur 2.2 zien. Landelijk wordt verwacht dat het wegverkeer tot 2020 met ruim 40% groeit ten opzichte van 2000 zo blijkt uit de Nota Mobiliteit. Het gevolg van deze trends is dat het drukker wordt op de weg en er meer parkeerplaatsen nodig zijn.



Figuur 2.2: Ontwikkeling autokilometrage Drenthe

#### *Winkelen*

De laatste jaren wordt steeds duidelijker dat de consument nadrukkelijk zelf bepaalt wanneer, waar en op welk tijdstip welke aankopen worden verricht. Als gevolg hiervan is het aankooppatroon van consumenten naar tijd en plaats diffuser geworden. Het motief van de consument is leidend voor de eisen aan de winkel en winkelomgeving. Grofweg kunnen drie soorten aan aankopen worden onderscheiden: boodschappen doen, recreatief winkelen en doelgerichte aankopen.

Een centrumgebied richt zich op recreatief winkelen. In de hedendaagse beleveniseconomie is bij het recreatieve winkelen behoefte aan fun en entertainment. Winkelen is voor velen tot vrijetijdsbesteding verheven. Een breed aanbod aan winkels in combinatie met aansprekende formules komt tegemoet aan de wens om uitgebreid te 'kijken en vergelijken'. Horecavoorzieningen vormen een onmisbare factor evenals een sfeervolle ambiance.

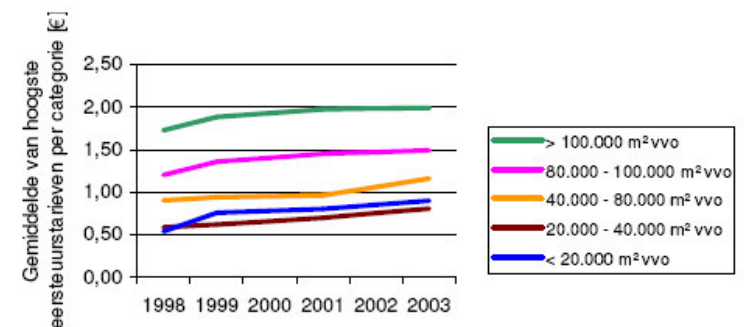
Bij het boodschappen doen en bij het verrichten van doelgerichte aankopen spelen gemak en efficiency een hoofdrol. De aankopen moeten zonder veel gedoe verricht kunnen worden, dicht bij huis.

Door de nog steeds toenemende mobiliteit en ruimere winkelopeningstijden wordt de 'winkelhorizon' van de consument groter. Als het aanbod in de omgeving niet voldoet, wijkt de consument makkelijk uit naar winkelgebieden waar wel aan de behoeften wordt voldaan. Het aandeel autogebruik van het winkelpubliek blijft groeien en betaald parkeren is sterk van invloed op de tevredenheid van de klant.

Om het economisch functioneren van een binnenstad te behouden is het noodzakelijk om op de hier beschreven dynamiek in het consumentengedrag in te spelen.

### Parkeren

De vraag naar parkeerplaatsen groeit, omdat het autobezit en de automobilititeit groeit en ook het aandeel autogebruik van het winkelpubliek toeneemt. Het gevolg is dat meer autoverkeer in de centra op zoek is naar een parkeerplaats. Dit leidt tot meer zoekverkeer, meer overlast in woonwijken etc. De koopavond blijkt minder maatgevend te zijn geworden voor het bepalen van de parkeervraag. Daarom is monitoring steeds belangrijker geworden.



Figuur 2.3: Tarieven straatparkeren bij centra in vijf categorieën

Figuur 2.3 laat zien dat de parkeertarieven stijgen. Het gemiddelde hoogste eersteuurtarief voor winkelcentra vergelijkbaar met Meppel is inmiddels 1,16 euro. Door de (relatieve) schaarste aan parkeeraanbod stijgen de tarieven harder dan de inflatie. Dat ligt

politiek gevoelig, maar is een economisch niet te stoppen fenomeen. Het is hooguit te vertragen. Hoge tarieven betekenen veel opbrengsten. Veel opbrengsten betekenen mogelijkheden voor gebouwde parkeervoorzieningen.

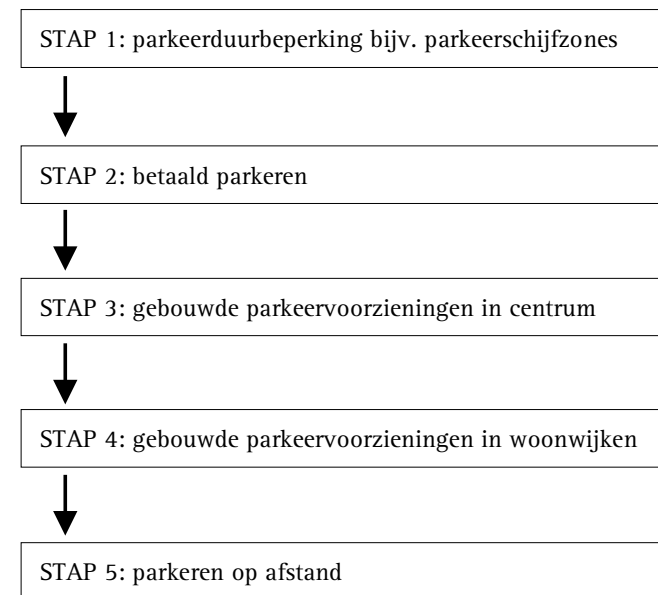
Parkeerbeleid is geen doel op zich. Parkeren is immers niets meer dan een schakel tussen een autoverplaatsing en een voetgangerverplaatsing. Met een juist parkeerbeleid kan wel worden bijgedragen aan de realisering van andere doelen, zoals: een economisch vitaal centrum, stimuleren van het fietsgebruik, overlast beperking in de woonwijken, etc.



*Figuur 2.4: Parkeren als schakel*

In het parkeerbeleid is een logische lijn te schetsen (figuur 2.5). De eerste stap is parkeerduurbepering (bijv. parkeerschijfzones). Vervolgens wordt betaald parkeren ingevoerd. De derde stap is realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen in het centrum. Hierna worden ook gebouwde parkeervoorzieningen in de aangrenzende woonwijken gerealiseerd. Tot slot volgt het parkeren op afstand in bijvoorbeeld transferia. Deze lijn blijft in de loop van

de tijd geldig, maar is op onderdelen wel gemoderniseerd. Kleinere gemeenten zitten aan het begin van de lijn, grotere aan het eind.



*Figuur 2.5: De logische lijn in het parkeerbeleid*

Voor de korte afstand verplaatsingen blijft de fiets een aantrekkelijk vervoermiddel. Het fietsgebruik kan gestimuleerd worden door het invoeren van betaald parkeren voor de auto en het realiseren van hoogwaardige stallingvoorzieningen voor de



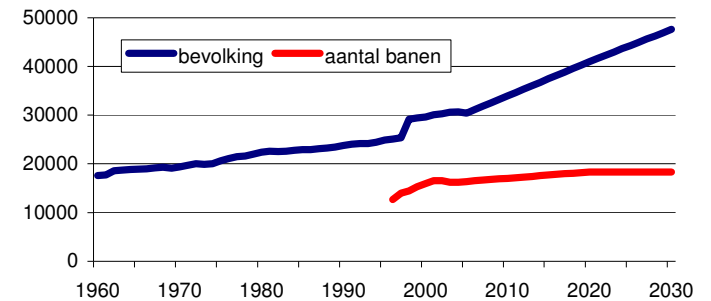
fiets. Een gratis bewaakte stalling vormt hierin vaak het summum. Echter, de diversiteit in aanrijroutes van fietsers gecombineerd met een uitgestrekt winkelgebied, maakt een grote concentratie van de stallingsvoorzieningen niet ideaal. Daarom is het effectiever de kwaliteit van de bestaande en veel gebruikte stallingen te verbeteren. Voor de fiets geldt, nog meer dan voor de auto, dat de gebruiker zo dicht mogelijk bij zijn eindbestemming wil parkeren.

## 2.2 Lokale ontwikkelingen

De trends zoals beschreven in paragraaf 2.1 zijn ook van toepassing op de gemeente Meppel. Daarnaast zijn er ook nog een aantal lokale ontwikkelingen gaande.

### *Inwoners en arbeidsplaatsen*

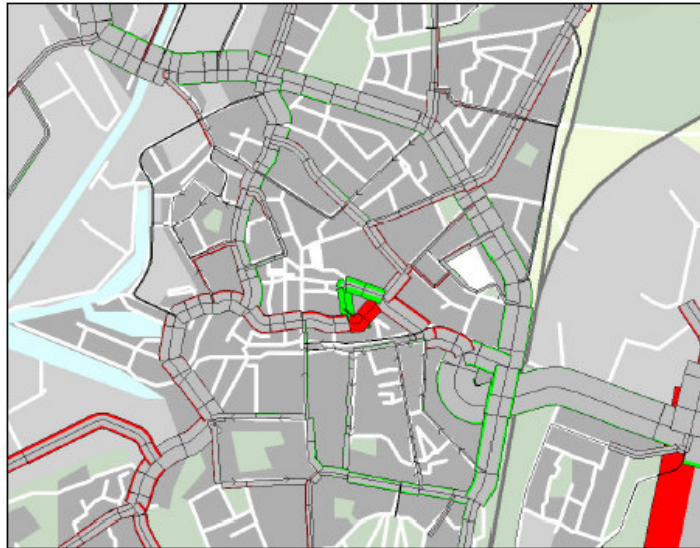
Het aantal inwoners van Meppel is de afgelopen 25 jaar gegroeid met bijna 40%. Door de ontwikkeling van de wijken Berggierslanden en Nieuwveense Landen zal de komende 25 jaar het inwoneraantal groeien met ruim 55%. Als gevolg van onder andere de uitbreiding van industrieterrein Noord en de nieuwe voorzieningen in het centrum, zal het aantal banen de komende 25 jaar groeien met 12%. Het verschil tussen de groei van het aantal arbeidsplaatsen en het aantal inwoners zal tot gevolg hebben dat de pendel vanuit de woonwijken in Meppel naar werkgelegenheid elders, zal toenemen.



Figuur 2.6: Aantal inwoners en banen in Meppel

### *Infrastructuur*

Het Meppel gebonden autoverkeer zal tot 2030 met 35% groeien ten opzichte van 2004. De verkeersstromen zullen onder andere als gevolg van de uitbreiding van knooppunt Lankhorst gaan veranderen. Grotere verkeersstromen zullen ontstaan door de ontwikkeling van Berggierslanden en Nieuwveense Landen. Voor de ontsluiting van deze nieuwe woongebieden wordt het gemeentelijk wegennet uitgebreid. Dit zal ook gevolg hebben voor verkeersstromen. Figuur 2.7 van het verkeersmodel geeft voor het centrumgebied en omstreken de situatie in 2030 weer ten opzichte van de huidige verkeersstromen.



*Figuur 2.7: Toename (rood) en afname (groen) verkeersstromen in de periode 2004-2030*

#### *Parkeerdruk*

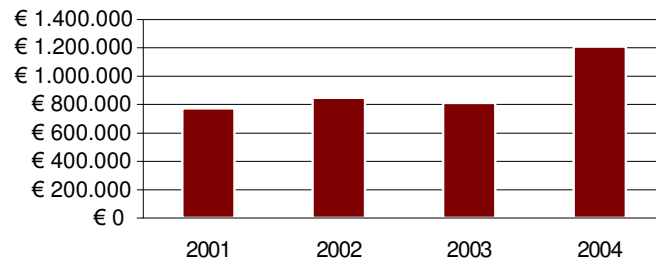
In en rond het centrumgebied van Meppel zijn 4.443 parkeerplaatsen, hiervan zijn 3.603 plaatsen openbaar en daarvan is 1.836 (circa 50%) betaald parkeren. De maximale bezetting van de parkeerplaatsen binnen de binnenring is 62% op zaterdagmiddag om 14.00 uur. De kleine parkeerterreinen gelegen

dicht bij de Hoofdstraat hebben een veel hogere parkeerdruk: de Groenmarkt tot 97%, het Hoogetin tot 82% en het Slotplantsoen tot 100%. Ook de terreinen bij de supermarkten hebben een hoge parkeerdruk: de Swaenenborgh (AH) tot 91% en bij de Lidl / Leenbakker tot 102%. Over het algemeen wordt een parkeerdruk tot 85% als acceptabel beschouwd. Bij een parkeerdruk hoger dan 100% is sprake van foutparkeerders.

Terreinen met een lagere parkeerdruk bevinden zich veelal buiten het centrum: Het Vledder met maximaal 62% op de zaterdagochtend en op de koopavond maar 7 tot 17% en het Mallegat met maximaal 32% op de zaterdagmiddag. Uitzonderingen hierop zijn de Keyzerstroom met op de zaterdag maximaal 41% en op de koopavond maximaal 42% en de Kromme Elleboog met op de zaterdag maximaal 62% en op de koopavond maximaal 52%.

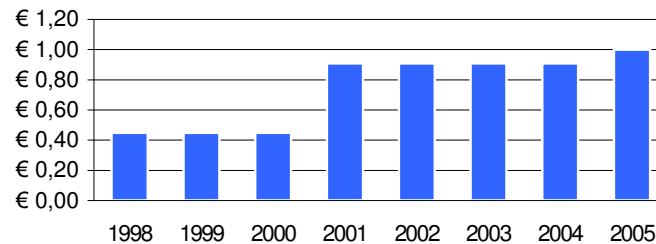
#### *Parkeeropbrengsten*

De parkeeropbrengsten in de gemeente Meppel zijn het afgelopen jaar gegroeid met 50%. De voorgaande jaren waren de opbrengsten rond de € 800.000,- (zie figuur 2.8).



*Figuur 2.8: Parkeeropbrengsten Meppel*

De parkeertarieven in de gemeente Meppel zijn de afgelopen jaren meer dan verdubbeld, zo is af te lezen uit figuur 2.9.



*Figuur 2.9: Hoogste eerste tarief gemeente Meppel*

*Specifiek voor het centrum: Kromme Elleboog en Het Vledder*  
Op dit moment worden er voor twee gebieden in het centrum plannen ontwikkeld: Het Vledder en Kromme Elleboog. Het plan voor Het Vledder bestaat uit een nieuwe supermarkt en het

uitbreiden van de bestaande supermarkt, een bioscoop met horeca en 175 woningen. Ook is er een groot aantal parkeerplaatsen gepland. Uitgangspunt is dat op Het Vledder voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd om de parkeervraag van de functies op Het Vledder te kunnen accommoderen.

Het plan Kromme Elleboog betreft een combinatie van winkels, kantoren en een parkeergarage met 400 plaatsen. Van de 400 parkeerplaatsen zullen er 100 worden gereserveerd voor appartementen en kantoren die door de firma Boom worden gerealiseerd. In de omgeving van het plan Kromme Elleboog worden verder ongeveer 150 straatparkeerplaatsen opgeheven. Ook wordt een doorsteek gerealiseerd van de Kromme Elleboog naar de Marktstraat, waardoor een rustiger verkeersbeeld ontstaat in dit deel van het centrumgebied.

### 2.3 Conclusie

Voor de toekomst van de Meppeler binnenstad moeten we met de volgende ontwikkelingen rekening houden:

- het autobezit en autogebruik nemen toe;
- de winkelbezoeker is bereid verder te reizen en wil recreatief winkelen;
- de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen is niet in evenwicht, dus ontstaat er pendel;
- de parkeertarieven en parkeerdruk blijven stijgen.

### 3 Visie op de bereikbaarheid

Dit plan is er op gericht de aantrekkingskracht en daarmee het economische functioneren van het centrum van Meppel te verbeteren. In dit hoofdstuk worden de twee thema's uitgewerkt die er op gericht zijn bereikbaarheidsproblemen op te lossen en kansen te benutten.

#### 3.1 Verkeerscirculatie

De beleidsthema's voor de toekomst op het gebied van de verkeerscirculatie zijn:

1. Buiten het centrumgebied heeft een adequate doorstroming prioriteit.
2. Verduidelijken verbindingen tussen binnen- en buitenring.
3. Zorgen voor een eenduidige herkenbare vormgeving van de binnenring.
4. Concentreren parkeerverkeer op de binnenring.
5. Bevorderen fietsverkeer naar het centrumgebied.
6. Vergroten aantrekkelijkheid van het winkelgebied.

De verschillende doelen hangen met elkaar samen: maatregelen dienen zodanig uitgewerkt te worden dat zij tegelijkertijd aan verschillende doelstellingen voldoen. De genoemde doelen kunnen worden vertaald in de volgende algemene beleidskeuzes:

- Extra infrastructuur voor het autoverkeer rondom het centrum biedt onvoldoende soelaas. Dit betekent dat de verkeersstromen op de juiste manier over het bestaande wegennet moeten worden geleid. In de directe nabijheid van het centrum moeten de kruispunten bij de Knoppersbrug (alleen de verkeersregeling) en het kruispuntcomplex Woldstraat – Ceintuurbaan – Commisaris De Vos Van Steenwijklaan – Marktstraat worden aangepast om de doorstroming te verbeteren.
- Doorgaand verkeer hoort op de buitenring. Gebiedsvreemd verkeer over de binnenring moet voorkomen worden.
- De opbouw van de verkeersstructuur in het centrum van Meppel is voor de weggebruiker niet helder. Wegen met bijvoorbeeld een gelijke functie zijn verschillend vormgegeven en wegen met een gelijke vormgeving zijn verschillend van functie. Deze diffuusheid in het beeld leidt verkeerskundig tot onlogische situaties. Het uitvoeren van de binnenring met een eenduidig wegprofiel en maatvoering, waaraan de gebruiker kan aflezen wat voor een weg het is, komt de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid ten goede.
- Kiezen voor een beperkt aantal verbindingen tussen binnen- en buitenring en deze zodanig inrichten dat de weggebruiker weet dat het hier om een dergelijke weg gaat. De historische bruggen over de Hoogeveensevaart zijn niet geschikt als volwaardige verbinding tussen de binnenring en de rest van Meppel door hun geringe capaciteit.

- Het fietsklimaat verbeteren door meer ruimte te geven aan de fietser. Het fietsverkeer faciliteren door op belangrijke bestemmingspunten en routes voor fietsers letterlijk 'plaats te maken' voor fietsers.
- Autoluw centrum (alleen bevoorradend verkeer toestaan), zodat er een aantrekkelijk en veilig winkelgebied ontstaat.

### 3.2 Parkeersituatie

De beleidsthema's voor de toekomst op het gebied van de parkeersituatie zijn:

1. Bezoekers snel duidelijk maken waar en onder welke voorwaarden (gratis/betaald) geparkeerd mag worden.
2. Voorkomen dat bezoekers eerder dan de bedoeling is hun bezoek afbreken.
3. Effectief gebruiken van schaarse ruimte door dubbelgebruik.
4. Bewoners moeten mogelijkheid hebben om te parkeren in de nabijheid van de woning.

De genoemde doelen kunnen worden vertaald in de volgende algemene beleidskeuzes:

- Als gevolg van de onduidelijke parkeerstructuur is het moeilijk een beeld te krijgen van waar en onder welke voorwaarden geparkeerd kan worden. Een van de oorzaken is het grote aantal kleine parkeerlocaties. Door het concentreren van het

parkeerverkeer op de binnenring en door alle parkeerplaatsen alleen vanaf de binnenring toegankelijk te maken, kan men dit verbeteren. Ook het verbeteren van de bewegwijzering is een middel om de parkeerstructuur te verhelderen.

- Voor bezoekers die veel waarde hechten aan gratis parkeren, moet deze mogelijkheid worden geboden. Op dit moment zijn alle parkeerplaatsen voor bezoekers betaald parkeren en daarom wijken zij uit naar de woonwijken of naar andere steden. Wanneer op (geringe) afstand van het centrum (buiten de binnenring) parkeerterreinen zijn waar gratis geparkeerd kan worden, vermindert de druk op de woonwijken en is er ook ruimte voor de werkers.
- Bezoekers die veel waarde hechten aan dichtbij parkeren kunnen dit doen binnen de binnenring, maar wel tegen betaling. Met behulp van tariefdifferentiatie kan het parkeren in bijvoorbeeld de parkeergarages gestimuleerd worden.
- Parkeerduurbeperking is niet gewenst, want het leidt tot inperking van het winkelbezoek. Dat heeft beperkingen van bestedingen tot gevolg, wat afbreuk doet aan het economische functioneren en de vitaliteit van het centrum.
- Het aantal plaatsen lijkt redelijk, maar staan de doelgroepen wel op de goede plaatsen, het instrument betalen wordt niet optimaal benut en een goede presentatie ontbreekt. De parkeerdruk ten zuidoosten van het centrum is met op de koopavond rond de 70% en op de zaterdagmiddag rond de 75% het hoogste van alle deelgebieden uit de parkeerbalans.

Werkers parkeren nu in woongebieden rond bijvoorbeeld het politiebureau. Een ander vergunningenbeleid kan de parkeersituatie verbeteren. Als gevolg van het huidige vergunningensysteem is op een aantal parkeerterreinen te weinig dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

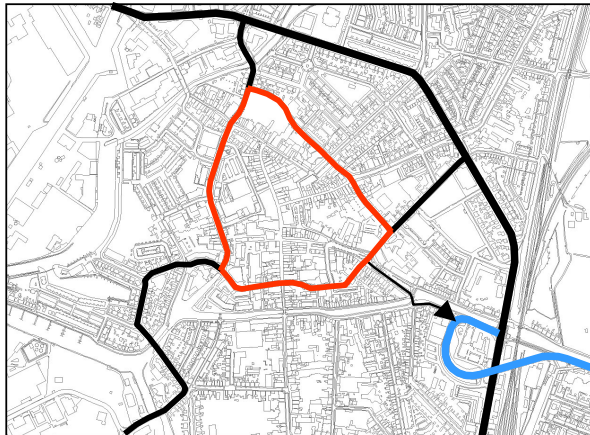
- Ontwikkelen van een parkeerbeleid dat robuust en duurzaam is. Een beleid dat ook inspeelt op nieuwe ontwikkelingen, zodat ad hoc beleid voorkomen kan worden. Een beleid waarin een keuze is gemaakt over volledig parkeren op eigen terrein of een afkoopregeling met een parkeerfonds. Een 'zelfstandig' parkeerbedrijf biedt hierin kansen.

## 4 Vertaling visie naar concrete actiepunten

Plannen en visies zijn geen doel op zich, maar moeten een tastbaar vervolg krijgen. In dit hoofdstuk wordt daarom aangegeven welke concrete acties nodig zijn om de visie, zoals die in het vorige hoofdstuk is ontvouwd, in de praktijk te verwezenlijken.

### 4.1 Verkeerscirculatie

De verkeersstructuur die wordt voorgesteld is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Voorgestelde verkeersstructuur

#### *Buitenring uitbreiden niet zinvol*

De buitenring bestaat uit de Ceintuurbaan, de Burgemeester Knopperslaan en de Parallelweg. Het beeld van de buitenring ziet er goed uit. De gebruiker kan aan de vormgeving van de weg zien met welk soort weg hij te maken heeft. Fietsstroken, voorrangskruispunten en het wegprofiel leveren een duidelijk beeld op.



Figuur 4.2: Beeld van de buitenring

De buitenring is wel incompleet. Er is nauwelijks sprake van een ring, omdat aan de zuid- en westkant van het centrumgebied de ring ontbreekt. Dit leidt dan ook tot problemen. Met name de bereikbaarheid van het centrum vanuit zuidelijk Meppel is een probleem. De route via het Zuideinde voldoet namelijk niet. Ook

ontbreekt een adequate hoofdroute vanaf het Bleekerseiland via de Sluisbrug naar het zuiden van Meppel. In de toekomst vormt de toegankelijkheid vanaf de westzijde, in verband met de uitbreiding van Meppel, een groter probleem.

Het verkeerskundige effect van een volledige buitenring is gering, blijkt uit een exercitie met het verkeersmodel. Hierbij is de buitenring in het verkeersmodel gecompleteerd en is bepaald in welke mate deze gebruikt zal worden. Van een eventuele nieuwe schakel maken circa 3.300 motorvoertuigen per etmaal gebruik. Ter vergelijking, op de Knopperslaan zijn dit circa 8.400 voertuigen (in 2030). Dit is dus onvoldoende om de aanleg te rechtvaardigen. Daarnaast is er ook een financieel en maatschappelijk probleem in verband met de doorsnijding van het bedrijventerrein, het Meppelerdiep en de woongebieden in het zuidelijk deel van het traject.

#### *Gebruik bruggen gelimiteerd*

Het gebruik van de smalle bruggen over de Hoogeveensevaart moet verminderd worden. De brug in het verlengde van het Zuideinde moet worden afgesloten voor het autoverkeer. Het verkeer dat nu van deze brug gebruik maakt is gering, maar geeft ter plekke veel overlast. Omdat de hoeveelheid verkeer gering is zal het verplaatsen van dit verkeer naar de andere routes een relatief gering effect hebben op de bestaande verkeersdrukke daar.



*Figuur 4.3: Beeld van het Zuideinde*

De Emmabrug kan niet worden afgesloten. De capaciteit is nodig voor een goede verkeersafwikkeling. Bovendien heeft dit negatieve gevolgen voor de aan de Prinsengracht gevestigde detailhandel. De huidige situatie geeft echter een probleem. Er ontstaat een onduidelijke verkeerssituatie door afslagverboden, verkeersstromen in vier richtingen en een voorrangsregeling op de brug (stad in heeft voorrang op stad uit). Daarom moet op de Emmabrug alleen verkeer worden toegestaan de stad uit. Dit leidt tot meer verkeer op de Marktstraat, maar de capaciteit is daar voldoende.





*Figuur 4.4: Beeld van de Emmabrug*

Voor de Sluisbrug is geen alternatief. Een verbinding tussen de binnenring via Prins Hendrikstraat over Buitenhaven en Meppelderdiep naar Zomerdijk heeft onvoldoende effect en is maatschappelijk en financieel gezien niet wenselijk.

Een extra brug van de Bekinkbaan over de Hoogeveensevaart naar Het Vledder heeft geen verbetering van de verkeersafwikkeling op de buitenring tot gevolg. Een dergelijke brug zou gewenst kunnen zijn voor de bereikbaarheid van Het Vledder vanuit de richting Oosterboer en voor het capaciteitsprobleem op het kruispunt Knoppersbrug. Echter, het doorrekenen van verschillende varianten met het verkeersmodel laat zien dat een dergelijke brug een negatief effect heeft op de doorstroming van het verkeer en op het functioneren van de verkeersstructuur.

#### *Binnenring helder en herkenbaar*

Verkeerskundig gezien is er weinig samenhang in de huidige wegen die de binnenstadsring vormen (Noteboomstraat, Vledderstraat, Marktstraat, Kromme Elleboog, Brouwersstraat, Kleine Oever, Grote Oever en Eendrachtstraat). Bovendien zijn de kruispunten zeer verschillend. Met het oog op een betere herkenbaarheid is een algehele visie op de ring zeer gewenst. De binnenring moet helder en herkenbaar worden. Met behulp van bijvoorbeeld microrotondes op de kruisingen van de binnenring en de verbindingswegen tussen binnen- en buitenring wordt herkenbaar aangegeven waar men de ring kan verlaten. Een microrotonde (figuur 4.5) is een compacte rotonde waarbij het middeneiland volledig overrijdbaar is voor vrachtwagens (bevoorrading).



*Figuur 4.5: Voorbeeld van microrotonde*

### *Ruimte voor de fiets*

De volgende vier maatregelen zijn nodig om het fietsgebruik te faciliteren:

- De fietsroute Oosterboer-centrum moet via Het Vledder een goede aansluiting krijgen op de Prinsengracht/Groenmarkt
- Op de binnenring en de verbindingswegen tussen de binnen- en de buitenring moeten fietsstroken worden aangelegd. De auto-intensiteit is met name aan de zuidkant van de binnenring met circa 6.000 motorvoertuigen per etmaal te hoog om geen maatregelen te nemen voor de veiligheid van de fietsers. Fietsstroken gecombineerd met de voorgestelde microrotondes op de kruispunten leveren voldoende verbetering op.
- Brug Zuideinde afsluiten voor autoverkeer en alleen openstellen voor fietsverkeer.
- Voldoende stallingsplaatsen creëren en de kwaliteit van de veel gebruikte stallingplaatsen verhogen.



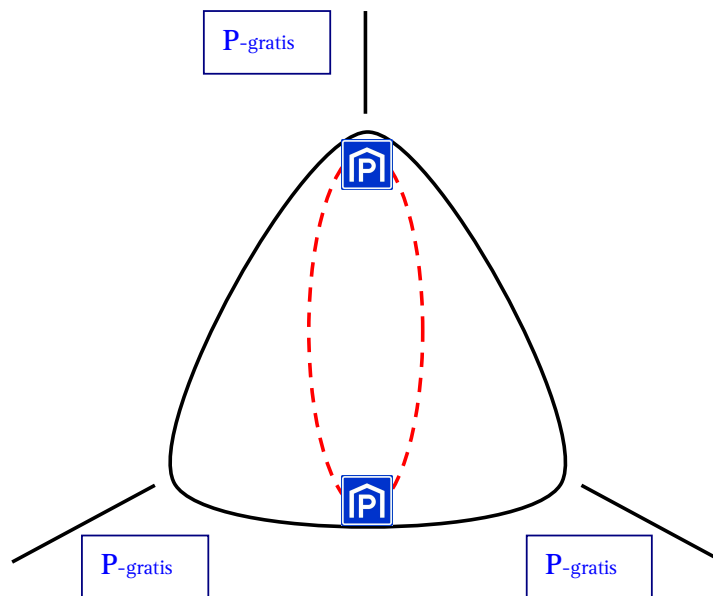
*Figuur 4.6: Fietstunnel van Oosterboer naar Het Vledder*

### *Kruispunt Oosteinde - Knopperslaan*

Hoewel er nu nog een appartementencomplex staat is er in de stedenbouwkundige visie 'Visie Kraton' ruimte gereserveerd voor een rechtsafvak op het Oosteinde voor de bereikbaarheid van het station. In de huidige situatie wordt veel gebruik gemaakt van de Kratonstraat als sluiproute langs het kruispunt.

## 4.2 Parkeersituatie

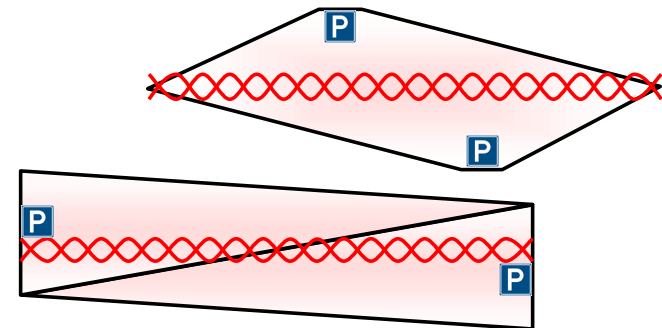
De parkeersituatie die wordt voorgesteld is schematisch weergegeven in figuur 4.7.



Figuur 4.7: Schematische weergave voorgestelde parkeersituatie

### *Concentratie parkeervoorzieningen aan de uiteinden winkelgebied*

Het concentreren van de grote parkeervoorzieningen aan de uiteinden van het langgerekte winkelgebied stimuleert het economisch functioneren van de binnenstad. Op die manier ontstaan namelijk betere looproutes in het winkelgebied. In de huidige situatie parkeren de bezoekers gespreid en lopen rechtstreeks naar de kern van het winkelgebied met veel publiekstrekkingen (zie figuur 4.8). In een situatie waar alleen aan de uiteinden van het gebied kan worden geparkeerd, lopen de bezoekers vanuit de uiteinden door het gehele winkelgebied naar de kern met de publiekstrekkingen. Als gevolg daarvan ontstaat ook aan de randen van het winkelgebied economisch gezonde bedrijvigheid (zie figuur 4.8).



Figuur 4.8: Schematische weergave van een niet-ideale en een ideale parkeersituatie voor een langgerekt winkelgebied (rode lijn)

De parkeergarages Keijzerstroom en de locatie Kromme Elleboog voldoen uitstekend aan deze wenselijke structuur. Met behulp van een lager parkeertarief ten opzichte van het straatparkeren kan het gebruik verder gestimuleerd worden. De uitbreiding van het centrumparkeren met het plan Kromme Elleboog is dus een goede stimulans voor het economisch functioneren van het zuidelijk deel van het centrum.



*Figuur 4.9: Parkeergarage Keijzerstroom*

#### *Gratis parkeren op Het Vledder, Mallegat en achter Ogterop*

Op Het Vledder, Mallegat en achter Ogterop moet gratis parkeren mogelijk worden gemaakt. Deze terreinen zullen niet concurreren met de te bouwen parkeergarage Kromme Elleboog. De afstand tot het centrum, het aanbod en de kwaliteit van de parkeergarage maken het parkeren in de garage zeer aantrekkelijk. Op termijn kan

ook op het Icareterrein gratis parkeren worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat voldoende ruimte voor werkers en bezoekers die gratis willen parkeren. In het plan voor de ontwikkeling van Het Vledder zijn alleen voor de functies in het gebied zelf voldoende parkeerplaatsen nodig.



*Figuur 4.10: Terrein achter Ogterop*

#### *Bewegwijzering verbeteren*

Het huidige bewegwijzeringplan dient verder ontwikkeld te worden om de vindbaarheid te verbeteren en de veelheid aan vormen en soorten borden te verminderen. Op termijn is een dynamische systeem gewenst om actief sturing te geven aan de parkeerstromen.



*Figuur 4.11: Dynamisch bewegwijzeringsysteem*

*Parkeerduurbepering afschaffen en meer achteraf betalen invoeren*

Om te voorkomen dat bezoekers vervroegd hun bezoek aan het centrumgebied afbreken (en daardoor minder uitgaven doen) is het verstandig de parkeerduurbepering af te schaffen. In Meppel zijn voldoende parkeerplaatsen nabij de winkels en langparkeerders (zoals werkers) zullen gebruik maken van het gratis parkeren. Alleen bij ultra kort parkeren kan het verstandig zijn een beperking te laten bestaan.

Ook achteraf betalen voorkomt dat bezoekers eerder dan gewild hun bezoek afbreken. Daarom is het verstandig zo veel mogelijk achteraf betalen in te voeren. Dit gaat het best in gebouwe

parkeervoorzieningen. Er bestaan ook systemen met een chipkaart voor bijvoorbeeld een gehele gemeente. Dit is momenteel niet geschikt voor Meppel.

*Promotionele activiteiten*

Meppel moet actief uitdragen hoe de parkeerstructuur in elkaar zit. Waar kan dicht bij de winkels geparkeerd worden tegen een aantrekkelijk tarief. Hierin bestaat ook een rol voor de detailhandel. Voorbeelden van relevante maatregelen zijn: informatie op website plaatsen, borden bij binnenkomst Meppel, folders, publiciteit in huis-aan-huisbladen etc.

*Sanering vergunningensysteem*

In het huidige vergunningensysteem is er per uitgereikte vergunning een parkeerplaats voor vergunninghouders gereserveerd. In de praktijk leidt dit tot veel ongebruikte plaatsen. Het komt niet vaak voor dat alle vergunninghouders aanwezig zijn. Zeker overdag is er op deze plaatsen ruimte voor andere parkeerders. Een systeem waarbij voor alle plaatsen in het centrumgebied betaald parkeren geldt en aan bewoners ontheffingen worden verleend om op een willekeurige plek in het centrumgebied te gaan staan, heeft dit probleem niet. Overdag wordt het merendeel van de plaatsen benut door bezoekers en 's avonds en 's nachts door bewoners. In de woongebieden gelegen direct rondom de binnenring is het verstandig om wel een 'traditioneel' vergunningensysteem in te voeren. Daarmee wordt

zoekverkeer voorkomen. Bezoekers van bewoners en werkers van het centrumgebied kunnen tijdens de winkeltijden parkeren op de gratis parkeerplaatsen het Mallegat, Het Vledder en achter Ogterop. Een sanering van het vergunningensysteem biedt ook kansen om het proces van vergunningverstrekking binnen de gemeente Meppel te stroomlijnen (minder verschillende soorten vergunningen, heldere rechten en plichten van gemeente en vergunning- en ontheffingshouders etc).

*Ontwikkelen robuust/duurzaam parkeerbeleid en parkeerbedrijf*

Het huidige parkeerbeleid van Meppel moet vernieuwd worden met maatregelen hoe moet worden omgegaan met onbekende toekomstige ontwikkelingen. Mogelijkheden tot het oprichten van een parkeerbedrijf dienen onderzocht te worden. Een parkeerbedrijf kan onder andere de volgende taken hebben:

- het voorbereiden en uitvoeren van het parkeerbeleid van de stad;
- communicatie naar de klanten: bewoners, bezoekers en bedrijven;
- de volledige exploitatie van de parkeerplaatsen, het volgen van parkeergedrag, de controle op de inkomsten, het organiseren van parkeertoezicht etc.
- het plannen en onderhouden van de parkeerinfrastructuur.

In veel gemeenten is het 'parkeerbedrijf' verdeeld over drie of meer afdelingen. Er is vaak wel een verantwoordelijke voor het parkeren, maar die is weer op onderdelen ondergeschikt aan

hoofden van diverse afdelingen. Vele gemeenten lijden onder een dergelijke patstelling in de organisatie, waardoor het parkeerbedrijf gefrustreerd wordt. Het is van belang om het uitvoeringsgedeelte goed in (of buiten) de gehele organisatie neer te zetten, los van het beleidsgedeelte.

## 5 Slotsom

In dit rapport is gezocht naar structurele oplossingen voor verkeersproblemen. Aan deze verbeteringen zitten ook financiële gevolgen vast. Daarom is in dit hoofdstuk een globale raming van de belangrijkste kostenposten gemaakt (tabel 5.1).

<u>maatregelen verkeerscirculatie:</u>	<u>kosten</u>
doorstromingsmaatregelen buitenring	375.000
vormgeving verbindingswegen tussen binnen- en buitenring	90.000
vormgeving binnenring	670.000
<b>totaal maatregelen verkeerscirculatie</b>	<b>1.135.000</b>

<u>maatregelen parkeersituatie:</u>	<u>kosten</u>
parkeergarage Kromme Elleboog	3.173.000
aanleggen parkeerterrein Ogterop	250.000
dynamische bewegwijzering	80.000
promotionele activiteiten	15.000
stallingvoorzieningen voor de fiets	40.000
<b>totaal maatregelen parkeersituatie</b>	<b>3.558.000</b>

*Tabel 5.1: Globale raming belangrijkste kostenposten*

Naast de voornoemde (infrastructurele) kosten is er ook sprake van een verandering in de parkeeropbrengsten. Een gedetailleerde parkeereexploitatie zal onderdeel uitmaken van de herijking van het parkeerbeleidsplan.

### *Financiering*

Voor de financiering van het gepresenteerd maatregelenpakket, moet rekening worden gehouden met de volgende 'externe' financieringsbronnen:

- parkeerbedrijf/parkeerfonds;
- bijdrage provincie aan bereikbaarheidsmaatregelen;
- subsidiemogelijkheden doorstromingsmaatregelen;
- private partijen.

## Bijlage 1: Deelnemers Workshops

Workshop: verkeerscirculatie Meppel 13 april 2005

Deelnemers:

André Kist, MHV (Meppeler Handelsvereniging)  
Bert Sint Nicolaas, gemeente Meppel  
Gerbe de Vos, gemeente Meppel  
Ivar de Jonge, gemeente Meppel  
Kees Kuijpers, MHV (Meppeler Handelsvereniging)  
Kees Offeringa, gemeente Meppel  
Marco Oving, provincie Drenthe  
Martin Wink, gemeente Meppel  
Mike Snijder, HBD (Hoofdbedrijfschap Detailhandel)  
Harm Jan Lanjouw, gemeente Meppel (toehoorder)  
Harry Kingma, Goudappel Coffeng BV  
Jelmer Herder, Goudappel Coffeng BV  
Floris Frederix, Goudappel Coffeng BV

Workshop: parkeersituatie Meppel 20 april 2005

Deelnemers:

André Kist, MHV (Meppeler Handelsvereniging)  
Bert Sint Nicolaas, gemeente Meppel  
Ivar de Jonge, gemeente Meppel  
Kees Kuijpers, MHV (Meppeler Handelsvereniging)  
Kees Offeringa, gemeente Meppel  
Martin Wink, gemeente Meppel  
Mike Snijder, HBD (Hoofdbedrijfschap Detailhandel)  
Nanno Groenink, gemeente Meppel  
Harry Kingma, Goudappel Coffeng BV  
Jan-Anne Waagmeester, Goudappel Coffeng BV  
Floris Frederix, Goudappel Coffeng BV



## Bijlage 2: Verkeersmodel

### *Ontwikkeling verkeersmodel*

Mede door de ontwikkeling van de nieuwe woonwijken Berggierslanden en Nieuwveense Landen, de groei van de industrieterreinen Noord en de toenemende congestie op het hoofdwegennet, zullen verkeersstromen op het wegennet binnen de gemeente Meppel gaan veranderen. Om voldoende inzicht te krijgen in de problematiek op wegvakken en kruispunten heeft de gemeente Meppel een unimodaal verkeersmodel ontwikkeld. Dit verkeersmodel beschrijft de verkeersstromen op werkdagen, waarbij zowel inzicht wordt verschaft in de ochtendspits, de avondspits als de etmaalsituatie.

### *Samenhang met andere modellen*

Goudappel Coffeng heeft voor het basisjaar 2000 het Model Noord-Nederland versie 3.1 (MNN3.1) ontwikkeld. In dit kader zijn voor geheel Noord-Nederland velerlei relevante modelinput verzameld, waaronder sociaal-economische gegevens, netwerkenmerken en verkeersstellingen van geheel Noord-Nederland. De bijbehorende gebiedsindeling is geënt op de postcode 4-indeling.

De toekomstige situatie 2020 van het MNN3.1 is door het adviesbureau 4Cast beschreven, waarbij is uitgegaan van de 'harde'

toekomstige plannen met betrekking tot de infrastructuur en de wijzigingen in de sociaal-economische gegevens.

Ten behoeve van een voldoende beschrijving van het lokale verkeer in en om Meppel is een verfijning van het MNN3.1 doorgevoerd. Het verkeersmodel gemeente Meppel moet daarom gezien worden als een lokale verfijning van het Model Noord-Nederland. Met andere woorden: op regionale schaal zijn alle relevante gegevens overgenomen vanuit MNN3.1, waarbij lokaal binnen de gemeente Meppel een verfijning is toegepast. Een dergelijke aanpak leidt ertoe dat duidelijk inzicht kan worden gegeven in de lokale en regionale verschuivingen van de auto-verkeersstromen.

### *Onderzoeksjaren*

Als basisjaar voor het verkeersmodel gemeente Meppel is uitgegaan van 2004 na de reconstructie van de op- en afritten A32 - Hoogeveenseweg. Voor de toekomstige jaren is gekozen voor 2020 en 2030. Dit heeft voornamelijk te maken met de fasering in de realisatie van de woonwijk Nieuwveense Landen. Tevens sluit het jaar 2020 aan bij het MNN3.1 dat ook als toekomstjaar 2020 heeft.

## Bijlage 3: Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. De gemeente Meppel heeft een parkeerbalans laten ontwikkelen waarmee veranderingen in de parkeersituatie zijn doorgerekend. Voor het goed functioneren van het centrum is het essentieel dat er beschikking is over voldoende parkeerplaatsen.

Met de parkeerbalans zijn onder andere de volgende vier vragen beantwoord:

- Zijn er nu voldoende openbare parkeerplaatsen in Meppel-centrum?
- Zijn er in 2030 (rekening houdende met de vaststaande ontwikkelingen tot die tijd) voldoende parkeerplaatsen in Meppel?
- Hebben we de Swaenenborg nog nodig op dat moment?
- Hoe groot is de vraag naar kortparkeerplaatsen en langparkeerplaatsen?

### 1. Zijn er nu voldoende openbare parkeerplaatsen in Meppel-centrum

Maatgevende moment is zaterdag, waarop vraag is naar ongeveer 1.500 openbare parkeerplaatsen. Deze vraag kan ruimschoots geacommodeerd worden. De vraag naar langparkeerplaatsen is groter dan de vraag naar kortparkeerplaatsen. Dat is belangrijk,

want kortparkeerders kunnen wel gebruik maken van een langparkeerplaats, maar niet andersom.

### 2. Zijn er in 2030 (rekening houdende met de vaststaande ontwikkelingen tot die tijd) voldoende parkeerplaatsen in Meppel?

Rekening houdende met de vaststaande ontwikkelingen tot 2030, de ontwikkelingen op de Kromme Elleboog en de ontwikkelingen op Het Vledder kan vastgesteld worden dat de gemeente Meppel voldoende parkeerplaatsen heeft (ongeveer 400 parkeerplaatsen 'over'. Hierbij is nog geen rekening gehouden met een autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen in het centrum. De parkeercapaciteit op Het Vledder dient niet als overloopterrein voor parkeerders in het centrum.

### 3. Hebben we de Swaenenborg nog nodig op dat moment?

Het parkeerdek en het parkeerterrein voor de Swaenenborg hebben samen een capaciteit van ongeveer 220 parkeerplaatsen. Wanneer deze capaciteit niet meer gebruikt kan worden, dan komt het centrumparkeren voor bezoekers in een relatief krap jasje te zitten. Ter illustratie: bij benadering heeft het centrum, zonder de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen mee te tellen in de balans, in 2030 ongeveer 400 parkeerplaatsen 'over'. Wanneer de 220 parkeerplaatsen bij de Swaenenborg verwijderd worden is er te weinig ruimte om de autonome groei en eventuele andere oorzaken van groei van de parkeervraag op te vangen. Met andere

woordenz: de Swaenenborg kan niet zonder compensatie worden verwijderd.

4. Hoe groot is de vraag naar kortparkeerplaatsen en langparkeerplaatsen?

De vraag naar langparkeerplaatsen is op alle momenten groter dan de vraag naar kortparkeerplaatsen.