

Emmeloord, 11 februari 2025

Onderwerp

Parkeerbeleid en -normen 2025

Advies raadscommissie

Debatstuk

VVD, CDA en ONS overwegen een motie

Aan de raad.

Status: ter besluitvorming

Voorgesteld besluit

1. Het Parkeerbeleid 2025 inclusief geactualiseerde parkeernormen vast te stellen.
2. De huidige parkeernormennota 2016 in te trekken.
3. Voor het opstellen van een plan voor kort- en langparkeerlocaties gecombineerd met het opstellen van een parkeerverwijssysteem plan een budget beschikbaar te stellen van € 50.000.
4. De 5e wijziging van de programmabegroting 2025 vast te stellen.

Doelstelling

Het stellen van kaders en uitgangspunten voor parkeren opdat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in de gewenste verhouding tot leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en kwaliteit van de (schaarse) openbare ruimte.

Inleiding

Het huidige parkeerbeleid met daarin ook de voorgeschreven parkeernormen is opgesteld in 2016. Het is raadzaam om dit beleid regelmatig te actualiseren om zo voldoende aansluiting te houden met de actuele en geprognoseerde situatie die onder invloed zijn van diverse omgevingsfactoren. Specifiek is er bij de nu voorliggende actualisatie gekeken naar de parkeerdruk in het centrum van Emmeloord. Ook is gekeken naar de parkeerdruk in dorpen en wijken. Door middel van uitgebreide tellingen is een goed beeld verkregen op hoe druk het op verschillende momenten van de dagen is en wat voor type parkeerders het betreft. Dit heeft goede input gegeven voor de voorgestelde vervolgstappen om de parkeersituatie voor nu en in de toekomst op passend niveau te kunnen houden. In uw commissie van 16 september 2024 bent u over de uitkomsten van het parkeeronderzoek centrum reeds geïnformeerd.

Beleidsreferentie

- a) *Parkeerbeleid- en normen 2016*
- b) *Mobiliteitsvisie 2050*
- c) *Omgevingsvisie Noordoostpolder*
- d) *Beheer Openbare Ruimte (BOR)*

Argumenten

1.1 Het parkeerbeleid sluit weer aan bij de actuele situatie.

Het huidige parkeerbeleid met daarin ook de voorgeschreven parkeernormen is opgesteld in 2016. Het is raadzaam om dit beleid regelmatig te actualiseren om zo voldoende aansluiting te houden met de actuele en geprognoseerde situatie die onder invloed zijn van diverse omgevingsfactoren. Aanvullend geeft een actueel parkeerbeleid onderbouwde duidelijkheid aan onze inwoners, bedrijven en ontwikkelaars wat de uitgangspunten en richtlijnen zijn die de gemeente ten aanzien van zaken als parkeerdruk, loopafstanden en parkeernormen hanteert.

1.2 Het parkeeronderzoek centrum geeft een goed objectief beeld van de (ervaren) parkeerdruk.

Zoals reeds genoemd in de inleiding, heeft het parkeeronderzoek objectief en overzichtelijk weergegeven hoe de parkeerdruk in het centrum er uit ziet en wat de samenstelling van de

parkeerders is. Dit biedt daarmee de juiste inhoudelijke handvaten om een oordeel over de situatie te geven, erover met elkaar het gesprek te voeren en om tot onderbouwde maatregelen te komen die de parkeersituatie (duurzaam) op niveau kunnen houden c.q. verbetering kunnen brengen. Het onderzoeksrapport centrum is (daarmee) een integraal onderdeel van het voorgestelde parkeerbeleid.

1.3 Uit het voorgestelde parkeerbeleid komen logisch voorgestelde vervolgstappen.

Op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek centrum volgt een aantal onderbouwde vervolgstappen:

Fietsplan Emmeloord

Uit het parkeeronderzoek centrum lijkt een significante potentie voor meer fietsritten naar voren te komen. Een significant deel van de autobezoekers, 30-50%, komt uit Emmeloord zelf. Het centrum ligt vanuit alle windrichtingen op een ideale fietsafstand. Binnen circa maximaal tien fietsminuten is vanuit alle delen van de stad het centrum te bereiken. Als een deel van de bezoekers die dit nu per auto aflegt te verleiden is om met de fiets te komen, dan kan dit tot een significante verlaging van de parkeerdruk leiden. Het is tevens een gezonde en duurzame manier van verplaatsen. Het stimuleren van deze duurzame vorm van mobiliteit kan daarmee aan diverse (beleids)doelen een integrale bijdrage leveren.

Vanwege de potentie om bij te dragen aan duurzame beleidsdoelen is het mogelijk om de kosten voor het maken van een fietsplan Emmeloord te dekken uit de gemeentelijke CDOKE middelen (Capaciteit Decentrale Overheden voor Klimaat- en Energiebeleid). Deze kosten zullen naar verwachting rond de €50.000 liggen.

Voor onze eigen gemeentelijke organisatie lijkt deze fietspotentie ook duidelijk aanwezig. Om het goede voorbeeld te geven wordt het opstellen van een duurzaam mobiliteitsplan voor de eigen gemeentelijke organisatie ook geadviseerd.

Het fietsplan moet nader de fietspotentie onderzoeken en bepalen welke inwoners en ondernemers met welke maatregelen te verleiden zijn om (vaker) de fiets te gaan gebruiken. Uiteraard is het doel van fietsstimulering niet om de autobereikbaarheid te verminderen of mensen die zware en/of veel boodschappen doen aan te sporen met de fiets te komen. De juiste potentiële doelgroep moet aangesproken worden en met goede maatregelen verleid worden om (vaker) te gaan fietsen.

Uitwerking kort- en langparkeren & parkeerverwijssysteem

Uit het onderzoek komt een behoefte & kans naar voren voor meer spreiding van kort- en langparkeren en een goede verwijzing hiernaartoe. In totaliteit zijn er in en rondom het centrum voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Er is eerder sprake van een spreidingsprobleem doordat mensen het liefst, en ook begrijpelijk, zo dicht mogelijk bij de voorzieningen willen parkeren. Op iets grotere maar acceptabele loopafstanden, zoals bij het gemeentehuis, zijn op de drukke winkelmomenten nog vrije parkeerplaatsen aanwezig. Er lijken kansen om de drukte beter te spreiden door ook parkeerplaatsen iets verder weggelegen beter te laten gebruiken. Voor langparkeerders, zoals personeel van winkels en bedrijven gelegen in en nabij het centrum van Emmeloord, is het wenselijk als zij bereid zijn wat verder weg te parkeren opdat er voor de kortparkerende bezoekers dichterbij voldoende ruimte blijft.

Om bovenstaande te bereiken is het wenselijk nader te bepalen wat de beste gebieden zijn voor kortparkeren, en dus in de blauwe zone liggen, en voor langparkeren. Mede daarmee samenhangend is de wens om een (beter) parkeerverwijssysteem te ontwerpen om de verschillende type gebruikers te informeren over de aanwezige parkeerplaatsen.

De uitwerking van bovenstaande willen wij graag samen met betrokken partijen tot stand brengen. Het CME bestuur heeft dit in een toelichtend gesprek over het parkeeronderzoek ook verzocht en aangeboden. Zij kunnen de voorgestelde beleidslijn voortkomend uit het onderzoek goed volgen en worden graag aangesloten/betrokken bij de concretere uitwerking ervan.

Regulier parkeerdrukke meten

Door regulier de parkeerdrukke te meten blijven we goed op te hoogte van de actuele situatie en kunnen we de effecten van het voorgestelde uitvoeringsplan monitoren en evalueren.

Emmeloord en haar centrum zijn in blijvende (groeierende) ontwikkeling. Het is daarom goed om regelmatig de parkeerdrukke te meten. Om te bepalen of de drukke beheersbaar blijft en of de voorgestelde maatregelen hun gewenste effect sorteren. Indien dit onverhoopt niet het geval is kan het helpen om bijsturing en/of aanvullende maatregelen te treffen.

2.1 De parkeernormen uit 2016 mogen niet meer gebruikt worden.

Met het vaststellen van de parkeernormen 2025 zijn de normen uit 2016 achterhaald geworden. Alle nieuw op te starten planvorming dient vanaf heden met de nieuwe parkeernormen te rekenen. De overgangsregeling voor reeds gestarte planvorming is in het parkeerbeleid nader beschreven. De nieuwe parkeernormen zijn maar beperkt veranderd ten opzichte van die uit 2016.

3.1 Onderzoeksbudget is in 2025 reeds gewenst.

Om voortvarend met de voorgestelde onderzoeken/planvorming aan te slag te kunnen gaan, is het gevraagde onderzoeksbudget bij voorkeur nog in 2025 beschikbaar. De benodigde middelen voor het opstellen van een plan voor kort- en langparkeerlocaties gecombineerd met het opstellen van een parkeerverwijssysteem plan ad € 50.000 worden ten laste gebracht van het exploitatieresultaat over 2025.

Voor de 2-jaarlijkse parkeerdruktemeting is per keer € 15.000 benodigd. Voorgesteld wordt om dit vanaf 2026 op te nemen in de primitieve programmabegroting 2026-2029.

Kanttekeningen

1.1 Er wordt niet voor uitbreiding van parkeercapaciteit in het centrum gekozen.

Een maatregelkeuze kan ook zijn om dichtbij het centrum extra parkeercapaciteit toe te voegen. Dit verlaagt de parkeerdrukke dichtbij het centrum en vereist niet van bezoekers en werknemers dat zij bereid zijn om iets langere loopafstanden, tot rond 600 meter (= circa 8 min), af te leggen tussen parkeerplaats en rand centrum. Onder de gehouden enquête onder onze inwoners kwam het realiseren van meer (en gratis) parkeercapaciteit ook hoog op de wensenlijst naar voren. Maximaal faciliteren van de autobereikbaarheid direct in/naast het centrum is ook een denkbare beleidskeuze.

Dit wordt echter niet voorgesteld omdat dit niet als een duurzaam kosteneffectieve maatregel wordt gezien. De echte piekmomenten, waar de voorkeursgrens van 80% wordt overschreden en de 90% parkeerdrukke wordt benaderd, omvatten slechts enkele uren in de gehele week. Voor die enkele momenten zou dan een relatief dure voorziening zoals een parkeergarage boven- of ondergronds moeten worden aangelegd. Een flinke financiële opgave zowel qua aanlegkosten als de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten. Op maaiveldniveau is namelijk nauwelijks nog geschikte uitbreidingsruimte beschikbaar. Een dergelijke garage, zeker bovengronds, zal ook de nodige ruimtelijke (kwaliteits)impact hebben zeker voor de bewoners in/rondom het centrum. Tevens zal een (grote) verruiming van parkeercapaciteit een tegenovergesteld fietsstimulerings-effect kunnen hebben.

Gegeven bovenstaande en juist de voorziene potentie voor meer kosteneffectieve en duurzamere maatregelkansen tot spreiding van parkeerdrukke en fietsstimulering, wordt niet gekozen voor uitbreiding van parkeercapaciteit. Dit komt mogelijk pas in beeld als de voorgestelde maatregelen niet tot een toekomstvaste beheersbare parkeerdrukke leiden. Via de voorgestelde 2-jaarlijkse parkeerdruktemetingen wordt hier zicht op gehouden. Zoals eerder vermeld wordt deze beleidslijn gedeeld door het CME. Aanvullend is ook goed om te constateren dat het van belang is om geen parkeercapaciteit te verwijderen die de parkeerdrukke zou vergroten.

1.2 Er wordt niet gekozen voor invoeren betaald parkeren.

Een beleidskeuze om de parkeerdrukke in het centrum nader te beheersen/verminderen had ook kunnen zijn om een vorm van betaald parkeren in te voeren. Dit kan zowel gebruikt worden om het parkeren op iets verder weg gelegen (gratis) parkeerplaatsen te stimuleren, en zo de verdeling over de beschikbare plekken te optimaliseren, als om fietsgebruik te stimuleren. Uitgangspunt is echter om de autobereikbaarheid niet te willen verslechteren. Het gratis parkeren is ook een

“unique selling point” van Emmeloord-centrum. Betaald parkeren in het centrum invoeren geeft een hoog risico dat mensen in de naastgelegen woonwijken gratis gaan parkeren (waterbed effect). Dit levert voor de bewoners aldaar extra parkeerdrukke en verminderde bereikbaarheid op. Om dit weer tegen te kunnen gaan zou een vorm van parkeervergunningen ingevoerd moeten worden. Dit alles wordt niet als een gewenste koers gezien.

3.1 Voor uitvoeringsmaatregelen zijn straks aanvullende middelen nodig.

Uit de geadviseerde op te stellen plannen zullen voorgestelde (fysieke) maatregelen komen. Aangezien daar nu geen of te weinig uitvoeringsbudgetten in de begroting voor beschikbaar zijn, zullen deze bij uw Raad moeten worden aangevraagd. In de perspectiefnota 2026-2029 wordt hier vooruitlopend een p.m. post voor opgenomen.

Planning/uitvoering

De voorgestelde nadere onderzoeken/planvorming worden na vaststelling van dit raadsvoorstel zo spoedig mogelijk opgestart/uitgevraagd. Later dit jaar zal dit ook gebeuren voor de geadviseerde parkeerdruktemeting begin 2026.

Bijlagen

1. Parkeerbeleid en -normen 2025
2. Enquête parkeren centrum (= bijlage bij parkeerbeleid)
3. Adviesrapport parkeren centrum Emmeloord (= onderdeel van het parkeerbeleid)

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Portefeuillehouder : R van Amersfoort
Steller : R. van den Hof, ; r.vandenhof@noordoostpolder.nl

De raad van de gemeente Noordoostpolder,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 11 februari 2025, no. 25.0000175;

gelet op artikel 189 Gemeentewet en de Omgevingswet (artikel 1.2 e.v.)

B E S L U I T:

1. Het Parkeerbeleid 2025 inclusief geactualiseerde parkeernormen vast te stellen.
2. De huidige parkeernormennota 2016 in te trekken.
3. Voor het opstellen van een plan voor kort- en langparkeerlocaties gecombineerd met het opstellen van een parkeerverwijssysteem plan een budget beschikbaar te stellen van € 50.000.
4. De 5e wijziging van de programmabegroting 2025 vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van 31 maart 2025.

de griffier,

de voorzitter,