

Gemeente Meppel

# Parkeren in Meppel

Naar een verwijssysteem op maat

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Meppel

# Parkeren in Meppel

Naar een verwijssysteem op maat

Datum	27 oktober 2017
Kenmerk	MPL097/Sdg/0755.02
Eerste versie	28 september 2017

## Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Gemeente Meppel
Titel rapport	Parkeren in Meppel Naar een verwijssysteem op maat
Kenmerk	MPL097/Sdg/0755.02
Datum publicatie	27 oktober 2017

Inhoud	Pagina	
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bevindingen en wensen huidige parkeerverwijssysteem</b>	<b>2</b>
2.1	Bezoekersonderzoek	2
2.2	Aandachtspunten customer journey	6
2.3	Analyse parkeerdata	8
2.4	Betrouwbare informatie is een must	10
<b>3</b>	<b>Opties parkeerverwijssysteem</b>	<b>11</b>
3.1	Quick Wins parkeerverwijssysteem	11
3.2	Nut en noodzaak dynamisch parkeerroute-informatiesysteem (PRIS)	12
3.3	Opties parkeerverwijssysteem en consequenties	12
3.4	Bevindingen werksessie	16
3.5	Aanbevelingen	17
	<b>Bijlage</b>	
1	Bezoekersonderzoek	

# 1

## Inleiding

### *Aanleiding*

Meppel werkt hard aan het verder optimaliseren van de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Een op maat gesneden parkeerroute-informatiesysteem (PRIS) draagt daar aan bij. Op dit moment heeft de gemeente behoefte aan een helder inzicht in de mogelijke meerwaarde van een dynamische verwijzing naar haar belangrijkste parkeerlocaties in en rondom de binnenstad. In de huidige situatie is in Meppel alleen sprake van een statische parkeerwijzing naar verschillende parkeerlocaties.

Aan Goudappel Coffeng BV is gevraagd de wensen voor een dynamisch parkeerwijssysteem in kaart te brengen, en de meerwaarde en consequenties van mogelijke aanpassing in het huidige verwijssysteem aan te geven.

### *Projectaanpak en leeswijzer*

Om de wensen van de bezoekers van het centrum van Meppel in beeld te krijgen, heeft Goudappel Coffeng een bezoekersonderzoek uitgevoerd in het centrum van Meppel. Daarnaast heeft Goudappel Coffeng het huidige verwijssysteem geanalyseerd aan de hand van de customer journey en aangegeven waar verbeterlagen mogelijk zijn. Voor een beeld van de huidige parkeerdruk zijn de parkeerdata van de gemeente Meppel geanalyseerd. De belangrijkste resultaten en conclusies van het bezoekersonderzoek, de analyse van de customer journey en de analyse van de parkeerdata zijn weergegeven in hoofdstuk 2.

De onderzoeksresultaten zijn vertaald in drie mogelijke opties voor het toekomstige parkeerwijssysteem in Meppel. De onderzoeksresultaten en opties zijn besproken in een werksessie met vertegenwoordigers van gemeente en horeca Meppel. De drie opties en consequenties van de deze opties leest u in hoofdstuk 3.

# 2

## Bevindingen en wensen huidige parkeerverwijssysteem

Een goed functionerend parkeerverwijssysteem zorgt voor:

- een heldere en betrouwbare verwijzing naar vrije parkeerplaatsen (onderdeel van customer journey);
- een optimale benutting van het parkeeraanbod;
- een betere doorstroming;
- minder zoekverkeer.

In dit hoofdstuk wordt in kaart gebracht in hoeverre het huidige verwijssysteem aan de hiervoor genoemde punten voldoet en welke verbeterlagen wenselijk, c.q. mogelijk zijn.

De verbetermogelijkheden brengen wij in kaart aan de hand van de resultaten van:

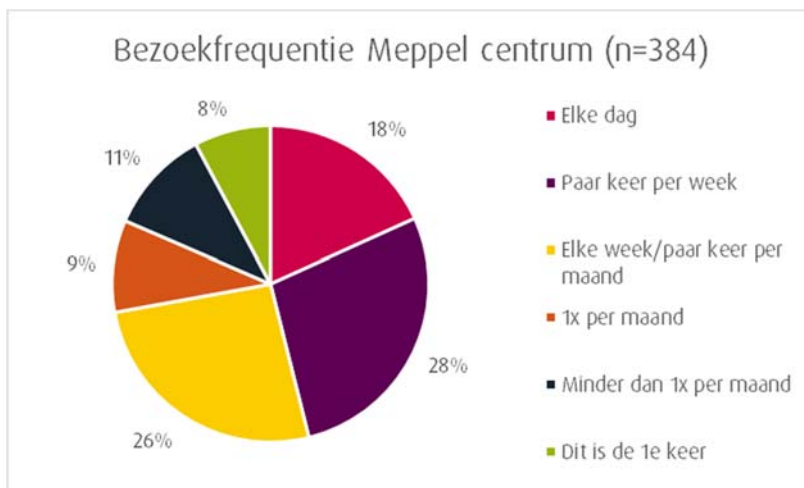
- het bezoekersonderzoek;
- analyse customer journey;
- analyse parkeerdata.

### 2.1 Bezoekersonderzoek

Op vrijdag 7 en zaterdag 8 juli heeft Goudappel Coffeng een stratenquête gehouden onder de bezoekers van het centrum van Meppel. Een volledige beschrijving van het onderzoek en alle resultaten leest u in bijlage 1. In deze paragraaf hebben wij de belangrijkste resultaten van dit onderzoek kort op een rij gezet.

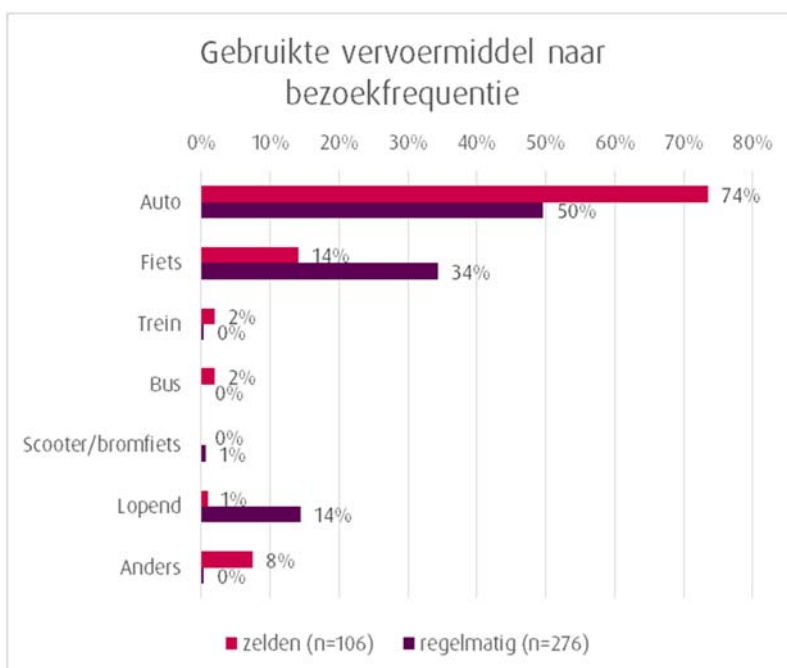
*Bijna 30% van de bezoekers komt één keer per maand of minder naar Meppel-centrum*

Een parkeerverwijssysteem vervult vooral een belangrijke functie voor de incidentele bezoekers. In figuur 2.1 is de bezoekfrequentie van de bezoekers van het centrum van Meppel weergegeven. Uit deze figuur blijkt dat 28% van de bezoekers één keer per maand of minder naar het centrum komt. Voor 8% van de bezoekers is het zelfs de eerste keer dat zij het centrum van Meppel bezoeken.



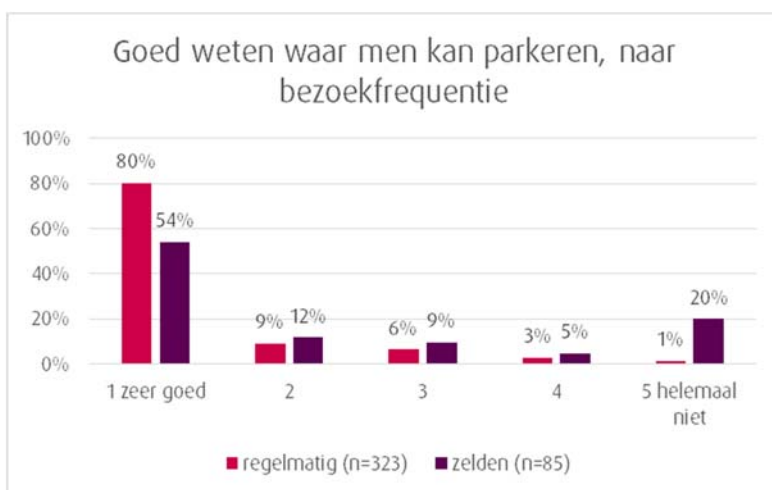
*Figuur 2.1: Hoe vaak bezoekt u het centrum van Meppel?*

In totaal komt 56% van alle bezoekers met de auto. Van de groep incidentele bezoekers (eenmaal per maand of minder) komt 74% met de auto. Dit betekent dat een parkeer-verwijssysteem primair voor ongeveer een vijfde van alle bezoekers een functie vervult om de weg naar de parkeerlocaties te vinden (28% incidentele bezoekers, waarvan 74% met de auto komt). Voor de frequente bezoekers kan een verwijssysteem overigens ook een functie vervullen. Bijvoorbeeld voor de doorstroming van het verkeer en het beperken van zoekverkeer, indien een parkeerlocatie 'vol' staat.



*Figuur 2.2: Vervoermiddelkeuze frequente en niet-frequente bezoekers*

Dat een parkeerwijssysteem een belangrijke functie vervult voor de incidentele bezoekers bij het vinden van de weg naar de parkeerlocaties illustreert de hiernavolgende figuur 2.3. Uit deze figuur blijkt dat voor de in Meppel bekende bezoekers het vinden van een parkeerplek geen probleem is, terwijl een kwart van de incidentele bezoekers niet goed weet waar men kan parkeren in het centrum van Meppel.



*Figuur 2.3: Op een schaal van 1-5, hoe goed weet u waar u kunt parkeren in Meppel?*

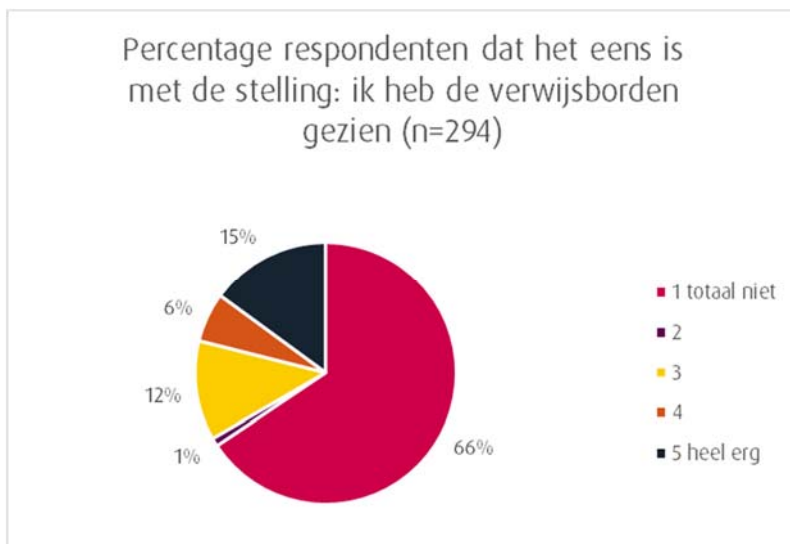
Indicatief kan hiermee grof gesteld worden dat ongeveer 5% van alle bezoekers incidenteel komt, met de auto is en niet weet waar men kan parkeren. Een parkeerwijssysteem vervult vooral een belangrijke functie voor deze bezoekers.

#### *Verwijsborden worden door velen niet gezien*

De parkeerwijsborden vallen niet iedereen op. Twee derde van alle bezoekers geeft aan de borden niet te hebben gezien. Omdat een grote groep bezoekers frequent naar het centrum gaat (72% gaat meer dan eenmaal per maand naar het centrum) is dit niet vreemd. De 'frequente' bezoekers kennen over het algemeen de weg en zijn niet gefocust op verwijsborden.

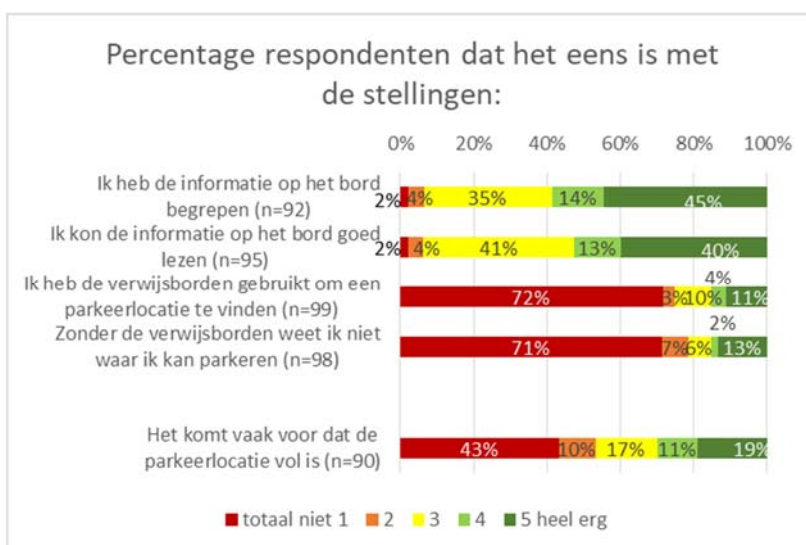
De bezoekers die de borden wel zien (een derde van alle bezoekers), zijn over het algemeen de niet-frequente bezoekers die de weg naar de parkeerlocaties in Meppel niet blindelings kennen.





Figuur 2.4: In hoeverre bent u het eens met deze stelling?

De bezoekers die de borden wel hebben gezien, geven aan dat de informatie op de borden goed te lezen en te begrijpen is (zie figuur 2.5). Circa 15% geeft aan deze borden ook echt nodig te hebben om de parkeerlocatie te vinden. Indicatief gaat het ook hier grofweg om 5% van alle bezoekers (15% van de bezoekers die de borden heeft gezien (33%)). Van de bezoekers die de borden heeft gezien, geeft verder bijna een derde aan vaak te ervaren dat de gekozen locatie vol is.



Figuur 2.5: In hoeverre bent u het eens met deze stellingen?

De bezoekers die de borden hebben gezien, missen het meest informatie over het aantal vrije plaatsen op de borden (zie figuur 2.6).



Figuur 2.6: Welke informatie mist u op de parkeerverwijsborden?<sup>1</sup>

### 2.1.1 Samenvatting en conclusies bezoekersonderzoek

- Een helder parkeerverwijssysteem is primair voor circa 20% van de bezoekers van belang (niet-frequente bezoekers met de auto). Voor de frequente bezoekers kan een verwijssysteem vooral een functie vervullen voor de doorstroming van het verkeer en het beperken van zoekverkeer.
- Een kwart van de niet-frequente bezoekers weet niet waar te parkeren in het centrum van Meppel.
- Twee derde van alle bezoekers heeft de verwijssborden niet gezien. Omdat een grote groep bezoekers frequent naar het centrum gaat, is dit niet vreemd. De 'frequente' bezoekers kennen over het algemeen de weg en zijn niet gefocust op verwijssborden.
- Bijna 40% van de bezoekers die de verwijssborden heeft gezien, mist informatie over vrije parkeerplaatsen op de borden; 30% ervaart ook vaak dat de parkeerlocatie vol is.

## 2.2 Aandachtspunten customer journey

Door Goudappel Coffeng is het huidige parkeerverwijssysteem in Meppel geanalyseerd in de bredere context van de gehele customer journey. 'Hoe begeleid je de (potentiële) bezoekers vanaf huis of camping naar het centrum van Meppel en zorg je voor een gastvrije ervaring?'

<sup>1</sup> Telt op tot meer dan 100%, omdat meerdere antwoorden gegeven konden worden.



Figuur 2.7: De acht tegels van de customer journey

Belangrijkste aandachtspunten voor de customer journey naar het centrum van Meppel zijn:

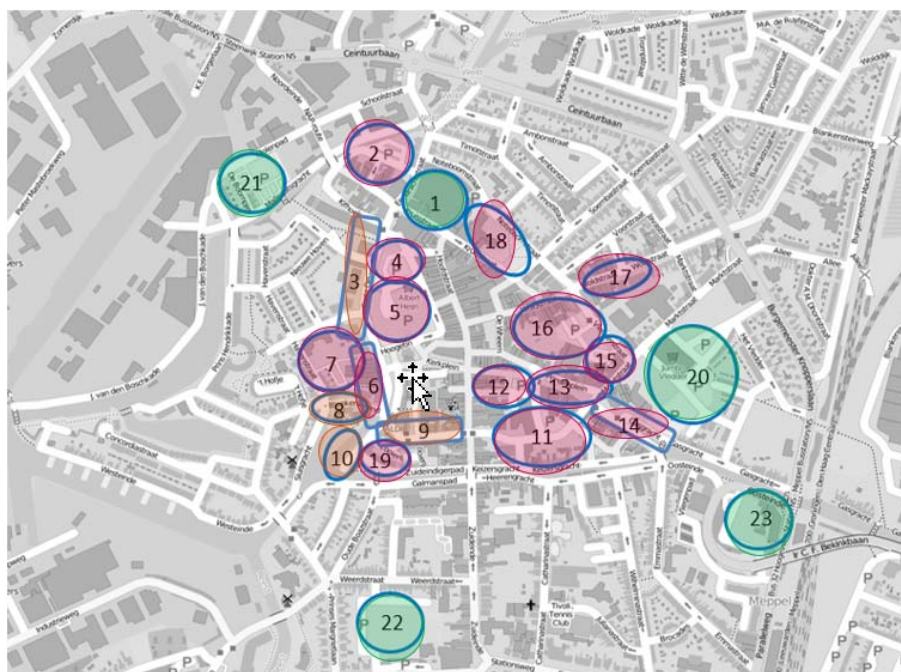
- Een bezoek aan Meppel begint al thuis. Niet frequente bezoekers oriënteren zich vaak vooraf online al wat te bezoeken en waar te parkeren. De digitale vindbaarheid van het centrum van Meppel en de parkeerlocaties kan beter. Er ontbreekt een site van de gemeente met een helder en compleet overzicht van de parkeerlocaties en karakteristieken van deze locaties (onder andere tarief, P kort/lang). De informatie over het parkeren kan op een gemeentelijk site die zich richt op de bezoekers, gecombineerd worden met informatie over de belangrijkste bezienswaardigheden, attracties en evenementen in Meppel. Zo ziet de potentiële bezoeker die zich oriënteert op Meppel in één oogopslag wat er in Meppel te doen is, waar hij/zij kan parkeren, wat het parkeren kost en hoe lang geparkeerd kan worden.
- De meeste namen van de parkeerlocaties zeggen de incidentele en onbekende bezoeker niet veel (onder andere: Kromme Elleboog, Vledder, Ogterop, Keyserstroom). Geef de parkeerlocaties ook voor de incidentele bezoeker begrijpelijke namen. Bijvoorbeeld 'P schouwburg/centrum' in plaats van 'P Ogterop'. Ook kan in de verwijzing onderscheid gemaakt worden in 'P lang' en 'P kort'.
- De route vanaf de parkeerlocatie naar de bestemming is niet altijd duidelijk. Voor de incidentele bezoeker die parkeert op de locatie Ogterop, is het bijvoorbeeld even zoeken naar de weg naar het centrum of de schouwburg. Heldere verwijsborden of pijlen op straat helpen de incidentele bezoeker snel de weg te vinden.
- De route tussen parkeerlocatie en bestemming is niet altijd aantrekkelijk. Zo moet de bezoeker vanaf de parkeerlocatie bij het stadhuis een vervelous bruggetje over om het stadhuis of centrum te bezoeken. De route nodigt niet uit. Dit zorgt niet voor een goede eerste indruk van het centrum en komt niet gastvrij over. Ander detail is dat de plattegrond van het centrum aan de kant van het centrum/stadhuis staat en aan

de kant van de parkeerlocatie reclame staat. Wanneer dit wordt omgedraaid, ziet de parkeerder de plattegrond in één oogopslag en kan zijn/haar weg uitstippelen naar de bestemming.

- De laatste verwijzingen naar 'P Keyserstroom' zijn niet helder. Het één na laatste bordje lijkt meer naar de woonwijk te verwijzen dan naar de garage. De ingang van de garage valt pas laat op.
- Bij het verlaten van de parkeerlocatie is de route naar de centrumring en snelweg niet direct duidelijk. Een heldere route naar huis hoort ook bij een gastvrije binnenstad.
- Bij de Greidanus school is het voor de incidentele bezoeker niet duidelijk of het gratis of betaald parkeren is.
- Verder werden we tijdens onze customer journey veel geconfronteerd met huisregels. Bijvoorbeeld in de parkeergarage Keyserstroom en op de borden van de evenementen. Deze regels maakten niet meteen een gastvrije indruk. Met een positieve framing, wordt de (eerste) indruk al heel anders.

## 2.3 Analyse parkeerdata

Op basis van de door de gemeente Meppel aangeleverde data is een analyse uitgevoerd op de verschillende parkeerlocaties. In figuur 2.8 is de parkeerdruk op de diverse parkeerlocaties op het drukste moment (zaterdagmiddag) weergegeven, waarbij rood staat voor (nagenoeg) vol, oranje voor relatief vol en groen voor een locatie waar nog voldoende ruimte is. De referentienummers naar de betreffende locaties zijn in tabel 2.1 weergegeven.



Figuur 2.8: Parkeerdruk parkeerlocaties op zaterdagmiddag. Data: gemeente Meppel

nr. op kaart	locatie	nr. op kaart	locatie
1	Keysersstroom (garage)	13	Prinsenplein
2	Koekoekstraat (Kifhoek)	14	Prinsengracht
3	Grote Oever (langs de straat)	15	Lidl (Vledderstraat)
4	Albert Heijn (eigen terrein)	16	Vledderstraat (terrein)
5	Swaeneborgh parkeerdek	17	Woldstraat
6	Kleine Oever (langs de straat)	18	Noteboomstraat (incl. flits)
7	Bleekerseiland (terrein)	19	Looierij (vergunningzone)
8	Bleekerseiland (straat)	20	Vledder (centraal rondom Jumbo)
9	Brouwersstraat	21	Stadhuis
10	Stoombootkade	22	Ogterop
11	Kromme Elleboog (noord en zuid)	23	Kraton
12	Groenmarkt		

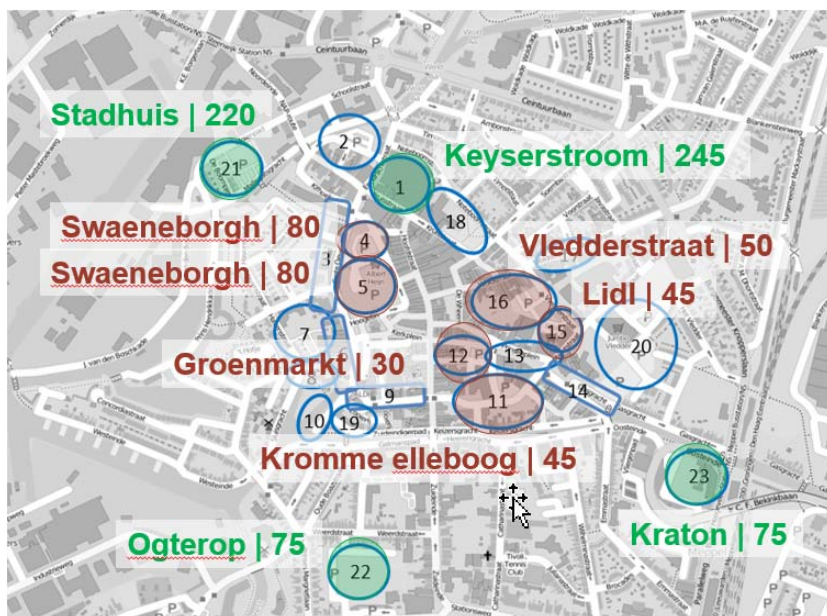
*Tabel 2.1: Parkeerlocaties Meppel (bron: gemeente Meppel)*

Op basis van figuur 2.8 kan worden geconcludeerd dat er tijdens het maatgevende moment (de zaterdagmiddag) met name nog veel parkeercapaciteit is op terreinen en in de garage aan de rand van het centrum (Keysersstroom, Vledder, Stadhuis, Ogterop en Kraton). Vrijwel alle parkeerlocaties in het centrum staan vol.

Op basis van de omvang van de parkeerlocaties, de parkeerdruk op het maatgevende moment en de resultaten van het bezoekersonderzoek (waar heeft u geparkeerd?) zijn de potentiële parkeerlocaties waarnaar een dynamische verwijzing van toegevoegde waarde kan zijn, in kaart gebracht (zie figuur 2.9).

Hierbij is onderscheid gemaakt in locaties die interessant zijn om naar te verwijzen voor (incidentele) bezoekers. Deze locaties zijn in het groen weergegeven (inclusief het aantal parkeerplaatsen per locatie) in de figuur. Deze locaties zijn interessant om naar te verwijzen vanwege de omvang van de locatie (is het de moeite waard om naar te verwijzen) en de beschikbare capaciteit (is er nog voldoende plek). Deze terreinen worden in de huidige situatie niet goed gevonden door bezoekers. Door actief naar de locaties te verwijzen kun je incidentele bezoekers door middel van een dynamisch verwijssysteem sturen naar een vrije parkeerplaats, wat kan betekenen dat de parkeerdruk op centrumlocaties afneemt. Het voordeel van het gebruik van dynamische borden naar deze locaties is dat de aandacht extra wordt gevestigd op de betreffende locaties dat daar geparkeerd kan worden.

De locaties die in het bruin zijn weergegeven in figuur 2.9, zijn potentiële verwijzlocaties die met name voor lokale bezoekers interessant kunnen zijn. Deze locaties staan relatief vaak vol en om te voorkomen dat bezoekers naar een locatie rijden die vol staat en opnieuw naar een andere locatie moet worden gereden, kan door middel van een 'vol/vrij'-verwijzing het zoekverkeer worden beperkt. Nadeel van het plaatsen van dynamische verwijzlocaties naar deze centrumlocaties is dat ook incidentele bezoekers op de verwijzing afgaan en naar het centrum rijden.



Figuur 2.9: Potentiële verwijsocties incidentele bezoekers (groen) en lokale bezoekers (bruin) inclusief parkeercapaciteit per locatie

## 2.4 Betrouwbare informatie is een must

Belangrijk aandachtspunt voor het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem is dat accurate en betrouwbare informatie op de borden wordt weergegeven. Indien een parkeerder naar een 'vrije' plek wordt verwezen, maar deze blijkt toch bezet te zijn, zal de werking van een dergelijk systeem snel haar waarde verliezen. Daarom is het van belang dat een accuraat detectiesysteem per parkeerlocatie het verwijssysteem voedt met de juiste informatie (namelijk het aantal beschikbare vrije parkeerplaatsen).

Parkeerdetectie kan plaatsvinden in hoofdlijnen op de volgende wijzen:

- Door middel van een parkeermanagementsysteem. Door een terrein af te sluiten met een slagboom wordt elke in- en uitrijdende auto geteld. Op deze wijze wordt het aantal vrije plaatsen bijgehouden. Voordeel van dit systeem is dat een koppeling met de huidige parkeermanagementinstallaties mogelijk zou kunnen zijn (afhankelijk van het type systeem), waardoor geen nieuw systeem hoeft te worden aangeschaft.
- Door middel van slimme camera's op masten. Op grote terreinen kan plaatsdetectie door middel van camera's plaatsvinden. Per camera kunnen meerdere parkeerplaatsen worden gedetecteerd (afhankelijk van de fysieke inrichting tot circa 40 plaatsen per camera). Op basis van slimme software wordt het aantal bezette en vrije plaatsen gemeten.
- Door middel van sensoren in het wegdek. Per parkeerplaats wordt een sensor op/in het wegdek bevestigd die per plaats bepaalt of deze bezet is of niet. Dit betekent dat fysieke aanpassing benodigd is. Deze sensoren kunnen (afhankelijk per leverancier) tot circa zeven jaar meegaan. Hierbij dient dan wel rekening te worden gehouden met (geplande) wegwerkzaamheden om de kosten voor aanleg te beperken.

# 3

## Opties parkeer- verwijssysteem

Aan de hand van de in het vorige hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten zetten we in dit hoofdstuk eerst de maatregelen kort op een rij die relatief makkelijk kunnen worden doorgevoerd. Ook binnen het huidige statische parkeerwijssysteem. De zogenaamde 'Quick Wins'. Vervolgens gaan we in op de toegevoegde waarde van een dynamisch systeem en schetsen we daarna de opties en aanbevelingen voor Meppel.

### 3.1 Quick Wins parkeerwijssysteem

Op basis van de customer journey zijn een aantal verbeteringen in het parkeerwijssysteem mogelijk die relatief eenvoudig en met beperkte investeringen zijn door te voeren. Kort gezegd gaat het om:

- Vooraf bepalen naar welke terreinen de gemeente haar incidentele bezoekers wil sturen. Naar die locaties wordt dan ook primair verwezen (zowel op straat als online).
- Aanpassing van de naamgeving van de parkeerterreinen (parkeren kort/lang/bezoekers).
- Herziening bordenplan statische verwijzing (zie eerste bullet).
- Verbeteren zichtbaarheid van de parkeerlocaties (signalering, inrichting straat).
- Verbeteren van de (loop)verbinding tussen parkeerlocatie en bestemming (heen en terug).
- Verbeteren verwijzing van de parkeerlocatie naar snelweg (terugweg).
- Online vindbaarheid terreinen vergroten (keuze maken waar je bezoekers wilt hebben, zie ook eerste bullet).

Deze maatregelen zijn door te voeren in een dynamisch parkeerwijssysteem, maar ook binnen het huidige statische verwijssysteem en zijn te beschouwen als een soort basispakket.

### 3.2 Nut en noodzaak dynamisch parkeerroute-informatie-systeem (PRIS)

Op basis van de in het vorige hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten concluderen wij dat een dynamisch parkeerverwijssysteem voor Meppel nut heeft. Onder meer door de mogelijkheden die een dergelijk systeem biedt, namelijk:

- Begeleiding van incidentele bezoekers naar vrije plekken op de parkeerlocaties aan de rand van het centrum en vooraf online informatieverstrekking (je kunt iets meer sturen wie je waar laat parkeren).
- Mogelijkheid tot sturing van bezoekers bij evenementen (de informatie op de borden kan aangepast worden tijdens evenementen).
- Informatie over vrije plaatsen voor lokale bezoekers (minder zoekverkeer doordat vooraf wordt aangegeven dat een locatie 'vol' staat).

De noodzaak voor een PRIS is minder evident. De voornaamste redenen hiervoor zijn:

- Er zijn voldoende vrije parkeerplekken in Meppel.
- Twee derde van de parkeerders geeft aan de verwijsborden niet te zien.

### 3.3 Opties parkeerverwijssysteem en consequenties

Grofweg zijn er drie opties om het parkeerverwijssysteem voor Meppel-centrum te verbeteren. Dit zijn:

- verbeteren van de (huidige) statische verwijzing (geen PRIS);
- toepassen van een dynamisch PRIS voor de afgesloten terreinen (terrein stadhuis, garage Keyserstroom, toekomstige garage Kromme Elleboog);
- toepassen van een dynamisch PRIS op alle grote terreinen (terrein stadhuis, garage Keyserstroom, toekomstige garage Kromme Elleboog en terreinen Koekoekstraat, Bleekerseiland, parkeerdek Swaenenborgh, terrein Vledderstraat en mogelijk Vledder en Ogterop).

Hierna volgt een korte schets van de drie opties.

#### 3.3.1 Optie 1: Verbeteren statische verwijzing (geen PRIS)

In deze optie worden binnen het huidige statische verwijssysteem verbeterlagen uitgevoerd zoals die zijn beschreven in paragraaf 3.1: 'Quick Wins parkeerverwijssysteem'. Het gaat hier om het zogenaamde basispakket.

Voordeel van deze optie is dat de kosten voor de uitvoering van deze optie relatief beperkt zijn en dat de maatregelen relatief snel en eenvoudig kunnen worden doorgevoerd.

Globaal bestaan de kosten uit:

- het opstellen van een bebodingsplan;
- het (her)plaatsen van statische borden en masten (aantal n.t.b.);
- aanpassen website om online vindbaarheid te vergroten.



### 3.3.2 Optie 2: Toepassen PRIS op reeds afgesloten terreinen

In deze optie wordt voor een deel tegemoetgekomen aan de wens van de bezoekers naar informatie over vrije plaatsen en wordt het verwijssysteem deels dynamisch gemaakt. Het gaat dan om de terreinen waar reeds een parkeermanagementsysteem met een slagboom als toegangscontrole is. Dit zijn: **stadhuis**, **Keyserstroom** en in de toekomst de parkeergarage **Kromme Elleboog**. De belangrijkste kenmerken van deze optie zijn:

- Koppeling mogelijk met een parkeermanagementsysteem (PMS).
- Weergave vol/vrij én aantal vrije plaatsen mogelijk.
- Herzien bordenplan statische en dynamische verwijzing noodzakelijk.
- Informatie over bezetting van de terreinen kan online (op website of door middel van externe partijen en/of applicaties) worden ontsloten.
- Mogelijkheid tot aansturing van bijvoorbeeld VRI's (verkeersregelinstallaties).
- De kosten zijn afhankelijk van de mogelijkheid die de bestaande parkeermanagementsystemen bieden. Kan de data vanuit de PMS gemakkelijk worden ontsloten naar een PRIS en wat is de kwaliteit en betrouwbaarheid van deze data? Daarnaast zijn de kosten afhankelijk van het aantal te plaatsen dynamische borden. Dit zal middels het opstellen van een bebordingsplan in kaart kunnen worden gebracht. Tevens zijn de lokale omstandigheden van invloed op eventuele kosten voor civiele werkzaamheden bij het plaatsen van borden.

Globaal bestaan de kosten uit (zie voor kostenindicatie per onderdeel tabel 3.1):

- het opstellen van een bebordingsplan;
- het plaatsen van dynamische borden en masten (aantal n.t.b.);
- PRIS-managementsysteem;
- verzorgen van een koppeling met parkeermanagementsystemen;
- communicatiekosten tussen dynamische borden en PRIS managementsysteem;
- civiele werkzaamheden;
- beheer en onderhoud (borden en masten + dagelijks beheer gemeente);
- bedrijfsgerede opstelling.

### 3.3.3 Optie 3: Toepassen PRIS op alle grote terreinen

De meest uitgebreide optie is om alle grote terreinen mee te nemen in een dynamisch parkeerverwijssysteem. Dit betekent dat voor elk terrein wordt weergegeven of het terrein al dan niet vol of vrij is of hoeveel vrije parkeerplaatsen er nog zijn op de betreffende locatie. Het betreft de volgende locaties:

1. Stadhuis;
2. Keyserstroom;
3. Toekomstige parkeergarage Kromme Elleboog;
4. Terrein Koekoekstraat;
5. Terrein Bleekerseiland;
6. Parkeerdek Swaenenborgh;
7. Terrein Vledderstraat;
8. Vledder (optioneel);
9. Ogetrop (Optioneel).

Deze optie houdt onder meer het volgende in:

- Het plaatsen van een betrouwbaar detectiesysteem per terrein is noodzakelijk. Plaatsdetectie kan op de volgende wijzen plaatsvinden (zie ook paragraaf 2.4):
  - afsluiten door middel van een slagboom met een parkeermanagementsysteem (huidige afgesloten terreinen Stadhuis, Keyserstroom en toekomstige garage Kromme Elleboog);
  - plaatsdetectie door middel van een camerasysteem;
  - plaatsdetectie door middel van sensoren in het wegdek.
- Mogelijke herinrichting van de parkeerterreinen is nodig. Dit in verband met het realiseren van een meer efficiënte indeling van parkeerplaatsen ten behoeve van de plaatsdetectie.
- Weergave 'vol/vrij' én aantal vrije plaatsen is mogelijk.
- Herzien bordenplan van statische en dynamische verwijzing is noodzakelijk.
- Informatie over bezetting van de terreinen kan online (op de website of door middel van externe partijen en/of applicaties) worden ontsloten.
- Mogelijkheid tot aansturing van bijvoorbeeld VRI's (verkeersregelinstallaties).
- Mogelijkheid tot meer gericht aansturen van handhaving (bij gebruik camera's en sensoren) bij controle op de parkeerduur.
- De kosten voor het verwijssysteem zijn net als bij optie 2 afhankelijk van de mogelijkheid die de bestaande parkeermanagementsystemen bieden. Kan de data vanuit de PMS gemakkelijk worden ontsloten naar een PRIS en wat is de kwaliteit en betrouwbaarheid van deze data? Daarnaast zijn de kosten afhankelijk van het aantal te plaatsen dynamische borden. Dit zal middels het opstellen van een bebordingsplan in kaart kunnen worden gebracht. Tevens zijn de lokale omstandigheden van invloed op eventuele kosten voor civiele werkzaamheden bij het plaatsen van borden.
- Extra aandachtspunt zijn de kosten voor het detectiesysteem. De kosten zijn sterk afhankelijk van de inrichting van de bestaande terreinen (bij gebruik van cameradetectie), het aantal parkeerplaatsen (bij gebruik cameradetectie en sensoren) en ondergrond (bij gebruik sensoren). Nader onderzoek is nodig voor het bepalen van het meest geschikte detectiesysteem per parkeerlocatie. De kosten per type detectiesysteem varieert sterk van circa € 150 tot € 250 per parkeerplaats plus bijkomende beheer-en onderhoudskosten;

Globaal bestaan de kosten uit (zie voor kostenindicatie per onderdeel tabel 3.1):

- het opstellen van een bebordingsplan;
- het plaatsen van dynamische borden en masten (aantal n.t.b.);
- PRIS-managementsysteem;
- verzorgen van een koppeling met parkeermanagementsystemen;
- communicatiekosten tussen dynamische borden en PRIS managementsysteem;
- civiele werkzaamheden;
- beheer en onderhoud (borden en masten + dagelijks beheer gemeente);
- bedrijfsgerede opstelling;
- plaatsdetectiesysteem (camera's of sensoren);
- indien een slagboom wordt geplaatst en gaat dienen als detectiemiddel zal ook over de inkomsten op het terrein BTW moeten worden afgedragen.

### 3.3.4 Indicatie van de kosten per onderdeel

De kosten voor de losse onderdelen komen neer op circa:

onderdeel	kostenraming	opmerking
Opstellen bebordingsplan	€ 2.000 - € 5.000	-
dynamisch bord + mast	€ 5.000 - € 8.000	prijs per bord + mast. Aantal nader te bepalen op basis van bebordingsplan
PRIS-managementsysteem	€ 10.000 - € 20.000	Basis systeem
bedrijfsgerede oplevering	€ 15.000 - € 50.000	afhankelijk van mogelijkheid tot aansluiting op PMS + locatie specifieke omstandigheden
beheer en onderhoud masten en borden	circa 30% van initiële aanschafkosten	voor een periode van 10 jaar
communicatiekosten	circa € 170 per jaar	kosten per jaar per dynamisch verwijsbord
civiele werkzaamheden	PM	afhankelijk van locatie-specifieke situatie
dagelijks beheer, onderhoud en management	€6.000 - €25.000 per jaar (uitgaande van 2 tot 8 uur per week á €60 per uur)	afhankelijk van kwaliteit data uit PMS en omvang van het aantal borden; de benodigde inzet zal in de eerste maanden na implementatie hoger zijn
koppeling met VRI	PM	afhankelijk van mogelijkheden VRI (Optioneel)

*Tabel 3.1: Kostenraming losse onderdelen PRIS (indien koppeling met PMS mogelijk)*

### 3.4 Bevindingen werksessie

De onderzoeksresultaten en mogelijke opties voor het parkeerverwijssysteme zijn besproken tijdens de werksessie met vertegenwoordigers van de gemeente Meppel en horeca Meppel. In de werksessie is gevraagd de mogelijke 'kansen' en 'beren op de weg' te benoemen. Deze zijn weergegeven in de hiernavolgende tabel 3.2.

optie	'kansen'	'beren op de weg'
verbeteren statische verwijzing	<ul style="list-style-type: none"> <li>- goede eerste stap met quick wins (onder andere onderscheid P kort en P lang, verbeteren digitale vindbaarheid, naamgeving garages)</li> <li>- weinig beheer en techniek nodig</li> <li>- relatief weinig kosten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbeteringen zijn beperkt (informatie over vrije plaatsen ontbreekt dan nog steeds)</li> <li>- wat is het effect? Krijg je hier meer bezoekers mee?</li> </ul>
PRIS op afgesloten terreinen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mogelijkheid tot sturen parkeerders</li> <li>- financiële haalbaarheid is groter dan in optie 3</li> <li>- informatie over vrije en lege plaatsen is van toegevoegde waarde</li> <li>- mogelijkheid tot koppeling online/app en real-time parkeerinformatie</li> <li>- dynamisch systeem heeft allure en heeft toegevoegde waarde voor customer journey, gastvrije stad en promotie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- net niet oplossing (in vergelijking met optie 3)</li> <li>- hogere kosten dan optie 1</li> </ul>
PRIS op alle grote terreinen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- meeste mogelijkheid tot sturen</li> <li>- gedetailleerd inzicht in vrije plaatsen op meeste parkeerlocaties</li> <li>- mogelijkheid tot koppeling online/app en real-time parkeerinformatie</li> <li>- meeste toegevoegde waarde voor customer journey, gastvrije stad en promotie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hoge kosten</li> <li>- nut is duidelijk, maar noodzaak uitgebreid dynamisch verwijssysteem is niet evident; geen enkele locatie staat echt vol</li> </ul>

Tabel 3.2: Mogelijke kansen en 'beren op de weg' opties parkeerverwijssysteme

De in de werksessie genoemde kansen en beren op de weg van de drie opties betreffen vooral een afweging tussen de toegevoegde waarde van de opties en de kosten. Een PRIS op meerdere terreinen heeft de meeste toegevoegde waarde, maar brengt ook de meeste kosten met zich mee. Daarbij wordt de vraag gesteld hoe toekomstvast een PRIS is, met het oog op de voortschrijdende moderne technieken (onder andere: parkeerinformatie ontsluiten via bijvoorbeeld Google).

Naast de mogelijke kansen en beren op de weg wordt opgemerkt dat de investeringen in een verbetering van het parkeerverwijssysteme niet moeten leiden tot een verhoging van de parkeertarieven. Tevens wordt de hoop uitgesproken dat met een (dynamische) verwijzing, de parkeerlocaties ook een upgrading ondergaan (met name Kraton).

### 3.5 Aanbevelingen

Aan de hand van het bezoekersonderzoek, de 'customer journey', analyse parkeerdrukmetingen en de werksessie stellen we de volgende stappen voor:

1. Op basis van de uitkomsten van de *customer journey* (paragraaf 2.2 en 3.1.) kunnen relatief eenvoudige aanpassingen worden doorgevoerd, zoals het aanpassen van de benaming van de parkeerterreinen voor incidentele bezoekers, aantrekkelijker maken van looproutes van en naar parkeerterreinen, plaatsen van verwijzing van parkeerlocatie naar bezoekerstrekkende functies te voet et cetera.
2. Als tweede zal een keuze gemaakt moeten worden naar welke locaties bezoekers die incidenteel naar Meppel komen, verwezen worden. Richt de aandacht op die locaties in de communicatie zowel op straat als online. Geadviseerd wordt om op basis van de nut en noodzaak voor een PRIS te kiezen voor optie 2 'toepassen PRIS voor afgesloten terreinen'. Door de bestaande afgesloten terreinen (stadhuis, Keyserstroom en de toekomstige garage Kromme Elleboog) weer te geven middels dynamische borden begeleid je de incidentele bezoekers naar die terreinen waar nog ruimte is. Door actief te verwijzen naar deze terreinen aan de rand van het centrum is de verwachting dat de meer centraal gelegen terreinen minder incidentele bezoekers trekt, waardoor meer ruimte ontstaat voor de meer frequente bezoeker die zijn weg naar deze parkeerlocaties ook zonder een PRIS wel zal vinden.
3. Maak een bebordingsplan om zo de kostenraming beter in kaart te krijgen. De kosten voor het plaatsen van een dynamische verwijssysteem zijn namelijk sterk afhankelijk van het aantal te plaatsen dynamische borden. Daarnaast zijn de kosten ook afhankelijk van de mogelijkheid tot koppeling met de huidige parkeermanagementsystemen.

# Bijlage 1

## Bezoekersonderzoek

Gemeente Meppel

# Parkeren in Meppel

Naar een verwijssysteem op maat

*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Meppel

# Parkeren in Meppel

Naar een verwijssysteem op maat

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

28 september 2017  
MPL097/Sdg/0756.01



## Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Meppel
Titel rapport	Parkeren in Meppel Naar een verwijssysteem op maat
Kenmerk	MPL097/Sdg/0756.01
Datum publicatie	28 september 2017

Inhoud	Pagina	
<b>1</b>	<b>Resultaten bezoekersonderzoek</b>	<b>1</b>
1.1	Onderzoeksverantwoording	1
1.2	Bezoekfrequentie en gebruikte vervoermiddel	3
1.3	Gekozen parkeerlocatie	5
1.4	Parkeerverwijssysteem	7
1.5	Samenvatting en conclusies bezoekersonderzoek	10

# 1

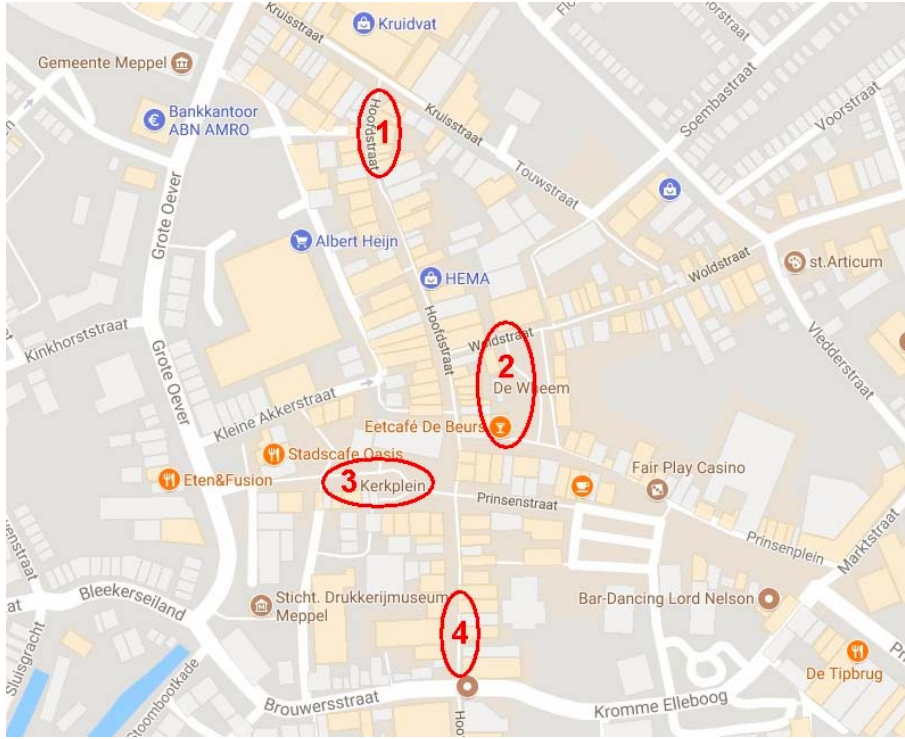
## Resultaten bezoekersonderzoek

### 1.1 Onderzoeksverantwoording

Het bezoekersonderzoek is gehouden op vier locaties in het centrum van Meppel. Deze locaties liggen verspreid door het centrum. Er is op twee dagen geënquêteerd, 7 juli tussen circa 13.30 en 20.30 uur en zaterdag 8 juli tussen circa 10.00 en 17.00 uur. Met deze aanpak weerspiegelen de respondenten van het onderzoek, zo goed mogelijk alle bezoekers van het centrum van Meppel.

Er zijn 384 bruikbare enquêtes afgenomen. Dit is voldoende om met 95% betrouwbaarheid en 5% foutmarge uitspraken te doen over alle bezoekers van Meppel-centrum.

Omdat het een straatenquête betreft en mensen niet verplicht zijn om alle vragen te beantwoorden, kan de respons per vraag verschillen. Bij alle resultaten is daarom het aantal respondenten (n) aangegeven dat de vraag beantwoord heeft.

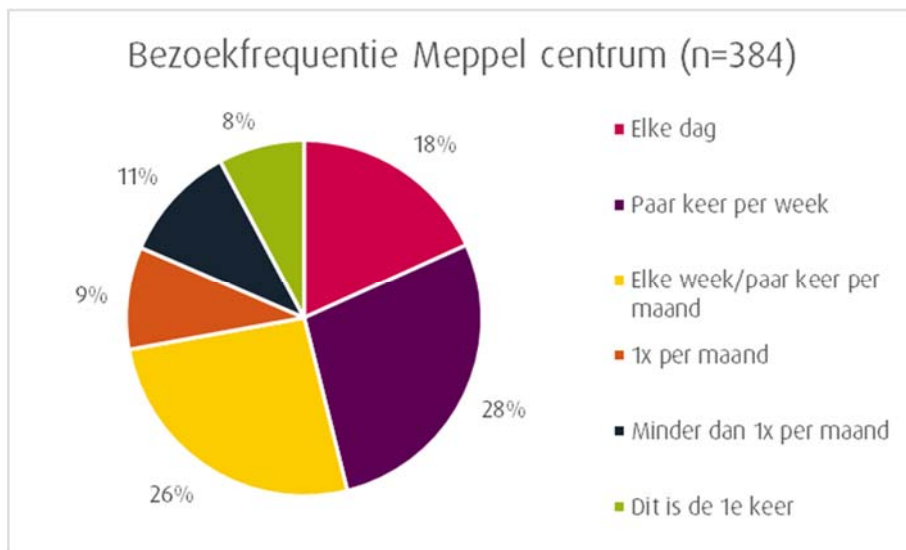


*Figuur 1.1: Enquêteposten*

## 1.2 Bezoekfrequentie en gebruikte vervoermiddel

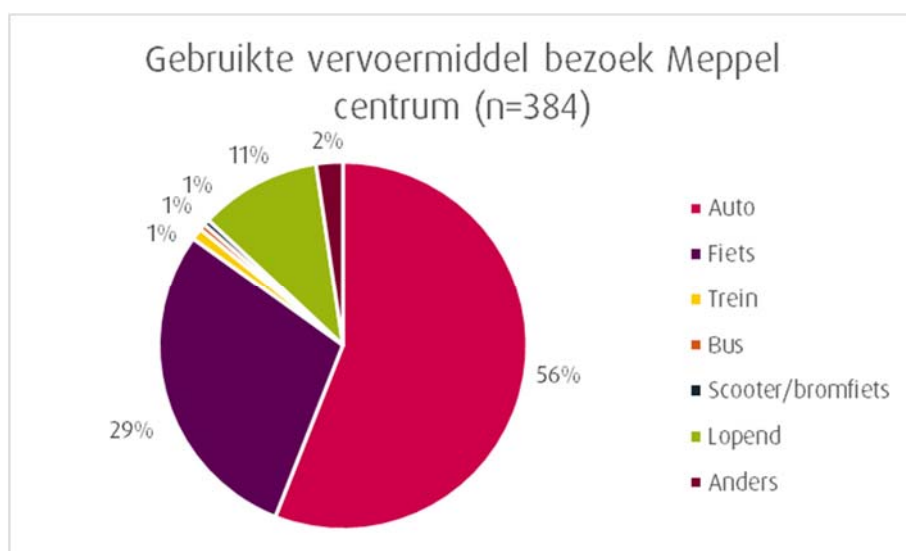
Bijna de helft van de bezoekers, komt zeer regelmatig in het centrum; minimaal een paar keer per week. Eén op de vijf bezoekers komt zelfs elke dag.

Voor 8% van de bezoekers was dit de eerste keer dat ze in Meppel-centrum zijn. In totaal komt 28% eenmaal per maand of minder.



Figuur 1.2: Hoe vaak bezoekt u het centrum van Meppel?

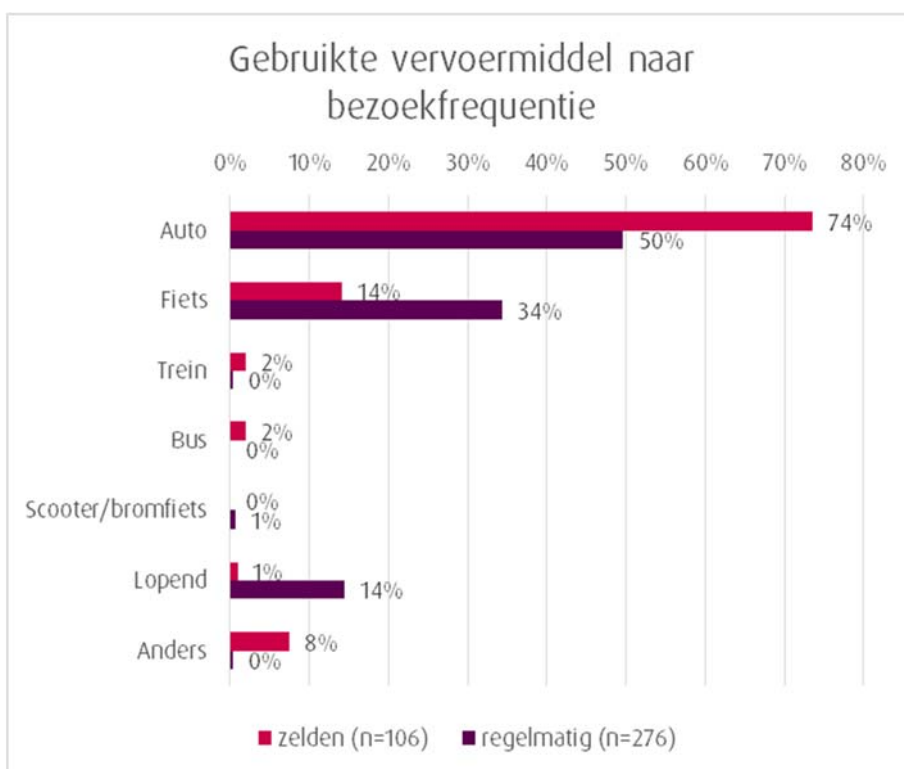
Meer dan de helft van de bezoekers heeft - op het moment van het onderzoek - de auto gebruikt om naar het centrum te komen (56%). De fiets werd door 29% van de bezoekers gebruikt en één op de tien bezoekers is lopend naar het centrum gekomen.



Figuur 1.3: Met welk vervoermiddel bent u gekomen?

De mensen die tijdens het onderzoek niet met de auto naar het centrum waren gekomen, is gevraagd of ze wel eens de auto gebruiken. Gecombineerd met het aantal mensen dat de auto heeft gebruikt, laat zien dat 17% van alle bezoekers nooit met de auto naar Meppel-centrum komt.

De niet-frequente bezoekers (eenmaal per maand of minder bezoek aan Meppel) komen vaker met de auto naar Meppel-centrum, dan de frequente bezoekers (vaker dan eenmaal per maand bezoek aan Meppel). De frequente bezoekers komen significant vaker met de fiets of lopend dan frequente bezoekers.



Figuur 1.4: Vervoermiddelkeuze frequente en niet-frequente bezoekers

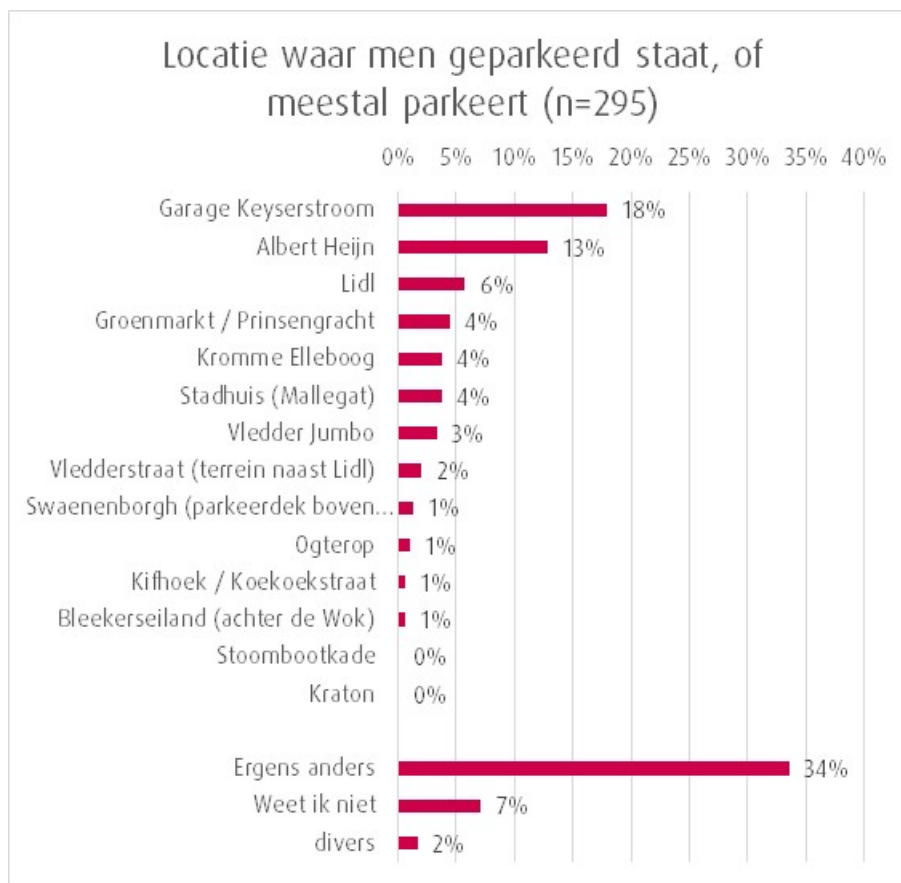
Het parkeerverwijssysteem vervult met name een functie voor de niet-frequente bezoekers. Zij zijn minder bekend in Meppel en gebaat bij een helder verwijssysteem. In het centrum van Meppel komt 28% van de bezoekers niet frequent naar Meppel, waarvan 74% met de auto. In totaal is hiermee een goed verwijssysteem voor circa 20% van alle bezoekers primair van belang.

De frequente bezoekers zijn bekender in het centrum en zullen over het algemeen weten waar ze kunnen parkeren en voor welk tarief. Zij zullen wel geholpen zijn bij informatie over het aantal beschikbare parkeerplaatsen bijvoorbeeld. In het vervolg van dit onderzoek wordt duidelijk in welke mate dit het geval is.

### 1.3 Gekozen parkeerlocatie

In figuur 1.5 is te zien waar mensen de auto geparkeerd hebben tijdens hun bezoek aan Meppel-centrum. Een derde van de bezoekers staat ergens anders geparkeerd dan op de onderscheiden parkeerlocaties.

De categorie 'divers' zijn bezoekers die op meerdere locaties geparkeerd hebben tijdens hun bezoek.



Figuur 1.5: Waar staat u nu geparkeerd ?

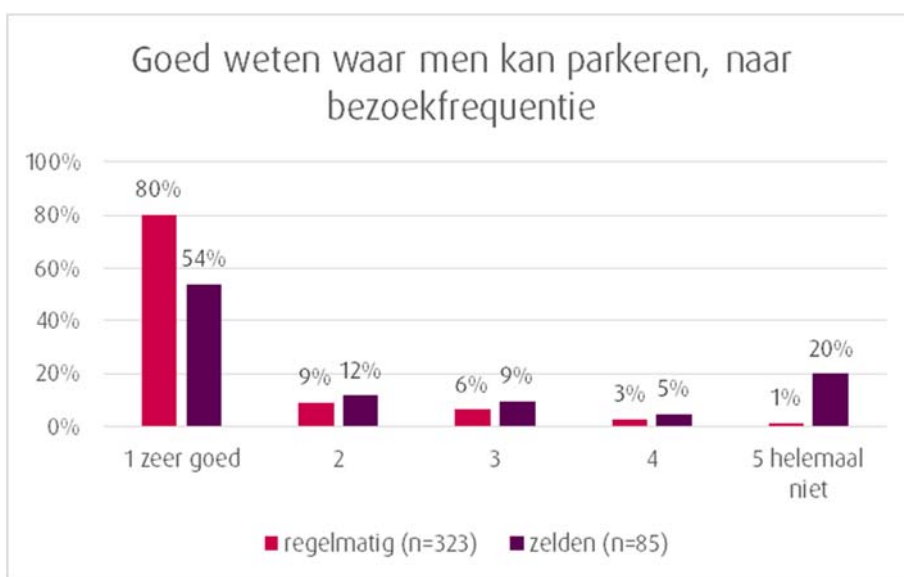
#### Parkeertarief

Om te onderzoeken of bezoekers weten wat ze betalen voor het parkeren, is de volgende vraag gesteld: 'Wat is het parkeertarief per uur bij die parkeergelegenheid?' Het antwoord op deze vraag, moet worden vergeleken met het werkelijke parkeertarief van de parkeergarage waar men geparkeerd staat. Het aantal respondenten is echter te laag om hierover betrouwbare uitspraken te doen. We weten van 295 bezoekers waar ze geparkeerd staan, waarvan de meest gebruikte parkeergarage slechts door 53 bezoekers wordt gebruikt.

### Weten waar geparkeerd kan worden

Bezoekers is gevraagd hoe goed ze weten waar ze kunnen parkeren. De meerderheid van de bezoekers weet (zeer) goed waar zij kunnen parkeren.

Van de niet-frequente bezoekers, weet één op de vijf helemaal niet waar geparkeerd kan worden. Dit aandeel is significant hoger dan het aandeel frequente bezoekers dat helemaal niet weet waar zij kunnen parkeren (1%).



Figuur 1.6: Op een schaal van 1-5, hoe goed weet u waar u kunt parkeren in Meppel?

### Parkeerlocatiekeuze

Figuur 1.7 laat zien in welke mate bepaalde kenmerken meewegen in de keuze voor een parkeerlocatie. Het gaat hierbij niet specifiek om de locatie waar men heeft geparkeerd. De respons is te laag om hierover uitspraken te doen.

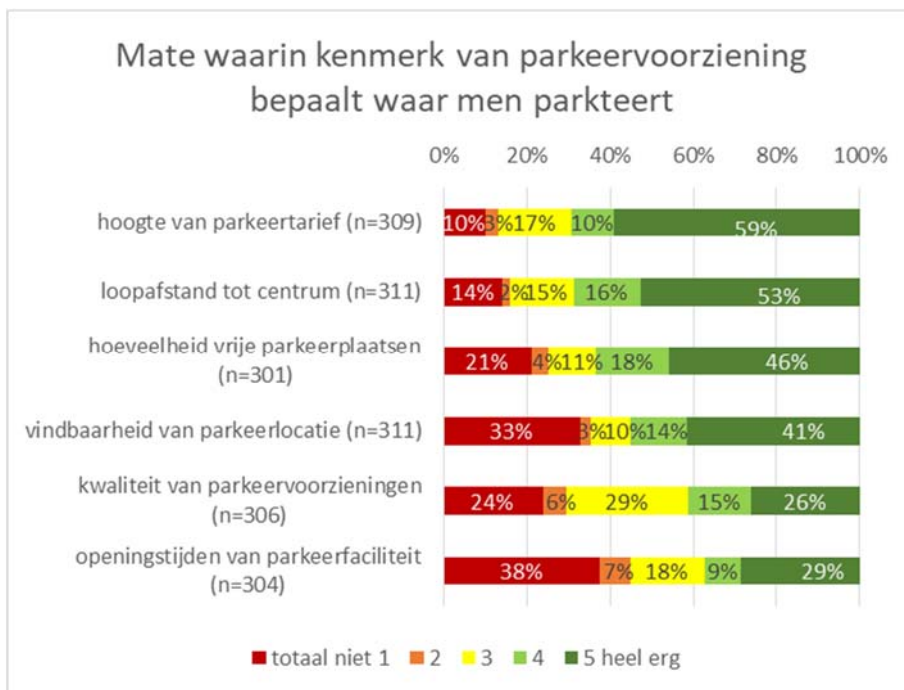
De top-3 van aspecten die het zwaarst meewegen in de keuze voor een parkeerlocatie zijn: de hoogte van het parkeertarief, de loopafstand tot het centrum en de hoeveelheid vrije parkeerplaatsen. Er is geen significant verschil tussen deze drie aspecten.

De mate waarin de vindbaarheid van de parkeerlocatie meeweegt, verschilt significant van de aspecten uit de top-3. Dit betekent dat de vindbaarheid minder meeweegt in de parkeerlocatiekeuze, dan de aspecten uit de top-3.

De mate waarin de kwaliteit van de parkeervoorziening en de openingstijden van de parkeerfaciliteit meewegen in de parkeerlocatiekeuzen, verschillen niet-significant van elkaar. Ze wegen dus even zwaar mee.

Ze verschillen wel significant van de mate waarin de vindbaarheid van de parkeerlocatie meeweegt. Dit betekent dat de openingstijden en de kwaliteit minder meewegen dan de vindbaarheid.



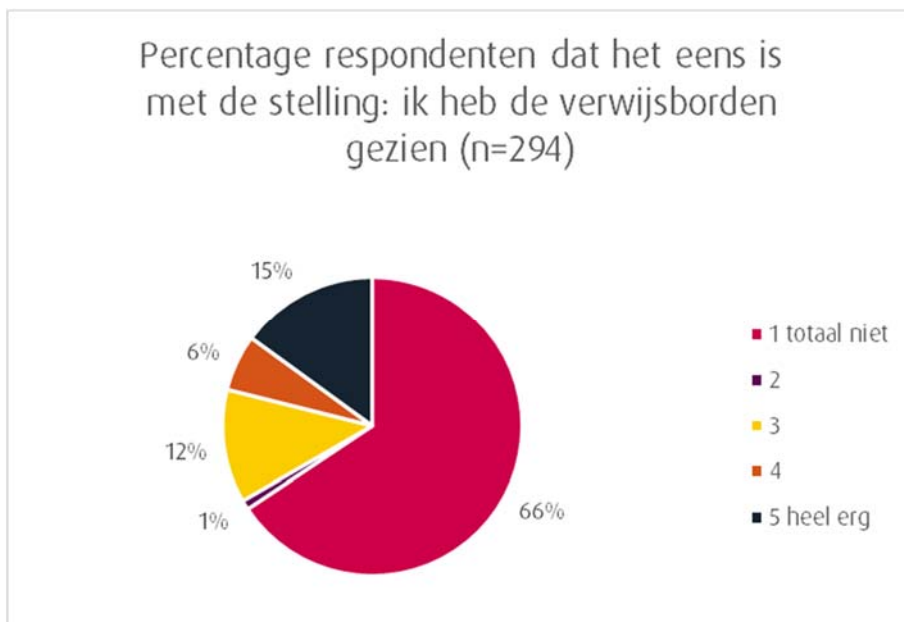


*Figuur 1.7: Op een schaal van 1 tot 5, in welke mate bepalen de volgende kenmerken voor welke parkeervoorziening u kiest?*

## 1.4 Parkeerverwijssysteem

De bezoekers die met de auto naar het centrum van Meppel zijn gekomen, hebben een aantal stellingen over het parkeerverwijssysteem voorgelegd gekregen. De eerste stelling luidt: 'Ik heb de verwijsborden zien staan.'

Twee derde van de bezoekers is het totaal niet met deze stelling eens. Zij hebben het parkeerverwijssysteem dus niet gezien.



*Figuur 1.8: In hoeverre bent u het eens met deze stelling?*

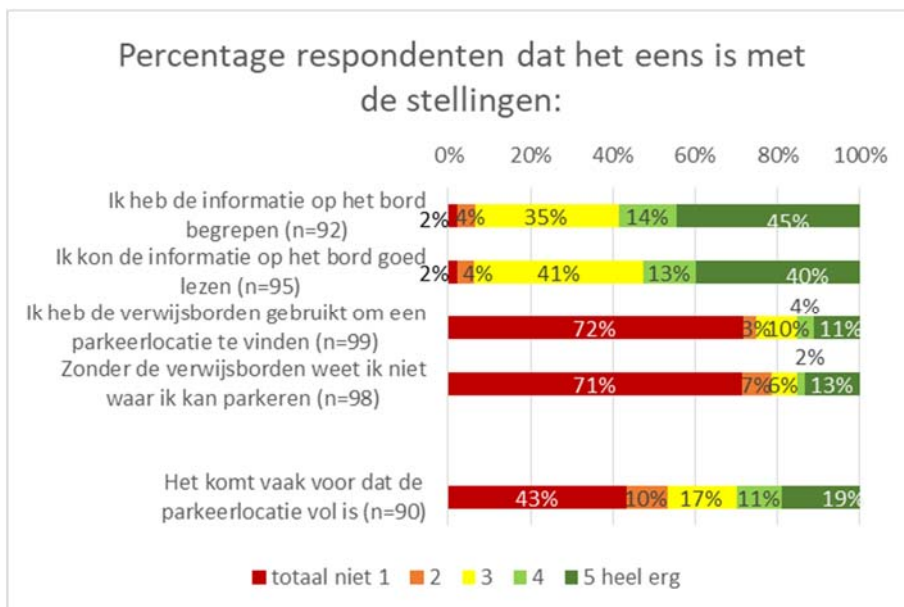
Van de bezoekers die de verwijsborden hebben zien staan, is onderzocht in hoeverre ze het eens zijn met een aantal stellingen wat betreft de verwijsborden.

De begrijpelijkheid en leesbaarheid van de informatie op de verwijsborden is goed; slechts 6% van de bezoekers die de borden heeft zien staan, is het (totaal) niet eens met deze stellingen (antwoorden 1 en 2).

Bijna driekwart van de bezoekers geeft aan de verwijsborden totaal niet te gebruiken om een parkeerlocatie te vinden.

Er zijn te weinig bezoekers die de borden hebben gezien, om onderscheid te kunnen maken tussen frequente en niet-frequente bezoekers. Dit zou interessant zijn geweest, omdat aannemelijk is dat niet-frequente bezoekers meer gebruik maken van de borden om een parkeergarage te kunnen vinden.

Iets meer dan de helft van de bezoekers is het (totaal) niet eens met de stelling dat het vaak voorkomt dat de parkeerlocatie vol is (antwoorden 1 en 2). Eén op de vijf bezoekers is het echter heel erg eens met deze stelling en maakt het dus vaak mee dat de parkeergarage vol is.



*Figuur 1.9: In hoeverre bent u het eens met deze stellingen?*

Van de respondenten hebben er 101 gezamenlijk 117 antwoorden gegeven op de vraag welke informatie zij missen op de huidige verwijsborden. De percentages in figuur 1.10 geven dus weer hoe vaak dit antwoord is gegeven, ten opzichte van alle gegeven antwoorden. Het totaal loopt op tot boven de 100%. Dit geeft dus informatie over het aantal vrije plaatsen.

Twee van de vijf antwoorden geven aan dat er geen informatie gemist wordt (42%). Als er wel informatie wordt gemist, dan is dat vooral het aantal vrije parkeerplekken dat beschikbaar is.



*Figuur 1.10: Welke informatie mist u op de parkeerverwijsborden? (telt op tot meer dan 100%, omdat meerdere antwoorden gegeven konden worden)*

## 1.5 Samenvatting en conclusies bezoekersonderzoek

- Van de bezoekers van het centrum van Meppel komt 28% eenmaal per maand of minder. Hiervan komt 74% met de auto. Een helder parkeerverwijssysteem is hiermee primair voor circa 20% van de bezoekers van belang.
- Een kwart van de niet-frequente bezoekers weet niet goed waar te parkeren in Meppel-centrum.
- Twee derde van de bezoekers heeft het parkeerverwijssysteem niet gezien. Van de bezoekers die borden wel hebben gezien, heeft 15% borden nodig om een parkeerlocatie te vinden.
- Bijna 40% van de respondenten die borden hebben gezien, wenst informatie over aantal vrije plaatsen. Van de respondenten die verwijsborden heeft gezien, ervaart 30% vaak dat de gekozen parkeerlocatie vol is.
- Kortom: een helder verwijssysteem is vooral van belang voor de incidentele bezoekers met de auto (20% van alle bezoekers). Belangrijk aandachtspunt bij het huidige verwijssysteem is de zichtbaarheid (twee derde heeft de borden niet gezien). Daarnaast is er met name behoefte aan informatie over het aantal vrije plaatsen (bijna 40%).

Vestiging Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0570) 666 222  
F +31 (0570) 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Vestiging Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0570) 666 222  
F +31 (0570) 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**