

Gemeente Valkenswaard

Visie op parkeren



A stylized, hand-drawn map of Valkenswaard in light grey. It features a central vertical line with three grey circles, and several other lines branching out. Two of these branches end in blue circles with dark red centers. The title text is overlaid on the map.

Gemeente Valkenswaard

Visie op parkeren

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

T +31 (0)70 317 70 05

F +31 (0)70 317 80 66

E info@spark-parkeren.nl

W www.spark-parkeren.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Valkenswaard
Titel	Gemeente Valkenswaard
Versie	1.0
Datum	18 maart 2015
Projectteam Opdrachtgever	Hans Oostelbos Luc Speck Stefan Montens
Projectleider Spark	Stan van de Hulsbeek

Is een parkeerplaats niet de plek waar een bezoek begint en eindigt?

Waar bezoekers hun eerste en laatste indruk opdoen?

Waar reputaties worden gemaakt en gebroken?

Kun je een parkeerplaats niet het best vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een belangrijk huis?

Als de plek waar je bezoek als eerste welkom heet?

Waar je je beste beentje voorzet?

Een indruk geeft wat men bij jou kan verwachten?

EEN WERELD TE WINNEN

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Status document	10
1.3	Leeswijzer	10
2	Huidige en toekomstige situatie	11
2.1	Huidige situatie	11
2.1.1	Omschrijving parkeren in Valkenswaard	11
2.1.2	Parkeersituatie op straat	11
2.1.3	De beleving van parkeren	12
2.1.4	Inkomsten en uitgaven parkeren	13
2.2	Toekomst	14
2.2.1	Trends en autonome ontwikkelingen	14
2.2.2	Centrumontwikkelingen	16
2.2.3	Infrastructurele ontwikkelingen	17
2.3	De toekomst met ongewijzigd beleid	17
3	Van ambitie naar een Parkeervisie	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Van ambitie naar visie	19
3.3	Proces	19
4	Parkeervisie	21
4.1	Wat is een visie op parkeren?	21
4.2	De rol van gemeentelijk parkeerbeleid	21
4.3	Ambitie	23
4.4	Visiepunten	24
5	Voorkeursvariant	30
5.1	Beoordeling	30
5.2	De parkeeraanpak	30
5.3	Beïnvloedingsmaatregelen	31
5.3.1	Inrichting	31
5.3.2	Parkeerverwijzing	32
5.3.3	Informatie, communicatie en marketing	34
5.4	Benuttingsmaatregelen	35
5.5	Beheersmaatregelen	35

5.6	Bouwen	38
5.7	Mobiliteitseffecten	38
5.8	Financiële uitwerking en effecten	40
5.8.1	Parkeerbegroting	40
5.8.2	Financiële effecten autonome daling	40
5.8.3	Financiële effecten voorkeursvariant	40
5.8.4	Financiële overwegingen	43

Bijlage 1	Aantal actieve vergunningen	47
Bijlage 2	Resultaten parkeeronderzoek	48
Bijlage 3	Beleving van parkeren (subjectief)	52
Bijlage 4	Reguleringsvarianten	54
Bijlage 5	Doelgroepenkaart	67
Bijlage 6	Voorkeursvariant	68

1 Inleiding

De gemeente Valkenswaard wil haar parkeerbeleid herzien. Deze Parkeervisie is een eerste stap om te komen tot een nieuw parkeerbeleid. Namelijk een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie, een visie op parkeren in Valkenswaard en een voorkeursvariant op basis waarvan het parkeerbeleid verder uitgewerkt kan worden.

1.1 Aanleiding

De gemeente Valkenswaard kent een relatief groot areaal gereguleerd parkeren. Betaald parkeren in het centrum aangevuld met her en der een blauwe zone. Dit is ingevoerd in nauwe samenspraak met de ondernemers: het betaald parkeren moest ervoor zorgen dat de winkels en kantoren in het centrumgebied bereikbaar bleven. De parkeerplaatsen werden veelal bezet door kantoor- en winkelpersoneel. Door de invoering van betaald parkeren zijn deze langparkeerders daadwerkelijk geweerd en werd de bereikbaarheid van het centrum verbeterd. Nadeel van de maatregel was de overloop van deze langparkeerders en ook bezoekers van het centrum naar de woonwijken. Vanaf 2003 heeft de gemeente vergunninghoudersparkeren ingevoerd in de woonwijken rondom het centrum. Om hiermee de woonwijken te beschermen van parkeerders die niet wensen te betalen voor parkeren. Om bewoners, ondernemers en bijzondere doelgroepen te kunnen laten parkeren in het betaald parkeergebied en in de vergunninghoudersgebieden heeft de gemeente een stelsel van parkeervergunningen ingericht, inclusief een bezoekersregeling voor visite van bewoners.

Al met al heeft dit geleid tot een relatief groot gereguleerd gebied met een uitgebreide set van beleidsregels. Maar ook met uitzonderingen en onduidelijkheden. In december 2014 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard dan ook opdracht gegeven om een nieuw parkeerbeleid op te stellen. De directe aanleiding hiervoor zijn signalen van bewoners en ondernemers waaruit ontevredenheid over het huidige parkeerbeleid naar voren komt. Bewoners ervaren klachten met betrekking tot hoge parkeerdruk in hun straat, terwijl ondernemers van het centrum stellen dat het huidige parkeerbeleid een negatieve uitwerking heeft op het aantal bezoekers van het centrum. Daarnaast worden in het Masterplan Centrum (2014) en het Mobiliteitsplan (2014) aangegeven dat het gemeentelijk parkeerbeleid toe is aan een herijking. Het huidige parkeerbeleid en dan met name de uitwerking hiervan past niet meer bij de kwaliteitsslag die de gemeente wil nemen om de

aantrekkelijkheid van het centrum te vergroten. Maatregelen uit het Mobiliteitsplan gaan zorgen voor een andere verkeersdynamiek in het centrum. Redenen genoeg om een nieuw parkeerbeleid op stellen.

1.2 Status document

Zoals de titel al aangeeft betreft dit document de Parkeervisie voor de gemeente Valkenswaard. Een Parkeervisie geeft de kaders en richting voor het nieuwe parkeerbeleid wat de gemeente de komende jaren wil gaan uitvoeren. De Parkeervisie bestaat uit een ambitie en daarvan afgeleide visiepunten. Deze zijn op hoofdlijnen uitgewerkt in een doelgroepenkaart en een voorkeurscenario. Met daarbij een beschrijving van de meest in het oog springende kenmerken en mogelijke positieve en negatieve effecten. Met het vaststellen van deze Parkeervisie stelt de Gemeenteraad de kaders voor het nieuwe parkeerbeleid vast. Deze kaders worden daarna op onderdelen verder uitgewerkt. Hierbij moet gedacht worden aan de beleidsregels voor parkeerregulering en vergunningverlening, een nota parkeernormen, een uitwerkingsplan digitalisering parkeren of een aangepaste gemeentelijke parkeerexploitatie.

1.3 Leeswijzer

Voordat de kaders van het nieuwe parkeerbeleid worden uitgelegd, is in hoofdstuk twee een beschrijving gegeven van de huidige en toekomstige situatie van parkeren in Valkenswaard. Met daarin een omschrijving wat er op de gemeente afkomt als het parkeerbeleid geen wijziging ondergaat. Het derde hoofdstuk is een beschrijving van het proces: hoe is de ambitie en de visie tot stand gekomen door middel van het opstellen en bediscussiëren van drie parkeervarianten. De daadwerkelijke kaders staan in hoofdstuk vier. Deze kaders leiden tot een voorkeursvariant. Deze is beschreven in hoofdstuk vijf. In dit hoofdstuk staan ook de neveneffecten van deze variant.

2 Huidige en toekomstige situatie

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Omschrijving parkeren in Valkenswaard

Valkenswaard kent al sinds de jaren '90 betaald parkeren. In 2003 is een forse aanpassing van het parkeerbeleid geëffectueerd door onder andere het instellen van de huidige vergunninghoudersgebieden. Toen zijn de contouren gelegd voor de parkeersituatie zoals deze nu buiten zichtbaar is. In de tussenliggende periode heeft de gemeente vooral maatwerk geleverd voor het oplossen van parkeerproblemen. Dit heeft geresulteerd in de huidige situatie: een lappendeken van maatregelen op straat en een zeer uitgebreide vergunninghoudersregeling. In het centrum wordt betaald parkeren afgewisseld met blauwe zones, vergunninghoudersparkeren en parkeerverboden. En dat alles onderverdeeld in vijf verschillende sectoren. In de schil is in verschillende straten vergunninghoudersparkeren ingevoerd, maar op wellicht net zoveel plaatsen kan gratis worden geparkeerd. Hetzelfde maatwerk is geleverd met het toekennen van parkeerrechten door middel van bewonersvergunningen, bezoekerskaarten en bedrijvenvergunningen. Dit heeft geresulteerd in een groot aantal actieve vergunningen (zie bijlage 1). Dit alles heeft gezorgd voor een onduidelijke situatie.

De volgende paragrafen geven een beschrijving van de effecten van dit parkeerbeleid. Enerzijds in de vorm van de daadwerkelijke parkeersituatie op straat en de terreinen en anderzijds de effecten van dit beleid op de beleving van de verschillende doelgroepen.

2.1.2 Parkeersituatie op straat

In bijlage 2 zijn de resultaten van de, in november 2014 gehouden, parkeeronderzoeken terug te vinden op kaart. De belangrijkste conclusies op hoofdlijnen die uit dit onderzoek getrokken kunnen worden zijn:

- Uit de nachtelijke telling blijkt dat op een enkele straat na weinig tot geen parkeerproblemen zijn die door de bewoners zelf worden veroorzaakt: in de meeste gevallen is de balans tussen de parkeervraag van bewoners en de aanwezige parkeercapaciteit goed te noemen.
- Op een reguliere werkdagen is er voldoende parkeercapaciteit in het centrum. Parkeren rondom de Hofnar kan druk worden genoemd. Ook het Prinses Irene Brigadeplein wordt goed gebruikt. Parkeerproblemen die gesignaleerd worden, zijn de woonstraten ten zuiden van het

centrum waar geen parkeerregulering is ingevoerd en dan met name rondom het Kloosterplein. Het Kloosterplein zelf is op die dagen slechts beperkt bezet.

- De marktdag is wat betreft parkeren de drukste dag in Valkenswaard. Dit levert drukte op langs de Luikerweg (niet in het onderzoek opgenomen) en op de populaire parkeerterreinen zoals het Prinses Irene Brigadeplein en het Deken Mandersplein. Omdat het Kloosterplein grotendeels gebruikt wordt door marktlui staan de ongereguleerde woonstraten rondom het gemeentehuis vol met geparkeerde auto's. Overigens is op een marktdag nog voldoende parkeercapaciteit beschikbaar op bijvoorbeeld het Carillonplein en het Kerverijplein. Dit alles op relatief korte loopafstanden van de belangrijkste bestemmingen.
- Op zaterdag is de parkeerdruk gemiddeld lager dan op een marktdag. Dit komt doordat dan meer parkeercapaciteit beschikbaar is (Kloosterplein), de grootste werkgevers in het centrum (kantoren) gesloten zijn en er relatief minder winkelaanbod is (geen markt). Daar staat tegenover dat er meer bewoners thuis zijn. Dit resulteert op het drukste uur van de zaterdag (rond 15:00 uur) tot forse parkeerdruk ten westen van de Eindhovenseweg, maar relatief lage parkeerdruk op het Carillonplein en het Kerverijplein. Al met al mag geconcludeerd worden dat er op zaterdag voldoende parkeercapaciteit in het centrum van Valkenswaard aanwezig is, maar dat met name de westkant parkeerproblemen kent.
- Met het parkeeronderzoek is ook inzicht verkregen in de verschillende doelgroepen die in het centrum parkeren. Hierbij valt op dat de ooit beoogde effecten van de parkeerregulering, namelijk het bieden van parkeerruimte voor bezoekers en bewoners niet uit de verf komt. Veel van de parkeerplekken in het centrum worden bezet door langparkeerders (niet zijnde bewoners). Dit gegeven wordt nog eens onderstreept door het forse aantal bedrijvenvergunningen wat door de gemeente wordt uitgegeven (zie bijlage 1).
- In het algemeen mag geconcludeerd worden dat de parkeerdruk in het centrum van Valkenswaard zeer onregelmatig verdeeld is en er altijd binnen acceptabele loopafstanden een parkeerplek te vinden is. Met name het Carillonplein en het Kerverijplein vertonen op drukke dagen overcapaciteit. Op sommige terreinen en straten moet echter wat lucht gecreëerd worden voor het parkeren ten behoeve van bewoners en kortparkerende bezoekers. Hierbij moet gedacht worden aan de parkeerterreinen ten noorden van de Waalreseweg.

2.1.3 De beleving van parkeren

Voor het opstellen van het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan is regelmatig contact geweest met bewoners en ondernemers van Valkenswaard. Voor het opstellen van deze Parkeervisie is door de gemeente tweemaal een klankbordgroepbijeenkomst georganiseerd waarbij bewoners,

ondernemers en raadsleden hun mening konden geven over het huidige en toekomstige parkeerbeleid. Hiermee is een goed beeld ontstaan over de beleving van parkeren in Valkenswaard. Deze meningen zijn opgesomd in het overzicht in bijlage 3.

Belangrijkste knelpunten van het huidige parkeerbeleid zijn de eenduidigheid en duidelijkheid van de parkeerregulering, de vindbaarheid en aantrekkelijkheid van de parkeerterreinen, het groot aantal uitgegeven parkeervergunningen en de bereikbaarheid van functies die met name kort worden bezocht (boodschappen, ophalen van goederen). Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voornaamste verbeterpunten:

Overzicht belangrijkste aandachtspunten

Verbeteren bereikbaarheid voor ultrakortparkeerders bij supermarkten en andere voorzieningen
Stimuleren kortparkeren op radialen
Stimuleren van gebruik parkeerplaatsen Masterplan door winkelend publiek en toeristen
Parkeren van ondernemers en werknemers op afstand
Verbeteren bewegwijzering, communicatie en routing
Verbeteren looproutes en sociale veiligheid parkeerplaatsen
Vermindering uitgifte parkeervergunningen in centrum
Stimuleren of afdwingen van parkeren op eigen terrein
Verbetering dienstverlening voor vergunningen en bezoekersregeling

Tabel 2.1 Overzicht van belangrijkste aandachtspunten

2.1.4 Inkomsten en uitgaven parkeren

De uitvoering van het parkeerbeleid brengt kosten met zich mee. Het betaald parkeren, de uitgifte van vergunningen en de inkomsten uit handhaving zorgen echter ook dat er baten tegenover staan. Tabel 2.2 geeft een overzicht van de kosten en baten van parkeren. De lasten van parkeren bestaan uit kosten parkeerbeheer, handhaving, rente en afschrijving. Wat opvalt is dat de realisatie van de inkomsten van betaald parkeren (dus uit de parkeerautomaten) sterk achterblijft bij de begroting.

Baten en lasten parkeren	Begroting	Realisatie
Inkomsten betaald parkeren	€ 1.023.000	€ 793.000
Inkomsten handhaving	€ 51.000	€ 66.000
Inkomsten parkeervergunningen	€ 128.000	€ 169.000
TOTAAL	€ 1.202.000	€ 1.028.000
Lasten parkeren	€ 530.000	€ 537.000

Tabel 2.2 Overzicht baten en lasten parkeren (2014)

De gemeente Valkenswaard heeft de inkomsten van parkeren goed in beeld. De lasten van parkeren zijn moeilijker in beeld te brengen. De bestede uren van afdelingen die belast zijn met

bijvoorbeeld handhaving, verwerken van naheffingsaanslagen, bezwaren en beroepen of de uitgifte van parkeervergunningen worden niet evenwichtig in beeld gebracht. De kosten die in tabel 2.2 worden getoond zijn daarom verre van compleet. Daarnaast worden onder parkeren ook afschrijvingen en rente in de begroting opgenomen die geen directe relatie hebben tot de inkomsten van betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren.

2.2 Toekomst

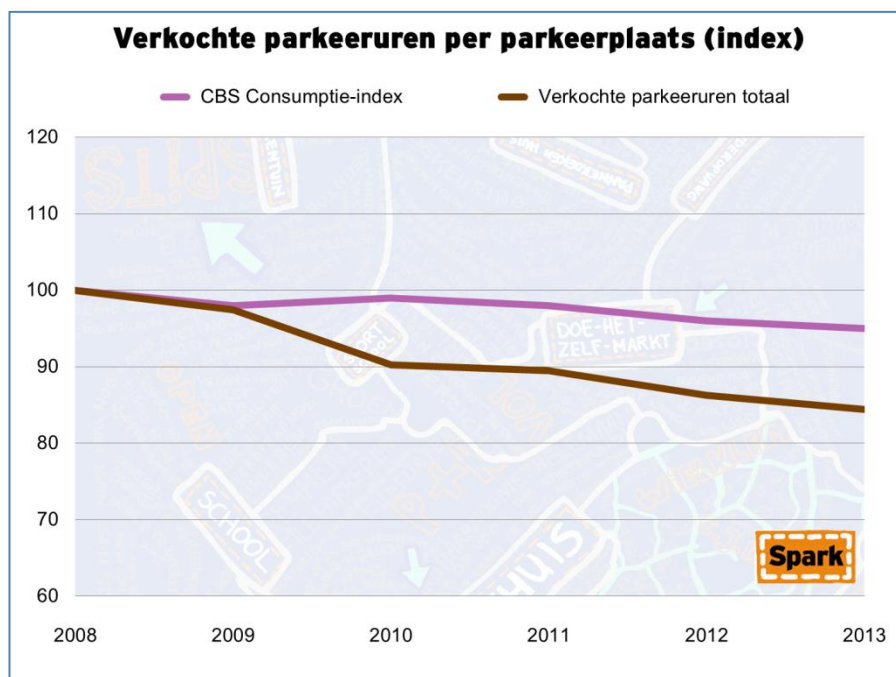
2.2.1 Trends en autonome ontwikkelingen

De laatste jaren is het lastig te voorspellen wat er gebeurt op gebied van parkeren. Dit komt omdat parkeren een afgeleide is van verschillende andere trends en ontwikkelingen en deze zijn bijzonder grillig te noemen de afgelopen vijf jaar. Trends in autobezit en autogebruik bepalen de vraag naar parkeren door verschillende doelgroepen. Maar ook demografische bewegingen hebben hier invloed op, denk aan groei of afname van de bevolking of de verandering van gezinssamenstelling.

Een andere belangrijke bepalende factor voor de stijging of daling van de parkeervraag in een centrum is de retail. Deze staat al jaren onder druk door de effecten van de bankencrisis, nieuwe ontwikkelingen als internetwinkelen en de veranderende wensen van de consument (beleving). Leegstand van winkels komt steeds vaker voor. Ook in Valkenswaard. In het Masterplan Centrum wordt uitgegaan van een teruggang van het aantal inwoners (-2%) met een sterke trend naar vergrijzing. Het aantal huishoudens zal echter toenemen met ruim 5%. Er zijn (volgens het Masterplan Centrum) geen concrete gegevens over de ontwikkeling van de werkgelegenheid in Valkenswaard. De huidige bevolkingsopbouw geeft echter een indicatie dat de beroepsbevolking in Valkenswaard sterk zal krimpen.

In 2013 is door Locatus, volgens het Masterplan Centrum, een analyse uitgevoerd van een passende toekomstige omvang van het centrum van Valkenswaard. Met dit onderzoek wordt onderbouwd dat een toekomstig centrum van Valkenswaard aanzienlijk compacter kan zijn. De cijfers laten zien dat een afname van 30% van het aantal winkelmeters ten opzichte van het huidige aantal van ruim 34.000m² winkelvloeroppervlak realistisch is. Het is daarom moeilijk te voorspellen hoe de parkeervraag in Valkenswaard zich gaat ontwikkelen. Maar dat er een dalende trend zichtbaar is, is duidelijk.

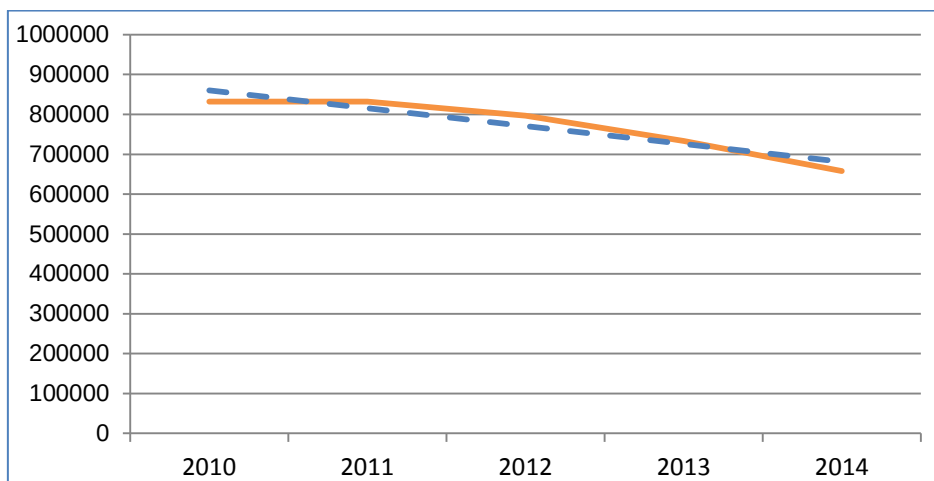
Grafiek 2.1 geeft de resultaten aan van de Parkeerbarometer. Een onderzoek dat Spark samen met de Erasmus Universiteit Rotterdam heeft verricht onder Nederlandse gemeenten. Tegen de achtergrond van signalen over daling van consumentenbestedingen brengt de Parkeerbarometer de parkeerproductie van het parkeerareaal in binnensteden over de afgelopen jaren in beeld. Uit de aangeleverde data van 20 binnensteden blijkt dat het aantal verkochte parkeeruren gemiddeld met ruim 16% is gedaald. Ten opzichte van de ontwikkeling van de binnenlandse bestedingen (CBS) over dezelfde periode (5,1%) is dit een daling die inmiddels ruim drie keer zo groot is.



Grafiek 2.1 Dalende trend verkochte parkeeruren bij 20 Nederlandse gemeenten

Ook in Valkenswaard is een dalende trend waarneembaar. Grafiek 2.2 geeft de daling weer van het aantal parkeertransacties¹ binnen het betaald parkeergebied. De effecten van de proef met de blauwe zone in 2013/2014 zijn hierbij gecompenseerd. De grafiek laat zien dat het aantal betaald parkeerders in het centrum van Valkenswaard in de periode 2010 tot en met 2014 met 21% is gedaald. Hoewel de gegevens van de Parkeerbarometer niet helemaal te vergelijken zijn met de gegevens van de gemeente zelf (parkeeruren versus parkeertransacties) mag toch de conclusie getrokken worden dat de daling van het aantal parkeerders in Valkenswaard nog sneller afneemt dan de landelijke trend.

¹ Bron: Parkfolio Valkenswaard



Grafiek 2.2 Dalende trend aantal parkeertransacties in Valkenswaard

De verwachting is dat deze trend de komende jaren niet in positieve richting omgebogen gaat worden. Behalve dat dit tegen de landelijke autonome ontwikkelingen in zou gaan, heeft de gemeente Valkenswaard daarnaast nog steeds te maken met een daling van het winkelaanbod. Zoals het onderzoek van Locatus aangeeft, zou een daling van het winkelaanbod zelfs beter passen bij het compactere centrum van Valkenswaard en het verzorgingsgebied daarvan. Ook de mogelijke effecten van het aantrekkelijker maken van het centrum (in het kader van het Masterplan Centrum) zijn niet op korte termijn te verwachten. De verwachting is dan ook dat het aantal parkeerders de komende vier jaar verder zal gaan dalen met 15% - 20%.

2.2.2 Centrumontwikkelingen

In de Structuurvisie en het Masterplan Centrum zijn de belangrijkste centrumontwikkelingen geformuleerd. In deze plannen wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls voor het centrum. Het streven is om het centrum van Valkenswaard als één geheel te gaan ontwikkelen, zonder de barrièrewerking van de Eindhovenseweg. Dit kan alleen als de verkeersfunctie voor doorgaand verkeer vervalt. Verdere versnippering moet worden voorkomen. Door het concentreren van voorzieningen wordt dit tegengegaan. Verder toevoegen van detailhandel buiten de daarvoor aangewezen gebieden is ongewenst.

Op dit moment zijn er twee actuele ruimtelijke plannen in het centrum (Plan Kloosterpark² en Waalreseweg). Het gaat om plannen voor realisatie van appartementen. Deze ontwikkelingen zullen weinig tot geen invloed hebben op de toekomstige parkeersituatie in het centrum van Valkenswaard. Uitgangspunt is namelijk dat het parkeren binnen deze ontwikkelingen wordt opgelost. Aan de Waalreseweg krijgt het perceel van de voormalige garage/tankstation een andere

² De gemeente is inmiddels gestart met de realisatie van het plan Kloosterpark.

bestemming. De verwachting is dat deze ontwikkeling geen stijging van de parkeervraag in de openbare ruimte gaat opleveren.

2.2.3 Infrastructurele ontwikkelingen

Het Mobiliteitsplan zet in op de aanleg van de Westparallel waardoor de Eindhovenseweg (in overeenstemming met de plannen uit het Masterplan Centrum) geen functie meer heeft voor doorgaand verkeer. Dit biedt mogelijkheden om de winkelgebieden van Valkenswaard met elkaar te verbinden. Daarnaast biedt dit op gebied van parkeren de mogelijkheid om parkeren in de nabijheid van de ondernemer terug te brengen op de radialen.

2.3 De toekomst met ongewijzigd beleid

Waarom inzetten op een nieuw parkeerbeleid? Dit wordt pas duidelijk als we de globale effecten van het doortrekken van het huidige parkeerbeleid op een rij zetten:

- De aantrekkingskracht van het centrum van Valkenswaard verbetert niet omdat er een onduidelijke en onoverzichtelijke parkeersituatie blijft bestaan.
- De in het Masterplan aangewezen parkeerterreinen, die als ontvangsthallen voor het centrum moeten gaan dienen, blijven onvindbaar en met name de parkeerterreinen ten noorden van de Waalreseweg blijven drukbezet. Dit terwijl andere parkeerterreinen voldoende parkeercapaciteit hebben.
- Het kortparkeren bij winkels met een boodschap-functie blijft onderbelicht, waardoor deze winkels slecht bereikbaar blijven.
- De gemeente blijft een fors aantal parkeervergunningen uitgeven waardoor ondernemers en werknemers op parkeerplaatsen parkeren die beter passen bij het parkeergedrag van bewoners en bezoekers.
- De gemeente krijgt te maken met een terugval van aantal parkeerders. Naar schatting tussen de 15 en 20% voor de komende vier jaar. Dit zal resulteren in een vergroting van het gat tussen de gerealiseerde parkeerinkomsten (uit betaald parkeren) en de begroting. In 2014 werd een omzet uit betaald parkeren gegenereerd van € 793.000. In 2018 zou deze omzet gedaald kunnen zijn naar € 635.000 tot € 675.000 bij een gelijkblijvend parkeertarief.

Inkomsten betaald parkeren	Begroting	Realisatie en verwachting	Tekort
2014	€ 1.023.300	€ 793.000	€ 230.300
2018	€ 1.023.300	€ 654.000	€ 369.300

Tabel 2.3 Overzicht verwachte inkomsten betaald parkeren versus begroting (exclusief inkomsten uit parkeervergunningen en naheffingsaanslagen)

- Deze autonome daling heeft niet alleen een financieel effect. Ook mag verwacht worden dat de gemiddelde parkeerdruk in het centrum van Valkenswaard zal dalen met dezelfde percentages.

3 Van ambitie naar een Parkeervisie

3.1 Inleiding

Een nieuw parkeerbeleid komt niet zomaar tot stand. Ook voor het opstellen van deze Parkeervisie is een uitgebreid proces gevolgd van onderzoek, bevraging van sleutelfiguren (zowel intern als extern) en discussies over de inhoudelijke invulling daarvan. Met als doel het opstellen van een visie op parkeren met daarin de ambitie en visiepunten op automobilititeit in Valkenswaard in het algemeen en parkeren in het bijzonder. Op deze visie volgt een verdere uitwerking: het parkeerbeleid.

3.2 Van ambitie naar visie

Om te komen tot een visie op parkeren en de nadere invulling daarvan is op basis van het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan en de gehouden inventarisatie (parkeeronderzoek en gesprekken met ambtenarij en belanghebbenden) een ambitie geformuleerd. Aan de hand van deze ambitie is een doelgroepenkaart opgesteld (zie bijlage 5) en zijn drie verschillende reguleringsvarianten ontwikkeld. Deze reguleringsvarianten zijn gebruikt om samen met de betrokkenen (zie 3.3) een visie op parkeren te ontwikkelen. Met het opstellen van de visie zijn de wensen op gebied van parkeren geconcretiseerd waardoor er door het college van B&W een voorkeursvariant gekozen kon worden.

De Parkeervisie, de doelgroepenkaart en de voorkeursvariant zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 4 en 5. De twee afgevalen varianten zijn terug te vinden in bijlage 5.

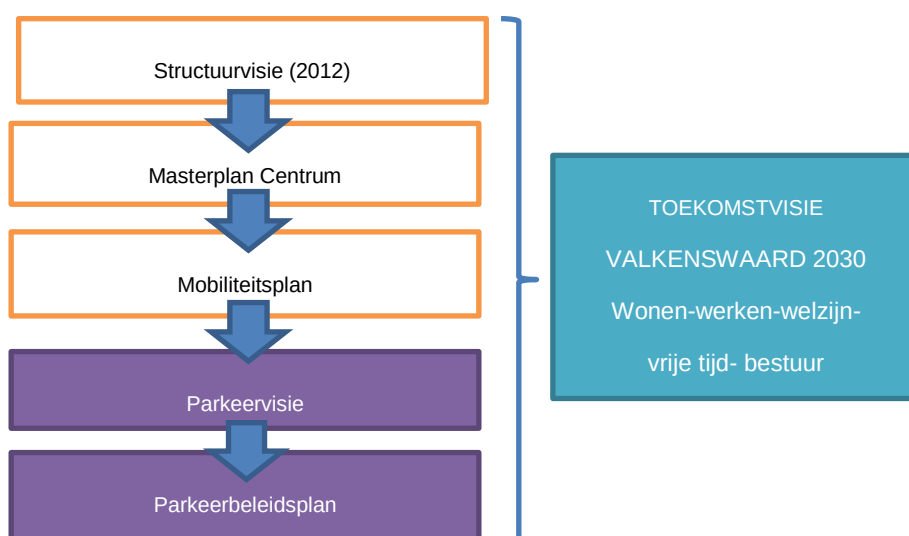
3.3 Proces

De Parkeervisie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de leden van het projectteam (zie colofon). Het projectteam heeft gezamenlijk de contouren en de uitwerking van het parkeerbeleidsplan opgesteld. Gedurende het proces heeft er een inventarisatie plaatsgevonden met de klankbordgroep, een groep van betrokken bewoners, ondernemers en vertegenwoordigers van diverse belanghebbendenverenigingen. De klankbordgroep is ook betrokken geweest bij de keuze van de voorkeursvariant. Met de input van de klankbordgroep zijn de varianten besproken met de Stuurgroep Bereikbaar Valkenswaard. Vervolgens heeft het college van B&W op 3 maart, met enkele kanttekeningen, haar voorkeur uitgesproken voor variant 2. Deze kanttekeningen zijn verwerkt in de uiteindelijke voorkeursvariant. Deze uitwerking is te vinden in de komende hoofdstukken.

4 Parkeervisie

4.1 Wat is een visie op parkeren?

Ambitie van de gemeente Valkenswaard op het gebied van parkeren is gestoeld op een aantal doelstellingen zoals deze zijn verwoord in het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan. De ambities van de gemeente zijn in dit document verder uitgewerkt door middel van een aantal visiepunten. Deze visiepunten hebben betrekking op zowel korte als lange termijn (dat wil zeggen na realisatie van de westparallel en de daarbij horende maatregelen).



Figuur 4.1 De plaats van parkeerbeleid binnen het vigerende beleid

4.2 De rol van gemeentelijk parkeerbeleid

Verschillende ontwikkelingen hebben hun invloed op de lokale mobiliteit, zaken als groei of krimp van het aantal inwoners, de komst of het verdwijnen van aantrekkelijke voorzieningen en de ook daarmee samenhangende werkgelegenheid. Men stelt in het algemeen hogere eisen aan de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving, terwijl de toegenomen mobiliteitsbehoefte deze kwaliteit juist bedreigt. Zie hier een conflict tussen een goede bereikbaarheid ten behoeve van de economische vitaliteit van een gemeente versus het borgen van een prettige en veilige omgevingskwaliteit. Dit noodzaakt om te komen tot een parkeerbeleid als afgeleide van een integrale visie op de lokale economie, mobiliteit, de ruimtelijke ordening en het milieu.

Parkeerbeleid raakt deze beleidsterreinen.

Parkeervraagstukken zijn dus onderhevig aan hetgeen zich in deze beleidsterreinen afspeelt. Een toenemende of afnemende mobiliteit betekent immers ook een verandering in de vraag naar

parkeergelegenheid. De omvang en beschikbaarheid van parkeergelegenheid bepaalt mede het (economisch) vestigingsklimaat. Een kritische houding met betrekking tot de leefkwaliteit (RO en milieu) stelt eisen aan de verschijningsvorm van parkeervoorzieningen. De aard, omvang en ligging van die parkeergelegenheid en de keuze voor wie en wanneer die gelegenheid is bestemd alsmede hoe dat als zodanig te organiseren en te financieren dient middels een parkeerbeleid te worden geformuleerd. De basis van het parkeerbeleid van de gemeente Valkenswaard ligt verankerd in het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan.



Figuur 4.2: beleidsmatige context van parkeerbeleid

Parkeren en economie

Bij een levendige, florierende en economisch functionerend centrum horen bezoekers en mensen die er wonen en/of werken. Zonder goede (auto)bereikbaarheid en daarbij behorende parkeercapaciteit is er geen aantrekkelijk vestigingsklimaat en daarmee geen vitaal centrum. Met het Masterplan Centrum wil de gemeente Valkenswaard een impuls geven aan het centrum; het centrum voor de toekomst versterken. Parkeren wordt in dit plan als een belangrijke factor genoemd. In dit plan wordt aanbevolen om de huidige systematiek van betaald parkeren nader te onderzoeken en aan te passen.

Parkeren en mobiliteit

De auto is één van de modaliteiten die de bereikbaarheid van Valkenswaard verzorgt. Parkeren is in dit kader onlosmakelijk verbonden met bereikbaarheid. Automobilisten hebben immers een bezoekdoel en moeten hun voertuig dan ergens parkeren. En om die parkeerplaats te bereiken is adequate infrastructuur noodzakelijk. In het Mobiliteitsplan van Valkenswaard worden hieraan de nodige randvoorwaarden gegeven. Belangrijk gegeven is de aanleg van de Westparallel en de

daarbij horende verkeersluwe maatregelen op de Eindhovenseweg. Met een belangrijke rol voor de inpassen van parkeren.

Parkeren en ruimtelijke ordening

De leefbaarheid van een centrum wordt in belangrijke mate verwezenlijkt door maatregelen op het gebied van de ruimtelijke inrichting. De inpassing van parkeerplaatsen en de keuze voor de locatie (in Valkenswaard met name op straat) is een van de elementen die de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving bepaalt. In het Masterplan Centrum zet de gemeente in op het beter faciliteren van de parkeergebieden: Carillonplein, Deken Mandersplein, Kerverijplein, Kloosterplein en Prinses Irene Brigadeplein moeten de ontvangsthallen van het centrum zijn, waar de auto geparkeerd kan worden en comfortabel naar het winkelcentrum gelopen kan worden. Deze zogenaamde ontvangsthallen zijn representatief en groen.

Parkeren en milieu

Parkeerbeleid kan zorgen voor een vermindering van het autogebruik (bijvoorbeeld door middel van beschikbaarheid of tariefstelling) en daarmee een afname van de milieubelasting (luchtverontreiniging, geluidsoverlast). Een zorgvuldige locatiekeuze voor parkeervoorzieningen is hierbij van belang. Een ander aspect met betrekking tot het milieu is het beïnvloeden van de keuze voor een vervoerswijze in het woon-werkverkeer.

4.3 Ambitie

Aan de gemeente Valkenswaard is nu de keuze welke rol het parkeren gaat betekenen in de samenhang van mobiliteit, leefbaarheid, duurzaamheid en een aantrekkelijk centrum. Hiervoor is binnen de kaders van het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan een ambitie voor parkeren geformuleerd:

Het parkeerbeleid in Valkenswaard verbetert de leefkwaliteit van het centrum en de omliggende wijken door optimale ondersteuning te bieden aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Valkenswaard plaatsvinden. Duurzaamheid en leefbaarheid gaan hierbij hand in hand met bereikbaarheid. Dit resulteert in een parkeerbeleid met praktische en gebruiksvriendelijke kaders met als doel een duidelijke, prettige, rustige en nette parkeersituatie op straat waarbij de parkeervoorzieningen goed vindbaar en herkenbaar zijn voor de verschillende doelgroepen. Deze parkeervoorzieningen worden optimaal benut.

Deze ambitie moet verscherpt worden om een kader te verkrijgen welke helpt bij het maken van keuzes en het geven van richting aan uitvoeringsmaatregelen. Een eerste stap in de verscherping is het vaststellen van onderstaande visiepunten.

4.4 Visiepunten

Valkenswaard is en blijft gastvrij

Het centrum van Valkenswaard moet een gebied zijn waar het prettig winkelen, wonen, werken en recreëren is. Een hoge ruimtelijke kwaliteit en een goed ondernemersklimaat ligt daaraan ten grondslag. Bezoekers, bewoners en werkenden vinden in Valkenswaard makkelijk een parkeerplaats. Dit betekent dat er voldoende parkeercapaciteit moet zijn om de parkeervraag van deze doelgroepen te faciliteren. Autobezit en autogebruik wordt niet ontmoedigd door een gebrek aan parkeercapaciteit of moeilijk bereikbare parkeervoorzieningen. De auto is echter te gast in het centrum: parkeren en routing kan alleen plaatsvinden op plekken waar dit de leefbaarheid van bewoners niet aantast. Alternatieve vervoerswijzen worden zo veel als mogelijk gestimuleerd, onder andere om de parkeerdruk te verlichten. De gastvrijheid geldt vanzelfsprekend ook voor gehandicapten en ouderen. De gemeente zorgt voor goed gesitueerde parkeervoorzieningen voor hen.

Valkenswaard wil het centrum voor de toekomst versterken en investeert in de kwaliteit van parkeren.

Om het centrum van Valkenswaard in de toekomst te versterken wil de gemeente de leegstand van winkels tegengaan, de kwaliteit van het openbaar gebied verhogen en de routing voor het winkelend publiek verbeteren. Parkeren speelt hierin ook een rol. Niet alleen als belangrijk onderdeel van het openbaar gebied of als onderdeel van de routing van de bezoekers. Maar ook in de afweging om naar Valkenswaard te komen. In het keuzeproses om naar Valkenswaard te komen, moeten de onderdelen die met parkeren te maken hebben geoptimaliseerd worden. Gemeente Valkenswaard investeert in informatievoorziening naar de parkeerder, verbetert de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de parkeervoorzieningen, realiseert goede looproutes, optimaliseert het (betaal- en) parkeergemak en zorgt voor een uitstekende prijs-kwaliteit verhouding.

In Valkenswaard parkeren de verschillende parkeerdoelgroepen op de juiste locatie.

Het parkeerbeleid van Valkenswaard faciliteert de parkeervraag van bewoners, visite van bewoners en bezoekers van het centrum. Ook het parkeren voor ondernemers en werknemers wordt mogelijk gemaakt, alleen niet volledig in het centrum. In het parkeerbeleid van de gemeente Valkenswaard wordt onderscheid gemaakt in verschillende doelgroepen (zie tabel 4.1). Deze doelgroepen kennen verschillende eisen en wensen. De gemeente probeert zoveel mogelijk invulling aan deze wensen te geven, maar maakt ook duidelijke keuzen. Bewoners, visite van bewoners en bezoekers krijgen de eerste prioriteit. Dit betekent dat ondernemers en werknemers niet altijd de mogelijkheid krijgen om in het centrum in de nabijheid te parkeren. Om aan deze prioritering invulling te geven, heeft de gemeente een doelgroepenkaart opgesteld. Deze kaart geeft aan welke doelgroepen waar mogen parkeren. Deze doelgroepenkaart vormt de basis voor het parkeerbeleidsplan en is te vinden in bijlage 5.

Parkeerdoelgroep	Omschrijving
Bewoners	Voor bewoners is het belangrijk om in de directe nabijheid van de woning te parkeren (maximaal 100 meter). Vaak om praktische redenen (laden en lossen) en niet in de laatste plaats vanwege sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep is divers in tijd en in tijdsduur. Met name in de avonden en 's nachts moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn.
Werknemers	Werknemers hechten veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren. Als dit gevonden kan worden op enige afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan het betalen voor het parkeren.
Ondernemers	Deze groep parkeert graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering (ambulanten), maar vaak ook niet. Ondernemers hebben meestal het besef dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en kiezen daarom ook vaak een parkeerplek op enige afstand van de zaak.
Visite	Bezoekers van bewoners willen graag in de nabijheid parkeren, maar zijn ook, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om een stukje te lopen als er in de buurt niet direct parkeerruimte voorhanden is. Het zijn vaak met name de bewoners zelf, die het parkeren voor hun bezoekers graag in de buurt mogelijk willen maken.
Kortparkerende bezoekers	Kortparkerende bezoekers (bezoek aan bakker, bank, supermarkt, tijdschriftenhandel etc.) zijn in het algemeen niet bereid om veel tijd te spenderen aan het zoeken naar een parkeerplek of aan het lopen van de parkeerplaats naar de bestemming en vice versa. Zij kunnen hun parkeertijd redelijk goed inschatten waardoor het vooraf betalen van het parkeergeld geen probleem hoeft te zijn.

Parkeerdoelgroep	Omschrijving
Langparkerende bezoekers	Langparkerende bezoekers (funshoppers, zakelijke bezoekers en toeristische bezoekers) willen comfortabel en veilig parkeren met goede looproutes naar hun bestemming(en). Ze betalen bij voorkeur achteraf hun parkeergeld omdat hun verblijfsduur zich meestal vooraf niet goed laat inschatten. Gezien het de wat langere parkeerduur is deze groep vaker bereid om langere loopafstanden voor lief te nemen. Dit in tegenstelling tot zakelijke bezoekers. Deze groep parkeert het liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming en is hiertoe ook bereid te betalen.

Tabel 4.1 Overzicht parkeerdoelgroepen

Valkenswaard hanteert de volgende parkeeraanpak: eerst beïnvloeden en benutten, dan beheersen en alleen bouwen bij nieuwe ontwikkelingen.

Om het parkeerbeleid vorm te geven en de doelgroepen te sturen naar de juiste locatie zet de gemeente Valkenswaard ten eerste in op beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen. Waar nodig zet de gemeente de nodige beheersmaatregelen in. Het bijbouwen van parkeercapaciteit gebeurt alleen indien nodig bij nieuwe ontwikkelingen.

Om de doelgroepen te sturen naar de gewenste parkeerplek zet de gemeente Valkenswaard in op beïnvloedingsmaatregelen.

De gemeente Valkenswaard zet in sterk in op maatregelen om het parkeergedrag van verschillende doelgroepen te beïnvloeden. Zodat de parkeerder geïnformeerd is waar deze het best kan parkeren, hoe daar te komen en onder welke voorwaarden op die plek geparkeerd kan worden. De gemeente investeert, samen met de ondernemers, in communicatie en marketing. Daarnaast verbetert de gemeente de routing en bewegwijzering naar de parkeerterreinen. Tenslotte ontsluit de gemeente haar parkeerdata zodat deze gebruikt kunnen worden bij de landelijke ontwikkeling van in-car toepassingen.

Parkeerplaatsen in het centrum van Valkenswaard worden optimaal benut. Dit geldt voor zowel private parkeercapaciteit als de openbare parkeercapaciteit in het centrum.

Het komt met regelmaat voor dat voertuigen zodanig geparkeerd staan dat de aanwezige capaciteit niet volledig kan worden gebruikt. Of dat bepaalde parkeerlocaties niet worden benut omdat ze niet aantrekkelijk genoeg gevonden worden of omdat ze bij een kantoorgebouw horen. De gemeente kijkt naar mogelijkheden van dubbelgebruik van capaciteit van kantoorgebouwen of het beter benutten van parkeercapaciteit in de daluren van parkeerterreinen. Bij benutten hoort ook het benutten van parkeercapaciteit op eigen terrein. Indien een bewoner of ondernemer de beschikking

heeft over een eigen adequate parkeergelegenheid op eigen terrein gaat de gemeente dit stimuleren of waar nodig afdwingen.

Om de doelgroepen optimaal te sturen naar de gewenste parkeerplek zet de gemeente Valkenswaard, naast beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen, sterk in op beheersmaatregelen.

De gemeente Valkenswaard stuurt de verschillende doelgroepen naar de juiste locatie maar zet hier voor de duidelijkheid en eenduidigheid een beperkt aantal soorten reguleringsmaatregelen in. Deze reguleringsmaatregelen moeten daarnaast zo kostenefficiënt mogelijk zijn met het principe dat de gebruiker (bewoner, ondernemer en bezoeker) betaalt voor het gebruik van de parkeervoorziening.

De gemeente Valkenswaard bouwt niet voor leegstand

Gezien huidige parkeerdruk, de verwachte autonome ontwikkelingen en de verwachting om te komen tot een compacter centrum zal de gemeente Valkenswaard geen nieuwe openbare parkeercapaciteit bijbouwen. Bij nieuwe ontwikkelingen is dit afhankelijk van het karakter van de ontwikkeling, de daarbij *passende* parkeervraag en de eventuele overcapaciteit in de directe omgeving. In woonwijken waar de overlast wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld een ruimtelijke inrichting uit de tijd dat autobezit een stuk lager was –en waar bovenstaande maatregelen geen uitkomst bieden– is uitbreiding van de parkeercapaciteit soms de enige mogelijkheid om te voorzien in de vraag. Binnen bestaande woonwijken is de realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen fysiek lastig en duur. Daarom wordt noodgedwongen vaak gekeken naar mogelijkheden op maaiveld. Dit mag echter niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Valkenswaard voert in de schil rondom het centrum een eenduidig parkeerbeleid waarbij in de woonstraten geen plaats is voor de parkeerder met een centrumbestemming.

De gemeente Valkenswaard handhaaft haar huidige beheersmaatregelen om parkeeroverlast in de woonstraten in de schil rondom het centrum tegen te gaan. De gemeente streeft naar meer eenduidigheid. Dit betekent dat reguleringsmaatregelen niet meer per parkeerplaats of cluster van parkeerplaatsen wordt geëffectueerd maar voor gehele buurten. Dit verbetert de duidelijkheid voor de parkeerder en de problemen van overloop van parkeerders (het zogenaamde ‘waterbedeffect’).

Het parkeerbeleid moet uitgevoerd worden binnen een financieel verantwoorde parkeerexploitatie, waarbij de kosten van parkeren worden afgewenteld op de gebruiker (bewoner, bezoeker, ondernemer en werknemer).

Het gemeentelijk parkeerbeleid en de daaruit voortvloeiende maatregelen mogen geen bovenmatig beslag leggen op de gemeentelijke financiële middelen. Uitgangspunt is dan ook dat voor elke maatregel een kosten-baten afweging plaats vindt en dat in principe altijd gekozen wordt voor een sobere en doelmatige uitvoering, tenzij er uitdrukkelijke redenen zijn hiervan af te wijken. De kosten van parkeren worden afgewenteld op de gebruikers (bewoners, bezoekers, ondernemers en werknemers).

Valkenswaard krijgt een efficiënte parkeerorganisatie

De gemeente erkent dat het succes van haar parkeerbeleid in belangrijke mate afhankelijk van de organisatorische borging van de gemeentelijke parkeertaken. De opgave in Valkenswaard rechtvaardigt de aanwezigheid van een professionele en flexibele parkeerorganisatie die voldoende dicht bij het beleid en de planvorming staat en een 'eindverantwoordelijke' heeft voor het behalen van de doelen met parkeren. Daarnaast investeren in efficiënte middelen, zoals het digitaliseren van onderdelen van de parkeerketen.

Parkeren als kwaliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente actualiseert de systematiek van parkeernormering (zie Nota Parkeernormen) waarin parkeren bij ontwikkelingen (toevoegen van functies of bij functieverandering) duidelijk is vastgelegd volgens de laatste inzichten in het autobezit en autogebruik en de vigerende wettelijke regelgeving. Flexibiliteit wordt binnen het invloedgebied van de ruimtelijke ontwikkeling gezocht door middel van een optimale parkeerbalans: de gemeente streeft naar een optimale benutting van de bestaande parkeercapaciteit.

Valkenswaard zet in op duurzaamheid

Nieuwe, innovatieve technieken in de mobiliteit worden op de voet gevolgd en waar mogelijk toegepast. De opkomst van 'smart mobility' lijkt onstuitbaar en ook de grootschalige inzet van elektrische auto's is niet meer ver weg. Valkenswaard wil deze ontwikkelingen stimuleren, bijvoorbeeld door toepassing van slim verkeersmanagement. De gemeente realiseert zich tegelijkertijd dat wat betreft deze innovaties de invloed van de gemeente beperkt is en de lead dus bij andere partijen ligt. Initiatieven van de Brainport-regio zullen door de gemeente positief worden benaderd. Daarnaast houdt de gemeente bij het benoemen van oplossingen rekening mee dat

deze oplossingen flexibel genoeg zijn om te anticiperen op de wijzigende vraag naar parkeervoorzieningen en de wijzigingen in de aard, vorm en energiebron van de voertuigen.

5 Voorkeursvariant

5.1 Beoordeling

Met de visiepunten als kader zijn de drie voorkeursvarianten (zie bijlage 4) beoordeeld. Deze beoordeling is terug te vinden in tabel 5.1.

Criterium	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Gastvrij centrum	-	0	+
Versterking van centrum	-	0	+
Sturing doelgroepen	0	++	- -
Optimale benutting parkeercapaciteit	0	0	+
Eenduidigheid en duidelijkheid	-	+	+
Financieel resultaat	-	0	- -

Tabel 5.1 Beoordeling varianten

Uit bovenstaande tabel komt naar voren dat de voorkeur uitgaat naar variant 2, met name vanwege de zwaarwegende nadelen van variant 3 op gebied van sturing en financiën. Deze voorkeur is (met enkele aanpassingen) ook uitgesproken door de klankbordgroep en het college van B&W. Dit is vervolgens vertaald in de voorkeursvariant zoals deze in dit hoofdstuk beschreven is.

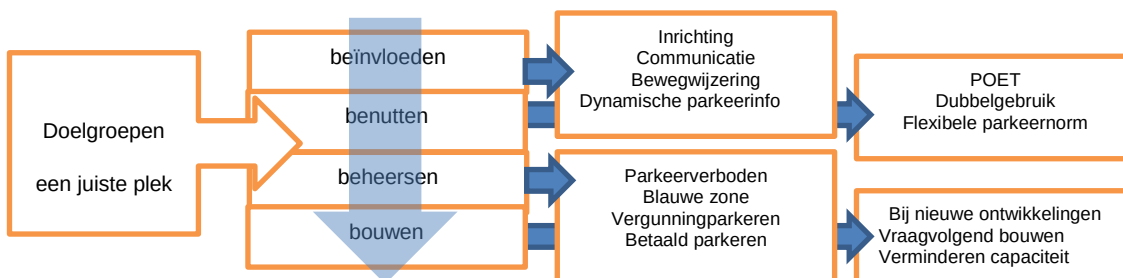
5.2 De parkeeraanpak

Zoals gesteld in de visiepunten zet de gemeente in op beïnvloedings-, benuttings- en beheersmaatregelen om haar parkeerbeleid vorm te geven en de doelgroepen te sturen naar de gewenste parkeerplek. Het bijbouwen van parkeercapaciteit gebeurt alleen indien nodig bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Figuur 5.1 geeft aan op welke wijze en met welke prioriteit de gemeente invulling geeft aan de sturing van de doelgroepen naar de juiste locatie. De gemeente zet in ieder geval in op beïnvloedingsmaatregelen. Dit zijn maatregelen waarmee het parkeergedrag beïnvloed wordt, zoals communicatie en marketingmaatregelen, parkeerverwijzing en inrichting van de openbare ruimte. Een aantrekkelijk vormgegeven parkeerplaats die bekend is en goed vindbaar is, zal tot een ander parkeergedrag leiden dan een slecht ingericht onaantrekkelijk parkeerterrein die slecht vindbaar is. Daarnaast wil de gemeente de aanwezige parkeercapaciteit, zowel openbaar als particulier, zo goed mogelijk benutten. Belangrijkste maatregel hierbij is het zoveel mogelijk stimuleren of afdwingen van het gebruik van particuliere parkeerplaatsen of terreinen. Dit kan ook private parkeercapaciteit van bedrijven zijn die op dalmomenten door andere doelgroepen gebruikt

kan worden. Deze situatie doet zich in het centrum van Valkenswaard nauwelijks voor. Het gebruik van particuliere parkeercapaciteit van bewoners kan in Valkenswaard echter wel een stimulans gebruiken. Verder is de gemeente Valkenswaard van mening dat er beheersmaatregelen (reguleringsmaatregelen) nodig zijn om de doelgroepen te sturen naar de juiste parkeerplaats. Of het afdwingen van het gebruik van particuliere parkeerplaatsen. Hierbij wordt, vanwege de eenduidigheid en duidelijkheid, gekozen voor een beperkt palet van parkeermaatregelen. Deze maatregelen worden op buurtniveau uitgevoerd zodat er een eenduidig beeld ontstaat (dat wil zeggen geen palet aan maatregelen op korte afstand van elkaar).

Gezien de huidige parkeerdruk en de verwachte ontwikkelingen zal de gemeente niet inzetten op het vraagvolgend bijbouwen van parkeercapaciteit. Dit gebeurt altijd in relatie met nieuw te bouwen ontwikkelingen.



Figuur 5.1 De aanpak van parkeren schematisch weergegeven.

5.3 Beïnvloedingsmaatregelen

Om de parkeervraag van verschillende doelgroepen te sturen, maakt de gemeente gebruik van beïnvloedingsmaatregelen. Dit zijn maatregelen die inzetten op het beïnvloeden van het parkeergedrag door enerzijds marketing en communicatie en anderzijds door het logisch en aantrekkelijk inrichten van het parkeerareaal zodat deze “als vanzelf” gebruikt worden door de parkeerder. Hierbij hoort ook een goede parkeerverwijzing én informatie over de locatie en routing naar deze parkeerplaatsen. De gemeente Valkenswaard zet de komende jaren in op een aantrekkelijke inrichting, een sobere maar doelmatige parkeerverwijzing en betere communicatie.

5.3.1 Inrichting

In het Masterplan Centrum worden de parkeerterreinen als ontvangsthallen van het centrum betiteld. Deze ontvangsthallen zijn representatief en groen. Dat betekent dat er een mooi bladerdak over het parkeerveld is en het er netjes en prettig is. Eventueel omzoomd met een rustig woonmilieu of een maatschappelijke voorziening. Het gaat hierbij met name om de volgende ruimtes:

- Carillonplein;
- Deken Mandersplein;
- Kerverijplein;
- Kloosterplein;
- Prinses Irene Brigadeplein

Momenteel zijn deze pleinen (en dan met name het Carillonplein, Kloosterplein en Deken Mandersplein) niet als zodanig ingericht. Ook het Boterpotplein kan hierbij worden genoemd. Om deze terreinen de gewenste *“look and feel”* te geven, zal geïnvesteerd moeten worden in de inrichting van deze terreinen. En dan niet alleen in de inrichting van de parkeerterreinen zelf, maar ook in de looproutes naar en van de centrumvoorzieningen. Aandachtspunten zijn hierbij de looproute van het Carillonplein naar de Markt (via de Kerkweg) en de looproute van Kerverijplein naar het centrum. De eerste vanwege de sociale onveiligheid en de tweede vanwege de omloopafstanden als het overdekte winkelcentrum “De Kerverij” als deze buiten winkelopeningstijden afgesloten is.

5.3.2 Parkeerverwijzing

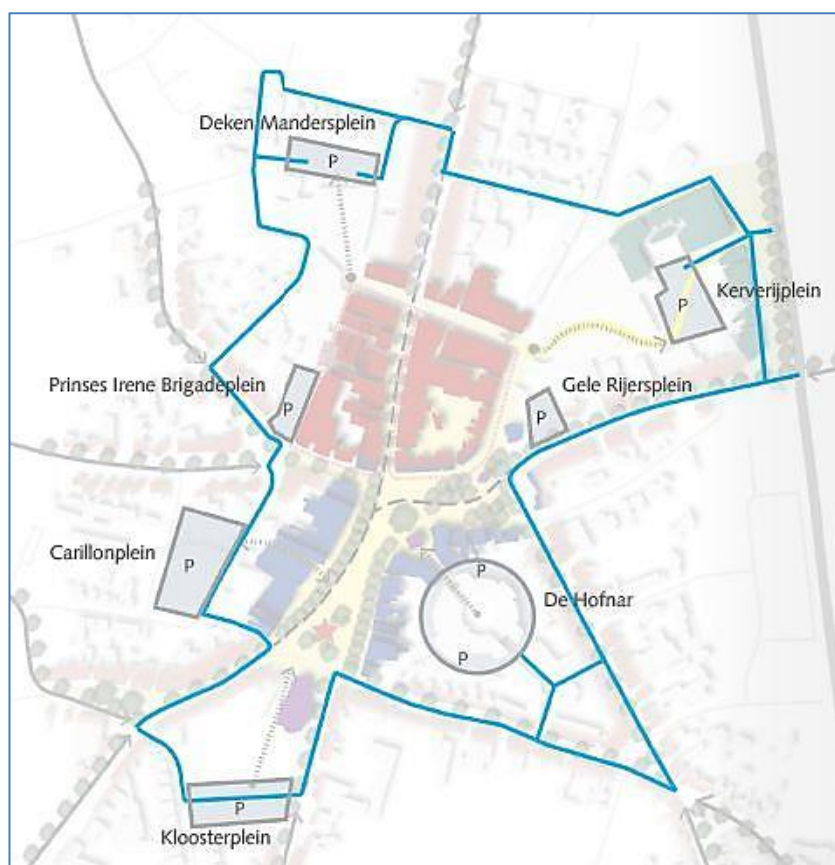
Parkeerverwijzing is belangrijk om de automobilist te wijzen waar hij of zij het beste kan parkeren. Van belang is dat de informatie klopt, actueel en op maat gesneden is. Hierdoor wordt zoekverkeer voorkomen. De huidige versnipperde parkeerregulering zorgt er voor dat goede communicatie en verwijzing soms lastig is. Hierdoor ontstaat zoekverkeer en zijn sommige parkeerlocaties slecht vindbaar. Door de sterke vereenvoudiging van het parkeerbeleid verbetert deze situatie. Er komt een sterke nadruk op doelgroepen-benadering bij de verwijzing: “de juiste parkeerder op de juiste plaats”. De ambitie is een sobere maar duidelijke parkeerinformatie en –verwijzing, die bijdraagt aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in Valkenswaard en recht doet aan de gewenste parkeerroutering uit het Masterplan Centrum (zie figuur 5.2).

Er zijn meerdere kanalen voor het communiceren over de geschikte parkeerlocatie en de route daar naar toe: parkeerverwijzing, -bebording en -markering op straat, navigatiesystemen, smartphone-apps en internet. Steeds meer automobilisten beschikken over “in-car”-systemen zoals navigatiesystemen en smartphone-apps. Dit maakt het mogelijk om actuele parkeergegevens te communiceren met de gebruiker. Van belang is dat de informatie centraal wordt bijgehouden, actueel is en aansluit bij de landelijke standaard, die nu in ontwikkeling is. De gemeente dient hiervoor haar parkeergegevens aan te leveren in het Nationaal ParkeerRegister (NPR).

Naast deze nieuwe technieken is het ook (nog) steeds nodig om de gewenste parkeerroute te communiceren via parkeerverwijzing door bebording. Deze zal met de wijziging van het nieuwe parkeerbeleid (en de sturing van de doelgroepen in het achterhoofd) moeten worden aangepast. Hierbij heeft de gemeente de keuze uit het verbeteren van het huidige statische parkeerverwijssysteem of investeren in een dynamische parkeerverwijssysteem (met bijvoorbeeld een vol/vrij aanduiding).

Wel of niet investeren in dynamische parkeerverwijzing

Investeren in een dynamische parkeerverwijssysteem is kostbaar en de effectiviteit van het systeem beperkt³. Zeker in het geval van Valkenswaard waarbij parkeren niet met slagbomen is geregeld en de parkeerdruk van een parkeerterrein of straat moet worden "geteld" door middel van lussen in het wegdek of het plaatsen van sensoren in parkeerplaatsen. Daar komt bij dat er dus steeds meer technologische ontwikkelingen zijn die on-street dynamische systemen op termijn overbodig maken. Kortom: investeren in dynamische parkeerverwijssysteem lijkt investeren in een oplossing waarvan de effectiviteit te wensen over laat en in de nabije toekomst door in-car-technologie wordt vervangen. De gemeente zet daarom in op het informeren via internet, in-car systemen en aanvullend een statisch parkeerverwijssysteem.



Figuur 5.2 Parkeerroute (Bron: Masterplan)

³ Nut en noodzaak van parkeerverwijssystemen: <http://www.spark-parkeren.nl/2013/09/blog-dynamisch-pris-voor-de-parkeerder-voor-de-sier/>

5.3.3 Informatie, communicatie en marketing

In Valkenswaard wordt weinig gecommuniceerd over parkeren richting de bezoekers van het centrum. De informatie op de gemeentelijke website is lastig vindbaar en onduidelijk. Ook de ondernemers zelf communiceren weinig naar hun klant over de parkeermogelijkheden. Over bijvoorbeeld de mogelijkheid om achteraf te kunnen betalen door middel van mobiel parkeren (via Yellowbrick, Parkline en Parkmobile). Er is dus, naast het geven van goede parkeerrouteinformatie, een wereld te winnen als het gaat om communiceren over parkeren. Hiervoor moeten de gemeente en het Centrummanagement de handen ineen slaan door het samen ontwikkelen van bijvoorbeeld een website, apps en het gebruik van social media.

Daarnaast zou het Centrummanagement moeten denken aan marketingacties rondom parkeren. Onderstaand kader geeft enkele mogelijkheden die er momenteel zijn om parkeren in Valkenswaard beter op de kaart te zetten.

Marketingacties

Verbeteren bekendheid mobiel parkeren:

Mobiel parkeren vergroot het betaalgemak bij de klant. Immers geen gedoe met munten en/of te weinig betalen. Het systeem maakt het als het ware gelijk aan achteraf betaald parkeren. Transactie bij vertrek afronden. Om de bekendheid van mobiel parkeren kan een promotie actie georganiseerd worden. Bijvoorbeeld een parkeermarkt waarin de mobiele providers gevraagd worden het publiek, bijvoorbeeld op een parkeermarkt, te informeren over de werking van mobiel parkeren en hierbij bijvoorbeeld een introductie pakket (een voordelig abonnement) aan te bieden. De gemeente kan hiervoor met de providers een deal maken. Deze methode is relatief eenvoudig en kan ook eenmalig zijn.

Bezoekregeling:

Er kan een bezoekregeling opgezet waarmee een winkelier zijn klant als bezoeker behandelt en (een deel van) het parkeergeld hiervoor voldoet. Dit kan door de winkelier het kenteken van de klant in te laten voeren op een systeem waarmee de klant vervolgens onder aantrekkelijkere condities kan parkeren. Hiervoor moet wel een bezoekersregeling, welke via het internet gaat werken, opgezet worden. Dit kan binnen de huidige kaders van mobiel parkeren. Winkeliers moeten hiervoor over internet beschikken en bv kentekens van klanten invoeren. De gemeente moet mogelijk de verordening hiervoor aanpassen.

2^e parkeerticket met barcode:

Bij het kopen van een parkeerrecht kan de ticketautomaat een 2^e ticket met een barcode printen. Deze barcode kan in een winkel, bv bij het afrekenen, gescand worden waarmee vervolgens de klant van de winkelier een korting krijgt op het aankoopbedrag. Deze toepassing is niet eenvoudig door iedere winkelier toe te passen omdat niet iedere winkelier over een scanner beschikt. Bij aanschaf ticketautomaten zou de gemeente deze functionaliteit kunnen meenemen.

(Bar)code kaart van winkelier:

Winkeliers kopen bij de gemeente parkeertijd. Op de door de winkeliers gekochte parkeertijd kan de gemeente geen korting geven. De winkeliers ontvangen kaartjes met bv een (bar)code welke goed zijn voor een bepaalde parkeertijd. Een klant die van een winkelier een dergelijk kaartje ontvangt kan hiervan de

eerstvolgende keer gebruik maken. Een voordeel hiervan is dat deze aanpak specifiek inzet op het stimuleren van herhaalbezoek. Wanneer de klant de eerstvolgende keer parkeert en een ticket koopt kan de (bar)code in de ticketautomaat worden ingegeven waarmee korting wordt gegeven op het parkeergeld. Bij aanschaf ticketautomaten kan de gemeente deze functionaliteit meenemen.

5.4 Benuttingsmaatregelen

De gemeente wil de huidige parkeercapaciteit op straat en ook de privaat beschikbare parkeercapaciteit beter benutten door middel van de volgende maatregelen:

- Het invoeren van een POET-regeling (Parkeren Op Eigen Terrein) in het centrum en de gereguleerde straten in de schil rondom het centrum. Dit houdt in dat parkeren op eigen terrein afgedwongen gaat worden. Dit betekent dat bewoners en ondernemers met een eigen adequate parkeervoorziening niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat voor een eerste voertuig;
- De invoering van flexibele parkeerregulering op terreinen wordt dubbelgebruik door zowel bezoekers al bewoners mogelijk gemaakt. Daarnaast verdwijnen de parkeerzones. Hierbij is het mogelijk dat bij drukte in een bepaald gebied in een daarnaast liggend gebied geparkeerd kan worden met dezelfde (vergunning)voorwaarden. Uitzondering hierbij zijn de parkeerterreinen die bestemd zijn voor kortparkeren.

5.5 Beheersmaatregelen

Het nieuwe parkeerbeleid zet in op het verduidelijken en versimpelen van de parkeersituatie op straat. Doelgroepen worden maximaal gestuurd. In het centrum kunnen kortparkeerders parkeren in de korte nabijheid van supermarkten en verszaken. Middellangparkeerders (winkelend publiek) kunnen terecht op verschillende parkeerterreinen op korte loopafstand van de voorzieningen. Langparkeerders worden gefaciliteerd door gratis parkeerterreinen rondom het centrum. De woonstraten in en rond het centrum worden beschermd voor vreemdparkerers.

Deze sturing van doelgroepen vindt niet alleen plaats door beïnvloedings- en benuttingsmaatregelen maar ook door beheersmaatregelen. Om de lokale situatie zo simpel en duidelijk mogelijk te maken, kiest Valkenswaard voor maximaal twee beheersmaatregelen (parkeerregimes) in het centrumgebied. Namelijk betaald parkeren voor het faciliteren van bezoekers en sturen van ondernemers/werknemers. Voor het faciliteren van bewoners en het beschermen van woongebieden behoudt de gemeente de huidige vergunninghoudersregeling. Het betaald parkeren bestaat uit kortparkeren (maximaal 1 uur) en middellang parkeren (geen

maximale parkeerduur). Langparkeerders parkeren op de gratis parkeerterreinen en –plaatsen rondom het centrum.

Bovenstaande betekent dat er in het centrumgebied geen blauwe zones meer voorkomen. Buiten het centrumgebied kan de gemeente nog altijd kiezen voor het hanteren van een blauwe zone wanneer een parkeerduurbepanking de oplossing is voor lokale parkeerproblemen.

De beheersmaatregelen (parkeerreguleringsmaatregelen) kunnen als volgt omschreven worden. Ze zijn daarnaast weergegeven op de kaart in bijlage 6:

- De gemeente voert betaald parkeren met een maximale parkeerduur van 1 uur in voor het stimuleren van kortparkeren ten behoeve van bezoekers. Op deze terreinen worden geen vergunningen uitgegeven voor bewoners en ondernemers. Deze kortparkeerregulering wordt ingevoerd in de nabijheid van supermarkten en langs de radialen:
 - Deken Mandersplein
 - Prinses Irene Brigadeplein
 - Hofnar
 - Leenderweg
 - Eindhovenseweg

Parkeerbeleid na herinrichting Eindhovenseweg

De Eindhovenseweg zal pas na de reconstructie kennis maken met deze maatregel. Tot die tijd blijft het huidige parkeerregime (in combinatie met laad- en loszones) zoals deze nu bestaat. Op dat moment zal ook een keuze gemaakt worden of de radialen (Eindhovenseweg en Leenderweg) de bovengenoemde parkeerregulering gaat krijgen of er gekozen wordt voor flitsparkeren (betaald parkeren voor maximaal een half uur). Met dit laatste wordt de turn-over verhoogd en ontstaat er meer plek voor mensen die snel een boodschap moeten doen of iets komen halen of brengen.

- Valkenswaard blijft op de hieronder genoemde parkeerterreinen betaald parkeren voeren. Het huidige progressieve parkeertarief wordt vervangen door een concurrerend “standaard” uurtarief. Op deze terreinen wordt geen maximale parkeerduur ingesteld, zodat winkelend publiek de mogelijkheid heeft zolang te parkeren als daar behoefte aan is. Op deze terreinen worden ook bewoners en visite van bewoners en een enkele ondernemer toegelaten door middel parkeervergunningen. Deze regulering wordt ingevoerd op:
 - Kerverijplein
 - Boterpotplein
 - Pastoor van Vroonhovenstraat
 - Gele Rijersplein
 - Frans van Beststraat
 - Oranje Nassaustraat

- Hazestraat
- Valkenswaard heeft momenteel een verouderd areaal aan parkeerautomaten waar, na verdwijning van de chipknip, alleen met muntgeld betaald kan worden. Met de uitwerking van deze Parkeervisie kiest de gemeente ook voor het vervangen van de parkeerautomaten door nieuwe apparatuur waar in ieder geval met pin betaald kan worden. Achteraf betaald parkeren vindt plaats door middel van mobiel parkeren. Achteraf betaald parkeren door middel van slagbomen is geen optie gezien de huidige inrichting van de terreinen en straten en de BTW-afdracht dat hiermee gemoeid is⁴.
- Om het parkeren aan de randen van het centrum te stimuleren voor zowel ondernemers, werknemers als andere langparkerende bezoekers (toeristen) wordt op de volgende terreinen en straten gratis parkeren ingevoerd:
 - Carillonplein
 - Kloosterplein
 - Emmalaan
 - Valkenierstraat
 - Carolusdreef
- In het centrum worden alleen nog (digitale) parkeervergunningen verstrekt voor bewoners (maximaal twee per huishouden, indien niet geparkeerd kan worden op eigen terrein). Bewoners die de beschikking hebben over een eigen adequate parkeervoorziening komen niet in aanmerking voor een eerste vergunning.
- De gemeente trekt de bedrijvenvergunningen voor het centrum in. Deze wordt vervangen door een vergunning voor ondernemers waarbij door de ondernemer aangetoond moet worden dat deze vergunning noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. Werknemers en ondernemers kunnen parkeren op de gratis parkeerterreinen rondom het centrum.
- Voor bewoners van het gereguleerd gebied bestaat de mogelijkheid om visite tegen gereduceerde kosten te laten parkeren op de parkeerplaatsen in de vergunninghoudersgebieden en betaald parkeergebieden door middel van een visiteregeling (zie kader). Bewoners kunnen per kwartaal een nader te bepalen aantal uren gebruiken voor het parkeren van visite.
- Niet alleen de visiteregeling wordt gedigitaliseerd. De gemeente Valkenswaard zet met het nieuwe parkeerbeleid in op digitalisering van de parkeervergunningen. Dit betekent dat bewoners en ondernemers hun parkeervergunning digitaal kunnen aanvragen, wijzigen en

⁴ Parkeren valt onder de btw-heffing als er een fysieke barrière (slagboom) is ter verzekering van de betaling van het parkeergeld. Dit is niet het geval in de huidige situatie waar de gemeente parkeren op straat fiscaal geregeld heeft.

betalen via een e-loket. De parkeerrechten van deze vergunning worden vervolgens digitaal vastgelegd in een parkeerrechtendatabase. Dit betekent dat de gemeente geen fysieke parkeervergunningen meer uitgeeft. Handhaving vindt plaats door het scannen van kentekens, zoals nu ook al gebeurt bij de handhaving van belparkeerders.

Digitale visiteregeling

De uitwerking van het bezoekersparkeren vindt plaats via het aanmelden van de kentekens van de visite in een database. De bewoner ontvangt een login voor een website waar het kenteken van visite kan worden aangemeld. Ook is het mogelijk visite aan te melden via de telefoon. De aanvraag voor een login wordt getoetst aan de gemeentelijke basisadministratie. Het aantal kentekens wat doorgegeven kan worden is onbeperkt maar gelimiteerd op basis van het aantal uren van de parkeerbundel.

5.6 Bouwen

Gezien de ontwikkelingen zoals die geschetst zijn in hoofdstuk 2.2 bouwt de gemeente geen nieuwe parkeercapaciteit. Alleen bij nieuwe ontwikkelingen wordt gekeken op welke manier de geëiste parkeercapaciteit volgens een parkeerbalans wordt gerealiseerd. Centraal hierbij staat dat de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij het streven is om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren. Indien dit niet mogelijk is, wordt gekeken naar andere parkeermogelijkheden. Voor het centrum kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om de parkeervraag van bezoekers te faciliteren in de reeds bestaande parkeervoorzieningen, mits de parkeerbalans dit toestaat.

De gemeente actualiseert bovenstaande systematiek in een separate *parkeernormennota*. Een nota waarin parkeren bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd volgens de laatste kencijfers en wettelijke regelgeving. In deze nog op te stellen "Parkeernormennota Valkenswaard" worden deze kaders verder weergegeven en worden de nieuwe parkeernormen voor de gemeente Valkenswaard benoemd. In deze parkeernormennota wordt tevens beschreven op welke wijze de gemeente Valkenswaard in specifieke situaties wil omgaan met deze normen. Bijvoorbeeld in situaties waar geen ruimte is voor het realiseren van parkeergelegenheid.

5.7 Mobiliteitseffecten

Het nieuwe parkeerbeleid kent op hoofdlijnen de volgende gevolgen en effecten:

- Door te kiezen voor twee parkeerregimes ontstaat er een duidelijk en begrijpelijk parkeerbeleid op straat. Dit gaat deels ten koste van maatwerk en flexibiliteit. Deze moet gevonden gaan worden in een aangepast vergunningenbeleid. Door dit te digitaliseren bestaan er

mogelijkheden voor parkeervergunningen die alleen op piek- of dalmomenten te gebruiken zijn. Ook zijn er dan mogelijkheden voor ondernemers om (binnen bepaalde kaders) parkeerrechten aan te vragen voor bijvoorbeeld hun bezoekers.

- In deze variant investeert de gemeente in digitalisering van de parkeervergunningen. Dit levert naast efficiencyvoordelen ook minder regeldruk op bij bewoners en ondernemers.
- Verlaging van de parkeerdruk in het centrum ontstaat doordat het aantal parkerende ondernemers en werknemers in het centrum lager wordt. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor bezoekers en bewoners. Daarnaast wordt in de voorkeursvariant ook de zone-indeling in het gereguleerd gebied opgeheven. Op deze manier kan de parkeerdruk beter worden gespreid.
- De parkeerterreinen ten noorden van de Waalreseweg worden meer ontlast. Aan de ene kant door het verminderen van het aantal uit te geven vergunningen (met name ondernemers) maar ook door op twee drukbezochte parkeerterreinen (Prinses Irene Brigadeplein en Deken Mandersplein) een maximale parkeerduur van een uur in te stellen. Overloop is dan te verwachten naar het Carillonplein (gratis) en mogelijk naar het Kerverijplein en Boterpotplein.
- Verhoging van de parkeerdruk op de langparkeerterreinen zoals Kloosterplein en Carillonplein en de Valkenierstraat en Carolusdreef door het instellen van gratis parkeren. Een deel van de parkeervraag van ondernemers, die nu nog met een parkeervergunning in het centrum staan, zal op deze terreinen worden opgevangen. Het Carillonplein zal meer gebruikt worden door werknemers, ondernemers en andere langparkeerders, wat ten koste kan gaan van de kortparkeerder. Voor deze groep wordt het aantrekkelijker om te parkeren op het Boterpotplein, Kerverijplein en Prinses Irene Brigadeplein. Door het instellen van gratis parkeren op de Carolusdreef en Valkenierstraat zal de parkeerdruk in de woonwijken ten noorden van deze straten minder worden en ontstaan er langparkeermogelijkheden aan de noordzijde van het centrum.
- Om meer duidelijkheid te geven en het overloopeffect tegen te gaan, wordt in de nu nog ongereguleerde straten rondom het centrum vergunninghoudersparkeren ingevoerd. Hierdoor ontstaat er een rustiger en duidelijker beeld in de woonstraten. De parkeerdruk verschuift naar de omliggende gratis parkeerterreinen.
- Kortparkeren wordt langs de radialen mogelijk gemaakt door het instellen van een parkeerduurbepanking van maximaal een uur door middel van betaald parkeren. Vanwege de uniformiteit wordt er in eerste instantie niet gekozen voor een maximale parkeerduur van een half uur gekozen. Dit betekent dat de gemiddelde parkeerduur op de Leenderweg en later Eindhoveneseweg langer wordt. Dit kan ten kosten gaan van de bereikbaarheid van de “flitsparkeerder”.

5.8 Financiële uitwerking en effecten

5.8.1 Parkeerbegroting

In hoofdstuk 2.2 wordt gesproken over een autonome daling van het aantal parkeerders in Valkenswaard. Deze daling is reeds enkele jaren gaande en is ook zichtbaar in de financiële resultaten van parkeren. Dit is ook terug te zien in tabel 5.2.

	2011 Begroot – gerealiseerd	2012 Begroot- gerealiseerd	2013 Begroot- gerealiseerd	2014 Begroot- gerealiseerd	2015 Begroot- gerealiseerd
Betaald parkeren	€ 1050k – 1003k	€ 1050k – 937k	€ 1010k – 877k	€ 1172k – 759k	€ 1189k – nnb
Naheffingsaanslagen	€ 50k – 130k	€ 50k – 99k	€ 50k – 108k	€ 51k – 100k	€ 51k – nnb
Vergunningen	€ 126k – 143k	€ 126k – 162k	€ 126k – 181k	€ 128k – 169k	€ 115k – nnb
Totaal	€ 1226k – 1277k	€ 1226k – 1199k	€ 1276k – 1166k	€ 1351k – 1028k	€ 1356k – nnb

Tabel 5.2: Historisch overzicht begroot versus gerealiseerd in parkeeropbrengst

De sterkere terugloop van de inkomsten uit de verkoop van parkeertickets werd de afgelopen jaren enigszins gecompenseerd door hogere inkomsten uit naheffingsaanslagen en de verkoop van vergunningen. Het totale resultaat liep daardoor verhoudingsgewijs minder snel terug.

Geconcludeerd mag worden dat de totale inkomsten van parkeren structureel fors uit de pas loopt met de begroting.

5.8.2 Financiële effecten autonome daling

De geconstateerde autonome daling van het aantal parkeerders in het centrum zal naar verwachting de komende jaren verder doorzetten (zie ook hoofdstuk 2.2). Dat dit gevolgen heeft voor de inkomsten van parkeren is evident. Bij ongewijzigde parkeertarieven zullen de inkomsten uit betaald parkeren (exclusief de inkomsten uit naheffingsaanslagen en vergunningen) naar verwachting de volgende dalende trend laten zien.

	2015	2016	2017	2018
Autonome daling parkeergelden	€ - 35.000	€ - 69.000	€ -103.000	€ -139.000

Tabel 5.3 Autonome daling opbrengsten betaald parkeren ten opzichte van realisatie 2014

5.8.3 Financiële effecten voorkeursvariant

De gemeente Valkenswaard heeft dus te maken met de financiële uitdagingen zoals vermeld staan in de vorige twee paragrafen. Daarnaast heeft ook de voorkeursvariant gevolgen voor de opbrengsten. Deels door het instellen van gratis parkeren op enkele parkeerterreinen waar nu betaald parkeren is en deels door het uitgeven van minder parkeervergunningen in het centrum.

Tabel 5.4 geeft op hoofdlijnen de financiële effecten van de voorkeursvariant weer. Dit zijn de financiële effecten ten opzichte van de *realisatie* van 2014. De uitleg per onderdeel is te vinden onder de tabel.

Opbrengsten	2015	2016	2017	2018
Gratis parkeren	€ -169.000	€ -163.000	€ -149.000	€ -130.000
Minder bedrijvenvergunningen	€ - 90.000	€ - 90.000	€ - 90.000	€ - 90.000
Nieuwe ondernemersvergunningen	€ 16.000	€ 16.000	€ 16.000	€16.000
Uitbreiding betaald parkeren	€ 26.000	€ 24.000	€ 23.000	€ 22.000
<i>Subtotaal</i>	€ -217.000	€ -213.000	€ -200.000	€ -182.000
Uitgaven⁵				
Digitalisering	€ -	€ -	€ -	€ -
Parkeerautomaten	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000
<i>Subtotaal</i>	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000
Resultaat	€ -210.000	€ - 206.000	€ -193.000	€ -175.000

Tabel 5.4 Financiële effecten voorkeursvariant ten opzichte van de realisatie 2014

Gratis parkeren

De voorkeursvariant gaat uit van het invoeren van gratis parkeren op het de langparkeerterreinen (Carillonplein, Kloosterplein, Emmalaan) en op de Carolusdreef en Valkenierstraat. Dit heeft een inkomstenderving van circa € 169.000 in het eerste jaar als gevolg. Door de autonome daling van het aantal parkeerders zal deze inkomstenderving lager worden in de loop der jaren.

Minder bedrijvenvergunningen

De gemeente gaat minder bedrijvenvergunningen uitgeven in het centrum. Door de invoer van gratis parkeren op de langparkeerterreinen zal de gemeente daarnaast ook hiervoor geen vergunningen meer uitgeven. Dit heeft een inkomstenderving van € 90.000 als gevolg.

Nieuwe ondernemersvergunningen

De gemeente geeft alleen nog vergunningen uit voor ondernemers waarbij deze noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. In de voorkeursvariant is uitgegaan dat de tarieven voor deze vergunning gelijk blijven met de huidige tarieven (namelijk € 110 per jaar). Afgaand van het huidige aantal algemene bedrijvenvergunningen wordt verwacht circa 150 van deze ondernemersvergunningen uit te geven. Dit levert jaarlijks € 16.000 extra inkomsten op.

⁵ Een positief getal betekent hier een besparing.

Uitbreiding betaald parkeren

De huidige blauwe zones in het centrum krijgen een betaald parkeerregime. Dit brengt extra parkeerinkomsten met zich mee. De uitbreiding betreft circa 35 parkeerplaatsen met een gemiddelde jaaromzet van € 750 per parkeerplaats⁶. Omdat nog niet bekend is hoe de Eindhovenseweg vormgegeven gaat worden, is deze nog buiten beschouwing gelaten. De uitbreiding van betaald parkeren zorgt voor extra inkomsten van € 26.000 in het eerste jaar. Dit daalt naar € 22.000 conform de inschatting van de autonome daling van het aantal parkeerders in het centrum.

Digitalisering

Voor de verbetering van haar dienstverlening naar de burgers zet Valkenswaard in op het digitaliseren van het vergunningenproces. Hiervoor is reeds € 50.000 gereserveerd. Naar gelang de wijze van uitvoering zal dit geen extra beslag leggen op de kosten. Derhalve is het effect daarvan in de berekening op nul gezet.

Parkeerautomaten

De gemeente heeft een reservering van € 300.000 voor het vervangen van het huidige areaal parkeerautomaten. Door het afschaffen van betaald parkeren op de langparkeerterreinen zijn hiervoor 9 automaten minder nodig. De eerder genoemde uitbreiding van betaald parkeren zorgt ervoor dat de gemeente 6 extra parkeerautomaten nodig heeft. Per saldo hoeft de gemeente 3 parkeerautomaten minder te vervangen. Dit levert een jaarlijks voordeel (afschrijving- en beheerkosten) van € 7.000 op.

Overige kosten en opbrengsten

Het nieuwe beleid heeft daarnaast ook nog invloed op andere kosten- en opbrengstenposten. De impact hiervan zijn momenteel niet in beeld te brengen. Volledigheidshalve zijn ze hieronder opgesomd:

- Extra inkomsten door de groei van het aantal naheffingsanslagen vanwege uitbreiding betaald parkeren. Dit is afhankelijk van de toekomstige inzet van de handhavers en binnen het kader van deze voorkeursvariant niet verder uitgewerkt.
- Uitbreiding van vergunninghoudersparkeren. Dit levert marginale extra inkomsten van bewonersvergunningen op. De vreemdparkerers (werknemers en bezoekers van het centrum) zullen voornamelijk gaan parkeren op de gratis parkeerterreinen.

⁶ Bron: Parkfolio Valkenswaard

- De gemeente zet in deze variant op het digitaliseren van parkeervergunningen. Dit zal effect hebben op de inzet van de organisatie. Digitalisering kan ervoor zorgen dat de gemeente minder uurinzet nodig heeft voor het uitgeven en verlengen van vergunningen. Dit kan echter niet zonder meer als een besparing ingeboekt worden.
- Minder kosten voor geldgaring. Het is echter niet in te schatten wat het exacte financiële effect van deze maatregel is. Bij het aanschaffen van nieuwe parkeerapparatuur zal gekozen worden voor de mogelijkheid van pinbetaling wat sowieso een positief effect heeft op de kosten van de geldgaring (maar een negatief effect op de transactiekosten voor giraal betalingsverkeer).

5.8.4 Financiële overwegingen

In de visiepunten komen twee belangrijke zaken naar voren:

- Het parkeerbeleid moet worden uitgevoerd binnen een financieel verantwoorde parkeerexploitatie. Dit betekent dat het nieuwe parkeerbeleid geen bovenmatig beslag mag leggen op de gemeentelijke financiële middelen.
- De gemeente gaat uit dat de kosten van parkeren worden afgewenteld op de gebruiker.

De voorkeursvariant zorgt, naast het verschil tussen de begroting en realisatie en de verwachte autonome daling van het aantal parkeerders, voor een verdere daling van de opbrengsten van € 210.000 in het eerste jaar tot € 175.000 in 2018. Omdat de gemeente niet wil dat het nieuwe parkeerbeleid een bovenmatig beslag legt op de financiële middelen moet er een alternatieve dekking worden gevonden voor deze minderopbrengsten. Dit kan door middel van een stijging van de tarieven of door het verminderen van de kosten door een meer efficiënte parkeerbeheerorganisatie.

Effecten van tariefstijgingen

Omdat de gemeente het principe hanteert dat de gebruiker betaalt, zijn *per gebruiker* volgende alternatieven doorgerekend:

- De ondernemer gaat meer betalen voor de ondernemersvergunning. Dit heeft naast het financiële effect ook een sturend effect: voor een ondernemer zal het minder interessant worden om deze parkeervergunning af te nemen. Een hogere tariefstelling past dan ook binnen het nieuwe parkeerbeleid. Momenteel kost een eerste bedrijvenvergunning in het centrum € 110,-- per jaar. Voorgesteld wordt om hier een sturend tarief van € 750,-- per jaar aan te koppelen. Dit is gezien de gemiddelde jaaropbrengst van een parkeerplaats in het centrum een

reëel tarief. Deze maatregel zorgt voor een extra inkomstenstroom van circa € 60.000 - € 95.000 per jaar.

- Een bewoner van het centrum betaalt momenteel € 85 per twee jaar voor een eerste parkeervergunning. Voor een tweede parkeervergunning betaalt een bewoner € 110 per twee jaar. In de schil rondom het centrum betaalt een bewoner € 45 per parkeervergunning per twee jaar. De gemeente kan besluiten om deze tarieven stapsgewijs te verhogen. Onderstaande tabel geeft weer wat de financiële effecten hiervan kunnen zijn:

Procentuele verhoging parkeervergunning	Tarief 1 ^e vergunning centrum (per jaar)	Tarief 2 ^e vergunning centrum (per jaar)	Tarief vergunning schil (per jaar)	Extra opbrengsten
10%	€ 46,75	€ 60,50	€ 24,75	€ 3.200
20%	€ 51,00	€ 66,00	€ 27,00	€ 6.500
30%	€ 55,25	€ 71,50	€ 29,25	€ 9.700
50%	€ 63,75	€ 82,50	€ 33,75	€ 16.000
100%	€ 85,00	€ 110,00	€ 45,00	€ 32.000

- De gemeente Valkenswaard kent momenteel een verscheidenheid aan parkeertarieven voor bezoekers van het centrum. Op enkele parkeerterreinen geldt bijvoorbeeld een progressief uurtarief (het eerste uur € 0,60, het tweede uur € 1,80 en vervolgens € 1,60 per uur). Daarnaast hanteert de gemeente een tarief van € 1,50 per uur.⁷ Deze tarieven zijn zo gekozen om het parkeergedrag te sturen naar wat de gemeente wenselijk vindt. Met het nieuwe parkeerbeleid kiest de gemeente voor twee betaald parkeerregimes. Een kort parkeerregime met een maximale parkeerduur van 1 uur en een parkeerregime voor de middellang parkeerders waar een standaard uurtarief wordt gehanteerd. Hiervoor moet een parkeertarief gekozen worden. De effecten van een te kiezen parkeertarief zijn echter lastig te bepalen omdat het betalingsgedrag van parkeerders door de nieuwe maatregelen (meer gratis parkeerterreinen, minder blauwe zones, verdwijnen van progressief parkeertarief) niet nauwkeurig is in te schatten. Voor deze rapportage is een grove inschatting gemaakt van de mogelijke tariefsverhoging (ten opzichte van € 1,50 per uur) voor het compenseren van de inkomstendaling door de autonome daling van het aantal bezoekers en de opbrengsten die nodig zijn om de inkomstenderving van de maatregelen uit de voorkeursvariant te compenseren. Dit is weergegeven in het volgende kader.

⁷ Bron: Verordening Parkeerbelasting 2014

Vingeroefening effect tariefsverhoging

- De parkeerder in Valkenswaard betaalt gemiddeld circa € 1,50 per uur. Om de autonome daling van 17,5% in 2018 te compenseren zou (grotendeels) de parkeertarieven met hetzelfde percentage verhoogd moeten worden. Dit zou neerkomen op een parkeertarief van € 1,75 per uur in 2018.
- De inkomstenderving vanwege de maatregelen uit de voorkeursvariant die gerelateerd zijn aan het bezoekersparkeren (gratis parkeren en uitbreiding betaald parkeren) komt neer op een daling van circa 14%. Wanneer dit gecompenseerd zou moeten worden met een tariefstijging zou dit neerkomen op een tarief van € 1,70.
- Wanneer zowel de effecten van autonome daling én de effecten van de maatregelen uit dit plan gecompenseerd moeten worden, moet gedacht worden aan een uurtarief van bijna € 2 per uur in 2018.
- Wanneer bovengenoemde tarieven worden vergeleken met omliggende gemeenten betekent dit dat Valkenswaard een relatief hoog parkeertarief zou gaan krijgen:

Gemeente	Indicatie uurtarieven*
Eindhoven	€ 2,40 - € 3,20
Geldrop	€ 0,70
Helmond	€ 1,80 – € 2,00
Veldhoven	€ 1,30
Weert	€ 0,80 – € 1,20

* Tariefstelling 2015

Een efficiëntere parkeerbeheerorganisatie

Naast het verhogen van parkeertarieven en tarieven voor parkeervergunningen kan de gemeente Valkenswaard ervoor kiezen om haar parkeerbeheer efficiënter te organiseren. De kosten die de gemeente momenteel heeft om het parkeerbeleid uit te voeren liggen voornamelijk bij de parkeerhandhaving en bij de uitgifte van de parkeervergunningen. Om deze kosten te verminderen zijn de volgende mogelijkheden:

- Door de inzet op het digitaal aanvragen en uitgeven van parkeervergunningen zou er een vermindering van de uurinzet bij het KCC kunnen optreden. Deze inzet wordt ingeschat op circa 0,5 FTE.
- De handhaving op parkeren heeft invloed op twee inkomstenbronnen. Aan de ene kant het aantal naheffingsaanslagen wat geschreven wordt. De opbrengsten hiervan zijn voor de gemeente Valkenswaard. Aan de andere kant beïnvloedt de inzet van handhaving de betalingsgraad⁸. Hoe hoger de betalingsgraad des te hoger de inkomsten uit betaald parkeren. Hierin zit overigens een balans: meer gerichte inzet zorgt voor meer naheffingsaanslagen en een verhoging van de betalingsgraad. Het effect van de verhoging van de betalingsgraad is dat vervolgens minder naheffingsaanslagen geschreven worden. Het is momenteel niet bekend wat de betalingsgraad is in Valkenswaard. Het effect van meer gerichte handhaving is daarom

⁸ De betalingsgraad is een indicator waarmee de effectiviteit van parkeerbeleid kan worden vastgesteld. Het betreft totaal aantal legaal geparkeerde voertuigen met een geldig [parkeerrecht](#) of [naheffingsaanslag](#), al dan niet zijnde een geldige [vergunning](#), ten opzichte van het totaal aantal legaal geparkeerde voertuigen, zonder geldig parkeerrecht of vergunning, voor zover geparkeerd op [fiscale parkeerplaatsen](#). (bron: Parkeerwoordenboek.nl)

niet in te schatten. Feit is wel dat binnen de gemeente niet wordt gestuurd op de efficiency van de handhaving. Informatie gestuurd handhaven lijkt daarom een kans om de omzetcijfers te verbeteren.

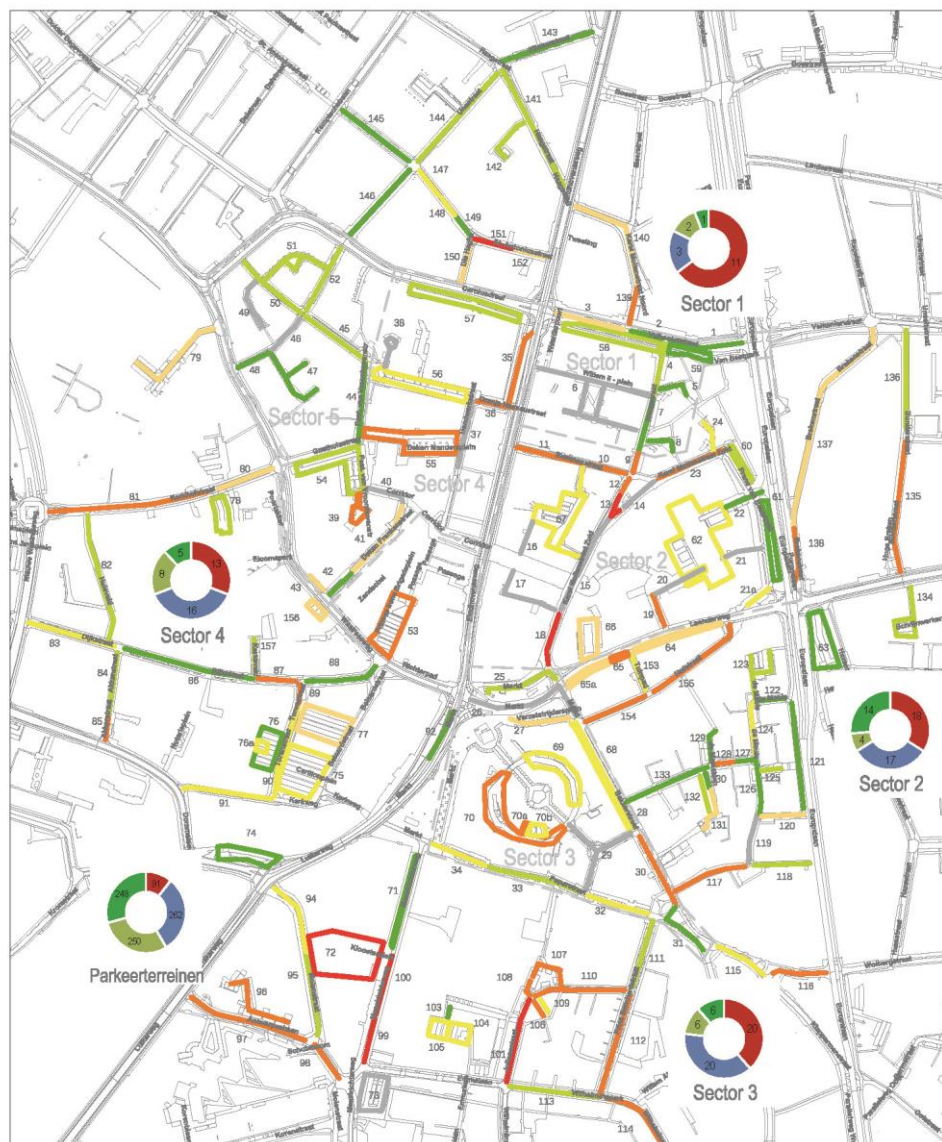
Bijlage 1 Aantal actieve vergunningen

Soort vergunning	Aantal actieve vergunningen (2013)
1e bewonersvergunning centrum	373
2e bewonersvergunning centrum	41
3e bewonersvergunning centrum	3
Bewonersvergunning buiten centrum	147
Bewonersvergunning mantelzorger	6
1e algemene bedrijfsvergunning	97
2e algemene bedrijfsvergunning	5
3e algemene bedrijfsvergunning	1
1e bedrijfsvergunning lang parkeren	51
2e bedrijfsvergunning lang parkeren	18
3e bedrijfsvergunning lang parkeren	231
1e bedrijfsvergunning centrum	135
2e bedrijfsvergunning centrum	26
3e bedrijfsvergunning centrum	30
1e bedrijfsvergunning buiten centrum	11
2e bedrijfsvergunning buiten centrum	3
3e bedrijfsvergunning buiten centrum	1
Ambulante bedrijfsvergunning	139
Gemeente Vergunning	82
Marktkooplieden parkeervergunning	64
Medewerkers Gemeente	145
Overig	7
TOTAAL	1616

Bijlage 2 Resultaten parkeeronderzoek



Resultaten piekmoment parkeerdruk op werkdagochtend (5:00 uur) (bron: Meetel 2014)



MEETEL

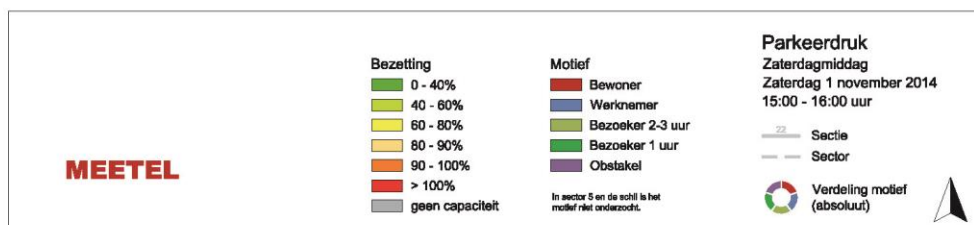
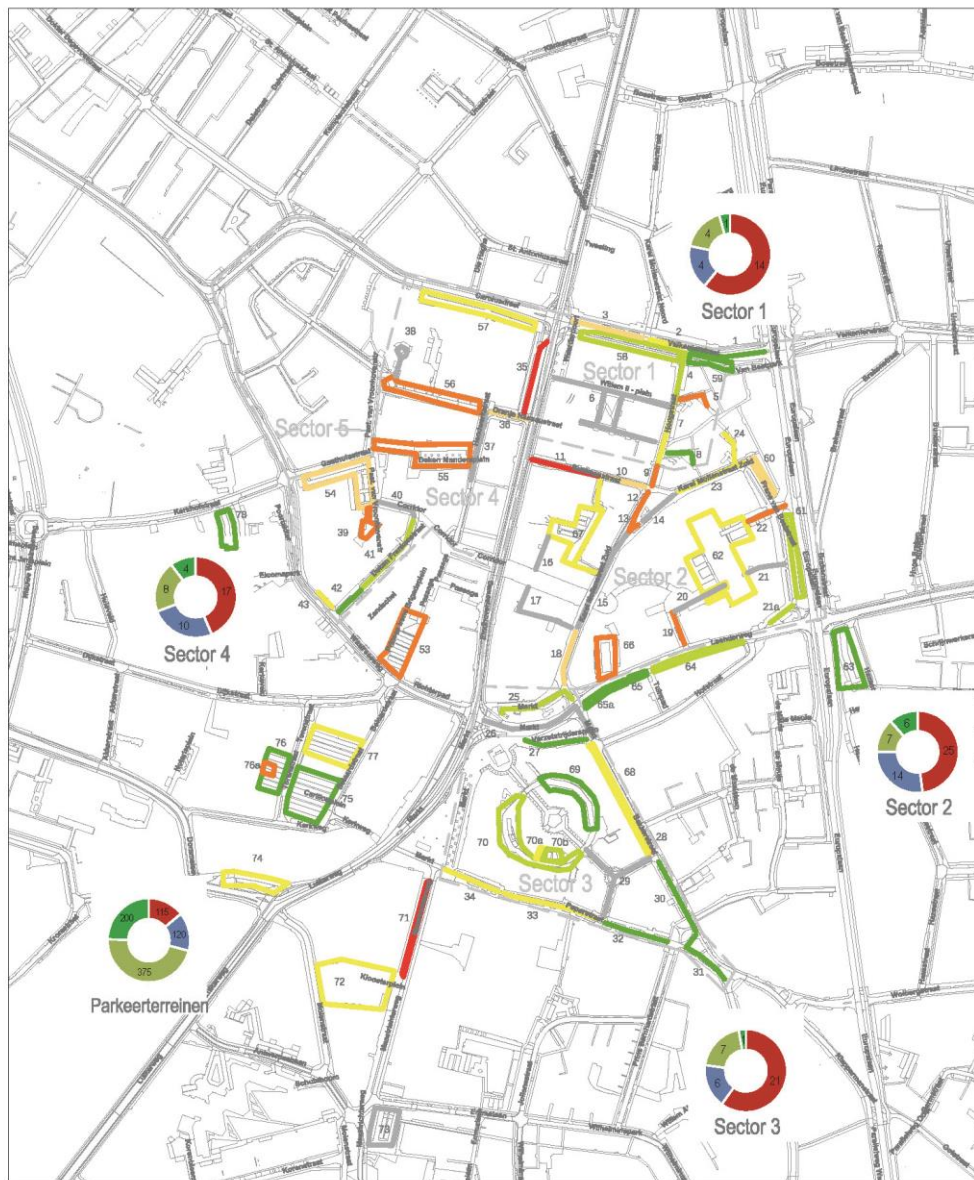
Bezetting
 0 - 40%
 40 - 60%
 60 - 80%
 80 - 90%
 90 - 100%
 > 100%
 geen capaciteit

Motief
 Bewoner
 Werknemer
 Bezoeker 2-3 uur
 Bezoeker 1 uur
 Obstakel
 In sector 5 en de schil is het motief niet onderzocht.

Parkeerdruk
 Marktdag
 Donderdag 6 november 2014
 14:00 - 15:00 uur

— Sectie
 — Sector
 Verdeling motief (absoluut)

Resultaten piekmoment parkeerdruk op marktdag (bron: Meetel 2014)



Resultaten piekmoment parkeerdruk op zaterdagmiddag (15:00 uur) (bron: Meetel 2014)

Bijlage 3 Beleving van parkeren (subjectief)

Overzicht van positieve en negatieve punten, de kansen en bedreigingen van parkeren in Valkenswaard. Deze informatie is verzameld uit de verslagen van bijeenkomsten voor het Masterplan Centrum en het Mobiliteitsplan en aangevuld met de informatie uit de twee klankbordbijeenkomsten.

Bewoners

<u>Knelpunten</u> • Ondanks parkeervergunning niet altijd plaats • De bezoekersregeling werkt onhandig • Betaald parkeren in het algemeen • Er worden teveel vergunningen uitgegeven • Vooraf betaald parkeren • Gecompileerd parkeersysteem (schillensysteem) • Lege onaantrekkelijke Markt	<u>Positieve punten</u> • Mogelijkheid voor aanschaf parkeervergunning • Laag tarief parkeervergunning • Bezoekersregeling • 's avonds gratis parkeren • Korte loopafstanden tot woning
<u>Kansen</u> • Alleen vergunningen voor bewoners uitgeven • Blauwe zones voor visite • Ook blauwe zone op Markt en Eindhoveneweg • Hoog parkeertarief bezoekers om parkeren voor bewoners te verbeteren • Digitaal vergunningen en bezoekerssysteem	<u>Bedreigingen</u> • Gratis parkeren • Limiet aan aantal bewonersvergunningen • Terugloop van winkelaanbod en daarmee aantrekkingskracht van centrum

Ondernemers

<u>Knelpunten</u> • Geen goed vergunningenbeleid • Vindbaarheid en bewegwijzering. • Parkeerroutering' • Geen logische benaming terreinen bij verwijzing • Differentieren en sturen: nu niet tarief + plek • Kleine parkeervakken • Onveiligheid (looproutes en verlichting) • Geen beleving	<u>Positieve punten</u> • Aantal parkeerplaatsen en spreiding • Loopafstanden meestal acceptabel voor zowel run of funshoppen • Sturing door parkeerregulering • Sturen op vergunningen belanghebbenden. Moet niet financieel gedreven zijn.
<u>Kansen</u> • Differentiatie in parkeertarief kan voor betere sturing kort en langparkeerders zorgen • Achteraf betaald parkeren en real time parkeren • Goede parkeerverwijzing • Centrum autoluw • Fietsparkeren (ook voor e-fietsen): stimuleren van de fiets	<u>Bedreigingen</u> • Uitstraling en inrichting

Bezoekers

<u>Knelpunten</u> • Donderdag en zaterdag (evenementen) • Bezoek supermarkt: hoge parkeerdruk, veel vergunninghouders op parkeerplaatsen • Vindbaarheid van parkeerplaatsen voor onbekende bezoekers • Markt is het centrum, maar geen parkeerplaatsen • Kort parkeren bij banken • Tarieven te hoog (vooraf achteraf)	<u>Positieve punten</u> • Voor de deur parkeren met bezoekerskaart • Door de week voldoende parkeercapaciteit dichtbij winkels • Gehele centrum met auto goed bereikbaar (routes, tweerichtingsverkeer)
<u>Kansen</u> • Parkeerkaart • Blauwe zone • Faciliteren fietsparkeren • Ondernemersvergunningen clusteren op één bedrijf • Minder vergunningen op één adres • P+R voor funshoppers • Parkeerverwijzing. Onderscheid maken in functies horeca boodschappen etc • Verwijzing via kerkpad • Kortparkeren op Eindhovenseweg + eenrichtingsverkeer	<u>Bedreigingen</u> • Nieuwe betaaltechnieken voor mensen zonder telefoon / internet • Veelvoud aan vergunningen ○ Keuzevrijheid locatie ○ Soorten vergunningen ○ Uitgifte per bedrijf • Tarieven versus winstoogmerk van gemeente

Bijlage 4 Reguleringsvarianten

Voor de uitwerking van de beheersmaatregelen zijn binnen de bandbreedten van de visiepunten drie varianten uitgewerkt. Hieruit is een voorkeursvariant naar voren gekomen die deels is aangepast en verder uitgewerkt in het hoofdrapport.

Variant 1

Omschrijving

In deze variant richt de gemeente zich op het verbeteren van de knelpunten en aandachtspunten van het huidige beleid (zie tabel 2.1) met daarbij de uitgangspunten van het Masterplan en Mobiliteitsplan als basis. Behalve het voorsorteren op deze plannen en het oplossen van knelpunten, wordt in deze variant invulling gegeven aan de doelgroepenkaart. De gemeente kiest voor maatwerkoplossingen. Maatwerk prevaleert boven kostenbesparing, eenduidigheid en duidelijkheid.

Maatregelen

Variant 1 kent de volgende maatregelen:

In het centrum worden alleen nog parkeervergunningen verstrekt voor:

- Bewoners (maximaal twee per huishouden, indien niet geparkeerd kan worden op eigen terrein)
- Intrekken bedrijvenvergunning centrum. Deze wordt vervangen door een relatief dure vergunning voor ondernemers waarbij aangetoond moet worden dat een vergunning noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. Parkeren voor ondernemer en werknemers kan vanaf dat moment gratis op de hierna genoemde terreinen.
- Bezoekers van bewoners parkeren door middel van een visiteregeling. In deze variant wordt gekozen voor een bezoekerskaart.
- Invoering van betaald parkeren met een maximale parkeerduur van 1 uur voor het stimuleren van kortparkeren ten behoeve van bezoekers. Op deze terreinen worden geen vergunningen uitgegeven voor bewoners en ondernemers.
- Het invoeren van betaald parkeren met progressief uurtarief en een maximaal dagtarief. Hiermee worden het winkelend publiek en toeristen bediend. Door het kiezen van een

aantrekkelijk langparkeertarief wordt getracht de verblijftijd van deze doelgroep te vergroten.

Op deze terreinen worden wel bewoners en visite van bewoners en een enkele ondernemer toegelaten door middel van de te verstrekken parkeerrechten. Deze regulering wordt ingevoerd op:

- Kerverijplein
 - Pastoor van Vroonhovenstraat
 - Gele Rijersplein
 - Frans van Beststraat
 - Bakkerstraat
- Om het parkeren op de bepaalde terreinen te stimuleren door zowel ondernemers, werknemers als andere langparkerende bezoekers wordt op de volgende terreinen en straten gratis parkeren herintroduceerd:
 - Carillonplein
 - Kloosterplein
 - Hazestraat
 - Emmalaan
 - Valkenierstraat
 - Carolusdreef

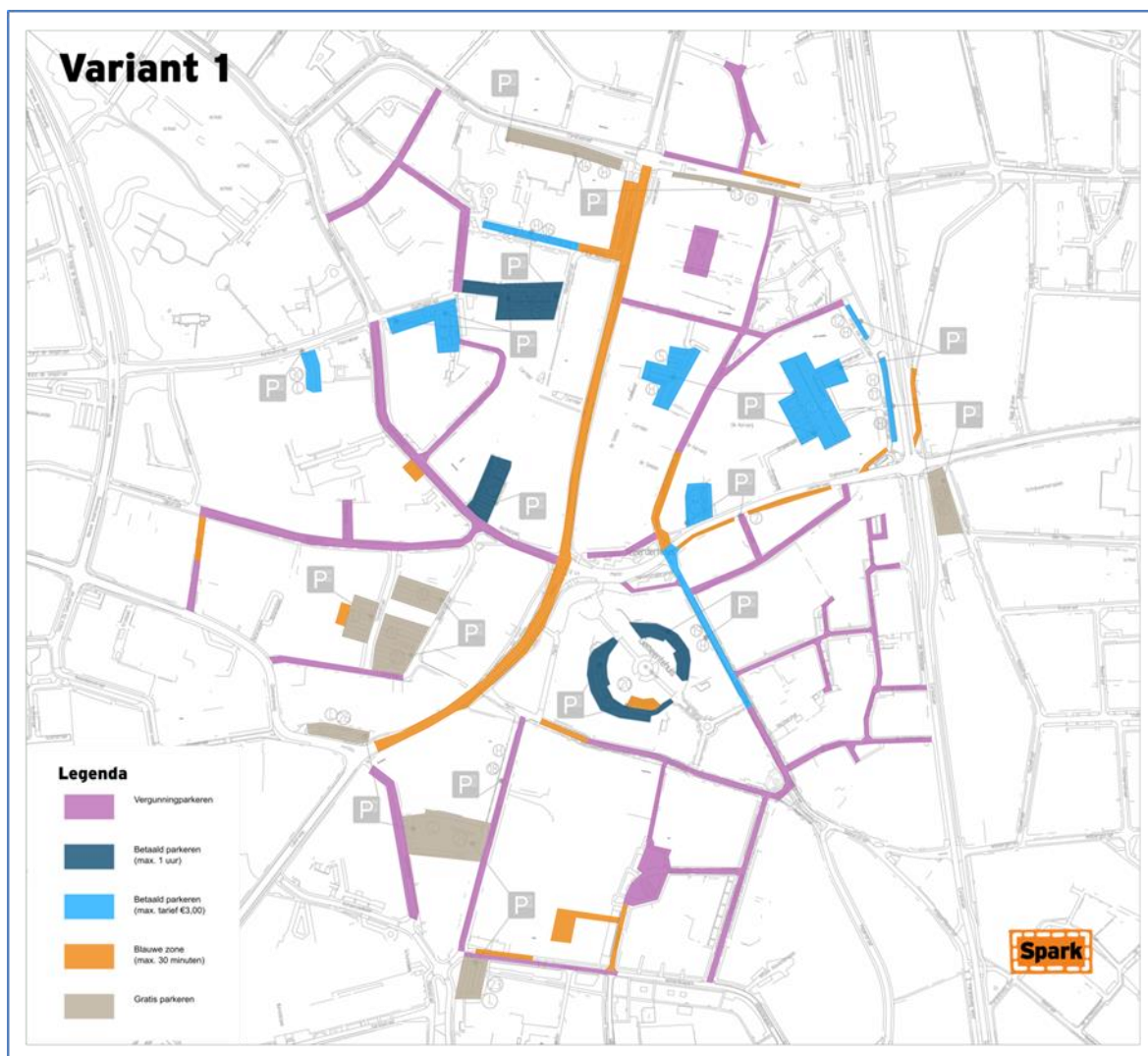
Op het kaartbeeld op de volgende pagina zijn de reguleringsmaatregelen weergegeven.

Effecten

Deze variant kent op hoofdlijnen de volgende gevolgen en effecten

- Maatwerk voor bezoekers en voor bewoners. Dit gaat echter ten koste van de duidelijkheid van de regulering.
- Vermindering parkeerdruk in bepaalde woonstraten door vermindering van het aantal uit te geven vergunningen en door het opheffen van de zones. Hierdoor kan er meer spreiding ontstaan.
- De parkeerterreinen ten noorden van de Waalreseweg worden meer ontlast. Aan de ene kant door het verminderen van het aantal uit te geven vergunningen (met name ondernemers) maar ook door op twee drukbezochte parkeerterreinen (Prinses Irene Brigadeplein en Deken Mandersplein) een maximale parkeerduur van een uur in te stellen. Overloop is dan te verwachten naar het gratis Carillonplein en mogelijk naar het Kerverijplein en Boterpotplein.

- In Valkenswaard wordt langparkeren gestimuleerd door op bepaalde parkeerterreinen een maximum tarief in te stellen (vergelijkbaar met dat in de huidige situatie).
- Ultrakortparkeren wordt langs de radialen mogelijk gemaakt door het instellen van een parkeerduurbeperking van maximaal een half uur door middel van een blauwe zone.
- Door het instellen van gratis parkeren op verschillende terreinen en straten rondom.



Financiële gevolgen

Variant 1 kent de volgende financiële gevolgen.

Inkomsten

- Inkomstenderving door gratis parkeren op diverse terreinen en straten
- Inkomstenderving door maximaal parkeertarief (dagtarief) op diverse terreinen
- Verplaatsing parkeergedrag door gratis parkeren

- Minder opbrengsten parkeervergunningen door het afschaffen van bedrijvenvergunningen

Uitgaven

- Doordat de gemeente nog verschillende parkeerregimes naast elkaar behoudt en ook de aanvraag en uitgifte van vergunningen niet digitaliseert zijn er minder mogelijkheden voor optimalisatie huidige parkeerregulering.
- Doordat een deel van het areaal gratis parkeren wordt, heeft de gemeente minder inkomsten uit naheffingsaanslagen.
- Minder parkeerautomaten, dus lagere afschrijvings- en beheerkosten
- Minder kosten voor inzameling en verwerking parkeergeleden
- Handhaving minder efficiënt

variant 1	2015	2016	2017	2018
Opbrengsten				
Autonome daling parkeergelden	€ -35.000	€ -69.000	€ -103.000	€ -139.000
Gratis parkeren	€ -197.000	€ -189.000	€ -181.000	€ -172.000
Maximaal parkeertarief	€ -113.000	€ -109.000	€ -104.000	€ -99.000
Minder bedrijvenvergunningen	€ -90.000	€ -90.000	€ -90.000	€ -90.000
Nieuwe ondernemersvergunningen	€ 112.000	€ 112.000	€ 112.000	€ 112.000
Uitbreiding betaald parkeren	nvt	nvt	nvt	nvt
Subtotaal	€ -323.000	€ -345.000	€ -366.000	€ -388.000
Uitgaven	"+ = minder uitgaven"			
Parkeerbeheer	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000
Digitalisering	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000
Parkeerautomaten	€ 16.000	€ 16.000	€ 16.000	€ 16.000
Subtotaal	€ 24.000	€ 24.000	€ 24.000	€ 24.000
Resultaat	€ -299.000	€ -321.000	€ -342.000	€ -364.000

Kosten en baten variant 1

Variant 2

Omschrijving

Variant 2 zet in op het verduidelijken en versimpelen van de parkeersituatie op straat. Doelgroepen worden maximaal gestuurd, maar in het centrum door maximaal twee parkeerregimes. Betaald parkeren voor het sturen van bezoekers en ondernemers/werknemers en vergunninghouders parkeren voor het faciliteren van bewoners. Deze variant kent ook als principe dat de gebruiker betaalt. Bezoekers door middel van betaald parkeren en bewoners en ondernemers/werknemers door middel van vergunningen.

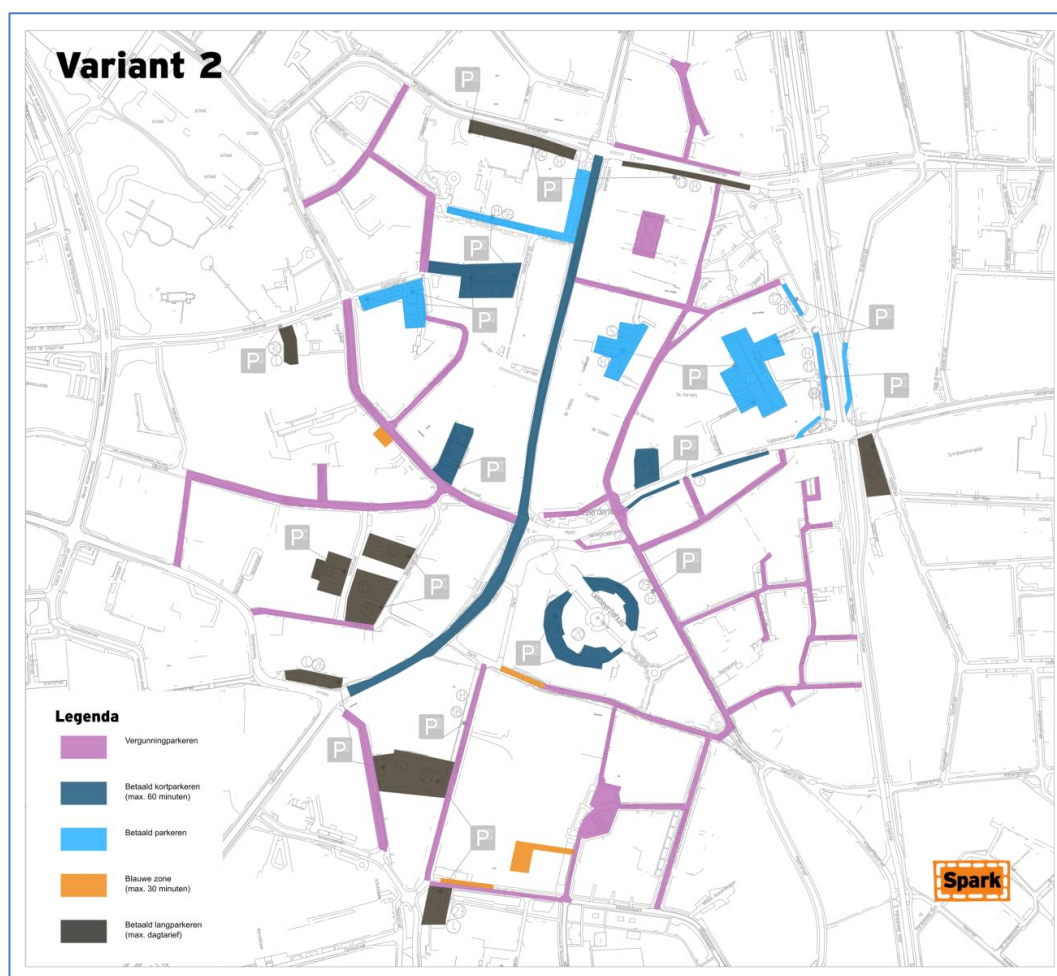
Maatregelen

Variant 2 kent de volgende maatregelen:

- In het centrum worden alleen nog digitale parkeervergunningen verstrekt voor bewoners (maximaal twee per huishouden, indien niet geparkeerd kan worden op eigen terrein).
- Intrekken bedrijvenvergunning centrum. Deze wordt vervangen door een relatief dure vergunning voor ondernemers waarbij aangetoond moet worden dat een vergunning noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering. Werknemers en ondernemers kunnen een parkeervergunning aanschaffen voor de terreinen die op de kaart in bijlage 6 staan aangegeven als langparkeerterreinen.
- Bezoekers van bewoners parkeren door middel van een digitale visiteregeling met parkeerbundel.
- Invoering van betaald parkeren met een maximale parkeerduur van 1 uur voor het stimuleren van kortparkeren ten behoeve van bezoekers. Op deze terreinen worden geen vergunningen uitgegeven voor bewoners en ondernemers.
- Het invoeren van betaald parkeren met degressief parkeertarief (hoe langer iemand parkeert hoe goedkoper het uurtarief). Hiermee worden het winkelend publiek en toeristen bediend. Door het kiezen van een degressief parkeertarief wordt getracht de verblijftijd van deze doelgroep te vergroten. Op deze terreinen worden wel bewoners en visite van bewoners en een enkele ondernemer toegelaten door middel van de te verstrekken parkeerrechten. Deze regulering wordt ingevoerd op:
 - Kerverijplein
 - Pastoor van Vroonhovenstraat
 - Gele Rijersplein
 - Frans van Beststraat
 - Bakkerstraat
- Het betaald parkeren wordt uitgebreid met de huidige blauwe zones in het centrum. Na herinrichting van de Eindhovenseweg wordt hier betaald parkeren ingevoerd. Voor al deze nieuwe terreinen geldt eveneens een maximale parkeerduur van 1 uur.
- Om het parkeren op de bepaalde terreinen te stimuleren door zowel ondernemers, werknemers als andere langparkerende bezoekers wordt op de volgende terreinen en straten parkeren met een dagtarief geïntroduceerd. Op deze terreinen en straten worden daarnaast bedrijvenvergunningen uitgegeven. Het betreft de volgende terreinen en straten:
 - Carillonplein
 - Kloosterplein

- Hazestraat
- Emmalaan
- Valkenierstraat
- Carolusdreef

Op de onderstaande kaart zijn de reguleringsmaatregelen weergegeven.



Effecten

Deze variant kent op hoofdlijnen de volgende gevolgen en effecten:

- Door te kiezen voor twee parkeerregimes ontstaat er een duidelijk en begrijpbaar parkeerbeleid op straat. Dit gaat deels ten koste van maatwerk en flexibiliteit. Deze moet gevonden gaan worden in een aangepast vergunningenbeleid. Door dit te digitaliseren bestaan er mogelijkheden voor parkeervergunningen die alleen op piek- of dalmomenten te gebruiken zijn. Ook zijn er dan mogelijkheden voor ondernemers om (binnen bepaalde kaders) parkeerrechten aan te vragen voor bijvoorbeeld hun bezoekers.

- In deze variant investeert de gemeente dus in digitalisering van de parkeervergunningen. Dit levert naast efficiencyvoordelen ook minder regeldruk op bij bewoners en ondernemers.
- Verlaging van de parkeerdruk in het centrum doordat het aantal parkerende ondernemers en werknemers in het centrum lager wordt. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor bezoekers en bewoners. Daarnaast wordt in deze variant ook de zones in het betaald parkeergebied opgeheven. Op deze manier kan de parkeerdruk beter worden gespreid.
- De parkeerterreinen ten noorden van de Waalreseweg worden meer ontlast. Aan de ene kant door het verminderen van het aantal uit te geven vergunningen (met name ondernemers) maar ook door op twee drukbezochte parkeerterreinen (Prinses Irene Brigadeplein en Deken Mandersplein) een maximale parkeerduur van een uur in te stellen. Overloop is dan te verwachten naar het Carillonplein en mogelijk naar het Kerverijplein en Boterpotplein.
- Verhoging van de parkeerdruk op de langparkeerterreinen zoals Kloosterplein en Carillonplein. Dit wordt deels gereguleerd door de uitgifte van bedrijvenvergunningen voor kostendekkend tarief (legeskosten). Een deel van de parkeervraag van ondernemers, die nu nog met een parkeervergunning in het centrum staat, moet op deze terreinen worden opgevangen.
- Het betaald parkeren wordt deels uitgebreid met de huidige blauwe zones. Daarnaast blijft op de langparkeerterreinen betaald parkeren gelden. Dit betekent dat de overloop naar de woonwijken niet minder wordt. Om meer duidelijkheid te geven en het overloopeffect tegen te gaan, wordt in de nu nog ongereguleerde straten rondom het centrum vergunninghoudersparkeren ingevoerd.
- In Valkenswaard wordt langparkeren gestimuleerd door op de langparkeerterreinen een maximum tarief in te stellen.
- Kortparkeren wordt langs de radialen mogelijk gemaakt door het instellen van een parkeerdurbepanking van maximaal een uur door middel van betaald parkeren. Vanwege de uniformiteit wordt er in deze variant niet voor een maximale parkeerduur van een half uur gekozen. Dit betekent dat de gemiddelde parkeerduur op de Leenderweg en later Eindhoveneseweg langer wordt. Dit kan ten kosten gaan van de bereikbaarheid van de “flitsparkeerder”.

Financiële gevolgen

Variant 2 kent de volgende financiële gevolgen. Dit zijn de gevolgen exclusief de geprognoseerde daling van het aantal parkeerders zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Inkomsten

- Inkomstenderving door maximaal parkeertarief op de langparkeerterreinen. Per saldo heeft dit alleen een financieel effect op de inkomsten afkomstig uit de Valkenierstraat en Carolusdreef.
- Minder opbrengsten parkeervergunningen door het afschaffen van bedrijvenvergunningen in het centrum.
- Extra inkomsten door uitgeven van parkeervergunningen voor ondernemers in het centrum met een relatief hoog tarief. Dit zijn vergunningen voor bedrijven die deze nodig hebben voor een goede bedrijfsvoering.
- Naar verwachting geen extra inkomsten voor het uitgeven van parkeervergunningen voor bedrijven op de langparkeerterreinen. Deze worden in deze variant voor kostendekkend tarief uitgegeven (legeskosten).
- Extra inkomsten door het uitbreiden van betaald parkeren in het centrum ten faveure van de huidige blauwe zones.
- Extra inkomsten door de groei van het aantal naheffingsaanslagen vanwege uitbreiding betaald parkeren. Dit is echter afhankelijk van de toekomstige inzet van de handhavers en binnen het kader van deze scenario's niet in te schatten.

Uitgaven

- De gemeente zet in deze variant op het digitaliseren van parkeervergunningen. Dit zal effect hebben op de inzet van de organisatie. Het brengt echter ook kosten met zich mee. Hiervoor is in de begroting reeds een bedrag voor gereserveerd.
- Minder parkeerautomaten, dus lagere afschrijvings- en beheerkosten
- Minder kosten voor inzameling en verwerking parkeergeleden

variant 2	2015	2016	2017	2018
Opbrengsten				
Autonome daling parkeergelden	€ -35.000	€ -69.000	€ -103.000	€ -139.000
Gratis parkeren	nvt	nvt	nvt	nvt
Maximaal parkeertarief	€ -7.000	€ -7.000	€ -7.000	€ -7.000
Minder bedrijvenvergunningen	€ -48.000	€ -48.000	€ -48.000	€ -48.000
Nieuwe ondernemersvergunningen	€ 112.000	€ 112.000	€ 112.000	€ 112.000
Uitbreiding betaald parkeren	€ 26.000	€ 24.000	€ 23.000	€ 22.000
Subtotaal	€ 48.000	€ 12.000	€ -23.000	€ -60.000
Uitgaven	"+ = minder uitgaven"			
Parkeerbeheer	€ -	€ -	€ -	€ -
Digitalisering	€ -	€ -	€ -	€ -
Parkeerautomaten	€ -9.000	€ -9.000	€ -9.000	€ -9.000
Subtotaal	€ -9.000	€ -9.000	€ -9.000	€ -9.000
Resultaat	€ 39.000	€ 3.000	€ -32.000	€ -69.000

Door de inzet op het digitaal aanvragen en uitgeven van parkeervergunningen zou er vermindering van de uurinzet bij het KCC kunnen optreden. Deze wordt ingeschat op circa 0,5 FTE.

Variant 3

Omschrijving

Parkeren is een belangrijk onderdeel in het aantrekkelijker maken van het centrum zoals voorgesteld in het Masterplan Centrum. In dit Masterplan wordt de eigenheid van Valkenswaard benadrukt: een Brabants dorp met een gastvrij centrum. Deze variant zet in op de ambities van het Masterplan: een dorps karakter met een nadruk op gastvrijheid. Daarnaast ziet de gemeente haar concurrentiepositie in de omgeving verslechteren. Om de concurrentiepositie te verstevigen en het dorpse karakter te benadrukken, wordt in deze variant het parkeren zo eenvoudig en aantrekkelijk mogelijk gemaakt door het drastische beperken van parkeerregulering en het afschaffen van betaald parkeren. Regulering en de daarbij horende handelingen die een parkeerder moet verrichten zijn zo klein mogelijk, wat als zeer klantvriendelijk ervaren wordt. De parkeerruimte wordt hierbij optimaal benut maar op piekmomenten kan het zo zijn dat bepaalde doelgroepen geen parkeerplek kunnen vinden in de nabijheid van de bestemming. Daarom is enige sturing noodzakelijk, met name bij bestemmingen waarbij korte loopafstanden en een hoge turn over van de parkeercapaciteit noodzakelijk is. Denk hierbij aan supermarkten of winkels in het centrum die specifiek worden bezocht met een zeer korte verblijfstijd (bakker, groente/fruit, afhaalgelegenheden). Door een goede parkeerverwijzing en communicatie wordt winkelend publiek en toeristen verwezen naar de (gratis) parkeerterreinen zoals aangewezen in het Masterplan Centrum. Om het gebruik van deze terreinen te stimuleren moeten deze terreinen ook aantrekkelijker worden ingericht met veilige en comfortabele looproutes naar het de winkelbestemmingen. Werknemers hebben in dit scenario ook de mogelijkheid om in de nabijheid van kantoor of winkel te parkeren. Dit kan zorgen voor bereikbaarheidsproblemen: deze langparkeerders staan de bezoekers of bewoners in de weg. Dit zal met name problemen opleveren op zaterdagen en dan specifiek de middag en tijdens de weekmarkt. Omdat er geen sturing op straat plaatsvindt, moet door afspraken tussen ondernemers en gemeenten afgedwongen worden dat werknemers *gratis* parkeren op afstand (Kloosterplein en een andere locatie aan de noordzijde (Valkenierstraat en Carolusdreef).

De beperkte regulering op straat heeft effect op de gemeentelijke parkeerorganisatie. Dit scenario gaat ervan uit dat de gemeente geen parkeervergunningen uitgeeft en handhaving beperkt blijft tot het handhaven van enkele blauwe zones en parkeerverboden.

Maatregelen

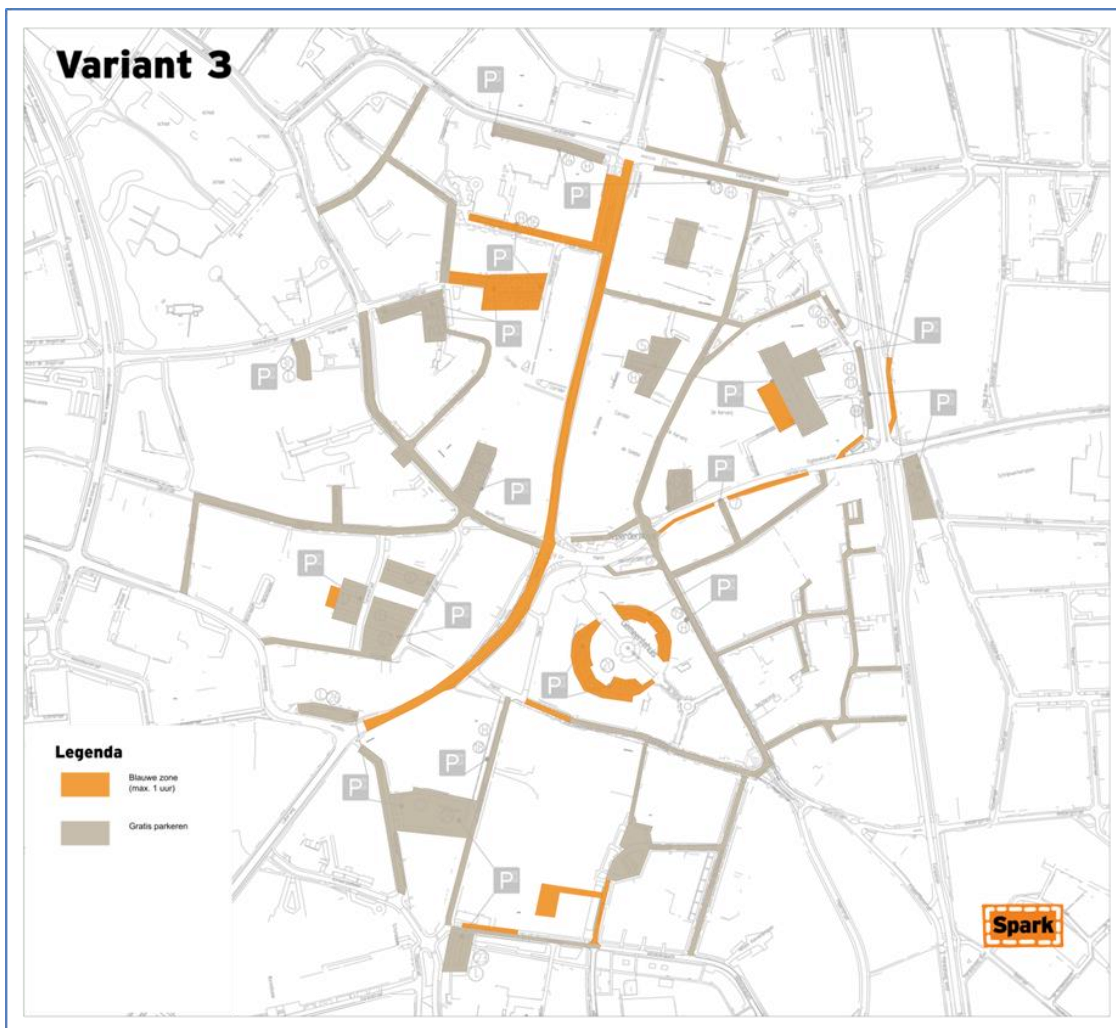
In feite kent het centrum van Valkenswaard slechts één maatregel. Op de terreinen zoals aangegeven op de kaart op de volgende pagina wordt een blauwe zone ingesteld met een maximale parkeerduur van 1 uur. Deze wordt gehandhaafd door de bestaande handhavingsorganisatie.

Dit betekent ook dat er verschillende maatregelen getroffen gaan worden:

- Opheffen van betaald parkeren
- Opheffen van vergunninghoudersparkeren
- Geen parkeervergunningen of ontheffingen

Organisatorisch betekent dit voor de gemeente dat alle werkzaamheden die te maken hebben met betaald parkeren en vergunninghoudersparkeren niet meer uitgevoerd worden:

- Uitgifte parkeervergunningen. Momenteel heeft de gemeente Valkenswaard ruim 1.600 actieve parkeervergunningen. Deze hoeven in deze variant niet meer te worden uitgegeven.
- Beheer en onderhoud parkeerapparatuur. De gemeente heeft momenteel 32 ticketautomaten op straat zijn. Deze zijn in deze variant overbodig.
- Minder handhaving (geen fiscale handhaving en handhaving in vergunninggebieden)
- Geldgaring en afhandeling
- Afhandeling naheffingsaanslagen, bezwaren en beroepen
- Financieel management
- Belangrijk is dat de gemeente niet meer gaat investeren in:
 - Ticketautomaten
 - Parkeervergunningenbeheersysteem
 - Digitalisering



Effecten

Door het slechts beperkt reguleren van de parkeercapaciteit ontstaat er een geheel nieuwe situatie die niet vergelijkbaar is met de huidige. Zeker ook door de verwachte daling van het aantal parkeerders de komende jaren, is er voldoende parkeercapaciteit aanwezig om de parkeervraag op te vangen. Echter doelgroepen zullen niet meer gestuurd worden (met uitzondering van de kortparkeerterreinen) en zullen optimaal gebruik maken van vrije parkeercapaciteit. Ook zullen de parkeerterreinen, die in het Masterplan als ontvangsthallen worden betiteld, aantrekkelijk moeten worden ingericht. Zodat het logisch is dat bezoekers op deze parkeerplekken gaan parkeren.

De effecten op het parkeergedrag van de verschillende doelgroepen is in te schatten maar niet te kwantificeren. Het parkeren voor het publiek dat boodschappen komt doen, is gereguleerd door middel van kortparkeren. De overige parkeercapaciteit zal optimaal benut worden door bewoners, bezoekers, ondernemers en werknemers. Bezoekers en bewoners parkeren daar in de huidige situatie ook al: respectievelijk door middel van betaald parkeren, blauwe zone of bezoekerskaartjes

of door middel van parkeervergunningen. Ook een groot deel van de ondernemers parkeert momenteel al in het centrum met een bedrijvenparkeervergunning. Het grootste effect is dan ook te verwachten van werknemers die nu in de nabijheid van kantoor of winkel gaan parkeren. Dit zal op reguliere werkdagen niet voor grote problemen gaan zorgen, kijkend naar de parkeerdruk op deze dagen.

De knelpunten die zich kunnen voordoen spelen zich af op zaterdag en met name op marktdagen. Op die dag is er minder parkeercapaciteit (het Kloosterplein wordt deels in beslag genomen door voertuigen van marktlui), meer bedrijvigheid in het centrum (door de markt) en is de grootste werkgever in het centrum vol in bedrijf (zie kader). Momenteel kent de gemeente al een parkeerprobleem tijdens de markt als vrijwel de gehele Luikerweg wordt ingenomen door gratis parkerende bezoekers. Deze zullen nu eerder geneigd zijn het Carillonplein te bezoeken. Op zaterdag zullen bezoekers van het centrum die in nabijheid van winkels willen parkeren en bewoners van het centrum elkaar in de weg zitten. Het kan namelijk voorkomen dat een bezoeker van het centrum parkeert op de favoriete parkeerplek van een bewoner. De bewonersgebieden kunnen natuurlijk beschermd worden door het invoeren van vergunninghoudersparkeren. Dit betekent echter dat de gemeente moet blijven investeren in parkeerbeheer, namelijk handhaving van de vergunninghoudersgebieden en het uitgeven van parkeervergunningen. Hier staan geen opbrengsten uit betaald parkeren tegenover. Andere manieren om parkeren te sturen is door communicatie en het aanspreken van parkeerders op hun parkeergedrag. Dit zijn echter zachte, niet sturende maatregelen.

Parkeren door werknemers gemeente

De gemeente is de grootste werkgever in het centrum van Valkenswaard. Het parkeergedrag van de werknemers van de gemeente heeft in het verleden al geleid tot maatregelen, zoals het invoeren van vergunninghoudersparkeren in de straten ten oosten en zuiden van het gemeentehuis en het stimuleren van parkeren op het Kloosterplein door het uitgeven van parkeervergunningen voor ambtenaren. Daarnaast zijn er op de Hofnar parkeerplaatsen gereserveerd voor het bestuur en voor dienstauto's van de gemeente. Met het loslaten van de parkeerregulering zullen de werknemers van het gemeentehuis waarschijnlijk (weer) voor parkeerproblemen zorgen in de omgeving. De vraag is nu of dit intern op te lossen is of het inderdaad nodig is om forse reguleringsmaatregelen te treffen in de omgeving? Wat de aantrekkelijkheid van Valkenswaard niet ten goede komt!

Financiële gevolgen

Deze variant heeft forse gevolgen voor de inkomsten die de gemeente genereert uit betaald parkeren, parkeervergunningen en naheffingsaanslagen. Daar staat een directe bezuiniging op kosten die direct gerelateerd zijn aan de huidige manier van reguleren en beheren tegenover. De verwachte kosten en baten zijn weergegeven in onderstaande tabel

variant 3	2015	2016	2017	2018
Opbrengsten				
Autonome daling parkeergelden	€ 35.000	€ 69.000	€ 103.000	€ 139.000
Afschaffen betaald parkeren	€ -793.000	€ -793.000	€ -793.000	€ -793.000
Geen parkeervergunningen	€ -169.000	€ -169.000	€ -169.000	€ -169.000
Geen naheffingsaanslagen	€ -66.000	€ -64.000	€ -61.000	€ -58.000
<i>Subtotaal</i>	€ -993.000	€ -957.000	€ -920.000	€ -881.000
Uitgaven	"+= minder uitgaven"			
Parkeerbeheer	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 121.000
Digitalisering	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000	€ 7.000
Parkeerautomaten (afschrijving en beheer)	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000
<i>Subtotaal</i>	€ 198.000	€ 198.000	€ 198.000	€ 198.000
Resultaat	€ -795.000	€ -759.000	€ -722.000	€ -683.000

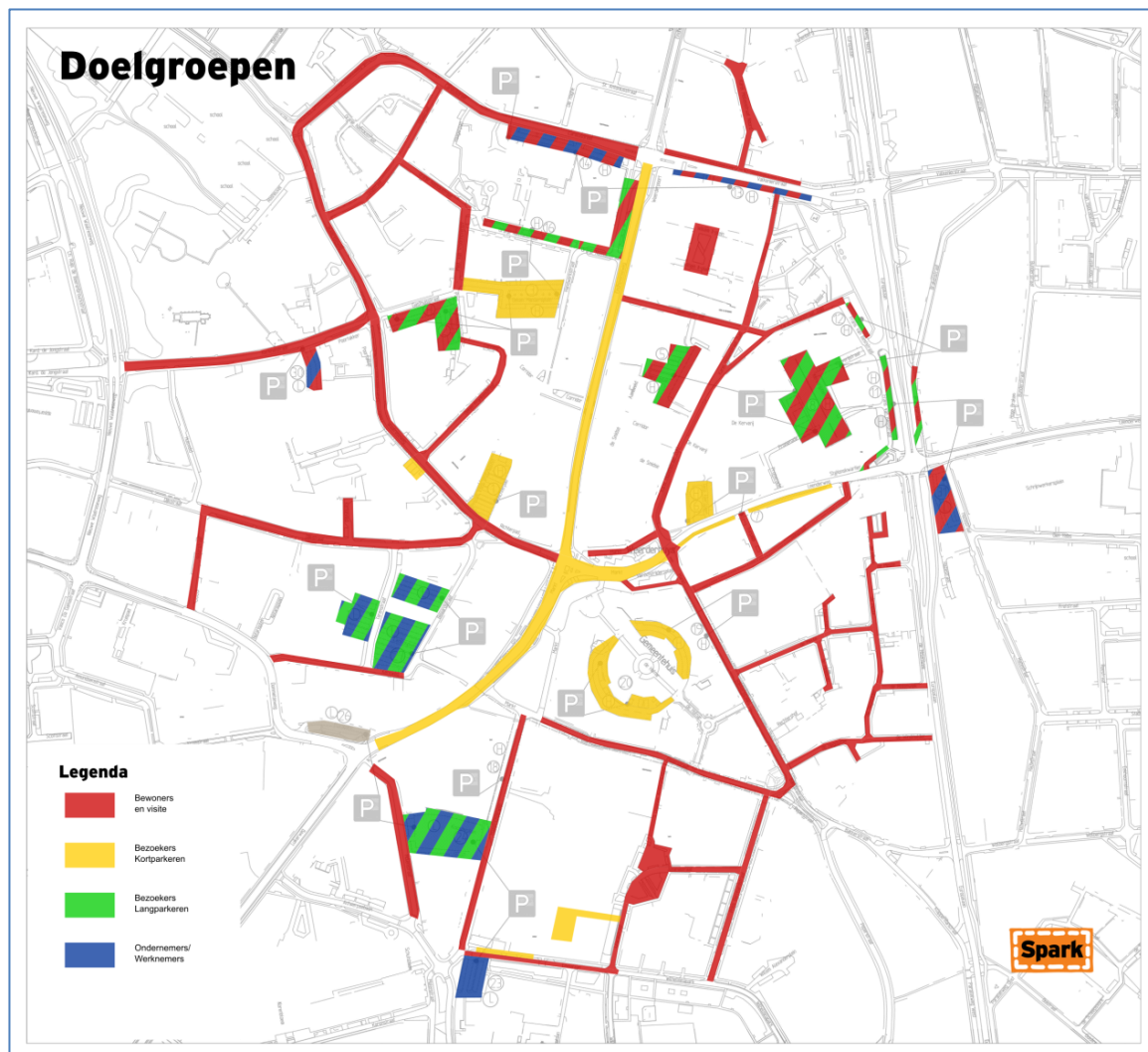
Kosten en baten variant 3

Bovenstaande tabel is de resultaat van een eerste rekenexercitie. Zaken die nog opgenomen moeten worden in de mogelijke verdere analyse van de mogelijkheden van afschaffen van betaald parkeren zijn:

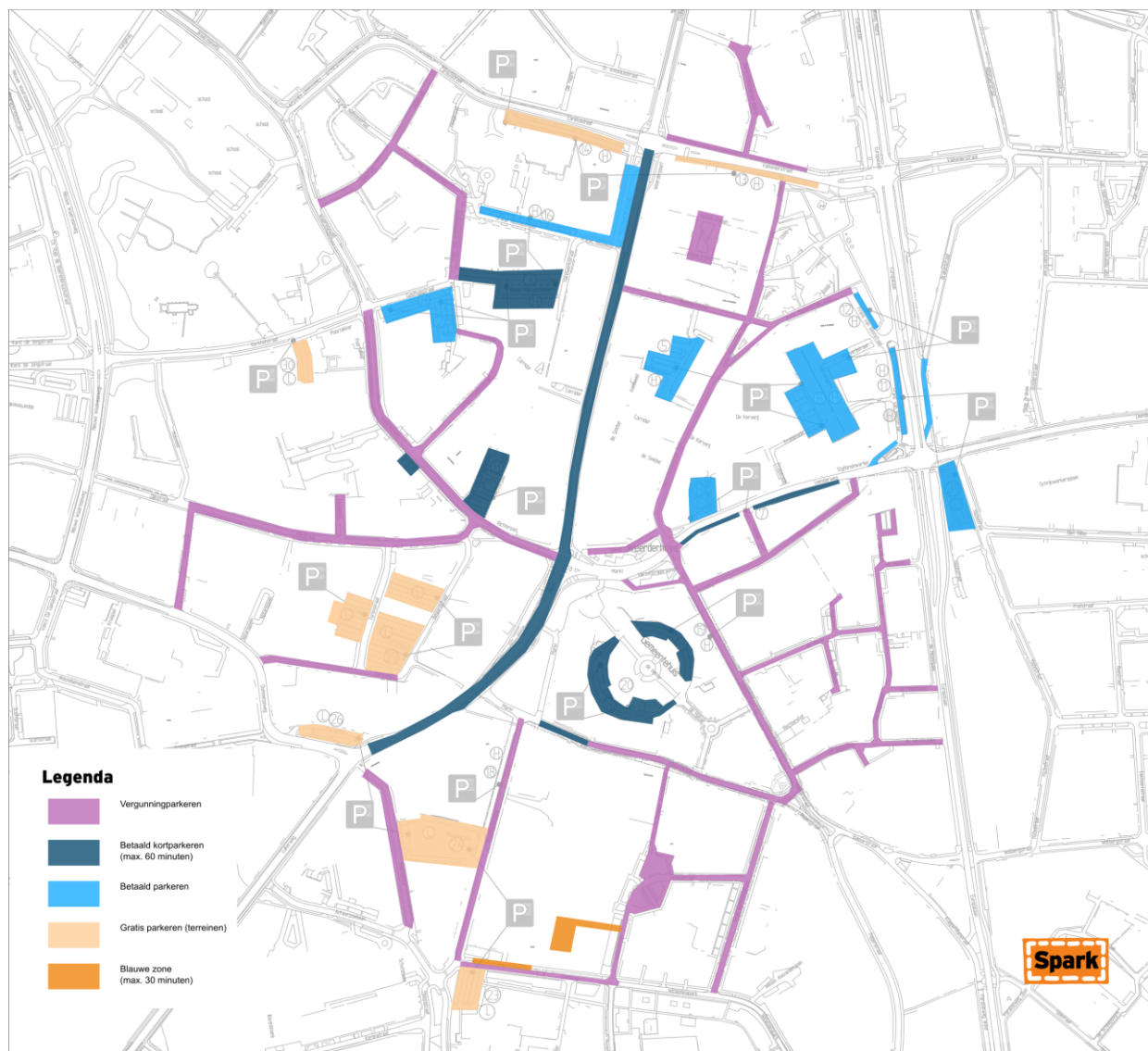
- De kosten van de investeringen van andere maatregelen uit het aanstaande parkeerbeleidsplan, zoals het opknappen van parkeerterreinen, looproutes en parkeerverwijzing;
- De mogelijkheden om te besparen binnen de eigen organisatie. Momenteel houdt zich circa 2 FTE, verdeeld over uiteenlopende functies, bezig met werkzaamheden gerelateerd aan betaald parkeren en parkeerregulering.
- Een meer uitgewerkt beeld van de huidige beheerkosten;
- De investerings- en beheerkosten van de kortparkeermaatregelen;
- De mogelijkheden voor sponsoring en andere financiële bijdragen.

Om de concurrentiepositie te verstevigen, wentelt de gemeente de kosten van parkeren niet meer af op de bezoekers van het centrum. De kosten van parkeren zullen worden gedekt door de gemeente zelf en daarmee indirect door de bewoners en ondernemers van Valkenswaard. Hiervoor moet een passende verdeelsleutel gezocht. De gemeente zorgt binnen deze kaders voor een zo klein en efficiënt mogelijke parkeerorganisatie en beheer. Zodat de lasten van parkeren zo laag mogelijk zijn. Daarnaast kan gekeken worden of er bijdragen geleverd kunnen worden door ondernemers en vastgoedeigenaren in Valkenswaard.

Bijlage 5 Doelgroepenkaart



Bijlage 6 Voorkeursvariant





©2015, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel 070-317 70 05, fax 070-317 80 66

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V.. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.

A stylized map of the Netherlands, where the landmass is represented by a light beige color against a dark blue background. A network of orange and white lines connects various locations, symbolizing a travel or migration path. The map is filled with Dutch text, including 'THUIS' (Home), 'OMA' (Grandmother), 'WERK' (Work), 'Spark', 'SCHOOL' (School), and 'STRAND' (Beach). A star icon marks a specific location near 'THUIS'. The text is in various fonts and sizes, some in white and some in orange, creating a collage-like effect. The overall theme is related to mobility and social connections.