

Parkeervisie Waalwijk



Document:	Rapport
Auteurs:	Eline Swinkels en Martin Wouters, Accent adviseurs
Ambtelijke begeleiding:	Sandra Brouwers en Niels van Leeuwen, gemeente Waalwijk
Goedgekeurd door:	College van burgemeester en wethouders d.d. 9 januari 2024
Vastgesteld door:	Gemeenteraad d.d. 7 maart 2024
InProces document:	D2023-11-002455.2
Vertrouwelijkheidsclassificatie:	Openbaar

Datum	Versie	Auteur	Omschrijving van de aanpassing
17-11-2023	V4	ES en MW	Opmerkingen op versie 3 verwerkt



Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding.....	4
1.2	Deze parkeervisie	4
1.3	Leeswijzer	4
2	Parkeren in Waalwijk nu	5
2.1	Inventarisatie.....	5
2.2	Autoparkeren	6
2.3	Fietsparkeren	8
2.4	Toets richting parkeervisie	9
3	Mindset parkeren.....	11
4	Visie op parkeren.....	14
4.1	Behouden	14
4.2	Beïnvloeden	19
4.3	Benutten	28
4.4	Beprijzen	31
4.5	Bouwen	34
5	Samenvatting en volgorde	36
5.1	Parkeervisie samengevat	36
5.2	Visuele weergave volgorde.....	38
	Bijlage 1: Factsheet beleidskaders	39
	Bijlage 2: Factsheet onderzoeken	41
	Bijlage 3: Factsheet ontwikkelingen	47



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Waalwijk ambieert een groei van het aantal inwoners en een transitie van traditionele autostad naar een stad met de focus op de fiets. Via het in maart 2023 vastgestelde Mobiliteitsplan 2030 zet de gemeente, op het gebied van mobiliteit, dan ook in op duurzame en actieve vervoerswijzen als alternatief voor de auto. Dit vertaalt zich in meer ruimte voor lopen en fietsen en meer aandacht voor het openbaar vervoer.

Na het beschrijven van de brede visie op mobiliteit, ziet de gemeente het opstellen van een gedragen en toekomstgericht parkeerbeleid als een belangrijke vervolgstap. Immers, parkeerbeleid vormt één van de schakels in het stimuleren van de actieve vervoerswijzen en het sturen van de auto.

1.2 Deze parkeervisie

Voorliggende parkeervisie beschrijft op hoofdlijnen de kijk van Waalwijk op parkeren. De parkeervisie richt zich veelal op parkeren in het centrum van de kern Waalwijk. De overige woongebieden van Waalwijk en de kernen Sprang-Capelle en Waspik kennen beperktere uitdagingen voor parkeren en krijgen daarom minder aandacht dan het centrum, maar ook hier is uiteraard het nieuwe beleid van toepassing.

1.3 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk beschrijft hoofdstuk twee het parkeren in Waalwijk op dit moment. Ook geeft het hoofdstuk een doorkijk in de ervaringen van parkeren en de doorlopen participatie. Hoofdstuk drie beschrijft vervolgens onze visie op het overkoepelende thema mobiliteitstransitie in relatie tot parkeren. Daarna zet hoofdstuk vier onze visie op parkeren uiteen in zogenaamde visiepunten. Daarbij komt het parkeren van fietsen, deelmobiliteit en auto's aan de orde. Het laatste hoofdstuk vat de visiepunten nogmaals samen en geeft een visuele weergave van de te doorlopen stappen, uitgezet in een tijdsvolgorde.



2 Parkeren in Waalwijk nu

Een parkeervisie ontstaat niet zomaar, deze bouwen we op met ervaring uit het verleden, rekening houdend met ambities, wensen en ontwikkelingen voor de toekomst. In Waalwijk vormen parkeren en bijhorende parkeervoorzieningen een belangrijk onderdeel van ons mobiliteitssysteem.

Voorliggende parkeervisie bouwt daarop voort.

Dit hoofdstuk start met een samenvatting van de uitgevoerde inventarisatie. Op basis van de inventarisatie volgt een beschrijving van de huidige situatie in Waalwijk voor wat autoparkeren en fietsparkeren betreft. Het hoofdstuk sluit af met een toets richting parkeervisie.

2.1 Inventarisatie

Een objectief overzicht van de huidige situatie, als vertrekpunt voor de parkeervisie, volgt uit een brede inventarisatie. Een bureaustudie gaf inzicht in relevante beleidskaders, ontwikkelingen en reeds uitgevoerde onderzoeken.

Daarnaast vormt de beleving van parkeren ook een belangrijk vertrekpunt. Parkeerbeleid beïnvloedt immers ook parkeerders, inwoners, ontwikkelaars en andere belanghebbenden. Een online enquête gaf inzicht in de wensen en ambities, en locaties van ervaren knelpunten van inwoners, bezoekers, ondernemers en andere partijen over parkeren.

Het resultaat van de inventarisatie, zowel voor de bureaustudie als voor de beleving, staat beschreven in drie factsheets:

1. Factsheet Beleidskaders: Deze factsheet vat de belangrijkste ambities samen uit relevante en kaderstellende beleidsdocumenten voor deze parkeervisie. Het gaat daarbij om het mobiliteitsplan Waalwijk, het stedenbouwkundig masterplan, de conceptvisie en -beleid op laadinfrastructuur en de huidige Parkeernormennota Waalwijk 2015. Zie bijlage 1.
2. Factsheets Onderzoeken: Deze factsheets vatten de uitkomsten van vijf onderzoeken samen. Het gaat daarbij om de belangrijkste conclusies van de evaluatie van het parkeerbeleid 2020, die van de uitgevoerde enquête over parkeren en die van drie recentelijk uitgevoerde parkeeronderzoeken. Het gaat daarbij om het parkeerdruk en -motieven onderzoek in het centrum, de fietsparkeermeting in het centrum en de nachtmeting voor de gehele gemeente. Zie bijlage 2.
3. Factsheet Ontwikkelingen: Deze factsheet beschrijft relevante ontwikkelingen met invloed op de parkeervisie. Daarbij komen de ontwikkelingen voor de Els en de Gedempte haven aan bod. Daarnaast gaat de factsheet in op richtinggevende besluitvorming over de invulling voor parkeren tussen nu en het vaststellen van toekomstig parkeerbeleid. Ten slotte geeft de factsheet een overzicht van aandachtspunten rondom de exploitatie van betaald parkeren. Zie bijlage 3.



2.2 Autoparkeren

Parkeerregime

Centrum

In het centrum van Waalwijk geldt een regime van betaald parkeren, dit vindt deels plaats achter slagbomen en deels via regulier straatparkeren. In het centrum en in de directe omgeving werkt de gemeente voor bewoners, bedrijven en werknemers met parkeervergunningen, parkeerabonnementen, parkeeronthefingen en bezoekerskaarten. Rondom het centrum bevinden zich op dit moment ruim 40 gehandicaptenparkeerplaatsen. Parkeren is hier gratis.

Onderstaande schematische weergave laat de huidige parkeersituatie in het centrum zien.



Woongebieden

De overige wijken van de kern Waalwijk en in kernen Waspik, Sprang-Capelle kennen geen parkeerregime, daar geldt in principe vrij parkeren. Wel kent Sprang-Capelle (Raadhuisplein) vanuit het verleden een kleine zone voor vergunninghouders.

We zien voor de kernen Waspik en Sprang-Capelle beperktere uitdagingen voor het parkeren, dit leidt tot minder aandacht in deze parkeervisie, maar ook hier is het nieuwe beleid van toepassing.

Bedrijventerreinen

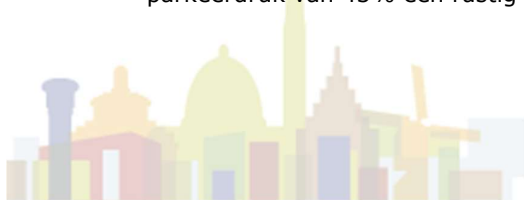
Ook op de bedrijventerreinen geldt vrij parkeren, zonder parkeerregime voor personenauto's. Parkeren gebeurt nagenoeg overal op eigen terrein.

Parkeerdruk

Woonwijken

De gemeente voerde in maart 2023 een nachtmeting in de woonwijken (Waalwijk, Waspik en Sprang-Capelle) uit om de parkeerdruk door inwoners te meten. In het buitengebied en op de bedrijventerreinen vond geen parkeerdrukmeting plaats.

De nachtmeting geeft in woonwijken een representatief beeld. Overdag werken immers veel mensen en zien we een overcapaciteit. De resultaten laten met een gemiddelde maximale parkeerdruk van 43% een rustig parkeerbeeld zien. Slechts op een beperkt aantal locaties



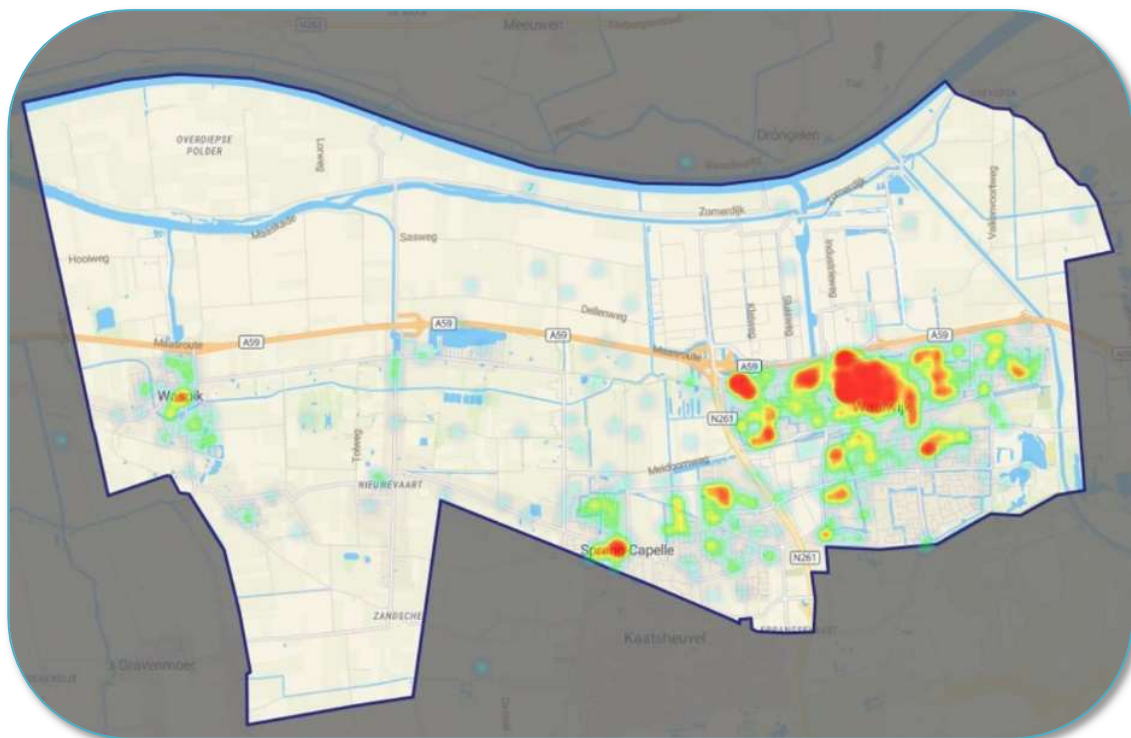
parkeren 's nachts meer auto's dan er vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Tegelijkertijd zien we op deze locaties in de directe omgeving, binnen acceptabele loopafstand (250 m op basis van vigerende Nota Parkeernormen), altijd voldoende vrije parkeerplekken. Zie ook bijlage 2 voor de factsheet over de uitkomsten van deze nachtmeting.

Centrum

De parkeerdrukmetingen in het centrum laten zien dat het drukste moment de dinsdagmiddag betreft. De gemeten parkeerplaatsen kennen dan een bezettingsgraad van 61%. Dit betekent dat het centrum en de directe omgeving een overcapaciteit aan parkeerplaatsen kent, daardoor resteren op het drukste moment ruim voldoende vrije parkeerplaatsen. Zie ook bijlage 2 voor de factsheet met een uitgebreidere samenvatting van deze parkeerdruk en -motieven metingen.

Beleving

De uitgezette enquête geeft een beeld van de beleving van parkeren in de gehele gemeente, waaronder autoparkeren. Zie ook bijlage 2 voor de factsheet over de uitkomsten van deze online enquête.



Bovenstaande afbeelding laat een heatmap zien met ervaren parkeerknelpunten, opgehaald via de enquête. De uitkomst van de parkeermetingen sluit niet volledig aan bij de beleving. Voor Waspik volgt uit de enquête dat nabij het Dorpsplein en op enkele plekken in de wijken sprake is van ervaren parkeeroverlast. In Sprang-Capelle vragen inwoners via de enquête aandacht voor parkeren aan de Raadhuisstraat en enkele wijken o.a. Driessen. Voor al deze locaties geldt overigens dat de nachtmetingen voldoende vrije parkeerplaatsen laten zien in de directe omgeving.



Ook in de woonwijken buiten het centrum van Waalwijk ervaart men regelmatig parkeeroverlast in de oudere wijken direct rondom het centrum, onder andere aan oostzijde van het centrum, de Gedempte Haven en Zanddonk.

2.3 Fietsparkeren

Parkeerregime

Centrum

Het centrum van Waalwijk kent twee gratis en bewaakte fietsenstallingen, bij De Els en bij het Unnaplein. De overige fietsenstallingen bevinden zich verspreid over het centrum en nabij het busstation.

Voor het parkeren van de fiets staan in het centrum op een aantal locaties fietsnietjes. In het voetgangersgebied en de Stationsstraat mogen fietsers in principe niet fietsen.

Overige gebieden

Voor de andere woonwijken in Waalwijk, de bedrijventerreinen en de kernen Sprang-Capelle en Waspik geldt dat deze geen bewaakte fietsenstallingen kennen. Fietsparkeren vindt vooral plaats in de openbare ruimte nabij (sport)voorzieningen, winkels en bedrijven of op eigen terrein.

Parkeerdruk

Het parkeeronderzoek uit maart 2023 onderzocht ook de parkeerdruk van fietsparkeerplaatsen in het centrum van Waalwijk. Samengevat blijkt dat er in het centrum, buiten de daarvoor bedoelde fietsparkeervoorzieningen, veel los geparkeerde fietsen in de winkelstraten staan. Ook zien we veel ruimte in de bewaakte fietsenstallingen.

Op het drukste moment, dinsdagmiddag om 15.00 uur, staan er 553 fietsen in het centrum van Waalwijk. Daarvan staan 240 fietsen in de stallingen en 313 buiten stallingen en dus 'fout' geparkeerd'. Het onderzoek laat zien dat op hetzelfde moment de bewaakte stallingen, met een restcapaciteit van 699 vrije plaatsen, over voldoende ruimte beschikken.

Het onderzoek laat daarnaast een beperkt gebruik zien van de bewaakte fietsenstallingen op het Unnaplein en De Els. Op het drukste moment staan er slechts 24 fietsen in de fietsenstalling van De Els en 28 in de fietsenstalling bij het Unnaplein.

Zie ook bijlage 2 voor de factsheet met een uitgebreidere samenvatting van de fietsparkeerdruk metingen.



Beleving

De uitgezette enquête geeft daarnaast een beeld van de beleving van fietsparkeren in het centrum van Waalwijk. Zie ook bijlage 2 voor de factsheet over de uitkomsten van deze online enquête.



Zoals bovenstaande figuur laat zien, komt een grote meerderheid van de respondenten regelmatig op de fiets naar het centrum. De uitkomsten laten verder zien dat fietsparkeren in het centrum een dikke voldoende krijgt, namelijk een 7.1. Dit sluit aan bij de opgehaalde algehele tevredenheid over de diverse aspecten van fietsparkeren in het centrum. Dit had onder andere betrekking op het aantal (vrije) fietsparkeerplaatsen, de locatie van de fietsvoorzieningen, de staat van onderhoud, de uitstraling en het comfort en de veiligheid van de fietsvoorzieningen.

Een meerderheid van de respondenten ziet het verhogen van parkeertarieven voor de auto of het verbeteren van de fietsenstallingen, vooralsnog niet als reden om vaker met de fiets naar het centrum te komen. Wel geeft een meerderheid aan bereid te zijn wat verder te lopen naar het centrum vanaf de parkeervoorzieningen, als er daardoor meer ruimte is voor groen of de fiets.

2.4 Toets richting parkeervisie

Participatie: interne en externe toets

Nieuw parkeerbeleid staat niet op zichzelf en beïnvloedt de interne organisatie van de gemeente Waalwijk. Deze voert immers na vaststelling van de maatregelen het parkeerbeleid uit. Voor draagvlak en voor het ophalen van relevante input, toetste de gemeente intern de uitgevoerde inventarisatie.

Daarnaast gaven stakeholders tijdens een participatiebijeenkomst input over hun ervaringen en ideeën over parkeren. Ook de gemeenteraad, als kaderstellend orgaan, gaf aan de voorkant input.

Met gemeenteraad en stakeholders spraken we over belangrijke parkeerthema's voor Waalwijk op basis van de inventarisatie. We haalden hun meningen en ideeën op over de mobiliteitstransitie, ontwikkelingen en maatwerk en parkeerregulering en -exploitatie.



Belangrijke aandachtspunten

Het mobiliteitsbeleid van Waalwijk beschrijft hoge ambities richting mobiliteitstransitie. Deze ambitie sluit nog niet volledig aan bij de opgehaalde meningen en ideeën over de mobiliteitstransitie naar duurzamer en actiever verplaatsingsgedrag. Uit de gevoerde gesprekken en uit de enquête blijkt dat een meerderheid zich wat terughoudend opstelt voor wat actief en snel sturen in de mobiliteitstransitie betreft. Dit geldt vooral voor het ontmoedigen van autogebruik en autoparkeren.

De opgehaalde input laat wel draagvlak zien voor het behouden van het huidige parkeerregime in het centrum. Daarbij komt wel een duidelijke wens voor een eenvoudiger en gebruiksvriendelijker parkeersysteem naar voren. De meest recente parkeertellingen laten zien dat Waalwijk op dit moment weinig tot geen significante parkeerproblemen kent. Dat laat onverlet dat grootschalige ontwikkelingen op termijn voor een ander parkeerbeeld zorgen. Dat komt onder andere vanuit eerder gemaakte keuzes in relatie tot inbreiding op het parkeeroverschot. Ook zien we verdeeldheid als het gaat om het afkopen van de parkeereis via bijvoorbeeld een parkeer- of mobiliteitsfonds.

De inventarisatie en doorlopen participatie laten wel een algemene consensus zien voor wat betreft het actief sturen met parkeren binnen de mobiliteitstransitie. Daarvoor moeten eerst de andere randvoorwaarden op orde en alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, denk bijvoorbeeld aan goed openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen, voordat ingrijpende sturende (parkeer)maatregelen op draagvlak kunnen rekenen.



3 Mindset parkeren

Een duurzame mobiliteitstransitie vormt een overkoepelend thema binnen het mobiliteitsbeleid van Waalwijk. Binnen deze parkeervisie zien we de mobiliteitstransitie dan ook als onze mindset, oftewel de achterliggende gedachte achter onze visie op parkeren. We maken immers de verschillende keuzes binnen de visie op auto-, fiets- en deelmobiliteit parkeren met de ambities voor de mobiliteitstransitie in het achterhoofd.

"De mobiliteitstransitie gaat om het anders invullen van vervoer om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere stad voor iedereen. Inzet op gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de auto en duurzaam en actief mobiliteitsgedrag vergroot de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Het stimuleren van wandelen, fietsen, het openbaar vervoer, MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit verkleint de rol van de auto."

Starten met uitvoering Mobiliteitsplan 2030

Als gemeente Waalwijk zetten we, in navolging op het vastgestelde mobiliteitsplan, de komende jaren in op de mobiliteitstransitie. Het mobiliteitsbeleid beschrijft dat we actief en vooruitstrevend aan de gang gaan.

Daarbij zet het mobiliteitsbeleid de fiets op één. Een transitie gaat echter niet van de ene op de andere dag, dat vraagt om veel inzet en een lange adem.

We willen meer ruimte voor wandelen, fiets en openbaar vervoer. We investeren daarbij onder andere in nieuwe, slimme vervoersmogelijkheden, zoals (hoogwaardig) openbaar vervoer, deelvervoer en goede fietsvoorzieningen.

Waalwijk onderzoekt de mogelijkheden van een zogenaamde mobiliteitshub, oftewel een (hoogwaardig) openbaar vervoer station. We willen deze mobiliteitshub realiseren op een locatie waar vervoersmogelijkheden samen komen en vanuit waar we Waalwijk kunnen ontsluiten met (hoogwaardig) openbaar vervoer richting Den Bosch en Tilburg. Uiteraard zoeken we op termijn ook een goede ontsluiting richting Oosterhout en Breda.

Ook zien we vanuit ons mobiliteitsbeleid al kansen om duurzame en actieve mobiliteit aantrekkelijker te maken door een actualisatie van parkeernormen. Dit draagt direct bij de mobiliteitstransitie. Het toepassen van actuele (lagere) parkeernormen en het bieden van maatwerk zorgt bij ruimtelijke (woningbouw)ontwikkelingen voor een positieve impuls. Door een passende hoeveelheid auto parkeerplaatsen verandert de openbare ruimte naar een groenere, fiets- en loopvriendelijkere omgeving. Dat geldt ook voor het realiseren van hoogwaardige fietsparkeerplaatsen.



Eerst stimuleren, dan sturen

Als gemeente Waalwijk zien we kansen om met ons parkeerbeleid te sturen binnen de mobiliteitstransitie. Echter volgen we eerst de uitvoering van het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Pas na het scheppen van de juiste voorwaarden ontstaat een omgeving die open staat voor sturing.



"Eerst stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer, dan pas sturen richting ontmoedigen van de auto"

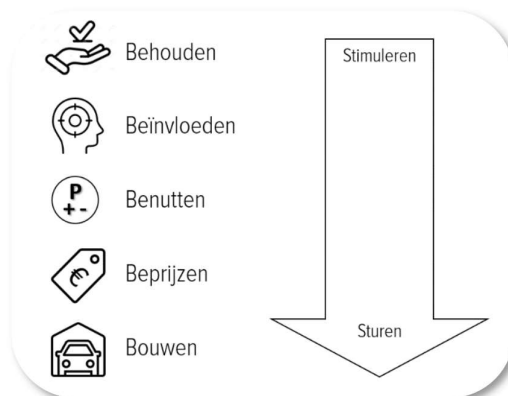
We zetten dus in eerste instantie niet hard in op het weren van de auto. Juist door het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer gaan mensen minder de auto gebruiken. Pas daarna volgt een stevigere inzet naar het beïnvloeden en sturen van autogebruik en autoparkeren, binnen de mogelijkheden van het parkeerbeleid.

Standaardmodel

Om hier navolging aan te geven gebruiken we een 'standaardmodel' als vertrekpunt voor een Waalwijks groeimodel voor parkeren binnen de mobiliteitstransitie. Binnen het standaard model past het om eerst stimulerende maatregelen te nemen om gewenst gedrag en actieve en duurzame vormen van vervoer aantrekkelijk en beschikbaar te maken. En daarna pas in te zetten op sturende maatregelen, die ongewenst (parkeer)gedrag afremmen en daarmee individueel autogebruik minder aantrekkelijk maken.

Het standaard model betreft een theoretische benadering in vijf opeenvolgende stappen: 'behouden, beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen'. Dat betekent voor de korte termijn behouden wat goed is, gevolgd door beïnvloeden van wat beter kan. Daarna volgt een inzet op beter benutten. Wanneer nodig, volgen de stappen beprijzen en bouwen.

"Het standaardmodel met vijf stappen: behouden, beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen"



Waalwijks groeimodel parkeren en mobiliteitstransitie

Het standaardmodel geeft ons handvatten voor een vertaling naar de Waalwijkse kijk op parkeren binnen de mobiliteitstransitie. In deze visie werken we voor elke stap uit hoe deze Waalwijkse kijk eruit ziet. Dat laat zien dat in de praktijk de vijf stappen niet per definitie achtereenvolgend zijn. In Waalwijk lopen sommige stappen direct gelijk op, en soms kan een volgende stap pas starten na een hard ijk-moment. Daarmee ontstaat het Waalwijkse groeimodel voor parkeren binnen de mobiliteitstransitie.

De vijf stappen beschrijven we in hoofdstuk vier (Visie op parkeren). Het laatste hoofdstuk (hoofdstuk vijf Samenvatting en Volgorde) vat de vijf stappen samen en licht bovendien de volgorde van het groeimodel visueel toe.



4 Visie op parkeren

4.1 Behouden

Ondanks de wens voor nieuw parkeerbeleid verandert de kijk van Waalwijk op parkeren niet ingrijpend en zeker niet per direct. Het handhaven van bepaalde aspecten van het huidige parkeerbeleid en -regime biedt stabiliteit voor zowel bewoners als bezoekers. De basis zet bovendien al voor een groot deel al in op stimuleren binnen de mobiliteitstransitie. We behouden dus wat goed is en verankeren dit in de nieuwe visie en uitwerking in beleid.

Deze paragraaf geeft een toelichting op onze visie op 'behouden', waarbij we de volgende parkeeronderdelen in ieder geval behouden:

- We vergroten de bestaande parkeercapaciteit in bestaande wijken en op bedrijventerreinen niet.
- We handhaven het bestaande beleid voor gehandicaptenparkeren.
- We volgen de vastgestelde visie op laadinfrastructuur om een zo goed en toegankelijk mogelijk netwerk van oplaadpunten te creëren.
- We behouden betaald parkeren met bijhorend vergunningensysteem voor het centrum.
- We behouden en continueren een kostenneutrale parkeerexploitatie.
- We behouden een aaneengesloten parkeerreguleringsgebied in het centrum.
- We monitoren structureel en periodiek de (fiets)parkeersituatie in het centrum en in de woonwijken.

Parkeercapaciteit behouden

We vergroten de bestaande parkeercapaciteit in bestaande woonwijken en op bedrijventerreinen niet.

Woongebieden Waalwijk, Waspik en Sprang-Capelle

In lijn met ons huidige beleid, zetten we niet in op het vergroten van het parkeeraanbod in woonstraten van de overige wijken van de kern Waalwijk en in kernen Waspik, Sprang-Capelle. Het toevoegen van extra parkeerplaatsen, en daarmee vaak ook extra verharding, past niet binnen onze ambities voor klimaatadaptie en vergroenen. Bovendien parkeren, volgens de recente parkeerdrukmetingen, slechts in een beperkt aantal woonstraten meer auto's dan de capaciteit toelaat.

We zien echter, in de directe omgeving van deze locaties, overal voldoende vrije parkeerplaatsen. Daarom accepteren we deze lokale overschrijdingen van de parkeercapaciteit en leggen we geen extra parkeerplaatsen aan. We accepteren dat in sommige drukke wijken bewoners iets verder moeten lopen. Aanpassingen in het parkeeraanbod of -inrichting voeren we alleen door bij geplande herinrichtingen en reconstructies.



Bedrijventerreinen

Eveneens in lijn met het huidige beleid, zetten we ook niet in op het vergroten van het parkeeraanbod in de openbare ruimte van bestaande bedrijventerreinen. Het toevoegen van parkeergelegenheid leidt er immers toe dat juist meer werknemers met de auto naar de bedrijventerreinen komen in plaats van minder. De realisatie van de maatregelen in het mobiliteitsplan biedt werknemers meer mogelijkheden om met de fiets of met het openbaar vervoer naar de bedrijventerreinen te komen. Ze wandelen of fietsen op het bedrijventerrein naar de bushalte of een opstapplaats van het toekomstige (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer.

Beleid gehandicaptenparkeren

We handhaven het bestaande beleid voor gehandicaptenparkeren.

Als Waalwijk willen we de uitgangspunten voor het bestaande beleid voor gehandicaptenparkeren handhaven. We vinden het van belang om gelijke kansen te bieden en een inclusieve omgeving te creëren, waarin iedereen volwaardig kan deelnemen aan het sociale en openbare leven, ook op gebied van parkeren. We gaan daarom in ons beleid blijvend coulant om met uitgifte van gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart. We leveren maatwerk bij de uitgifte en blijven ervoor zorgen dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen op niveau blijft voor mensen met mobiliteitsbeperkingen. Ieder nieuw openbaar parkeerterrein en - parkeergarage voorzien we, in navolging op onze bestaande openbare terreinen en garages, van voldoende gereserveerde gehandicapten parkeerplaatsen op basis van de CROW richtlijnen.

Oplaadpuntenbeleid

We volgen de vastgestelde visie op laadinfrastructuur om een zo goed en toegankelijk mogelijk netwerk van oplaadpunten te creëren.

Het creëren van een uitgebreid en goed toegankelijk netwerk van oplaadpunten zien we als cruciaal belang om de transitie naar elektrische mobiliteit te bevorderen en duurzaam vervoer te ondersteunen. We volgen hiervoor onze in 2023 vastgestelde visie op oplaadinfrastructuur voor elektrische personenvoertuigen. Daarin beschrijven we onze uitgangspunten, kaders en activiteiten voor oplaadpunten in de openbare ruimte.



We realiseren alleen publieke oplaadpunten op aanvraag, wanneer private en semipublieke oplaadpunten niet mogelijk zijn. We zoeken daarbij naar een balans tussen de vraag naar en het aanbod van oplaadinfrastructuur en zorgen ervoor dat er voldoende laadinfrastructuur is voor alle elektrische rijders.

Daarnaast werken we als gemeente zelf aan proactieve plaatsing van oplaadpunten in de openbare ruimte, ook in gebieden met hogere parkeerdruk. Op dergelijke locaties reserveren we altijd één parkeerplaats voor het opladen van elektrische auto's, om de impact op de parkeerdruk te minimaliseren.

Parkeerregime in het centrum

We behouden betaald parkeren met bijhorend vergunningensysteem voor het centrum

Op dit moment zien we geen grote parkeerproblemen in het centrum. Recente metingen laten een ruim overschot aan parkeerplaatsen zien en parkeeroverlast komt slechts beperkt en locatiegebonden voor. Het parkeerregime van betaald parkeren en bijbehorende vergunningensysteem lijken daardoor wellicht onnodig. Bewoners, ondernemers en bezoekers ervaren betaald parkeren bovendien al snel als niet gastvrij, kostbaar en niet gebruiksvriendelijk.

Echter, het afschaffen van betaald parkeren en bijhorende vergunningensystemen kent ook diverse nadelen. Denk daarbij aan het verlies van de prikkel om alternatieve duurzame vervoersmiddelen te verkennen en te gebruiken, (lokaal) overbelaste parkeerplaatsen, meer langparkeerders en ten slotte een onevenwichtige verdeling van de openbare (parkeer)ruimte waarbij minder ruimte overblijft voor fietsers en voetgangers.



"We behouden betaald parkeren als parkeerregime in het centrum"



Daar komt bij dat Waalwijk aan de vooravond staat van een belangrijke, grootschalige en ingrijpende ruimtelijke ontwikkeling in het centrum, namelijk de ontwikkeling van De Els. Daarnaast spelen er nog een aantal andere ontwikkelingen. De effecten van deze ontwikkelingen op de parkeersituatie overzien en beheersen we zo goed mogelijk. Echter, (toekomstige) sturing via het bestaande parkeerregime, maakt daar onderdeel van uit.

Bovendien weten we dat het opheffen van het parkeerregime, bij het eventueel herinvoeren van betaald parkeren, een kostbare en arbeidsintensieve aangelegenheid betreft. We kiezen er daarom voor om het betaald parkeren en bijhorende vergunningensystemen te behouden.

Exploitatie kostenneutraal

We behouden en continueren een kostenneutrale parkeerexploitatie.

We handhaven het bestaande uitgangspunt dat de exploitatie van het totale parkeerregime met opbrengsten voor betaald parkeren en kosten voor handhaving en administratie kostenneutraal moet zijn. Daarbij houden we rekening met indexering van kosten en opbrengsten.

In geval van een financieel overschot verlagen we de parkeertarieven niet. De doelstelling om te komen tot een duurzame mobiliteitstransitie gaat boven dit visiepunt. Een eventueel financieel overschot gebruiken we om maatregelen in het kader van de mobiliteitstransitie verder te brengen, zoals fietsparkeervoorzieningen.

Grenzen gebieden parkeerregime

We behouden een aaneengesloten parkeerreguleringsgebied in het centrum.

We willen voorkomen dat parkeeroverlast ontstaat in de wijken buiten het gebied met betaald parkeren en vergunningshoudersparkeren. Dat laat onverlet dat we niet direct inzetten op het aanpassen of veranderen van de huidige vergunninghoudersgebieden. We blijven vooral inzetten op maatregelen die de overlast voorkomen. De huidige grenzen handhaven we voorlopig. Een uitzondering hierop vormt de grens van het vergunningengebied in de oostelijke schil van het centrum. De gemeenteraad besloot in 2021 tot uitbreiding van dit gebied, dit besluit voeren we alsnog door.

Soms is een waterbed effect, als gevolg van het parkeerregime, echter niet te voorkomen. We zien we het vergroten van het gebied met betaald parkeren en vergunningshoudersparkeren dan ook als een uiterste optie.

Dit doen we, zoals altijd, wanneer dit objectief nodig is en bij voldoende draagvlak onder de bewoners van die wijken. In die gevallen nemen we als gemeente pas een besluit na een zorgvuldig participatieproces over nut, noodzaak en vorm van de maatregel.



Voor de volledigheid: een dergelijke uitbreiding vindt bij voorkeur plaats in de vorm van betaald parkeren, in combinatie met de uitgifte van parkeervergunningen. Vanuit het oogpunt van beheer en handhaving staan we dus in de basis niet open voor uitbreidingen met een ander parkeerregime, bijvoorbeeld het toepassen van een parkeerschijfzone (blauwe zone).

We sluiten niet uit dat een andere vorm van parkeerregulering, zoals een blauwe zone, wel een oplossing kan bieden voor parkeeroverlast in bijvoorbeeld Sprang-Capelle en/of Waspik.

Monitoring parkeren

We monitoren structureel en periodiek de (fiets) parkeersituatie in het centrum en in de woonwijken. Voor autoparkeren accepteren we een maximale parkeerdruk van 90%.

Autoparkeren centrum

Metten is weten. We continueren het monitoren van de parkeerdruk door iedere twee jaar de parkeerdruk en -motieven in het centrum te meten. Daarmee houden we structureel in de gaten over hoeveel restcapaciteit we beschikken. Ook voor de langere termijn wensen we immers een bepaalde buffer om problemen in en rondom het centrum te voorkomen.

Dit betekent dat we ons parkeeraanbod niet dimensioneren op piekdagen of evenementen. Op die momenten accepteren we volle parkeerterreinen en de bijhorende tijdelijk overlast. Indien nodig zoeken we bij evenementen naar tijdelijke extra parkeercapaciteit op afstand.

Fietsparkeren centrum

Ook voor fietsparkeren willen we weten waar we aan toe zijn. We zetten daarom, ook voor de fiets, in op het structureel meten van de fiets parkeerdruk in het centrum. Deze metingen voeren we tegelijkertijd uit met het parkeerdruk en -motievenonderzoek voor autoparkeren in het centrum, dus iedere twee jaar.

Autoparkeren woongebieden Waalwijk, Waspik, Sprang-Capelle en bedrijventerreinen

Daarnaast willen we een vinger aan de pols houden in de overige wijken van Waalwijk en in de kernen Sprang-Capelle en Waspik. Ook daar zetten we blijvend in op het structureel meten van parkeerdruk in de woonwijken en kernen. Qua frequentie sluiten we aan bij de metingen in het centrum, ook in woonwijken en in Sprang-Capelle en Waspik meten we elke twee jaar de parkeerdruk.

Ook de parkeerdruk op bedrijventerreinen maken we incidenteel inzichtelijk indien nodig. We zien vooralsnog geen noodzaak voor een structurele metingen.



4.2 Beïnvloeden

Naast behouden wat goed is, richten we ons tegelijkertijd op het beïnvloeden van de parkeervraag. We zetten vanuit het mobiliteitsbeleid in op het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, de fiets en lopen, uiteindelijk leidt dit tot een lagere parkeervraag. Vanuit parkeren richten we ons op het doorvoeren van verbeteringen aan het huidige parkeerregime, welke de parkeervraag beïnvloeden.

Door strategische keuzes in deze parkeervisie beïnvloeden we als gemeente het gedrag van de parkeerders (op termijn) richting duurzamere en efficiëntere vervoerskeuzes. We zetten daarom in op beïnvloeding van gedrag via de volgende keuzes:

- We realiseren hoogwaardige fietsenstallingen in de openbare ruimte en stimuleren dit ook bij derden. We geven prioriteit aan een nieuwe gratis en bewaakte fietsenstalling in het centrum.
- We staan positief tegenover deelmobiliteit, we bieden parkeerruimte aan en faciliteren aanbieders.
- We hanteren een maximale parkeerdruk voor autoparkeren van 90%.
- Voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen zetten we in op een nieuwe nota parkeernormen met actuele en passende parkeernormen, ook voor fiets. Daarin bieden we mogelijkheden voor maatwerk.
- We onderzoeken of een mobiliteitsfonds meerwaarde biedt voor de Waalwijkse opgaven.
- We zetten in op een nieuwe parkeerrouting naar de parkeerterreinen in en om het centrum.
- We zetten in op een gastvrij Waalwijk met een gebruiksvriendelijk parkeerreguleringsstelsel en bijbehorende handhaving.

Een en ander vertaalt zich naar onderstaande schematische weergave van onze parkeervisie op beïnvloeden.



Realisatie hoogwaardige fietsenstallingen

We realiseren hoogwaardige fietsenstallingen in de openbare ruimte.

Waalwijk draagt actief bij aan de realisatie van hoogwaardige fietsenstallingen in openbare ruimte. Daarbij geven we gebieden waar fietsparkeren nu een probleem is en waar grote kansen liggen om het fietsen te stimuleren extra aandacht. Dit mag ten koste gaan van ruimte voor auto-parkeerplaatsen.



"Hoogwaardige fietsenstallingen bij OV haltes en mobiliteitshub verleiden tot meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer"

Prioriteit fietsparkeervoorzieningen OV haltes en mobiliteitshub

We hechten veel waarde aan hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen nabij OV-haltes door de hele gemeente en bij de toekomstige mobiliteitshub in het centrum. We geven daarom extra prioriteit aan realisatie van extra, veilige en comfortabele fietsenstallingen op deze locaties. Daar profiteert de hele gemeente van, zowel inwoners van het centrum, als inwoners uit andere Waalwijkse woongebieden en Sprang-Capelle en Waspik.

Stimuleren fietsparkeervoorzieningen derden

We stimuleren, naast het realiseren van fietsparkeervoorzieningen in openbaar gebied, ook de realisatie van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen op openbaar toegankelijke terreinen van derden, zoals verenigingen of organisaties. De wijze waarop wij ondersteunen, adviseren en mogelijk bijdragen werken we nog verder uit.



Hoogwaardige kwaliteitseisen fietsparkeren

Door het aanbieden van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen versterken we de relatie tussen de fiets, de auto en het openbaar vervoer. Het FietsParKeur van CROW stelt diverse basiskwaliteitseisen aan fiets parkeersystemen. Als gemeente Waalwijk hanteren we deze kwaliteitseisen dan ook als minimale eis aan alle fietsparkeervoorzieningen.

Het toepassen van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen biedt de fietser:

- Gemak bij het vastzetten van een fiets (goede afmetingen, toegankelijke rekken).
- Gemak bij het betreden en verlaten van de voorziening (maaiveld en drempelloos, dicht bij de hoofdontsluiting).
- Kleine kans op schade aan de fiets (overdekte stallingen, ondersteunende rekken).
- Kleine kans op diefstal (stevige en veilige rekken, toezicht).

Nieuwe gratis, bewaakte fietsenstalling centrum

We zien het aanbieden van het gratis en bewaakt stallen van de fiets als een belangrijke randvoorwaarde om onze ambities waar te maken richting het bevorderen van duurzame mobiliteit en het creëren van een gezondere, groenere en meer leefbare stedelijke omgeving. Gratis en bewaakt stallen van de fiets moedigt inwoners en bezoekers immers aan om de fiets te kiezen in plaats van de auto.



*"Geen lege fietsenstalling meer.
Fietsparkeren moet makkelijker,
sneller, centraal en nog steeds gratis"*

In de huidige situatie zien we echter leegstand in de bewaakte fietsenstallingen. Dit komt naar verwachting deels door de onlogische locaties en door ervaringen rondom het handelingsproces van brengen/ophalen van de fiets. Ook spelen wellicht de huidige openingstijden een rol.

We behouden de bestaande fietsenstalling aan het Unnaplan en zetten voor het centrum van Waalwijk daarnaast in op één centraal gelegen, gratis én bewaakte fietsenstalling. De mogelijkheden voor een dergelijke fietsenstalling onderzoeken we als onderdeel van de business case voor De Els.



Het gebruik van tot de fietsenstalling maken we zo eenvoudig en toegankelijk mogelijk, fietsers vinden snel handelen immers erg belangrijk. Bewaakt stallen kan ook met alleen toezicht en zonder ingewikkelde toegangsbewijzen en registratie. Uiteraard spelen de beschikbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstalling ook een essentiële rol in het gebruik ervan.

Gegroepeerde fietsenstallingen voetgangersgebied

We zetten in op logisch gesitueerde groepen fietsparkeerplaatsen (fietsnietjes) in het centrum. We zoeken plekken in de Grotestraat, nabij de horeca en aan de ingangen van het voetgangersgebied en het kernwinkelgebied. Goed gesitueerde fietsparkeerplaatsen gaan verrommeling van de openbare ruimte tegen en maken het centrum aantrekkelijker, zeker in combinatie met meer groen. De benodigde ruimte mag ten koste gaan van parkeerplaatsen voor auto's.

Parkeren deelmobiliteit openbare ruimte

We staan positief tegenover deelmobiliteit, we bieden parkeerruimte aan en faciliteren aanbieders.

We zetten in op het toepassen van deelmobiliteit in de openbare ruimte, zowel in Waalwijk, Sprang-Capelle en Waspik, als op bedrijventerrein en in het centrum. Een en ander als onderdeel van de mobiliteitstransitie. In woongebieden en op bedrijventerreinen zien we vooral kansen voor het implementeren van deelauto's. Deelmobiliteit draagt immers bij aan een beter onderling verbonden mobiliteitsnetwerk van activiteiten, diensten en bewegingen die dagelijks binnen Waalwijk plaatsvinden.

Parkeren deelmobiliteit bij toekomstige mobiliteitshub

De gemeente Waalwijk zoekt vanuit het mobiliteitsbeleid naar een geschikte locatie voor een mobiliteitshub. We vinden het belangrijk dat we daar voldoende parkeerruimte bieden voor het stallen van deelfietsen en deelauto's. We richten ons daarbij in een eerste instantie op het organiseren van deelfietsen voor bezoekers en werkers, reizend via de hub. Later zien we kansen voor het plaatsen van deelauto's. Met deelauto's bereiken we een afname van autobezit.



"We faciliteren deelmobiliteit en zoeken de samenwerking op met aanbieders"



Samenwerking aanbieders

Deelauto's en ander vormen van gedeelde mobiliteit vragen, net als reguliere mobiliteit, om parkeergelegenheid. Als gemeente nemen wij de verantwoordelijkheid voor het reserveren van vaste parkeerplaatsen hiervoor. Dit mag ten koste gaan van reguliere parkeerplaatsen. Het realiseren van deelmobiliteit ligt op dit moment nog vaak volledig bij de aanbieders van deelauto's, -fietsen, -scooters en/of de OV fiets. Wij zoeken daarin graag de samenwerking, zodat we gezamenlijk toewerken naar een toekomstvaste oplossing. Bij concrete initiatieven stellen we ons dan ook proactief op.

Maximale parkeerdruk autoparkeren

We hanteren een maximale parkeerdruk voor autoparkeren van 90%.

Voorheen hanteerden we een maximale parkeerdruk van 85% voor het toetsen van parkeervraagstukken. Passend bij onze ambities in de mobiliteitstransitie accepteren we nu een maximale parkeerdruk voor autoparkeren van 90% op een representatieve weekdag.

Binnen de scope van beïnvloeden draagt een hogere geaccepteerde parkeerdruk bij aan het verminderen van autoverkeer en het stimuleren van alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsen, wandelen en gedeelde mobiliteit.

Nieuwe Nota Parkeernormen

Voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen zetten we in op een nieuwe Nota Parkeernormen met actuele en passende parkeernormen, ook voor fiets. Daarin bieden we mogelijkheden voor maatwerk.

Parkeernormen auto

Waalwijk staat voor een verstedelijkingsopgave en kent hoge ambities binnen de mobiliteitstransitie. Op dit moment werken we met relatief hoge en verouderde parkeernormen. Daarom zetten we, voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen, in op actuele en passende parkeernormen op basis van het CROW. Deze verwerken we in een nieuwe Nota Parkeernormen.

De nieuwe Nota Parkeernormen gebruiken we om onze ambities binnen de verstedelijkingsopgave en voor de mobiliteitstransitie waar te maken en bewoners en gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te verleiden tot duurzamer reis- en parkeergedrag.

Maatwerk binnen de nota parkeernormen

Binnen de nieuwe Nota Parkeernormen geven we voldoende ruimte aan maatwerk. We maken daarbij onderscheid in maatwerk voor het bepalen van parkeereis en maatwerk voor de verplichting de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.



Als onderdeel van maatwerk binnen de Nota Parkeernormen staan we open voor het toepassen van deelmobiliteit (bestelbus, auto, scooter, fiets). We eisen wel dat projectontwikkelaars aantoonbaar maken dat deelmobiliteit bijdraagt aan het voorkomen van toekomstige parkeerknelpunten en leidt tot een lager autobezit en -gebruik. In ruil voor het toepassen van deelmobiliteit nabij de ontwikkeling, bieden we projectontwikkelaars korting aan op de parkeereis. Ontwikkelaars onderbouwen het toepassen deelmobiliteit in een mobiliteitsplan. Daarbij geven ze aan hoe zij toekomstvast om gaan met deelmobiliteit en wat de effecten daarvan zijn.

De gemeente Waalwijk toetst dit. De afspraken leggen we vast via contractuele afspraken met ontwikkelaar en aanbieders van deelmobiliteit. We streven niet naar een zo groot mogelijk aantal parkeerplaatsen voor deelmobiliteit of een vast aandeel parkeerplaatsen voor deelmobiliteit. We beogen een zo optimaal mogelijk effect in het mobiliteitsgedrag en een optimaal gebruik van de benodigde parkeerplaatsen. De aanbieders zorgen voor een passend aanbod van voertuigen bij de actuele vraag.

Normen fiets parkeerplaatsen

Naast parkeernormen voor autoparkeren, nemen we in onze Nota Parkeernormen eisen en normen op voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Onderzoek meerwaarde mobiliteitsfonds

We onderzoeken of een mobiliteitsfonds meerwaarde biedt voor de Waalwijkse opgaven.

Uitleg mobiliteitsfonds

Bij de toepassing van een mobiliteitsfonds koopt de ontwikkelaar de parkeerplaatsen (deels) af en liggen de bijhorende afspraken vast in een anterieure overeenkomst. Voor de volledigheid, het gebruikmaken van een mobiliteitsfonds betreft geen recht, maar een gunst. De gemeente zet de afkoopsom vervolgens in voor het realiseren van brede maatregelen in het mobiliteitsbeleid. De maatregelen variëren van infrastructuurontwikkeling (waaronder bijvoorbeeld extra parkeerplaatsen, fietsvoorzieningen), openbaar vervoerinitiatieven, fietsondersteuning en -stimulering, carpool en gedeelde mobiliteit tot opleiding en bewustwording en het plaatsen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Onderzoek mobiliteitsfonds

We willen in het verlengde van het opstellen van een Nota parkeernormen onderzoeken of het toepassen van een mobiliteitsfonds een optie is. Een dergelijke vorm van maatwerk kunnen we toepassen in het centrum van Waalwijk. Bijvoorbeeld voor het realiseren van maatschappelijk gewenste en belangrijke, grootschalige stedelijke ontwikkelingen, welke niet kunnen voldoen aan de eis om parkeren op eigen terrein te realiseren.

We onderzoeken onder andere het borgen van de juridische aspecten (risico's, voorwaarden en mogelijkheden, garanties), de hoogte van de bijdrage, het vastleggen van de voorwaarden en de relatie met de nieuwe omgevingsvisie.



Nieuwe parkeerrouting

We zetten in op een nieuwe parkeerrouting naar de parkeerterreinen in en om het centrum.

In navolging op het stedenbouwkundig masterplan, richten we het centrum in de toekomst zodanig in dat verblijfskwaliteit verbetert en de bereikbaarheid gegarandeerd blijft. Daarbij zetten we in op meer ruimte voor groen en uiteraard prioriteit voor de fiets.

We zien voor deze ambitie kansen op het sturen in de mobiliteitstransitie door wijzigingen in de parkeerrouting in het centrum. Een nieuwe verkeercirculatie, vanuit de wijken ten zuiden van het centrum, zorgt voor langere afstanden voor autoverkeer. Het ligt dan meer voor de hand om met de fiets, deelmobiliteit of met het openbaar vervoer naar het centrum te komen.

Een parkeerrouting met bijhorende parkeerbewegwijzering draagt daarmee bij aan minder autoverkeer en het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Een nieuwe routing zorgt ook voor een betere verdeling van doelgroepen over het centrum.

We willen dat het verkeer als eerste de parkeerterreinen aan de randen van het centrum passeert en minder snel doorrijdt naar de parkeerplaatsen in het centrum. Uiteraard onderzoeken we vooraf eerst de eventuele verkeerseffecten voor het centrum.



"Nieuwe parkeerrouting naar het centrum"



Gastvrij Waalwijk

We zetten in op een gastvrij Waalwijk met een gebruiksvriendelijk parkeerreguleringsysteem en bijbehorende handhaving.

Vereenvoudigen parkeerregulering

Het huidige regime van betaald parkeren en vergunningensystemen functioneert goed, recentelijk maakten we al een einde aan de vele regelingen, deelgebieden en uitzonderingen. Met het oog op het vergroten van de gastvrijheid van Waalwijk en gebruiksvriendelijkheid van het systeem, zetten we voor het vervolg in op een gebalanceerde aanpak die rekening houdt met de behoeften van de verschillende belanghebbenden en recht doet aan de basis van parkeerregulering: de juiste parkeerder op de juiste plaats.

Bij het vereenvoudigen streven we waar mogelijk naar uniformiteit in regelingen en het verminderen van uitzonderingen. Dit vergroot de duidelijkheid voor zowel gebruikers als handhavers. We passen uitsluitend essentiële uitzonderingen toe in specifieke situaties..

Handhaving autoparkeren

Een goed uitgevoerde en effectieve parkeercontrole draagt bij aan het functioneren en het verbeteren van de ervaring van het parkeerregime. Via handhaving werken we aan een gastvrij centrum, maar ook aan een gastvrije gemeente.

Automobilisten ervaren het ontvangen van een waarschuwing of een parkeerboete (naheffingsaanslag parkeerbelastingen) logischerwijs vaak negatief. Dat kunnen we helaas niet voorkomen. Maar we vinden het wel erg belangrijk dat onze parkeercontroleurs naast hun rol als handhavers ook bijdragen aan een positieve beleving van bezoekers van het centrum. Ook in de andere woonwijken van Waalwijk en in Sprang-Capelle en Waspik hechten we aan goede parkeerhandhaving.

We zien onze parkeercontroleurs dan ook vooral als serviceverleners en gastheren en -vrouwen van de gemeente. Dit betekent dat zij naast hun rol vanuit handhaving ook het eerste aanspreekpunt vormen voor inwoners en bezoekers.



"Handhaving draagt positief bij aan een gastvrij centrum"



Parkeercontroleurs beantwoorden vragen en verstrekken informatie over de Waalwijk in het algemeen en over de parkeermogelijkheden in het bijzonder. Ook bieden parkeercontroleurs ondersteuning bij vragen over parkeren en bij het vinden van de weg.

Handhaving fietsparkeren

We zetten in op meer handhaving op het fietsparkeren, vooral in het centrum. Dit leidt tot een betere kwaliteit van de openbare ruimte en gaat vandalisme en fietsendiefstal tegen. Ook neemt daardoor het veiligheidsgevoel van gebruikers daardoor toe.

Digitale handhaving

We zetten we in op passende digitale handhaving voor niet- betalers en foutparkeerders, we denken daarbij aan handhaving met een scanauto. Deze methode van handhaven past bij onze wens om snel, efficiënt en nauwkeuring te handhaven. Bovendien zorgt de output van de scanauto voor vrijwel continue datastroom over de bezetting van parkeerplaatsen binnen het gereguleerde gebied. Belangrijk in het kader van monitoring.

Groen en gastvrij

We ambiëren een gastvrij en aantrekkelijk centrum met een groen en open karakter. Parkeren achter slagbomen, in combinatie met een gesloten en minder aantrekkelijke omgeving, draagt daar niet aan bij. We zetten daarom in op een open en groene parkeeromgeving met zo min mogelijk slagbomen.



"We willen een groen en gastvrij centrum"

Mobiel parkeren passen we al toe in Waalwijk. Deze ontwikkeling willen we steeds verder doorvoeren, in combinatie met het langzaam uitfasen van de parkeerautomaten (na afloop van de technische levensduur).



4.3 Benutten

Waalwijk kent een overcapaciteit aan parkeerplaatsen, met name in het centrum. Deze overcapaciteit gebruiken we op korte termijn voor het invullen van de parkeereis voor belangrijke (ruimtelijke) ontwikkelingen, zoals De Els, of ten gunste van andere ambities, zoals klimaatadaptatie en vergroenen. Uiteraard monitoren we de parkeersituatie, zodat in de toekomst geen schaarste ontstaat.

Het benutten van de restcapaciteit van parkeervoorzieningen zien we dan ook als een slimme en efficiënte manier om het gebruik van onze parkeerplaatsen in het centrum te optimaliseren en de beschikbare ruimte beter te benutten. We zetten daarom in op de volgende keuzes voor benutten:

- We benutten de restcapaciteit in het centrum voor reeds geplande ingrijpende centrumontwikkelingen, zoals De Els.
- We breiden verder in op de overgebleven restcapaciteit in het centrum ten gunste van vergroening. Wanneer dit uit monitoring mogelijk blijkt, breiden we op termijn in ten gunste van bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Een en ander vertaalt zich naar onderstaande schematische weergave van onze parkeervisie op benutten.



Inbreiden met geplande ontwikkelingen

We benutten de restcapaciteit in het centrum voor reeds geplande ingrijpende centrumontwikkelingen, zoals De Els.

Het parkeren in het centrum gaat de komende jaren, als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen, ingrijpend veranderen. Op dit moment kent het centrum van Waalwijk een overcapaciteit. Dit betekent dat op het drukste moment van de week veel extra auto's kunnen parkeren, voordat we onze maximale acceptabele parkeerdruk van 90% bereiken. Dat maakt inbreiding op de bestaande parkeercapaciteit in het centrum op termijn mogelijk.

Als gemeente Waalwijk zetten we de komende jaren voor het centrum in op inbreiding van parkeerplaatsen voor de ontwikkeling van De Els en in mindere mate voor de Gedempte Haven. De forse omvang van De Els en de centrale, bepalende functie van deze ontwikkeling voor het parkeren in het centrum (met bijhorende openbare parkeergarage) maakt deze ontwikkeling bijzonder. Afspraken hierover liggen al vast. Vanwege het overschot, op basis van parkeeronderzoek, voorzien we vooralsnog geen parkeerhelpunten als gevolg van deze inbreiding.



"De Els en in mindere mate de Gedempte Haven profiteren van de restcapaciteit van parkeerplaatsen in het centrum"

Tijdens de bouw van De Els gebruiken we overcapaciteit deels voor faciliteren van de benodigde ruimte, denk daarbij aan bouwmaterialen opslag, werkruimte etc..



Inbreiden op resterende overcapaciteit centrum

We breiden verder in op de overgebleven restcapaciteit in het centrum ten gunste van vergroening. Wanneer dit uit monitoring mogelijk blijkt, breiden we op termijn in ten gunste van bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Na de bouw van De Els beoordelen we opnieuw de situatie ten aanzien de resterende overcapaciteit in het centrum. Bij voldoende restruimte kunnen we het inbreiden verder doorvoeren. Daarbij maken we op dat moment keuzes welke maatregelen of ontwikkelingen voor inbreiding hiervoor in aanmerking komen. Vanwege de huidige overcapaciteit, zien we daarbij in eerste instantie kansen voor inbreiding ten gunste van vergroeningsmaatregelen. Uiteraard willen we door inbreiding geen toekomstige parkeerproblemen veroorzaken. We stellen dan ook als randvoorwaarde voor inbreiding dat, na realisatie van de maatregel of ontwikkeling, de parkeerdruk in de openbare ruimte van centrum de grens van 90% niet mag overschrijden. Dit bepalen we aan de hand van meest recente parkeertelling vanuit monitoring (elke twee jaar).

Voordat we overgaan tot inbreiding, bepalen we welke ontwikkelingen voldoende belangrijk en gewenst zijn. Minder belangrijke nieuwe ontwikkelingen maken geen gebruik van de overcapaciteit, maar moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte en extra parkeerplaatsen realiseren. Vooruitlopend daarop zien we wel al een aantal mogelijke toepassingsmogelijkheden of kansen voor inbreiding.

Ontwikkeling mobiliteitshub

Ons overkoepelende mobiliteitsbeleid zet in op de realisatie van een nieuwe mobiliteitshub, op een nader te bepalen locatie. Vanuit daar ontsluiten we Waalwijk met (hoogwaardig) openbaar vervoer richting Den Bosch en Tilburg. Het realiseren van een dergelijke hub vormt één van de randvoorwaarden om later op parkeren te kunnen sturen in de mobiliteitstransitie. De fysieke ruimte een dergelijke ontwikkeling vraagt, kan wellicht (deels) via inbreiding tot stand komen.

Overige ontwikkelingen

Daarnaast zien we ook nog andere ontwikkelingen welke mogelijk in aanmerking komen voor een claim op bestaande (reguliere parkeer)ruimte. Denk daarbij aan het instellen van een nieuwe parkeerrouting, toekomstige herinrichting van centrumstraten met meer groen en bredere fietspaden. Maar ook aan het realiseren van extra fietsenstallingen, ruimtebeslag voor het parkeren van deelauto's, deelfietsen, extra gehandicaptenparkeerplaatsen.



4.4 Beprijzen

Het centrum van Waalwijk kent betaald parkeren, de langere termijn vraagt wellicht om het toepassen van dit parkeerregime als sturingsmiddel in de mobiliteitstransitie. Door het wijzigen van tarieven en/of gebieden van betaald parkeren en/of vergunninghoudersparkeren, ontstaan mogelijkheden om te sturen richting een lagere parkeerdruk en de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen.

We zien pas mogelijkheden voor het doorvoeren van wijzigingen in het beprijsen van parkeren, wanneer we onze ambities voor de mobiliteitstransitie onvoldoende behaald hebben via het groeimodel van behouden, beïnvloeden en benutten. In dat geval vormt beprijsen een optie om op een effectieve manier, op termijn, op gedrag te sturen en duurzame mobiliteit te bevorderen. We zetten daarom in op de volgende keuzes voor beprijsen:

- Op lange termijn onderzoeken we indien nodig de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie.
- We ontmoedigen het bezit van een tweede auto.

Een en ander vertaalt zich naar onderstaande schematische weergave van onze parkeervisie op beprijsen.



Onderzoek tarief differentiatie

Op lange termijn onderzoeken we, indien nodig, de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie.

De eerste jaren behouden we de huidige parkeertarieven in navolging van bestaande afspraken, sowieso tot en met de realisatie van De Els. Daarbij geldt dat reguliere indexering van parkeertarieven geen onderdeel uitmaakt van dit uitgangspunt. Op termijn beoordelen we of we onze ambities ten aanzien van de mobiliteitstransitie voldoende behaald hebben via het groeimodel van behouden, beïnvloeden en benutten. Zo ja, dan gaan we niet over tot maatregelen in het kader van beprijzen. Zo nee, dan onderzoeken we de mogelijkheden voor een meer sturend parkeerbeleid, waarbij het toepassen van tariefdifferentiatie tot de mogelijkheden behoort.

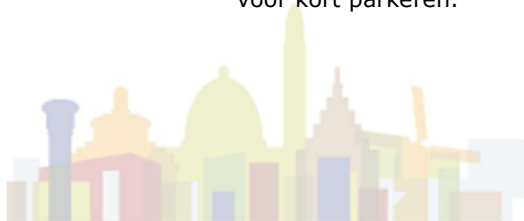
Tariefdifferentiatie betekent dat we onze parkeertarieven gebruiken om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren. Dit kan ertoe leiden dat we langparkeerders stimuleren om verder weg te parkeren door het toepassen van een lager tarief. Ook het duurder maken van het tarief voor kort parkerende bezoekers behoort tot de mogelijkheden van tariefdifferentiatie.



"Tarief differentiatie zorgt op termijn voor het parkeren van de juiste doelgroep op de juiste plek"

In een dergelijk onderzoek wegen we onze ambities binnen de mobiliteitstransitie en onze ambitie om de juiste parkeerder op de juiste plek te laten parkeren, af tegen de voor- en nadelen van het toepassen van tariefdifferentiatie. We onderzoeken daarbij of tariefdifferentiatie meerwaarde biedt voor de volgende doelgroepen en gebieden:

1. Kort parkerende bezoekers willen nabij het winkelgebied parkeren. Daar verhogen we tarieven, bij voorkeur op locaties met hoog serviceniveau.
2. De terreinen aan de randen van het centrum reserveren we voor lang parkerende bezoekers en werkers. Daar verlagen we de tarieven, dit sluit aan bij een lager serviceniveau. Om een kostenneutrale parkeerexploitatie van het parkeerregime te behouden gaan we pas over naar verlagen van het tarief na het verhogen van de tarieven voor kort parkeren.



Ontmoedigen autobezit

We ontmoedigen het bezit van een tweede auto.

We zetten op lange termijn in op het ontmoedigen van het autobezit. We denken daarbij aan het verhogen van de kosten voor parkeervergunning van een tweede auto. We sturen daarmee ook de mobiliteitstransitie. Deze maatregel ontmoedigt het gebruik van meerdere auto's in een huishouden en stimuleert een duurzamere vervoerskeuze.

Het verhogen van de parkeervergunning voor een tweede auto wegen we eerst zorgvuldig af, daarbij hebben we aandacht voor sociale rechtvaardigheid, lokale omstandigheden, zoals de mogelijkheden voor alternatieve vervoerswijzen en het bredere doel van duurzame mobiliteit. Met een gebalanceerde aanpak zorgen we voor een effectieve maatregel zonder onbedoelde negatieve gevolgen.



4.5 Bouwen

In lijn met het mobiliteitsplan en in de gedachte van de mobiliteitstransitie bouwen we per definitie altijd eerder voor de fiets dan voor de auto. Echter, wellicht ontstaat in de toekomst toch de vraag naar (de bouw van) extra autoparkeerplaatsen, bijvoorbeeld voor lang parkerende bezoekers. Als laatste onderdeel van het groeimodel beschrijven we daarom onze kijk op deze optionele laatste stap: bouwen.

We zetten daarbij in op de volgende keuzes voor bouwen:

- Na realisatie van parkeergarage de Els, zetten we pas in op het realiseren van extra gebouwd parkeren als uiterste maatregel in het groeimodel.
- We vergroenen op de bedrijventerreinen door (collectieve) gebouwde parkeervoorzieningen.

Een en ander vertaalt zich naar onderstaande schematische weergave van onze visie op bouwen, tevens de laatste stap van onze parkeervisie.



Gebouwd parkeren centrum

Na realisatie van parkeergarage de Els, zetten we pas in op het realiseren van extra gebouwd parkeren als uiterste maatregel in het groeimodel.

Op dit moment werken we aan de planvorming voor een nieuwe parkeergarage bij De Els. Na realisatie van deze parkeergarage beschikken we voorlopig over voldoende parkeerplaatsen en zien we geen noodzaak om extra openbare parkeerruimte te realiseren of een parkeergarage extra te bouwen. Echter, onvoorziene ontwikkelingen leiden wellicht in de toekomst alsnog tot de noodzaak om extra parkeerplaatsen te realiseren. In dat geval zetten we in op het verdichting via een parkeergarage aan de rand van het centrum. We denken daarbij aan de bouw van een (modulair uit te breiden) parkeerdek voor lang parkeren aan de rand van het centrum.

Gebouwd parkeren bedrijventerrein

We staan open voor het toepassen van (collectieve) gebouwde parkeervoorzieningen ten gunste van vergroenen op bedrijventerreinen.

Bij de ontwikkelingen van nieuwe bedrijven zien we kansen voor het toepassen van één of meer (collectieve) gebouwde parkeervoorzieningen voor het parkeren van werknemers. De mogelijkheden hiervoor gaan we onderzoeken.

Het vergroenen van bedrijventerreinen door middel van collectieve gebouwde parkeervoorzieningen is een positieve stap in de richting van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Een dergelijke collectieve parkeervoorzieningen stimuleert bedrijven om gedeelde vervoersopties te gebruiken zoals carpoolen, fietsen of openbaar vervoer. Door parkeergebouwen te bouwen in plaats van traditionele parkeerterreinen, ontstaat bovendien meer ruimte voor groenvoorzieningen, zoals tuinen, bomen en struiken. Dit draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en uitstraling van het terrein. Een groenere omgeving met aandacht voor duurzaamheid vergroot ten slotte de uitstraling van een bedrijventerrein, belangrijk voor zowel de bedrijven als de potentiële klanten en werknemers.



5 Samenvatting en volgorde

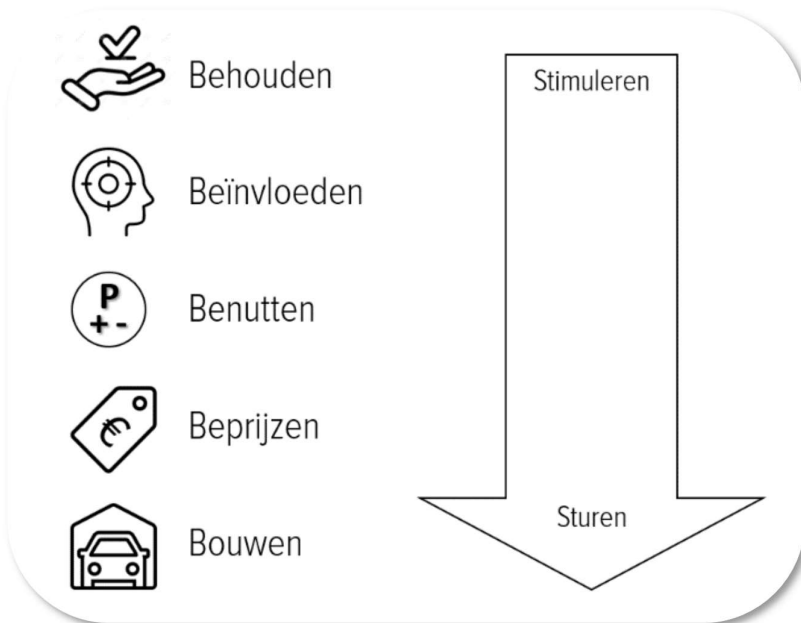
Dit hoofdstuk vat eerst onze visiepunten samen. Daarna volgt een schema dat inzicht geeft in de volgorde van het tijdspad van de vijf stappen in het Waalwijkse groeimodel. Het schema houdt rekening met de onderlinge relatie tussen de verschillende stappen.

5.1 Parkeervisie samengevat

Mindset parkeren

Als gemeente Waalwijk zien we kansen om met ons parkeerbeleid te stimuleren en te sturen binnen mobiliteitstransitie. Daarbij volgen we eerst de uitvoering van het overkoepelende mobiliteitsbeleid. Pas na het scheppen van de juiste voorwaarden door stimulering, ontstaat een omgeving die open staat voor sturing.

We geven een invulling aan onze parkeervisie door een standaardmodel van vijf stappen als vertrekpunt te hanteren. Een Waalwijkse groeimodel vertaalt de standaard stappen naar een Waalwijkse kijk op parkeren binnen de mobiliteitstransitie. Daarbij maken we onderscheid naar behouden, beïnvloeden, benutten, beprijzen en bouwen. Deze vijf stappen voeren we niet per definitie achtereenvolgend uit.



figuur 1: standaard model met vijf stappen



Behouden

- We vergroten de bestaande parkeercapaciteit in bestaande wijken en op bedrijventerreinen niet.
- We handhaven het bestaande beleid voor gehandicaptenparkeren.
- We volgen de vastgestelde visie op laadinfrastructuur om een zo goed en toegankelijk mogelijk netwerk van oplaadpunten te creëren.
- We behouden betaald parkeren met bijhorend vergunningensysteem voor het centrum.
- We behouden en continueren een kostenneutrale parkeerexploitatie.
- We behouden een aaneengesloten parkeerreguleringsgebied in het centrum.
- We monitoren structureel en periodiek de (fiets)parkeersituatie in het centrum en in de woonwijken.

Beïnvloeden

- We realiseren hoogwaardige fietsenstallingen in de openbare ruimte en stimuleren dit ook bij derden. We geven prioriteit aan een nieuwe gratis en bewaakte fietsenstalling in het centrum.
- We staan positief tegenover deelmobiliteit, we bieden parkeerruimte aan en faciliteren aanbieders.
- We hanteren een maximale parkeerdruk voor autoparkeren van 90%.
- Voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen zetten we in op een nieuwe nota parkeernormen met actuele en passende parkeernormen, ook voor fiets. Daarin bieden we mogelijkheden voor maatwerk.
- We onderzoeken of een mobiliteitsfonds meerwaarde biedt voor de Waalwijkse opgaven.
- We zetten in op een nieuwe parkeerrouting naar de parkeerterreinen in en om het centrum.
- We zetten in op een gastvrij Waalwijk met een gebruiksvriendelijk parkeerreguleringsstelsel en bijbehorende handhaving.

Benutten

- We benutten de restcapaciteit in het centrum voor reeds geplande ingrijpende centrumontwikkelingen, zoals De Els.
- We breiden verder in op de overgebleven restcapaciteit in het centrum ten gunste van vergroening. Wanneer dit uit monitoring mogelijk blijkt, breiden we op termijn in ten gunste van bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Beprijzen

- Op lange termijn onderzoeken we indien nodig de mogelijkheden voor tariefdifferentiatie.
- We ontmoedigen het bezit van een tweede auto.

Bouwen

- Na realisatie van parkeergarage de Els, zetten we pas in op het realiseren van extra gebouwd parkeren als uiterste maatregel in het groeimodel.
- We vergroenen op de bedrijventerreinen door (collectieve) gebouwde parkeervoorzieningen.

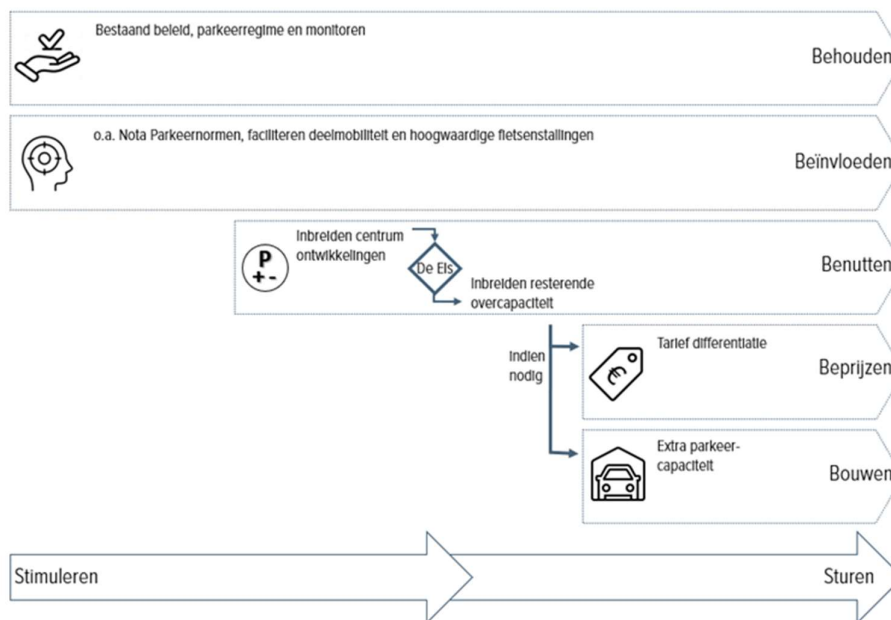


5.2 Visuele weergave volgorde

Onderstaande afbeelding laat de volgorde van de verschillende stappen in het groeimodel zien.

Behouden en beïnvloeden zien we als een continue proces voor parkeren in de mobiliteitstransitie. We starten met pas met verder benutten na de bouwperiode van De Els. Inbreiden op de overige resterende overcapaciteit starten we pas bij opnieuw bewezen restcapaciteit, dus na een bepaalde gewenningstijd.

Alleen indien nodig, kijken we naar het verkennen van de mogelijkheden binnen beprijzen en bouwen. Deze stappen gebruiken we als uiterste maatregel om te sturen in mobiliteitstransitie of bij onverwachte toekomstige autoparkeerhelpunten.



figuur 2: volgorde stappen groeimodel Waalwijk



Bijlage 1: Factsheet beleidskaders



Mobiliteitsvisie en -plan Waalwijk

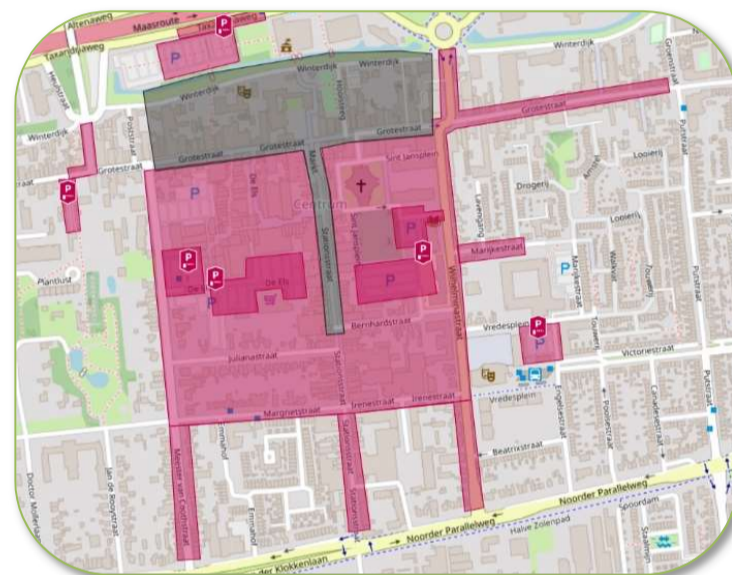
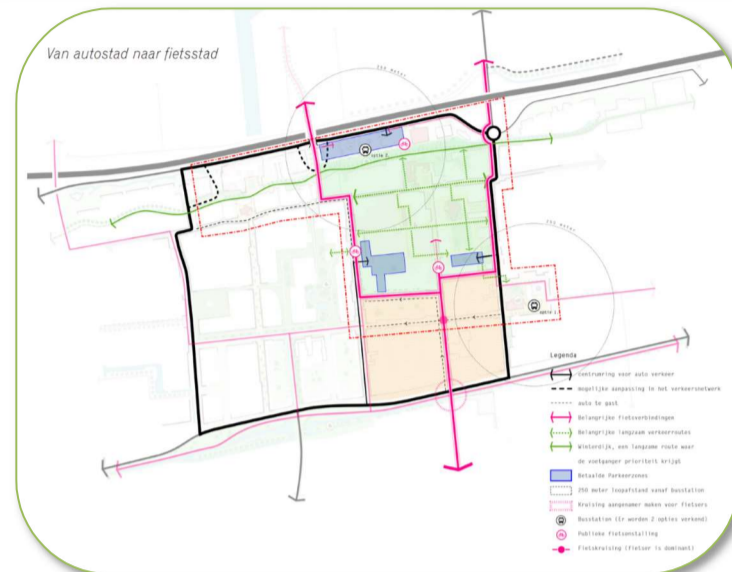
- De gemeente Waalwijk wil dat iedereen zo snel, comfortabel en veilig mogelijk van A naar B kan komen. De komende jaren maakt Waalwijk de transitie naar een duurzamer vervoerssysteem en een lagere autoafhankelijkheid. Daarbij sluit de gemeente aan op innovatieve, duurzame en data gedreven technologieën.
- Waalwijk wil graag van autostad naar fietsstad gaan. Vanuit die ambitie wenst de gemeente een comfortabele en fijnmazige binnenstad voor langzaam verkeer en goede bereikbaarheid voor auto's. Comfort en veiligheid voor de voetgangers en fietsers gaan daarbij boven snelheid en gemak voor de auto.
- De gemeente zet in op het stimuleren van lopen en fietsen. Dit doet Waalwijk door het realiseren van aantrekkelijke fietspaden vanuit alle richtingen naar het centrum, die de fietsbereikbaarheid vergroten. En door het verzorgen van veilige, comfortabele en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op logische geconcentreerde plekken, onder andere een bewaakte en overdekte stalling nabij de winkelstraat.
- Ook wil de gemeente een autoluw centrum, aantrekkelijk bereikbaar voor lopen, fietsen, ov en deelvervoer.
- Ten slotte zet de gemeente in op nieuw parkeerbeleid met kaders voor parkeren op afstand, laadinfrastructuur, betaald parkeren, parkeernormen, fiets parkeren en deelmobiliteit.

Ambities parkeren Waalwijk

- Uitbreiden in Waalwijk met ten minste 1.500 extra woningen, dit vraagt om een aansluiting op het mobiliteitsnetwerk
- Actualiseren parkeernormen voor (woningbouw)ontwikkelingen incl. opnemen en toepassen fietsparkeernormen
- De meeste werknemers komen met de fiets of met het openbaar vervoer naar het bedrijventerrein
- Creëren van wijkhubs in stedelijk gebied en buurthubs in de dorpen met meerdere vormen van elektrische deelmobiliteit
- Uitbreiden van oplaadinfrastructuur

Ambities parkeren Centrum

- Oplossing parkeervraag van diverse ontwikkelingen in relatie tot parkeercapaciteit
- Overcapaciteit van parkeren slim benutten voor parkeervraag ontwikkelingen en voor meer ruimte voor verblijven, lopen, fietsen en fietsparkeren
- De auto bepaalt in mindere mate het straatbeeld, door parkeerterreinen aan de randen van het centrum en parkeren uit het zicht
- Groei van busstation naar mobiliteitshub, eventueel verplaatsen naar omgeving De Els of Taxandriaweg
- Data gedreven parkeerinformatie
- Tweejaarlijks monitoren van auto- en fietsparkeerdruk



Stedenbouwkundig masterplan

- Waalwijk werkt aan een schaa sprong voor de binnenstad met aandacht voor klimaatadaptatie (vergroening), een gezonde bereikbaarheid (fiets, wandelaar, deelmobiliteit, OV) en een betere verbinding met de bedrijventerreinen aan de noordzijde van de A59
- Waalwijk ambieert een sterke stadskern met een goed voorzieningenniveau waar meer mensen wonen, werken en recreëren
- Het centrum kent vijf grotere projecten met stedenbouwkundige impact, namelijk:
 1. De Gedempte Haven, een verdichtingslocatie rond de voormalige haven van Waalwijk
 2. De Els, de transformatie van een binnen gebied met het overdekte winkelcentrum
 3. De Taxandria-zone, een praktisch parkeerveld langs de rand van de binnenstad dat mogelijk inzetbaar is als HOV-zone
 4. De voormalige brandweerkazerne, een leegstaande locatie in een bouwblok langs de Grotestraat
 5. Het Unnaplein, mogelijkheden voor een ondergewaardeerd binnengebied.

Concept visie- en conceptbeleid laadinfrastructuur

- Waalwijk sluit aan bij landelijke ambities om het vervoer en transport te elektrificeren. Ambitie in 2043: Klimaatneutraal zonder gebruik van fossiele brandstoffen. In 2030 49% CO2 reductie en 15% energiebesparing ten opzichte van 1990.
- Uitgangspunt: Oplaadinfrastructuur vormt geen belemmering voor de groei van elektrisch vervoer.
- Relevant voor parkeerbeleid: Publieke oplaadpunten en uitgangspunten elektrisch parkeren.
- Opgave: tot 2030 ruim 900 extra publieke e-laad parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen (450 oplaadpalen met elk 2 aansluitingen), verdere groei naar 2040 met 2485 e-laad parkeerplaatsen en 4315 e-laad parkeerplaatsen in 2050.
- Waalwijk streeft naar een balans tussen vraag en aanbod door proactief oplaadinfrastructuur te plaatsen om elektrisch vervoer te stimuleren, ook in gebieden met een hoge parkeerdruk.
- Oplaadpalen op aanvraag als de inwoner geen oplaadpunt op eigen terrein kan realiseren ('paal-volgt-wagen').
- Laadpleinen faciliteren deelmobiliteit (elektrische deelauto's, e-bikes en e-scooters), in combinatie met openbaar laden.
- Geen uitbreiding van publieke oplaadpunten e-bikes.

Nota Parkeernormen Waalwijk 2015

- De nota parkeernormen legt sinds 2015 de parkeernormen per gebied en functie vast voor de gemeente Waalwijk, met als doel:
 - Waarborgen bereikbaarheid en leefbaarheid
 - Mogelijk maken van (economische) ontwikkelingen.
- De nota baseert zich op de CROW 2012, publicatie 317 en hanteert daarbij (veelal) gemiddelde parkeernormen binnen de CROW bandbreedte, rekening houdend met stedelijkheidsgraad (matig stedelijk), gebiedstype (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) en optie voor dubbelgebruik. Ook geeft de nota kaders voor dubbelgebruik, loopafstanden en het aanwenden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bijlage 2: Factsheet onderzoeken

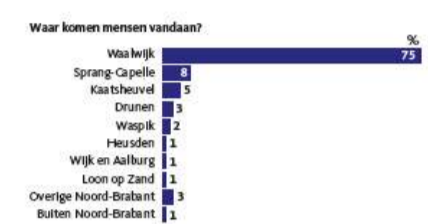


Conclusies evaluatie parkeerbeleid 2020

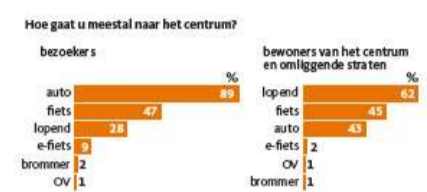
- Een vorm van parkeerregulering blijft nodig voor een goede bereikbaarheid van het centrumgebied.
- Operationele problemen binnen parkeerbeheer en -techniek door gratis parkeren met parkeerkaartje achter de slagbomen.
- Goede bewegwijzering ontbreekt, net als een doorverwijzing bij een volle parkeerlocatie.
- Ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.
- De grote parkeerterreinen vormen geen aantrekkelijke entree van de stad. Verharding, parkeertechniek en bebording voeren de boventoon.
- Brede waardering van eerste uur gratis door ondernemers en bezoekers versus een negatieve parkeerexploitatie tijdens tarievenexperiment.
- Daling van opbrengsten uit betaald parkeren en negatief exploitatiesaldo sinds 2015.
- Door uitwijkgedrag vanuit het centrum kent met name het oostelijk centrumgebied een hoge parkeerdruk. Nagenoeg geen parkeeroverlast binnen het gereguleerde gebied.
- Onbenutte parkeercapaciteit op de locaties Heulstraat en Taxandriaweg (achterste gedeelte).

Inwoners en bezoekers praten mee over parkeerbeleid

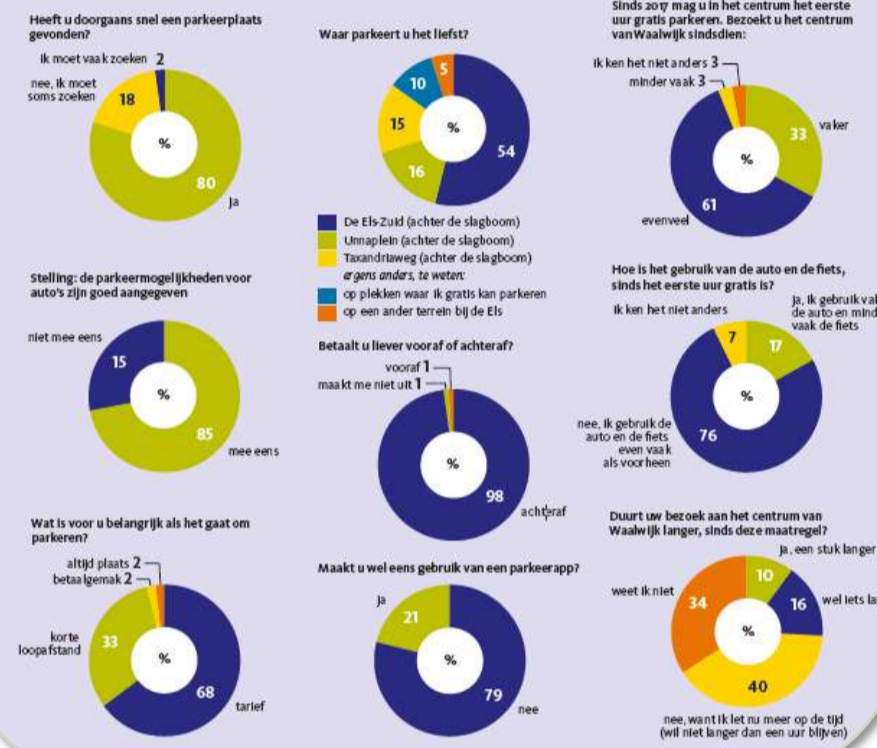
Gemeente **Waalwijk**



De gemeente Waalwijk werkt aan een compacter winkelcentrum. Een belangrijke vraag is: sluit het huidige parkeerbeleid straks nog aan bij een compacter winkelcentrum? En hoe beoordelen inwoners en bezoekers het huidige parkeerbeleid. In februari 2020 hebben 534 inwoners en bezoekers van Waalwijk-centrum deelgenomen aan gesprekken en een online enquête over het parkeren in Waalwijk.



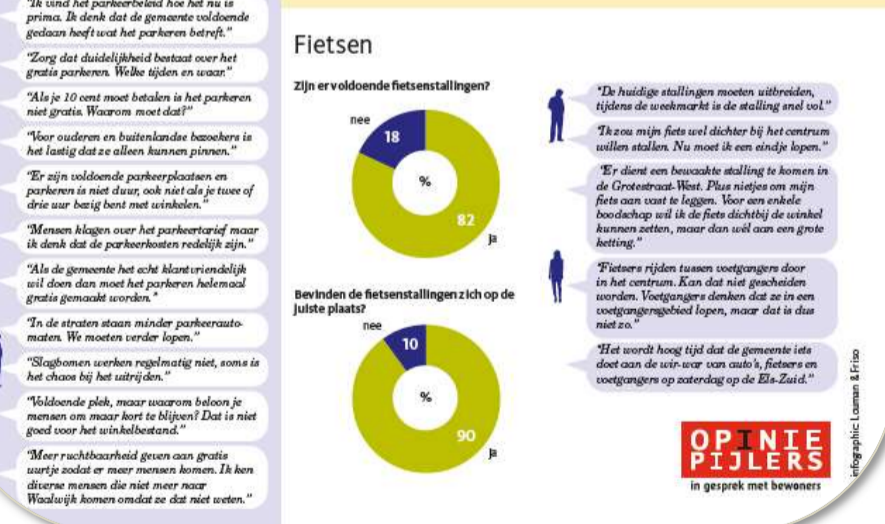
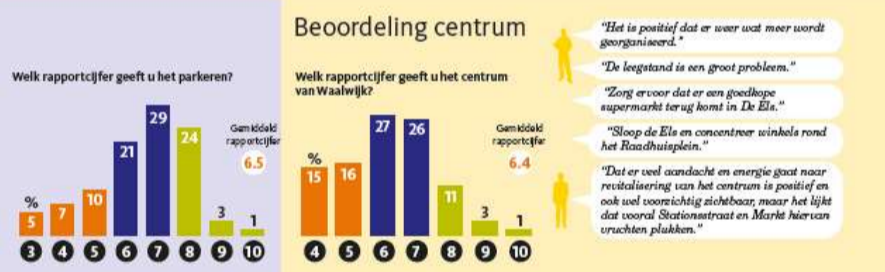
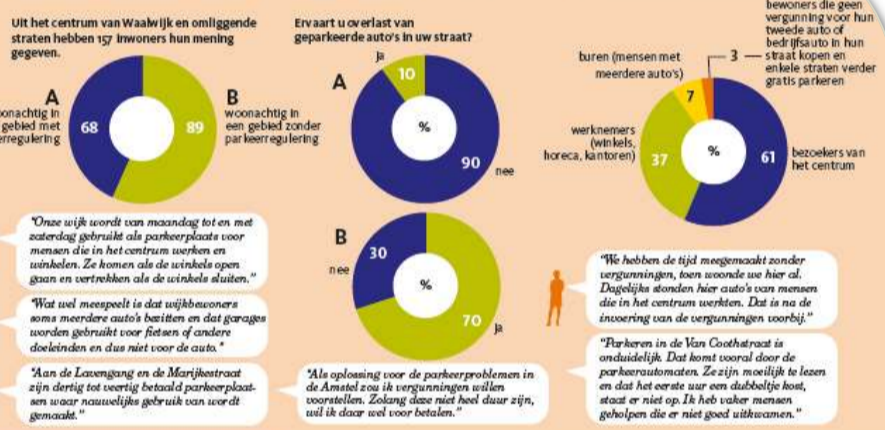
Bezoekers van het centrum



"Zet in op een mix van maatregelen..."
(raadsbesluit 4-3-2021)

- ### Mix van maatregelen:
- Handhaven betaald parkeren als basis voor parkeerregulering
 - Handhaven en uitbreiden vergunningshoudersparkeren ten Oosten van Wilhelminastraat, dit beperkt parkeeroverlast
 - Handhaven terreinen met slagbomen (achteraf betalen)
 - Toepassen andere 'slimmere' vorm van gratis parkeren
 - Afschaffen eerste uur vrij parkeren in combinatie met nieuwe tarievenstructuur voor betaald parkeren en vergunningen (reeds doorgevoerd)
 - Aanschaffen nieuwe apparatuur in combinatie met digitale variant van blauwe zone in directe omgeving van de Els
 - Heulstraat en Taxandriaweg beter benutten door voordelig tarief (reeds doorgevoerd)
 - Parkeerkorting voor vaste klanten via ondernemers of vaste vergoeding
 - Herziening tarieven van parkeervergunningen en abonnementen
 - Meer aandacht voor goede parkeerbewegwijzering

Bewoners centrum en omliggende straten



Enquête 2023 samengevat

- 1806 respondenten, waarvan 1.630 bewoners en 112 ondernemers
- Meeste respondenten uit de kern Waalwijk ten noorden van Noorder Parallelweg
- De meerderheid van de respondenten (988, 54%) komt meestal met de auto naar het centrum, slechts 22% komt met de fiets.
- Gemiddeld rapportcijfer 'parkeren in de wijk' 5,4. Bewoners van het centrum waarderen parkeren in hun wijk negatiever (4,3), dan de overige respondenten (4,8).
- Waardering fiets parkeren centrum 7,1.

Waalwijk

In meerderheid waarderen respondenten voor de wijken Waalwijk het aantal vrije parkeerplaatsen in hun wijk, de staat van onderhoud en de uitstraling van parkeerplaatsen, parkeerbewegwijzering, afmetingen en inrijmogelijkheden van parkeerplaatsen, het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen en de hoeveelheid groen nabij parkeerplaatsen. Verdeeldheid heerst over het parkeerregime, handhaving, de parkeerproducten, de werking van het parkeersysteem, het serviceniveau van de storingsdienst en de oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's. De locatie van de parkeerplaatsen en het tarief van betaald parkeren beoordelen de respondenten negatief.

Centrum

In tegenstelling tot parkeren in de wijk waarderen respondenten specifiek voor het centrum wel de locatie van de parkeerplaatsen, handhaving, het serviceniveau van de storingsdienst en de oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's. Het parkeerregime beoordelen zij minder positief.

Fiets parkeren in het centrum krijgt een dikke voldoende, namelijk een 7.1. Respondenten beoordelen alles ten aanzien van fietsen positief. Een verrassende uitkomst gezien het beperkte gebruik van de fietsstallingen (zie factsheet fiets parkeerdruk).

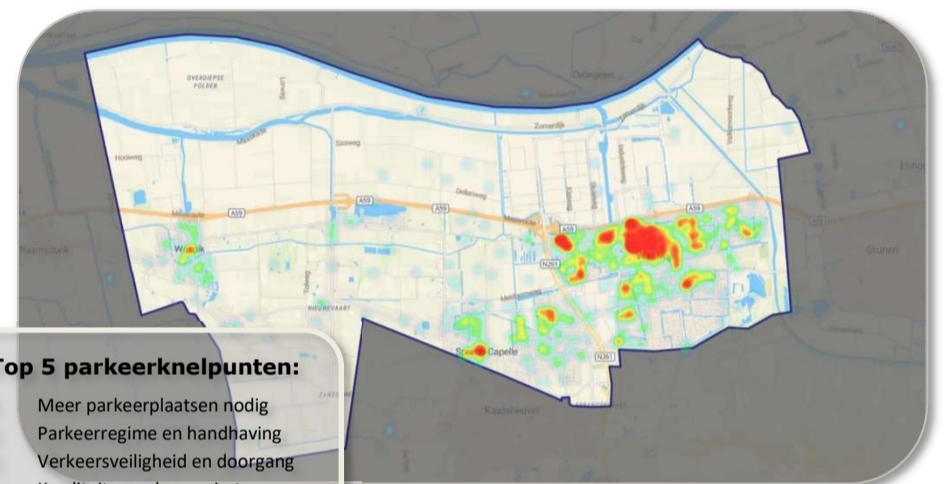
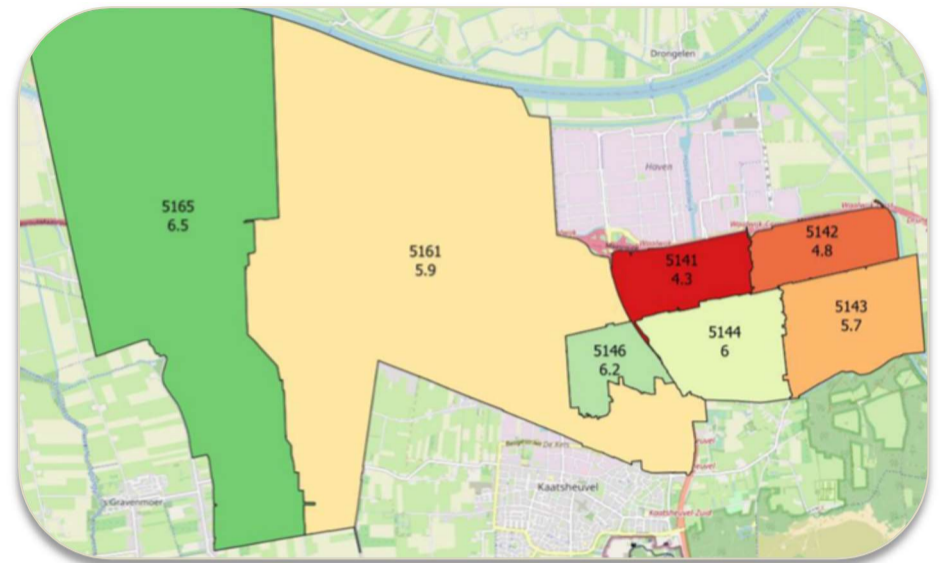
Stellingen

- Het merendeel van bezoekers en inwoners van het centrum toont bereidheid om verder te lopen naar hun bestemming, wanneer ze gratis is minder moeten betalen voor parkeren of wanneer er daardoor meer ruimte komt voor groen of fiets. Een langer verblijf in het centrum leidt ook meer bereidheid om verder te lopen.
- De uitkomsten laten zien dat er weinig bereidheid is om een (tweede) auto weg te doen bij een groter aanbod deelauto's of betere fietsroutes.
- Een verhoging van de parkeertarieven leidt ertoe dat het merendeel van de respondent te beïnvloeden (77%) is om met de fiets naar het centrum te gaan. Dit geldt in mindere mate bij het verbeteren van de fietsstallingen (53%).
- Ten slotte geldt een lage bereidheid voor het opheffen van parkeerplaatsen ten gunste van meer groen en/of speelvoorzieningen, 79% stemt negatief.

Knelpunten

Knelpunten komen in elke kern voor, de meeste knelpunten concentreren zich in de centra. In het centrum van Waalwijk liggen de meeste knelpunten rondom de parkeervelden Taxandriaweg, De Els en het Unnaplein. Hetzelfde beeld komt terug bij de positieve punten die mensen benoemen. Zie ook heat map kaarten met top 5 knelpunten en positieve punten.

"Respondenten zien liever geen betaald parkeren en verschillen van mening over de gewenste parkeercapaciteit..."



Top 5 parkeerknelpunten:

- 1 Meer parkeerplaatsen nodig
- 2 Parkeerregime en handhaving
- 3 Verkeersveiligheid en doorgang
- 4 Kwaliteit openbare ruimte
- 5 Fietsstallingen



Top 5 parkeerknelpunten:

- 1 Voldoende parkeerplaatsen
- 2 Loopafstand en bereikbaarheid
- 3 Inrichting openbare ruimte
- 4 Parkeerregime
- 5 Fietsstallingen

Opvallende verschillen en overeenkomsten (2020 en 2023)

De enquête in 2023 kent met 1.806 respondenten een veel hogere respons dan de enquête uit 2020. Toen namen toen 534 inwoners en bezoekers deel aan het onderzoek. Dit laat zien dat het onderwerp parkeren (nog) meer leeft in Waalwijk.

Over het algemeen zien we in 2023 een wat negatiever beeld over parkeren in de straat (wijkniveau). Dit komt ook terug in de rapportcijfers.

In beide evaluaties komt de wens voor goedkoop of gratis parkeren nadrukkelijk terug. De wens voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen komt in 2023 minder naar voren. Over het algemeen laten de resultaten zien dat de respondenten erg tevreden zijn over de fietsvoorzieningen.

Een belangrijk aandachtspunt voor de mobiliteitstransitie, als onderdeel van het toekomstige parkeerbeleid, betreft het volgende. Respondenten geven aan niet vaker met de fiets naar het centrum gaan wanneer er comfortabelere en veilige fietsroutes komen of beter gespreide fietsstallingen. Dit vraagt om extra aandacht en een passende aanpak richting een gedragsverandering.

Voorgaande parkeeronderzoeken centrum Waalwijk

2018

Het onderzoek uit 2018 laat zien dat het centrum van Waalwijk op alle momenten van de week over voldoende vrije parkeerplaatsen beschikt. De meting onderzoekt daarbij in het centrumgebied zo'n 2.000 parkeerplaatsen. De uitkomsten laten weliswaar lokale parkeerpieken op straatniveau zien, maar over het algemeen constateert het onderzoek een restcapaciteit in de openbare ruimte van circa 250 – 300 pp en een bezettingsgraad van 70-75%.

2019 en 2020

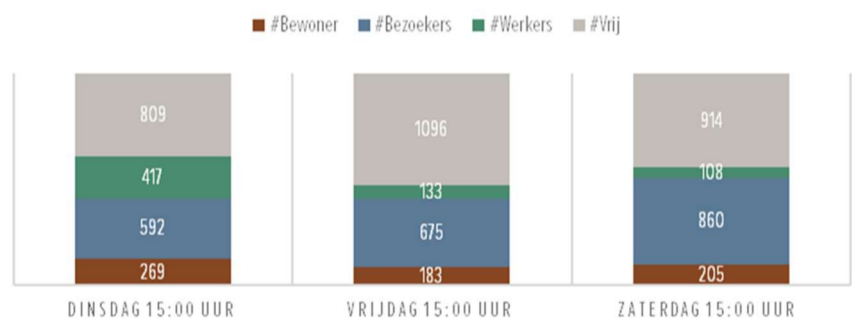
De adviezen voor De Els (21 september 2021), zie ook factsheet ontwikkelingen, gaan uit van nieuwe metingen uit december 2019 en januari 2020. Dit meting onderzocht echter niet het gehele centrum, maar alleen de parkeerdruk op de belangrijkste parkeervelden.

De meting laat zien dat het drukste moment op zaterdagochtend voor kerst (21-12-2018) ligt. Dan kent parkeerterrein De Els een bezettingsgraad van 94%. Op een reguliere werkdag kent parkeerterrein De Els een bezetting van 90%. Ook de andere parkeervelden kennen een hoge parkeerdruk. Op vrijdagen en zondagen laat het onderzoek wel restcapaciteit zien.

Resultaten parkeeronderzoek centrum Waalwijk 2023

Het centrum beschikt over een ruime parkeercapaciteit ten opzichte van de bezetting. De hoogst gemeten bezettingsgraad betreft 61%, gemeten op dinsdag 21 maart 2023 om 15:00 uur. Op dat moment laat de meting nog 809 vrije beschikbare parkeerplaatsen zien. Dit betekent, uitgaande van een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 90%, een overcapaciteit zo'n 600 pp op het drukste moment.

BEZETTING EN MOTIEVEN PARKEREN CENTRUM WAALWIJK (2.087 PP)



Parkeerdruk per moment

- Op dinsdagmiddag ontstaat de hoogste parkeerdruk (61%), op dat moment parkeren 1.278 auto's in het onderzoeksgebied.
- Op vrijdag zien we een maximale parkeerbezetting van 47%. Op de parkeerterreinen rondom de Els laat het onderzoek een iets hogere parkeerdruk zien.
- De zaterdag komt de parkeerbezetting tot maximaal 56% zijn er de gehele dag nog minimaal 44% van de parkeerplaatsen vrij. Qua parkeermotief laat de zaterdagmiddag het hoogste aandeel bezoekers zien (878).

Lokale knelpunten

Vooraf in straten aan de oostzijde van het centrum en ontstaan af en toe lokale knelpunten met een bezettingsgraad groter dan 90%, namelijk:

- Heulstraat (100% bezetting, geen foutparkeerders)
- Kerkplein (102% bezetting en 4 foutparkeerders)
- Bernhardstraat 145% bezetting en 5 foutparkeerders)
- Sint Jansplein 100% bezetting en 4 foutparkeerders)
- Marijkestraat (117% bezetting en 4 foutparkeerders)

Het onderzoek laat een gering aantal foutparkeerders zien, foutparkeerders komen nagenoeg alleen voor op enkele drukker momenten (maximaal 67 op zaterdagmiddag) en in enkele specifieke situaties (parkeerterreinen De Els, St. Jansplein, Kerkplein, Unnaplein).

Parkeerregime

Het parkeerregime zorgt voor over het algemeen voor een goede verspreiding per doelgroep. In het gebied voor betaald parkeren staan op dinsdag vooral bezoekers (56%). In het vergunningengebied staan vooral bewoners (63%). De werkers parkeren op de niet gereguleerde parkeerplaatsen. Het onderzoek laat een beperkt waterbedeef effect zien naar de randen van het centrum.

Parkeerdruk en motieven onderzoek centrum Waalwijk - maart 2023

De parkeerdrukmeting geeft inzicht in de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen het centrum op diverse tijdstippen omstreeks het gemeten tijdstip in het centrum. Op basis van kentekenregistratie achterhaalt het onderzoek de parkeermotieven, daarbij onderscheid makend tussen bewoners, werkers, kort parkerende bezoekers en lang parkerende bezoekers.

Dit onderzoek gaat uit van een onderzoeksgebied in en om het centrum met een parkeercapaciteit van 2.087 parkeerplaatsen, te verdelen over:

- betaald parkeren: 1.636 plaatsen
- vergunningshoudersparkeren: 289 plaatsen
- geen parkeerregime: 156 plaatsen

De metingen vonden plaats op drie representatieve dagen:

- dinsdag 21 maart 2023 van 8:00 uur tot 18:00 uur (elk uur) en 23:00 uur)
- vrijdag 24 maart 2023 van 8:00 uur tot 21:00 uur (elk uur)
- zaterdag 25 maart 2023 van 8:00 uur tot 18:00 uur (elk uur)

Opvallende verschillen en overkomsten

Alle metingen (2018, 2019-2020 en 2023) vonden plaats op representatieve momenten. Een andere omvang van het onderzoeksgebied en andere uitgangspunten maakt vergelijken lastig.

Voor het parkeerbeleid en nieuwe ontwikkelen vormt het onderzoek uit 2023 het vertrekpunt. Dit betreft de meest recente meting en het meest uitgebreide onderzoeksgebied (100 pp extra). Ook liet de meting van 2019-2020 alleen de parkeerdruk op de grotere parkeervelden zien en niet de parkeerdruk in overige straten in het centrum.

Het drukste moment van de week betreffen de middagen op werkdagen tussen omstreeks 15.00 uur. Dat is zowel in 2023 als in 2019-2020, de pieksituatie op de zaterdagochtend voor kerst buiten beschouwing gelaten.

De restcapaciteit in het centrum groeide de afgelopen jaren. Het parkeerterrein van De Els laat op reguliere werkdagen (woensdag 15:00 uur) in 2020 nog een bezetting van 90% zien, in 2023 (dinsdag 15:00 uur) laat de meting een lagere bezetting zien van 67%.

In 2023 kent het drukste moment nog 809 vrije parkeerplaatsen, net zoals in 2018 dus voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. In 2020 concludeerde het onderzoek dat op de bemeeten parkeerterreinen een restcapaciteit van 250 – 300 vrije parkeerplaatsen

Het 2023 onderzoek laat, naast enkele lokale pieken, een gelijkmatigere verdeling van bezetting zien dan in 2020. Dit komt onder andere door lagere bezetting op parkeerterreinen bij De Els.



Fiets parkeerdruk onderzoek 2023

De fiets parkeerdrukmeting geeft inzicht in de bezettingsgraad van de fietsenstallingen omstreeks het gemeten tijdstip in het centrum. Daarnaast geeft de meting inzicht in het aantal fietsen op straat en het aantal fout geparkeerde fietsen (buiten de stallingen).

De metingen vonden plaats op drie representatieve dagen:

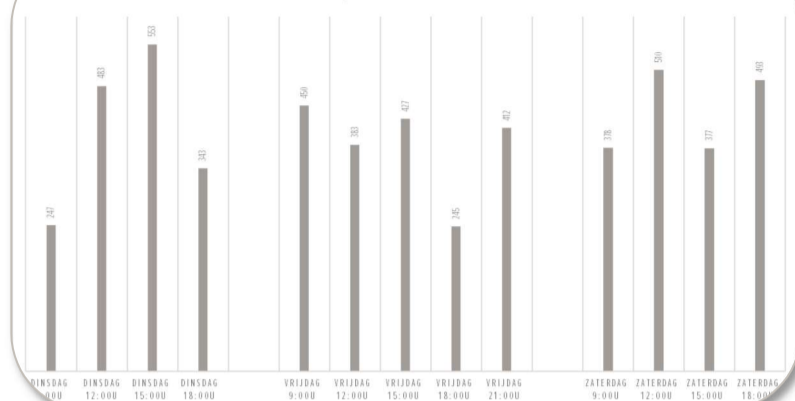
- dinsdag 21 maart 2023 (9:00, 12:00, 15:00 en 18:00 uur)
- vrijdag 24 maart (9:00, 12:00, 15:00, 18:00 en 21:00 uur)
- zaterdag 25 maart 2023 (9:00, 12:00, 15:00 en 18:00 uur)

Het onderzoeksgebied in het centrum van Waalwijk telt 1.125 fietsenparkeerplaatsen. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het centrum daalt op zaterdagavond na 18:00 uur, dit vanwege de sluiting van de bewaakte fietsenstalling.

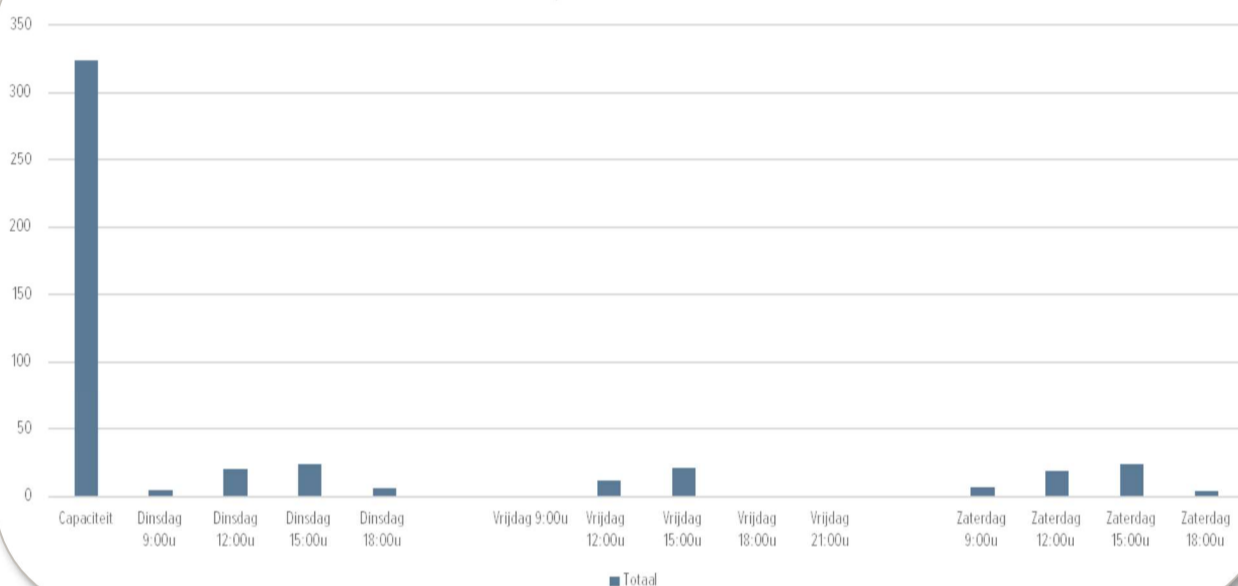
Openingstijden

maandag	van 12.00 tot 18.30 uur
dinsdag t/m vrijdag	van 08.00 tot 18.30 uur
vrijdag	van 08.00 tot 21.30 uur
zaterdag	van 08.30 tot 17.30 uur
zondag	van 11.30 tot 17.30 uur, alleen op koopzondagen

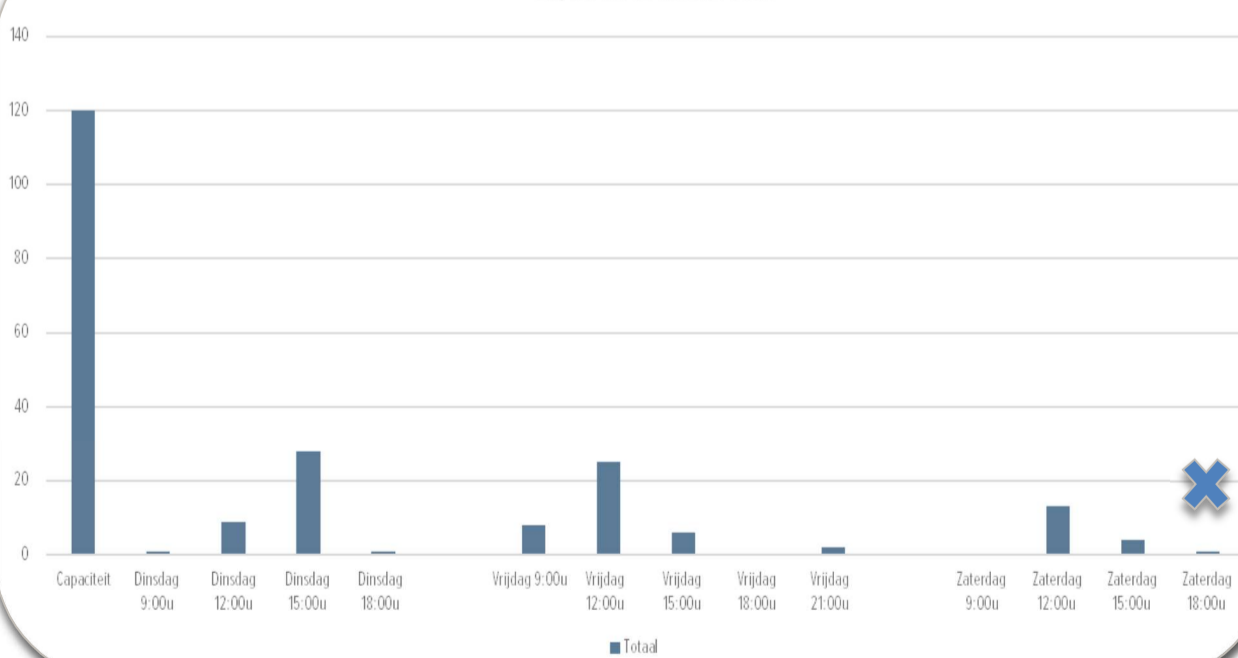
FIETS PARKEERDRUK CENTRUM WAALWIJK
21, 24 EN 25 MAART 2023



BEZETTING BEWAAKTE FIETSENSTALLING DE ELS
21, 24 EN 25 MAART 2023



BEZETTING BEWAAKTE FIETSENSTALLING UNNAFLEIN
21, 24 EN 25 MAART 2023



"Fout geparkeerde fietsen in de winkelstraten, veel ruimte in de bewaakte fietsenstallingen..."

Opvallende verschillen en overkomsten

Het drukste moment betreft, net als de meting van geparkeerde auto's, dinsdagmiddag om 15:00 uur. Dan staan er 553 fietsen in het centrum van Waalwijk. Daarvan staan 240 fietsen in de stallingen en 313 buiten stallingen en dus 'fout' geparkeerd'. Het onderzoek laat zien dat op hetzelfde moment de bewaakte stallingen, met een restcapaciteit van 699 vrije plaatsen, over voldoende ruimte beschikken.

Veel mensen parkeren hun fiets buiten de stalling (foutparkeerders). Het gaat daarbij vooral om het winkelgebied, bij de zuidelijke ingang van de Els en op het Vredesplein. Op de volgende locaties staan meer dan vijf foutgeparkeerde fietsers.

Pleinen

- Vredesplein en parkeerterrein (102 fout gestalde fietsen)
- Sint Jansplein en parkeerterrein (39)
- Parkeerterrein de Els-Zuid (35)
- Unnaflein (25)

Voetgangersgebied

- Grotestraat (19)
- Raadhuisplein (18) Stationsstraat (18)
- Markt (6)

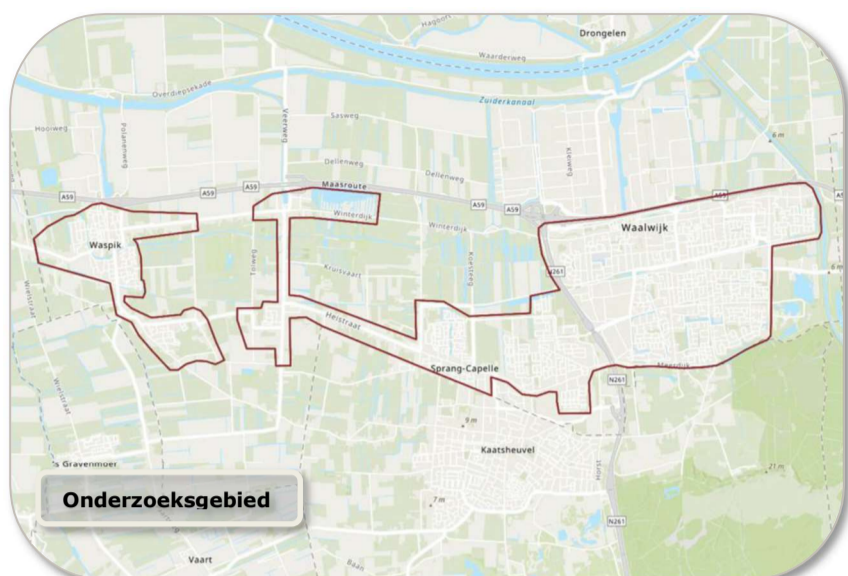
Overig

- Margrietstraat (7)
- Heulstraat (6)

Het onderzoek laat een zeer beperkt gebruik zien van de bewaakte fietsenstallingen op het Unnaflein en De Els. Op het drukste moment staan er slechts 24 fietsen in de fietsenstalling van De Els en 28 in de fietsenstalling bij het Unnaflein. Ook staan de fietsen veelal niet in de rekken (fout geparkeerd).

Meetmoment	Capaciteit	Goed	Fout	Totaal	%	
Dinsdag	9:00u	1252	80	167	247	20%
	12:00u	1252	191	292	483	39%
	15:00u	1252	240	313	553	44%
	18:00u	1252	169	174	343	27%
Vrijdag	9:00u	1252	318	132	450	36%
	12:00u	1252	229	154	383	31%
	15:00u	1252	256	171	427	34%
	18:00u	1252	144	101	245	20%
	21:00u	1252	217	195	412	33%
Zaterdag	9:00u	1252	177	201	378	30%
	12:00u	1252	238	272	510	41%
	15:00u	1252	133	244	377	30%
	18:00u	808	263	230	493	61%

Tabel 4: Bezettingsgraad fietsparkeerdrukmetingen



Fiets parkeerdruk onderzoek 2023

Een nachtmeting van de parkeerdruk laat de bezettingsgraad van parkeerplaatsen in de nacht zien. Dit geeft een beeld van objectieve parkeerverlast voor inwoners van Waalwijkse woonwijken en dorpskernen.

De metingen vonden plaats in drie nachten:

- maandag 3 april 2023 op dinsdag 4 april 2023 (23:00 tot 06:00 uur).
- woensdag 5 april 2023 op donderdag 6 april 2023 (23:00 tot 06:00 uur).
- donderdag 6 april 2023 op vrijdag 7 april 2023 (23:00 tot 06:00 uur).

In totaal telt de bebouwde kom van Gemeente Waalwijk 31.848 parkeerplaatsen.

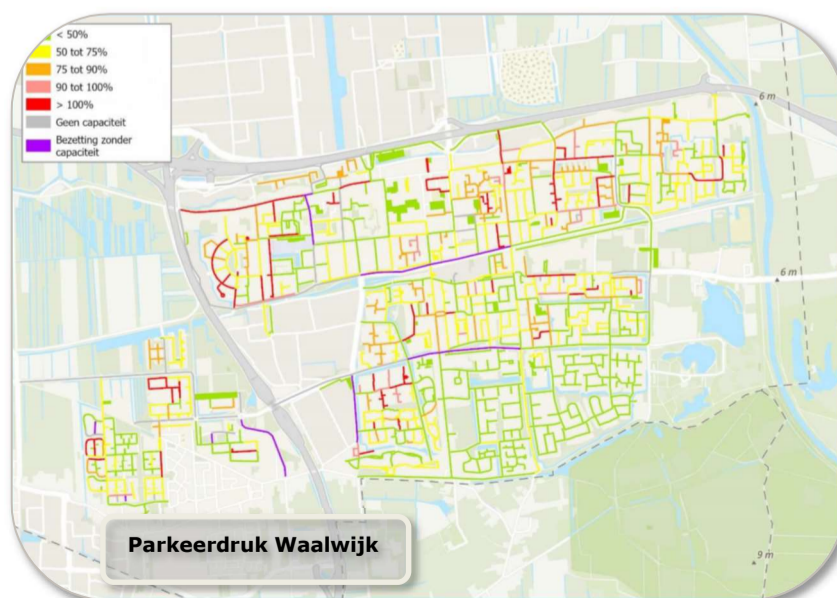
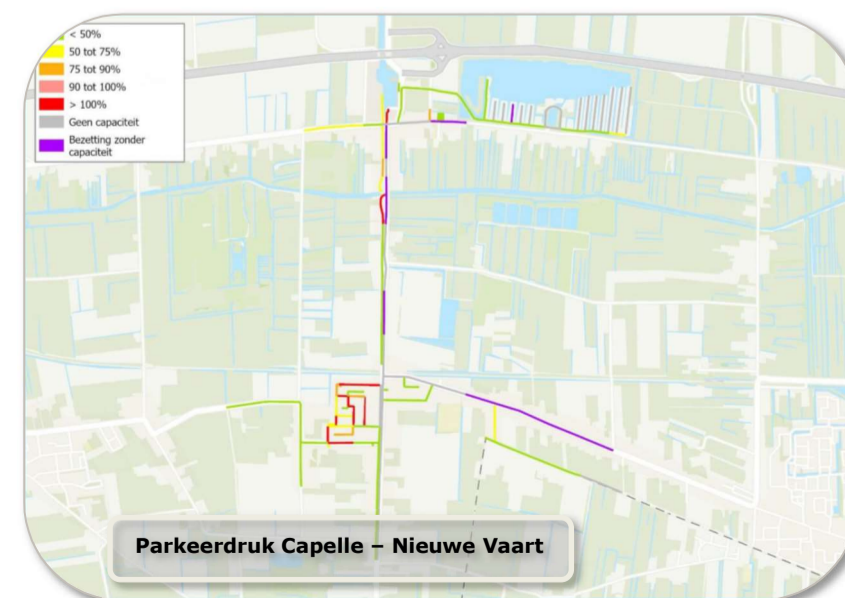
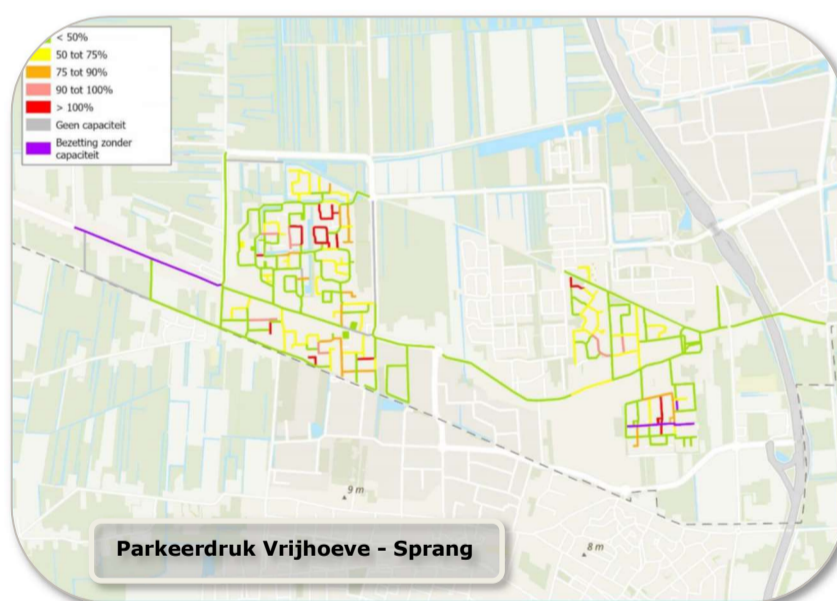
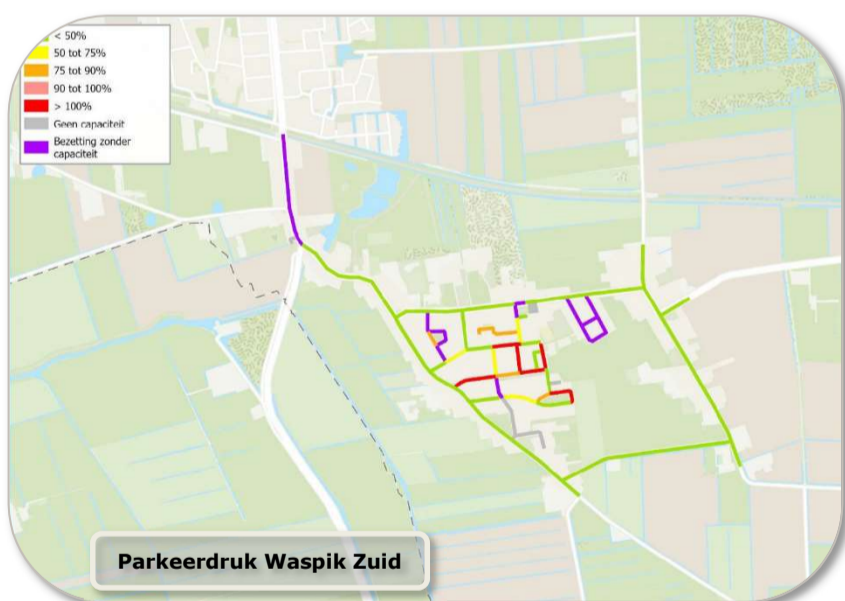
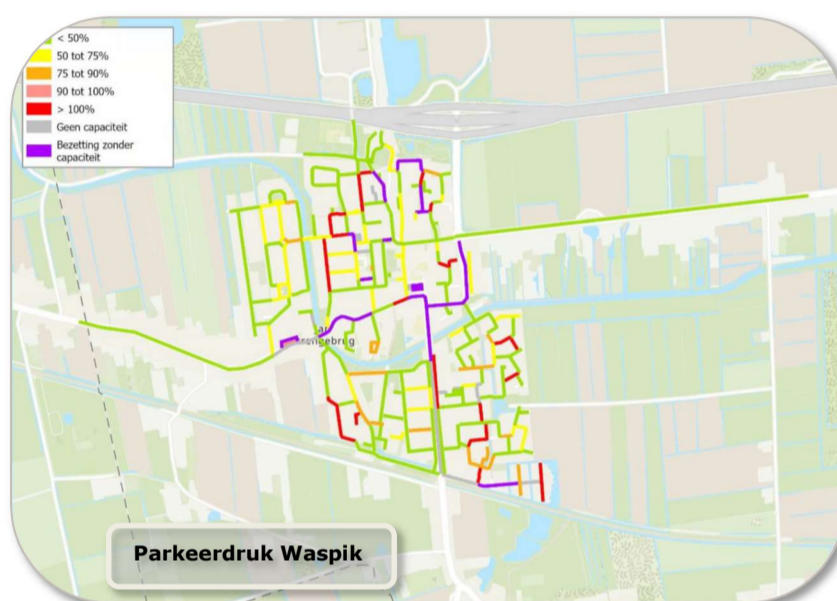
Resultaten nachtmeting

Over het algemeen kent de bebouwde kom van de gemeente Waalwijk voldoende parkeergelegenheid. Van de 31.848 parkeerplaatsen, of locaties waar parkeren is toegestaan, constateert de meting een bezetting van 13.603 parkeerplaatsen (43%).

Waalwijk kent geen woonwijken met onvoldoende parkeerplaatsen. Het onderzoek ziet 68 straten met een lokaal knelpunt (te hoge parkeerdruk), maar gelijktijdig constateren de tellingen overal in de directe nabijheid nog ruimte.

Lokale knelpunten betreffen:

- Waspik: 15 knelpuntlocaties
- Waspik Zuid: 4 knelpuntlocaties
- Capelle – Nieuwe vaart: 5 knelpuntlocaties
- Vrijhoeve – Sprang: 9 knelpuntlocaties
- Waalwijk: 37 knelpuntlocaties



Bijlage 3: Factsheet ontwikkelingen



Gebiedsontwikkeling De Els

De ontwikkeling van De Els leidt tot de sloop van bestaande vierkante meters winkelruimte in winkelcentrum De Els, het realiseren van circa 320 woningen, 650 m² bruto vloer oppervlak winkelruimte en de aanleg van parkeerfaciliteiten. De verdeling van woningen (30% sociale huur, 40% middelhoge huur of betaalbare koopwoningen) leidt tot mooie mix voor veel verschillende doelgroepen. Naast de nieuwe woningen voorziet de gebiedsontwikkeling ook in groen, parkeren, werken en uiteraard winkelen.

De parkeereis voor de Els is circa 679 parkeerplaatsen. De plannen gaan uit van een gebouwde parkeergarage met circa 500 pp. De ontwikkelaar en gemeente bepalen na vaststelling van het parkeerbeleid een definitieve parkeereis en nemen in de businesscase de risico's op zich als gevolg van de onzekerheidsmarge in de parkeerdrukmetingen, berekeningen van de aantallen en de effecten op de exploitatie.



Gebiedsontwikkeling De Gedempte Haven

De ontwikkeling Gedempte Haven bestaat uit diverse functies, waaronder 1761 m² kantoor zonder baliefunctie, 350 m² horeca en 1078 m² gezondheidscentrum en 171 appartementen, onderverdeeld in drie categorieën:

- Koop, etage, midden (102 appartementen)
- Koop, etage, duur (17 appartementen)
- Huur, etage, sociale huur (52 appartementen)

De parkeereis bedraagt na toepassing van reductiefactoren voor aanwezigheidspercentages dubbelgebruik, lagere bezoekersnorm deelmobiliteit en compensatie voor de bestaande functies 293 plaatsen. De plannen gaan uit van realisatie van 265 parkeerplaatsen



Groeiscenario in mobiliteitstransitie

De gemeente en ontwikkelaars werken samen aan deze ontwikkelingen in het centrum. De samenwerkingsovereenkomsten voor ontwikkelingen De Els en Gedempte Haven vormen richtinggevende kaders voor toekomstig parkeerbeleid.

Vanwege de complexiteit van het parkeren in het centrum en de nieuwe doelstellingen van het mobiliteitsbeleid voldeed het vigerende parkeerbeleid niet als kader voor deze ontwikkelingen. De gemeente Waalwijk nam daarom, vooruitlopend op het nieuwe parkeerbeleid, een collegebesluit hierover. Dit besluit geeft voor deze ontwikkelingen richting aan de invulling voor parkeren. De gemaakte parkeerkeuzes bevatten echter ook al diverse aanknopingspunten voor het toekomstige parkeerbeleid. Het college besloot:

- een 4-staps werkwijze toe te passen, namelijk 1) toekomstige parkeervraag inpassen, 2) stimuleringsmaatregelen in ontwikkeling (o.a. betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, stimuleren), 3) evaluatie na in gebruik name en 4) bijsturen in omgeving (o.a. gedragscampagne);
- bij een deel van de toekomstige parkeervraag van de twee ontwikkelingen gebruik te maken van de restcapaciteit in het centrum. Voor De Els gaat het om 150-200 parkeerplaatsen, voor de Gedempte Haven gaat het om 28 parkeerplaatsen.
- de adviezen van Empaction voor de Els (21-9-2021) en Gedempte Haven (8-6-2022) als richtinggevende keuzes te hanteren. De berekeningen geven een parkeereis voor de twee ontwikkelingen op basis van nieuwe voorstellen voor toepassing van parkeernormen.

Overige ontwikkelingen

Naast De Els en de Gedempte Haven vinden meerdere kleinschalige ontwikkelingen plaats in het centrum. Voor deze ontwikkelingen geldt dat deze in principe de parkeereis op eigen terrein realiseren, op basis van de huidige nota parkeernormen.

Exploitatie

- Een kostendekkende exploitatie voor de gemeente na realisatie van de ontwikkeling, vormt het uitgangspunt voor de doorrekening van de scenario's in de businesscase voor de parkeerexploitatie van De Els. Dit sluit aan bij het raadsbesluit van 4 maart 2021 dat het 'product betaald parkeren' minimaal kostendekkend moet zijn. De business-case onderzoeken gemeente en projectontwikkelaar in een haalbaarheidsstudie.
- Bij het doorrekenen van de financiële gevolgen van de parkeerscenario's kijken gemeente en projectontwikkelaar breder dan het projectgebied.
- Het advies van Empaction voor de ontwikkeling van de Els (21-9-2021) stelt een onderzoek voor naar de juridische borging van private en publieke investeringen via een parkeer- of mobiliteitsfonds met gekoppelde mobiliteitsmaatregelen. Ook bevat het advies scenario's voor een eventuele bijdrage aan de voorkant door de gemeente en de bijbehorende kapitaallasten.
- Het bestaande beleid (nota parkeernormen Waalwijk 2015) geeft aan dat afkoop niet tot de mogelijkheden behoort. De gemeenteraad nam op 15 oktober 2020 een motie aan om een verkenning te doen naar een 'traditionele' afkoopregeling (een parkeerfonds). Deze verkenning moet nog plaatsvinden.

