

# Evaluatie & Advies | Parkeerbeleid

in opdracht van

Gemeente  **Waalwijk**



  
**Empaction**  
PARKEERPROFESSIONALS

versie: definitief

datum: 27 november 2020

referentie: 2019-1035

opgesteld door:  en 

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	3
1.1	Context .....	3
1.2	Vraagstelling .....	3
1.3	Aanpak onderzoek.....	4
1.4	Beschikbare informatie .....	5
1.5	Leeswijzer .....	5
2	Evaluatie huidig parkeerbeleid.....	6
2.1	Doelen en uitgangspunten .....	6
2.2	Parkeren anno 2020 .....	8
2.3	Financiën parkeren Waalwijk .....	15
2.4	Organisatie en digitalisering parkeerketen .....	16
2.5	Aandachts- en knelpunten huidig parkeerbeleid .....	18
3	Vertrekpunt voor de toekomstige parkeersituatie .....	21
3.1	Ontwikkeling centrumgebied .....	21
3.2	Mobiliteitsvisie .....	22
3.3	Parkeren .....	22
4	Beschouwing toekomstbestendig parkeerbeleid.....	24
4.1	Algemeen.....	24
4.2	Optimaliseren huidige situatie .....	24
4.3	Blauwe zone .....	25
4.4	Digitaal parkeren .....	27
4.5	Vergunninghoudersparkeren (E9).....	27
4.6	Resumé.....	28
5	Advies toekomstbestendig parkeerbeleid .....	29
5.1	Mix van maatregelen.....	29
5.2	Indicatie financieel effect .....	31
5.3	Voorstel voor fasering .....	31
6	Beantwoording vraagstelling.....	33
	Bijlagen .....	38

## 1 Inleiding

### 1.1 Context

Het huidige parkeerbeleid in het centrum van Waalwijk is grotendeels nog gebaseerd op doelen en uitgangspunten zoals vastgelegd in de parkeernota d.d. 23 oktober 2007. Sindsdien zijn er diverse bijstuurmomenten geweest, maar een brede evaluatie en herijking heeft niet meer plaatsgevonden. Door verschillende trends en ontwikkelingen in de samenleving, en in het bijzonder in de binnenstad van Waalwijk, is er behoefte aan een herijking van het parkeerbeleid. Belangrijke aanleiding is de Centrumvisie Waalwijk (december 2017). Op basis van deze visie werkt Waalwijk momenteel aan de ontwikkeling van een compacter centrum. De vraag is of het huidige systeem en gebied van betaald parkeren zo dadelijk nog goed aansluit bij het compacte centrumgebied. Naast het centrumgebied dient er ook nadrukkelijk gekeken te worden naar het borgen van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de direct omliggende woongebieden.



*Aanleiding voor herijking parkeerbeleid: Centrumvisie Waalwijk – december 2017*

### 1.2 Vraagstelling

De raad heeft op 12 september 2019 een motie vastgesteld over de evaluatie van het parkeerbeleid in de binnenstad en de directe omgeving. Naar aanleiding van de motie zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Voldoet het huidige parkeerbeleid nog aan de doelstellingen zoals deze ten tijde van de invoering en latere besluitvorming zijn gesteld?
- Hoe ervaren de verschillende doelgroepen (bewoners, ondernemers en bezoekers) het gemeentelijke parkeerbeleid?
- Welk draagvlak is er voor het huidige parkeerbeleid bij de verschillende doelgroepen?



- Wat zijn de ervaringen met het parkeerexperiment met de verlaging van het bezoekerstarief zoals dit het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden?
- Op welke wijze draagt het parkeerbeleid bij aan de beleving en de bereikbaarheid van het centrum?
- Dragen de parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen nog bij aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen?
- Hoe verhouden de parkeerinkomsten zich met de uitgaven op het product parkeren?
- Is er een waterbedeffer opgetreden in de overloopgebieden en hoe moet dit worden aangepakt?
- Hoe ziet er een toekomstbestendig parkeerbeleid uit voor Waalwijk, vanuit het perspectief van de verschillende doelgroepen?
- In de Centrumvisie staat dat het centrum compacter (gemaakt) moet worden: wat betekent het compacter worden voor het parkeerbeleid, draagt het huidige beleid bij aan het verwezenlijken van de centrumvisie?
- Welke innovaties en aanpassingen in de parkeerproducten zullen de komende jaren plaatsvinden waar in Waalwijk rekening mee moet worden gehouden?
- Een belangrijk aspect ten aanzien van parkeren is de communicatie hierover: wat is de beste wijze van communiceren met de centrumbezoekers over het parkeerregime?

### 1.3 Aanpak onderzoek

#### 1.3.1 Evaluatie van de huidige parkeersituatie

In fase 1 van het onderzoek is de huidige parkeersituatie geëvalueerd. We hebben daarbij eerst gekeken naar de keuzes die in het verleden zijn gemaakt: wat waren de oorspronkelijke doelstellingen en met welke argumenten en bestuurlijke besluiten is dat afgelopen jaren bijgesteld/bijgestuurd? We hebben hiervoor gesproken met de bij het parkeren betrokken ambtenaren en een analyse gemaakt van het gemeentelijk parkeerdossier (beleidsnota's, bestuurlijke besluiten, parkeerdata en financiële gegevens). Om een beeld te krijgen van de dagelijkse operatie van het parkeren zijn diverse bezoeken op locatie gebracht.

#### 1.3.2 Ronde langs stakeholders | 1:1 gesprekken en online enquête

Belangrijk onderdeel van de evaluatie betreft onderzoek onder de diverse belangengroepen van het parkeerbeleid (bezoekers, bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren). Met als doel om een beeld te krijgen van de praktijkervaringen en eventuele knelpunten met de huidige situatie, alsmede de wensen en verwachtingen met de toekomstige situatie omtrent het parkeren in Waalwijk. Samen met de gemeente is in december 2019 een stakeholderanalyse gemaakt van de belanghebbende partijen in het centrumgebied. In januari en februari 2020 zijn vervolgens meerdere 1:1 gesprekken gevoerd met de betrokken stakeholders in het gebied. Tevens is een online enquête gehouden. De volgende doelgroepen zijn daarbij bevraagd:

- Bezoekers centrum;
- Bewoners centrum en omliggende straten
- Ondernemers en vastgoedeigenaren;
- Centrummanagement Waalwijk.

In totaal hebben 534 inwoners en bezoekers van het centrum deelgenomen aan gesprekken en een online enquête. Dit onderzoek is uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau Opiniepijlers. De rapportage van Opiniepijlers is **separaat** bijgevoegd (**bijlagen 1A en 1B**).



Empaction heeft 1:1 gesprekken gevoerd met gemeente, ondernemers, vastgoedeigenaren en Centrummanagement Waalwijk (in totaal 8 gesprekken). Van deze gesprekken zijn verslagen gemaakt, deze zijn separaat beschikbaar (*bijlage 2*).

In paragraaf 2.5 zijn op basis van de evaluatie van het gemeentelijk parkeerdossier en de input van de verschillende belanghebbenden de belangrijkste aandachts- en knelpunten geanalyseerd en samengevat.

### 1.3.3 Scenario voor een toekomstbestendig parkeerbeleid

Als vertrekpunt voor fase 2 van het onderzoek zijn de bepalende uitgangspunten voor de ontwikkeling van het centrumgebied in kaart gebracht. Op basis van het toekomstbeeld voor het centrum en de informatie die voortkomt uit de evaluatie van de huidige parkeersituatie wordt een scenario geschetst voor een toekomstbestendig parkeerbeleid.

## 1.4 Beschikbare informatie

Bij het opstellen van voorliggende rapportage is naast het onderzoek onder de verschillende doelgroepen gebruik gemaakt van de volgende bronnen, besprekingen en informatie:

- Offertevoorzorg en briefing onderzoek | gemeente Waalwijk | periode oktober – november 2019;
- Gemeentelijk dossier parkeren samengesteld door [REDACTED] en [REDACTED] | gemeente Waalwijk | ter beschikking gesteld in januari 2020:
  - Financiële gegevens parkeren periode 2015-2019;
  - Parkeertellingen straatparkeren 2018;
  - Parkeertellingen parkeerterreinen 2019;
  - Masterplan parkeren 2003
  - Nota evaluatie parkeerbeleid 2007;
  - Bestuurlijke stukken omtrent tariefexperiment periode 2016-2019;
  - Structuurvisie 2016;
  - Centrumvisie 2017;
  - Actieprogramma Waalwijk Centrum (bouwsteen BIZ) 2020;
  - Parkeerregelgeving Waalwijk 2020.
- Diverse gesprekken met externe stakeholders en bij parkeren betrokken adviseurs/medewerkers binnen de gemeentelijke organisatie | periode december 2019 – november 2020;
- Diverse inventarisaties buiten op locatie | periode november 2019 – april 2020.

## 1.5 Leeswijzer

Voorliggende rapportage behandelt achtereenvolgens:

- Evaluatie huidig parkeerbeleid | hoofdstuk 2;
- Vertrekpunt voor de toekomstige parkeersituatie | hoofdstuk 3;
- Beschouwing toekomstbestendig parkeerbeleid | hoofdstuk 4;
- Advies toekomstbestendig parkeerbeleid | hoofdstuk 5;
- Beantwoording vraagstelling | hoofdstuk 6.

## 2 Evaluatie huidig parkeerbeleid

### 2.1 Doelen en uitgangspunten

#### 2.1.1 Parkeerbeleid 2007

Het huidige parkeerbeleid in het centrum van Waalwijk is grotendeels nog gebaseerd op doelen en uitgangspunten, zoals vastgelegd in de parkeernota d.d. 23 oktober 2007. In deze nota wordt geconstateerd dat in het centrum van Waalwijk sprake is van verschillende functies, bestemmingen en doelgroepen: winkelen, boodschappen doen, wonen en werken. De beschikbare (parkeer)ruimte in het centrum is op piekmomenten schaars. Door middel van parkeerregulering wordt getracht de parkeerdruk te verdelen en de parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk te benutten.

Vertrekpunt hierbij is om de parkeerplaatsen in het centrumgebied primair beschikbaar te houden voor de (winkelende) bezoekers. Omdat er ook mensen in het centrum wonen en bedrijven gevestigd zijn, is het voor deze doelgroepen mogelijk om een ontheffing of vergunning aan te schaffen:

- Bewoners, bedrijven en werknemers in het gebied waar sprake is van betaald parkeren komen in aanmerking voor een *ontheffing*. Met een *ontheffing* heeft men vrijstelling van het betalen van parkeergeld. Er is geen plaatsgarantie. Met een parkeeronthefing mag men dus op de (op de ontheffing aangegeven) parkeerplaatsen parkeren zonder te betalen bij een parkeerautomaat.
- In de schil rondom het centrumgebied zijn er gebieden aangewezen waar uitsluitend met gebruikmaking van een *parkeervergunning* mag worden geparkeerd. Met een vergunning heeft de gebruiker een plaatsgarantie. Enkel bewoners en bedrijven in het vergunninggebied komen hiervoor in aanmerking. Er worden in beginsel niet meer vergunningen uitgegeven dan dat er plaatsen beschikbaar zijn.

Een belangrijk uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat voor het parkeren in het centrumgebied moet worden betaald. Enerzijds omdat de beschikbare parkeerruimte schaars is en een vorm van parkeerregulering noodzakelijk is. Anderzijds omdat de voorgenomen verhoging van het serviceniveau voor de centrumbezoekers geld kost (parkeerplaatsen onderbrengen in kwalitatief hoogwaardige gebouwde parkeervoorzieningen).

In de nota wordt verder aangegeven dat het overschot aan parkeeropbrengsten lange tijd werd gezien als een welkome aanvulling op de gemeentebegroting. Enkele jaren daarvoor is echter bepaald dat de parkeerexploitatie kostendekkend dient te zijn, ook op lange termijn. De volgende uitgangspunten zijn in 2007 leidend (in die periode zijn er nog plannen voor de realisatie van twee parkeergarages, één ten behoeve van winkelcentrum De Els en één op locatie Taxandriaweg):

- Alle kosten van het parkeerbeleid moeten volledig betaald worden uit de opbrengsten;
- Er worden twee gebouwde parkeervoorzieningen gerealiseerd;
- Daar waar mogelijk moet een systeem van achteraf betalen worden ingevoerd;
- Het stallen van fietsen gebeurt gratis, overdekt en bewaakt.

#### 2.1.2 Bijstelling van parkeertarieven in 2015 en 2017

Eind juni 2015 is er gestart met de 1<sup>e</sup> twee uur gratis parkeren op locatie de Taxandriaweg.

Aanleiding voor deze maatregel waren primair de werkzaamheden voor de vervanging van het riool in de Mr. Van Coothstraat en bij het parkeerterrein De Els Noord. Vanwege de werkzaamheden waren deze locaties langere tijd niet goed bereikbaar. Om winkelend publiek tegemoet te komen in de overlast is het parkeertarief op het parkeerterrein Taxandriaweg aangepast. Na oplevering van de werkzaamheden zou het reguliere uurtarief weer gaan gelden. Echter, in oktober 2015 werd door de gemeenteraad besloten om de 1<sup>e</sup> twee uur gratis parkeren op de Taxandriaweg te handhaven. Met



als belangrijkste argument om met het vrij parkeren de aantrekkelijkheid van het centrum te bevorderen.

In mei 2017 zijn de parkeertarieven op de overige locaties naar beneden bijgesteld. Op de terreinen De Els-Zuid en Unnaplein is sindsdien het 1<sup>e</sup> uur parkeren gratis. Op alle andere locaties kost het 1<sup>e</sup> uur parkeren € 0,10.

Het doel van het tariefexperiment was een toename van het aantal bezoekers. Deze toename heeft (vooralsnog) niet plaats gevonden. Uit de evaluatie van het tariefexperiment is niet gebleken dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren en het functioneren van het centrumgebied. Wel is er sprake van een verschuiving in het gebruik van de parkeervoorzieningen: er wordt meer geparkeerd op locatie De Els-Zuid en minder langs de straten.

In december 2018 heeft de gemeenteraad op basis van een cijfermatige evaluatie en enquêtes onder bewoners, ondernemers en bezoekers besloten om de tariefstelling van het tariefexperiment definitief door te voeren.

*“Wij concluderen dat het tariefexperiment niet een aantoonbare bijdrage heeft geleverd aan de verbetering van het functioneren van het centrumgebied. Dat vergt kennelijk een bredere aanpak met een langere adem. Willen wij gehoor geven aan wat met name onze bezoekers aangeven belangrijk te vinden aan investeringen in de aantrekkelijkheid van het centrum, zullen wij een combinatie moeten zoeken van goedkoper parkeren enerzijds en verdere verbetering van de openbare ruimte, de uitgaansgelegenheden, het winkelaanbod, de evenementen en de culturele activiteiten anderzijds. Met het Programma Binnenstad werken wij consequent aan het verbeteren van de kwaliteit van het centrum, zij het met nog beperkte middelen. Afhankelijk van de knelpunten en de mogelijkheden die zich de komende periode voordoen kan het zijn dat wij hiervoor extra middelen nodig hebben. Dat zullen wij dan uiteraard aan de raad voorleggen. De hiervoor beschreven combinatie wens, de verbetering van het sentiment rondom het parkeren en de specifieke voorkeur voor de huidige tariefstructuur, leiden tot de conclusie dat wij het experiment definitief willen maken.”*

*Tekstpassage uit raadsbesluit december 2018 | tariefstructuur met 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren definitief vastgesteld*

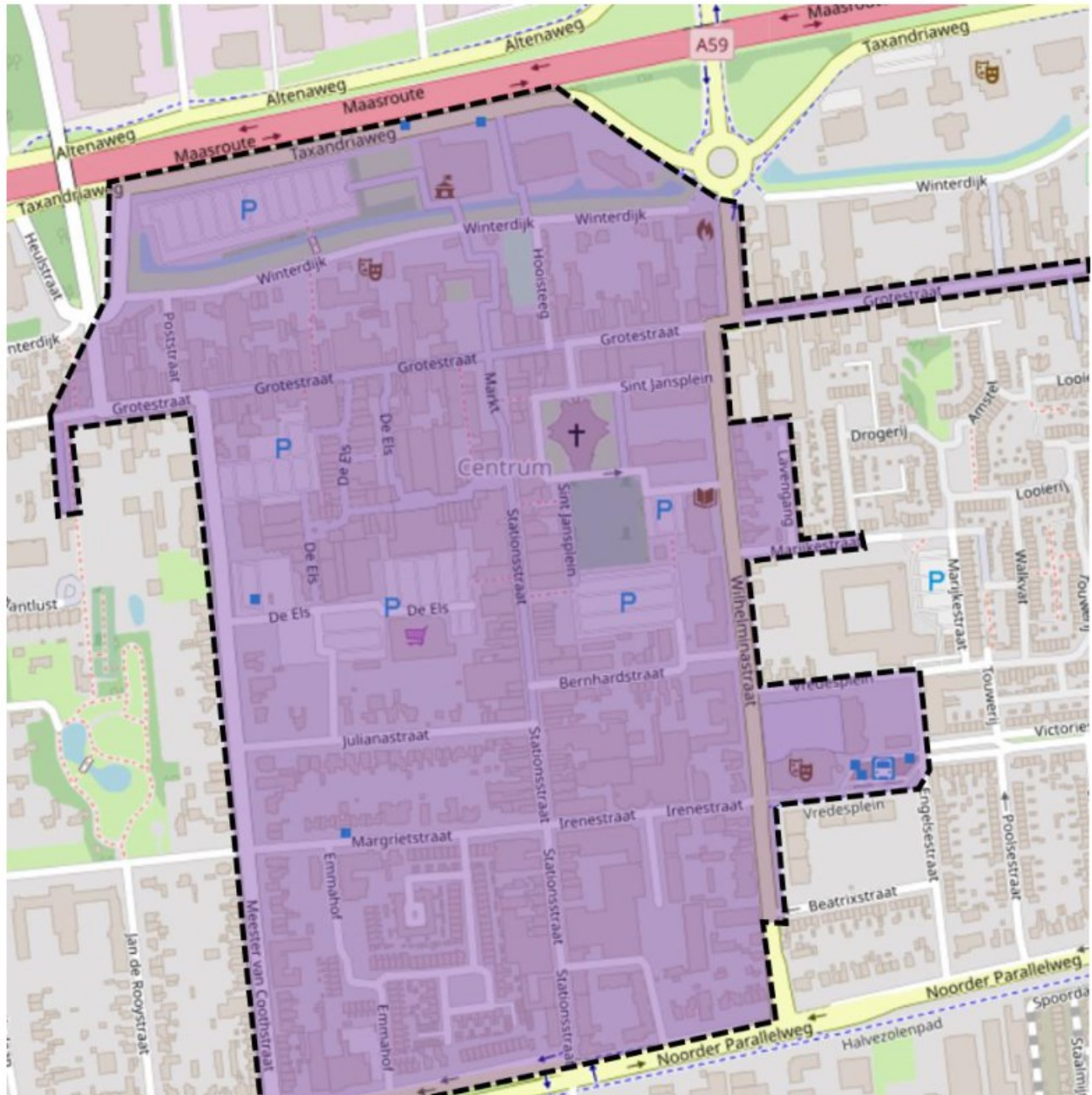


## 2.2 Parkeren anno 2020

In en rondom het centrum is het parkeren gereguleerd. Het gereguleerde gebied omvat in totaal circa 2.000 parkeerplaatsen.

Binnen dit gebied onderscheiden we 4 soorten parkeerplaatsen:

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Betaald parkeren achter de slagboom                   | 934 pp |
| 2. Betaald parkeren op straat en terreinen               | 706 pp |
| 3. Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders           | 246 pp |
| 4. Bijzondere/gereserveerde parkeerplaatsen <sup>1</sup> | 108 pp |



Afbeelding: grenzen parkeerregulering in centrumgebied

<sup>1</sup> Hieronder vallen o.a. pp voor gehandicapten, pp bij oplaadpunten voor elektrische auto's en pp voor laden & lossen.

### 2.2.1 Betaald parkeren achter de slagboom

#### Parkeerterrein De Els Zuid | 1<sup>e</sup> uur gratis | daarna € 0,10 per 4 min | max € 7,00 per dag

De Els Zuid is het drukst bezochte parkeerterrein van het centrumgebied. Dit parkeerterrein heeft een capaciteit van ruim 350 parkeerplaatsen en wordt voor auto's ontsloten via in- en uitritten aan zowel de Meester Van Coothstraat als de Julianastraat. Vanaf dit parkeerterrein zijn er directe looproutes naar De Els en de Stationsstraat. Sinds de komst van de Action (januari 2019) is de parkeer- en verkeersdruk op het terrein toegenomen. Op zaterdagmiddag is het terrein tussen circa 14.00 en 16.00 uur vaak volledig bezet. Op die momenten kan er sprake zijn van een wachtrij voor de slagboom. Ondanks de aanzienlijk buffer c.q. wachtruimte kan deze rij van wachtende auto's opstropen tot en met de Meester Van Coothstraat. Op de overige dagen van de week zijn er over het algemeen voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar.



*Impressie parkeren De Els-Zuid | in- en uitrit Mr. Van Coothstraat | betaalautomaten verspreid over het terrein*

#### Parkeerterrein Unnaplein | 1<sup>e</sup> uur gratis | daarna € 0,10 per 4 min | max € 7,00 per dag

Het Unnaplein heeft een capaciteit van circa 225 parkeerplaatsen en wordt voor auto's ontsloten via de Wilhelminastraat/Bernhardstraat. Vanaf deze locatie is er een directe looproute naar de Stationsstraat. Op zaterdagmiddag komt het regelmatig voor dat het terrein tussen circa 14.00 en 16.00 uur volledig bezet is. Omdat de ruimte voor de slagbomen beperkt is, kan tijdens zo'n piekmoment de Bernhardstraat 'geblokkeerd' raken. Op de overige dagen van de week zijn er over het algemeen voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar.

#### Parkeerterrein Taxandriaweg | 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> uur gratis | daarna € 0,10 per 7,5 min | max € 4,80 per dag

De parkeerlocatie Taxandriaweg ligt op iets grotere loopafstand van het centrum en heeft een capaciteit van circa 360 parkeerplaatsen. De ontsluiting voor auto's is geregeld via direct aan de Taxandriaweg gelegen in- en uitritten. Het parkeerterrein wordt naast centrumbezoekers ook gebruikt door medewerkers en bezoekers van het naastgelegen gemeentehuis en de Rabobank. Er zijn via de Winterdijk verschillende looproutes naar de Grotestraat. Sinds begin 2020 is er naast de wandelroutes langs het oude Raadhuis en via de Hooisteeg een nieuwe volwaardige doorsteek



gemaakt naar de Grotestraat. Ook is het mogelijk om via een smal steegje (op privé terrein) naar het meer westelijke deel van Grotestraat te lopen. Op het parkeerterrein zijn over het algemeen altijd voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Ook tijdens de bezoekpiek op zaterdagmiddag.



*Impressie parkeren Unnaplein | in- en uitrit Bernardstraat | betaalautomaten aan zijde Stationsstraat*



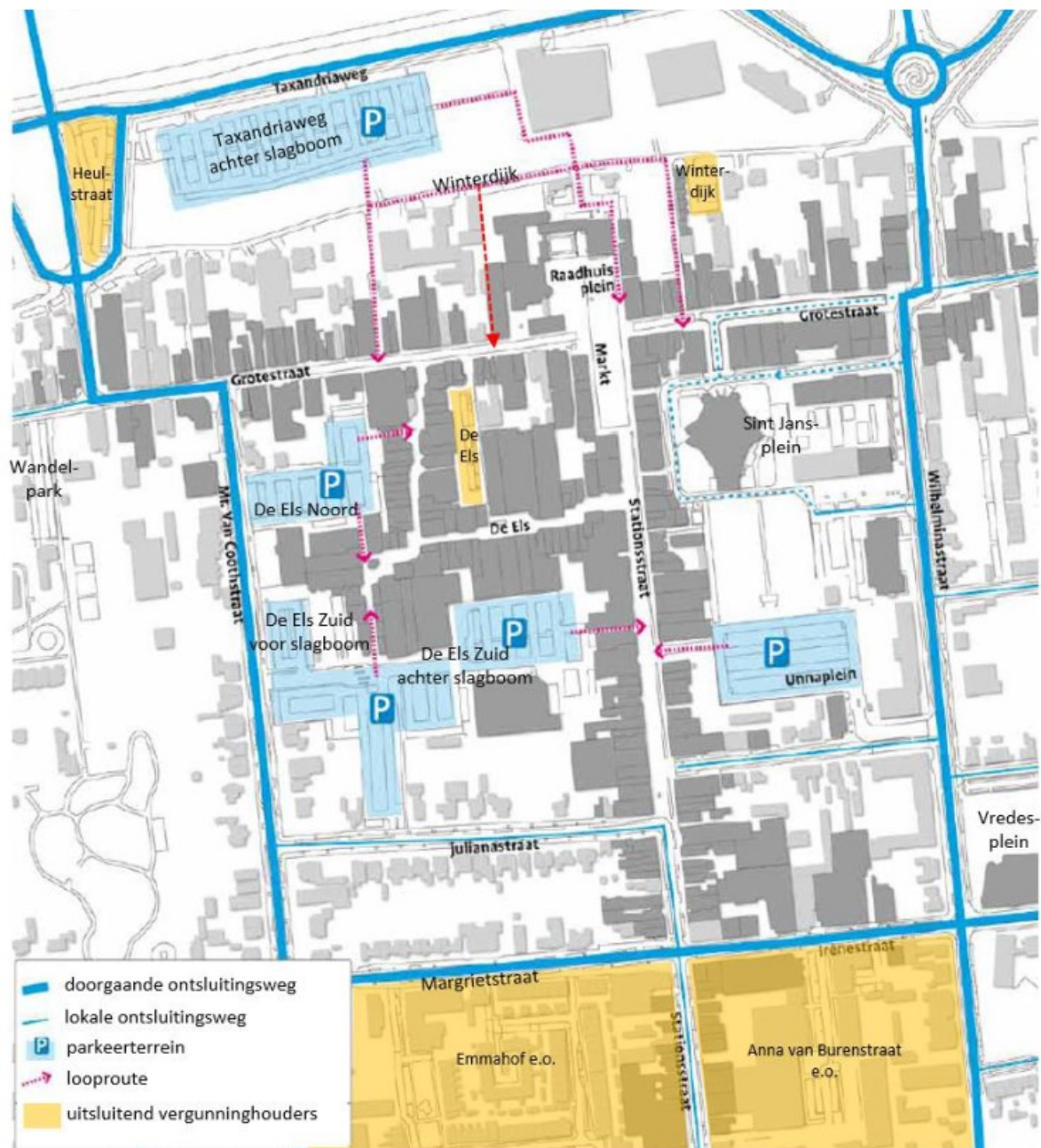
*Impressie parkeren Taxandrieweg | in- en uitrit Taxandrieweg | betaalautomaten aan zijde Winterdijk*



## 2.2.2 Betaald parkeren straat | 1<sup>e</sup> uur € 0,10 | daarna € 0,10 per 4 min | max € 7,00 per dag

Op ruim 700 parkeerplaatsen verspreid over meerdere locaties in en om het centrumgebied is sprake van betaald parkeren. De belangrijkste locaties in deze categorie zijn (van groot naar klein): De Els Noord (127 pp), Sint Jansplein (87 pp), Mr. Van Coothstraat (82 pp), Vredesplein (56 pp), Stationsstraat (54 pp), Wandelpark (48 pp), De Els Zuid (voor slagboom - 44 pp), Grotestraat (34 pp), Margrietstraat (29 pp) en Julianastraat (26 pp). Het parkeergeld op deze locaties kan vooraf betaald worden bij één van de 24 parkeerautomaten op straat (enkel via PIN) of via aan- en afmelden bij een parkeerprovider middels de mobiele telefoon.

Binnen het betaald parkeren areaal zijn over het algemeen op alle momenten van de week voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. Echter, wanneer er wordt ingezoomd op straat(sectie)-niveau is er regelmatig sprake van lokale parkeerpieken (bezetting > 85%). De meest populaire parkeerlocaties zijn de terreinen De Els Noord en De Els Zuid (voor slagboom) en het Sint Jansplein.



Afbeelding: ontsluitingswegen, parkeerlocaties en looproutes



### 2.2.3 Parkeren uitsluitend voor vergunninghouders

Op een 5-tal parkeerlocaties (246 pp in totaal) is uitsluitend parkeren voor vergunninghouders toegestaan (E9 parkeren op basis van de Wegenverkeerswet). Deze locaties zijn oranje gearceerd in de overzichtskaart: Heulstraat (54 pp), Winterdijk (16 pp), binnenterrein bij De Els (13 pp), Emmahof e.o. (118 pp) en Anna van Burenstraat e.o. (45 pp). De bezetting van de vergunninghouderslocaties is over het algemeen relatief laag (< 70%): op alle momenten van de week zijn er ruim voldoende vrije plaatsen beschikbaar. Sinds 1 juli 2018 kunnen vergunninghouders met vragen, klachten en verzoeken terecht bij het ParkeerServiceBureau van P1. Vrijwel alle ontheffingen en vergunningen worden via de webshop van P1 aangevraagd en uitgegeven.



*Impressie parkeren uitsluitend voor vergunninghouders | Winterdijk | Burg. v/d Klokkelaan (Emmahof e.o.)*

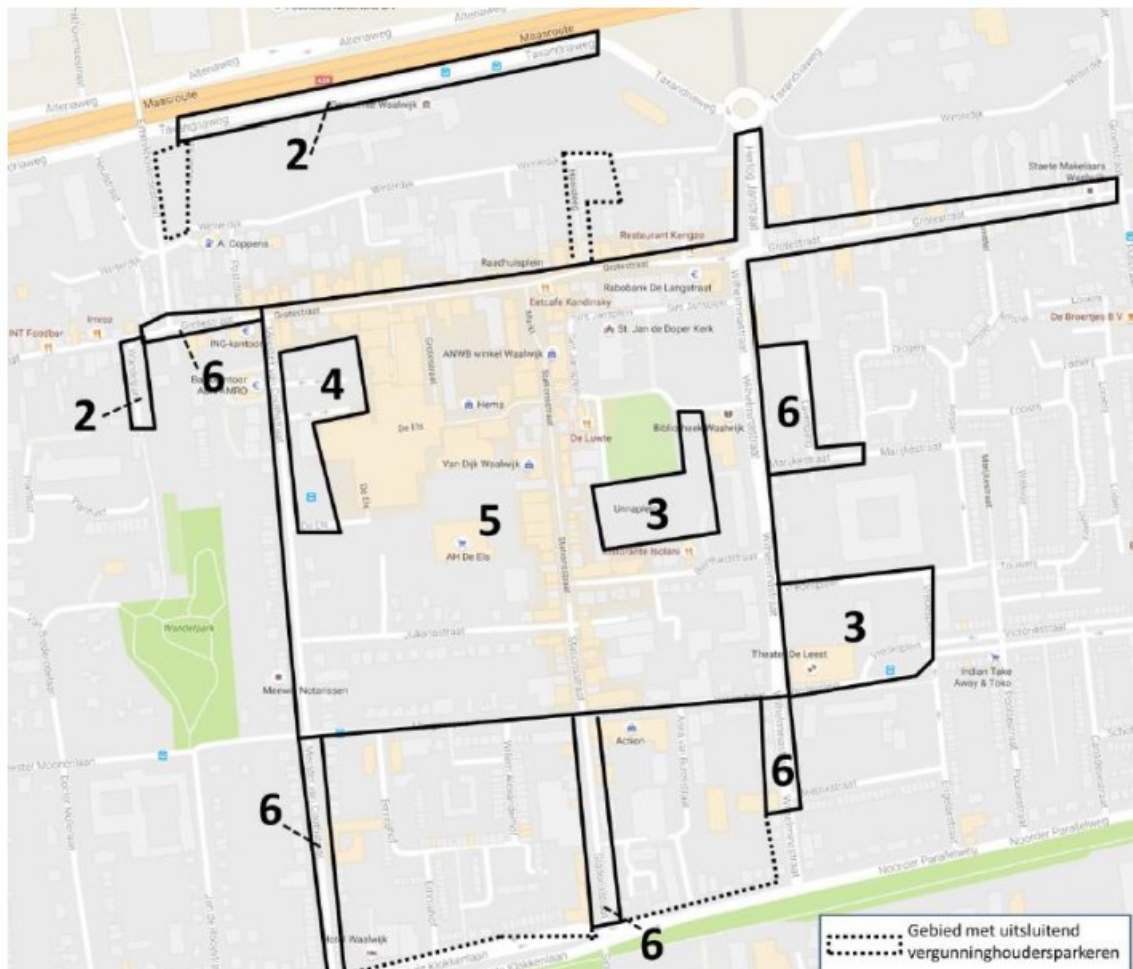


*Impressie betaald parkeren in centrumgebied | zoneborden en betaalautomaten*

## 2.2.4 Vergunningen, ontheffingen en abonnementen

Voor het parkeren van vaste gebruikers worden er ontheffingen, vergunningen, bezoekerskaarten abonnementen en uitrijkaarten uitgegeven:

- In het gebied waar sprake is van betaald parkeren (700 pp) worden *ontheffingen* en *rode bezoekerskaarten* uitgegeven.
- Op 5 parkeerlocaties (246 pp) in het centrumgebied is uitsluitend parkeren voor *vergunninghouders* toegestaan (E9 parkeren op basis van de Wegenverkeerswet). Voor bezoek aan bewoners zijn *groene bezoekerskaarten* verkrijgbaar.
- Op de 3 grote parkeerterreinen achter de slagboom (934 pp) worden *abonnementen* en *uitrijkaarten* uitgegeven.



Kaart parkeerzones centrumgebied Waalwijk – verordening parkeerbelastingen 2020

Bij de uitgifte van de verschillende parkeerproducten wordt onderscheid gemaakt in 5 verschillende doelgroepen. De uitgifte per doelgroep anno 2020 is als volgt:

- **Bewoners in gereguleerd gebied *zonder* parkeergelegenheid op eigen terrein:**
  - E9 gebieden – 205 vergunningen
  - betaald parkeren gebied – 144 ontheffingen
- **Bewoners in gereguleerd gebied *met* parkeergelegenheid op eigen terrein:**
  - E9 gebieden – 3 vergunningen
  - betaald parkeren gebied – 10 ontheffingen

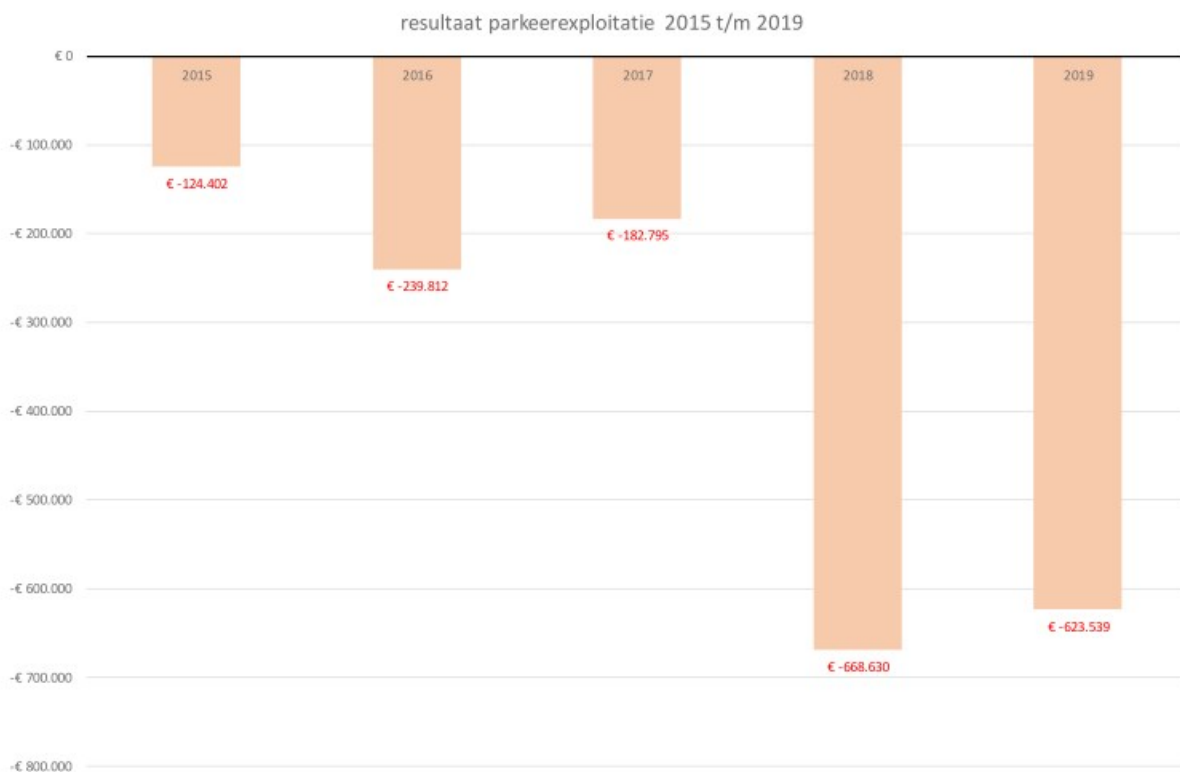


- **Ondernemers en werknemers:**
  - E9 gebieden – 29 vergunningen
  - betaald parkeren gebied – 79 ontheffingen
  - parkeerterreinen achter de slagboom – 71 abonnementen
- **Eerstelijns gezondheidszorg (huisarts, thuiszorg, verloskundigen, e.d.):**
  - parkeren in zowel E9 als betaald parkeergebied – 89 ontheffingen
- **Bezoekersparkeerkaarten:**
  - rode bezoekersparkeerkaarten (max 2,5 uur parkeren): in het gebied waar sprake is van betaald parkeren kunnen bewoners bezoekerskaarten aanschaffen ten behoeve van hun bezoek. Hiermee kan bezoek gedurende maximaal 2,5 uur tegen een gereduceerd tarief in het centrum parkeren.
  - groene bezoekersparkeerkaarten (dagkaart): in het gebied waar uitsluitend parkeren voor vergunninghouders is toegestaan kunnen bewoners dagkaarten aanschaffen ten behoeve van hun bezoek. Hiermee kan bezoek gedurende de gehele dag parkeren.

## 2.3 Financiën parkeren Waalwijk

Parkeerbeleid is binnen de gemeentebegroting onderdeel van programma 9 (verkeer). De aanpassing van het parkeertarief sinds mei 2017 heeft tot een daling van de parkeerinkomsten geleid. De ontwikkeling van het exploitatiesaldo parkeren in de periode 2015 t/m 2019 (realisatie) is hieronder in tabel en grafiek weergegeven. Conform begroting 2020 bedraagt het geraamde exploitatiesaldo voor parkeren circa -€440.000.

	realisatie					begroting
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>opbrengsten</b>	€ 1.611.833	€ 1.444.210	€ 1.067.893	€ 799.092	€ 748.629	€ 815.985
<b>BTW afdracht</b>	€ 121.680	€ 103.224	€ 65.263	€ 48.428	€ 48.600	€ 61.200
<b>kosten</b>	€ 1.614.555	€ 1.580.798	€ 1.185.425	€ 1.419.294	€ 1.323.568	€ 1.195.034
<b>resultaat</b>	<b>€ -124.402</b>	<b>€ -239.812</b>	<b>€ -182.795</b>	<b>€ -668.630</b>	<b>€ -623.539</b>	<b>€ -440.249</b>



Tabel en grafiek: ontwikkeling resultaat parkeerexploitatie | periode 2015 t/m 2019

## 2.4 Organisatie en digitalisering parkeerketen

### 2.4.1 Uitbesteding van parkeertaken

De gemeente Waalwijk heeft de operationele taken rondom parkeren grotendeels uitbesteed. Een schematische weergave van de huidige parkeerorganisatie is opgenomen in **bijlage 3**.

Sinds 2014 is P1 verantwoordelijk voor parkeerhandhaving (incl. bezwaar, beroep en invordering) en de uitgifte van vergunningen en -ontheffingen. Begin 2018 is de dienstverlening van het parkeerbeheer opnieuw aanbesteed. P1 is als winnaar uit de bus gekomen en voert sinds 1 juli 2018 het volledige operationele parkeerbeheer uit. P1 heeft aan het Raadhuisplein een balie ingericht (parkeerservicebureau) waar bezoekers, inwoners en ondernemers van maandag t/m zaterdag tussen 13.00 en 17.00 uur terecht kunnen met vragen en klachten over parkeren.

De overeenkomst met P1 is aangegaan voor een periode van drie jaar (2018 – 2021) met een optie voor verlenging van drie maal één jaar tot uiterlijk 2024.

### 2.4.2 Stand van zaken digitalisering parkeerketen

Steeds meer gemeenten werken toe naar een gedigitaliseerde parkeerketen en digitaal handhaven. Ook de gemeente Waalwijk heeft een begin gemaakt met digitalisering. De stand van zaken anno 2020 is opgenomen in **bijlage 3**.

#### ***Uitgifte van vergunningen, ontheffingen, abonnementen en bezoekerskaarten***

- De uitgifte van vergunningen, ontheffingen en abonnementen gebeurt digitaal via de webshop van P1.
- De bezoekerskaarten worden uitgegeven aan de balie van het gemeentehuis. Dit zijn papieren kaarten.

#### ***Handhaving straatparkeren – op kenteken (digitaal) en visuele controle (analoog)***

- Ontheffingen en vergunningen: handhaving op kenteken.
- Kortparkeren op straat via parkeerproviders (achteraf en op rekening via je mobiele telefoon): handhaving op kenteken. In 2018 werd 27% van de parkeeromzet op straat via parkeerproviders afgerekend. In 2019 is dit aandeel gegroeid naar 32%.
- Kortparkeren op straat, vooraf betalen via PIN aan de parkeerautomaten: handhaving via controle van parkeerticket achter de voorruit.
- Bezoekerskaarten: handhaving via controle van rode of groene kaarten achter de voorruit.

#### ***Plannen voor verdere digitalisering***

- Invoering van kentekenparkeren op de parkeerautomaten (straatparkeren) is *niet* gepland.
- Bezoekerskaarten: in de aanbesteding van 2018 heeft P1 een digitale bezoekersregeling aangeboden. Echter, deze digitale regeling maakt *geen* onderdeel uit van het in opdracht gegeven pakket aan werkzaamheden.
- Op de slagboomlocaties is gepland om het betalen via parkeerproviders mogelijk te maken. Hiervoor is opdracht verstrekt aan leverancier WPS. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat deze manier van betalen in de zomer van 2019 geïmplementeerd zou zijn. Omdat er sprake is van een nieuwe betaalmethode heeft Waalwijk er voor gekozen om eerst de testperiode bij andere gemeenten af te wachten. Naar verwachting zal deze betaalmethode in de loop van 2020 in Waalwijk worden uitgerold. Deze dienstverlening wordt gefaciliteerd door het SHPV.
- De gemeente Waalwijk is voor de dienstverlening van parkeerproviders (mobiel betalen) aangesloten bij het SHPV. Het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten is een coöperatie, opgericht in 2010, voor en door gemeenten met als doel het stimuleren van vernieuwing in de



parkeerketen en het faciliteren van gemeenten bij het digitaliseren van hun parkeerdiensten. Het SHPV is de opdrachtgever voor de RDW. De RDW ontwikkelt en beheert het Nationaal Parkeer Register (NPR). Het NPR is de landelijke infrastructuur die parkeer- en verblijfsrechten registreert. Het SHPV is de accounthouder voor gemeenten en inkooporganisatie voor parkeerproviders. De RDW verzorgt het relatiebeheer voor de technische invoering van het systeem.

## 2.5 Aandachts- en knelpunten huidig parkeerbeleid

Op basis van de evaluatie van het gemeentelijk parkeerdossier en de input van de verschillende stakeholders en belanghebbenden zijn de aandachts- en knelpunten op het gebied van parkeren geïnterviewd.

### Parkeerbeheer en techniek

Waalwijk heeft een storingsgevoelige periode met parkeersystemen en een minder goed functionerende meldkamer achter de rug. Dit resulteerde regelmatig in wachtrijen, oponthoud, toestanden en irritaties op de parkeerterreinen. Kortom: slechte beeldvorming. Het gaat momenteel beter, maar er blijft regelmatig sprake van operationeel gedoe en haperende techniek. Zowel ondernemers, inwoners als bezoekers ervaren in de dagelijkse praktijk diverse aandachts- en knelpunten, zoals:

- Het komt geregeld voor dat voertuigen bij het verlaten van het terrein een opstopping veroorzaken omdat men niet langs de betaalautomaat is geweest (omdat men dacht nog binnen het gratis uur te parkeren of omdat men vergeten is om te betalen).
- De meldkamer bij de slagboominstallaties anticipeert bij opstoppingen en calamiteiten niet altijd accuraat. Dit leidt tot onnodige irritatie bij mensen die het terrein proberen af te komen.
- De betaalautomaten van het parkeersysteem op de terreinen achter de slagboom worden niet altijd 'begrepen': mensen staan er regelmatig mee te stoeien.
- De parkeerautomaten op straat (vooraf betalen) kunnen niet over weg met 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren. Mensen vragen zich af waarom ze toch € 0,10 moeten betalen.
- Op de grote parkeerterreinen achter de slagboom kan (nog) niet met de mobiele telefoon worden afgerekend.
- Op koopzondagen en de periode tussen kerst en nieuwjaar is het gratis parkeren in Waalwijk. Op dat moment staan de slagbomen naar beneden (dicht). Ondernemers geven aan dat bezoekers niet begrijpen waarom de slagbomen tijdens deze gratis parkeerdagen niet open worden gezet<sup>2</sup>.

### Nut en noodzaak van parkeerregulering

- Over het algemeen staat bij ondernemers niet ter discussie dat er voor de bereikbaarheid van het centrumgebied een vorm van parkeerregulering nodig is.
- Over welke vorm van regulering het beste is voor Waalwijk wordt verschillend gedacht. Er zijn ondernemers en bezoekers die zich afvragen of betaald parkeren (in de huidige vorm) nog wel gehandhaafd dient te worden. Als alternatief wordt o.a. gedacht aan het instellen van een Blauwe Zone.
- Het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren wordt breed gewaardeerd en gekoesterd door zowel ondernemers als bezoekers.

### Saldo parkeerexploitatie negatief

- Eind juni 2015 is er gestart met de 1<sup>e</sup> twee uur gratis parkeren op locatie de Taxandriaweg. In mei 2017 is het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren op de overige parkeerlocaties (terrein en straat) ingevoerd.
- In december 2018 heeft de gemeenteraad de tariefstructuur van het tariefexperiment uit 2017 definitief vastgesteld en geconstateerd dat de verbetering van het functioneren van het centrumgebied een bredere aanpak vergt met een langere adem.

---

<sup>2</sup> De afdeling parkeerbeheer heeft diverse argumenten om de slagbomen 'dicht' te houden. In het verleden gingen de slagbomen op zaterdag aan het eind van de dag wel standaard omhoog. Echter, sommige ondernemers en medewerkers bleken dat moment af te wachten om de terreinen na een dag parkeren zonder betalen af te rijden. Ook was er in die periode sprake van parkeeroverlast door langdurig gestalde voertuigen als reclameobject. Tot slot bleek na openstelling een hertelling van de parkeerbezetting noodzakelijk. Zonder hertelling zijn de bezettingscijfers en daarmee de vol/vrij signalering niet betrouwbaar.



- De opbrengsten uit betaald parkeren zijn gedaald en het product parkeren kent sinds 2015 jaarlijks een negatief exploitatiesaldo.
- Aandachtspunt voor de komende jaren is het jaarlijks negatief saldo van de parkeerexploitatie.

#### **Ontbreken van bewegwijzering, accurate vol-vrij signalering en doorverwijzing**

- Het ontbreken van goede bewegwijzering en doorverwijzing indien een specifieke parkeerlocatie vol is wordt door zowel ondernemers als bezoekers als knelpunt benoemd.
- De huidige vol/vrij signalering bij het terrein De Els Zuid blijkt niet altijd accuraat. Het komt voor dat er nog lege parkeerplaatsen zijn, terwijl de displays aangeven dat het terrein vol is. De Els-Zuid is sinds de komst van Action zeer in trek. Als dit terrein vol is dient een gepaste doorverwijzing plaats te vinden.

#### **Parkeercapaciteit centrumgebied**

- Een aandachtspunt voor de komende jaren is de 'parkeerbalans' van het centrumgebied. Momenteel zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De vraag is of de huidige parkeercapaciteit zo dadelijk nog aansluit op de nieuwe mix van functies (wonen, horeca en winkels).
- Er zijn plannen voor meer woningen/appartementen in het centrumgebied van Waalwijk. Mogelijk gaat deze nieuwbouw ten koste van (een deel van) de bestaande parkeercapaciteit. Past dit of is er (op termijn) behoefte aan een parkeerdek op het Unnaplein of De Els Zuid?

#### **Aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de parkeerterreinen**

- Parkeerterrein De Els-Zuid loopt mede sinds de komst van de Action sneller vol dan voorheen. De verkeers- en parkeerdruk op zaterdagmiddag is hier een aandachtspunt: tijdens piekmomenten is er sprake van een wir-war van auto's, fietsers en voetgangers.
- Tijdens piekmomenten en/of als er zich problemen voordoen met de slagbomen, dan slaat het verkeer op De Els Zuid terug tot en met de Mr. Van Coothstraat en bij het Unnaplein wordt in zo'n geval de Bernhardstraat geblokkeerd.
- De grote parkeerterreinen vormen momenteel geen aantrekkelijke entrees van de stad: verharding, parkeertechniek en bebording voeren de boventoon.

#### **Toezicht en handhaving in de straten met uitsluitend parkeervergunningen**

- Bewoners in de gereguleerde gebieden hebben vrijwel allemaal de parkeeroverlast meegemaakt van vóór de parkeerregulering. De ergernissen uit die periode zijn grotendeels verdwenen.
- Sinds met vergunningen wordt gewerkt kunnen ze vrijwel altijd probleemloos parkeren. Daar zijn ze ook content mee. Toch blijkt dat hun vergunningsplaatsen af en toe nog worden bezet door mensen zonder vergunning. Dit wordt vooral gemeld door vergunninghouders in de omgeving van hotel Waalwijk, het Kunstencentrum en theater De Leest. Hier wordt aangedrongen op meer toezicht, ook in de avonduren.

#### **Parkeerdruk in de woonstraten ten oosten van Wilhelminastraat**

- Het gebied ten oosten van de Wilhelminastraat is niet gereguleerd. Hier speelt al jarenlang de problematiek van hoge parkeerdruk. Overdag door uitwijkgedrag van werknemers en bezoekers van het centrumgebied. In de avond en nacht gaat het primair om parkeerdruk door auto's van de bewoners zelf.
- Bewoners zijn zich ervan bewust dat de belangen per huishouden nogal verschillend kunnen zijn en dat het om die reden best lastig is om een generieke oplossing te vinden.
- Bewoners geven aan dat de gemeente de regie moet pakken om een oplossing te vinden voor de parkeerdruk in hun wijk.



*Parkeerdruk in de ongereguleerde woonstraten | gebied ten oosten van de Wilhelminastraat*

#### **Onbenutte capaciteit op locatie Heulstraat en ‘achterste deel’ parkeerterrein Taxandriaweg**

- Parkeerlocatie Heulstraat (54 pp) staat op alle dagen van de week nagenoeg leeg. Voor deze locatie worden parkeervergunningen uitgegeven voor ondernemers en werknemers à € 153 per jaar. Deze doelgroep maakt echter geen gebruik van de locatie.
- Het ‘achterste deel’ van parkeerterrein Taxandriaweg ligt naast locatie Heulstraat. Op dit deel van het terrein gaat het om circa 50 tot 100 pp die over het algemeen onbenut blijven. Een abonnement voor ondernemers en werknemers bedraagt € 226 per jaar. Op werkdagen is hier nog ruimte voor ondernemers en werknemers.

#### **Stadsafsluiting promenadegebied: paaltjes staan structureel naar beneden**

- Momenteel staan de verzinkbare paaltjes van het promenadegebied structureel naar beneden. Omdat er niet wordt gehandhaafd hebben o.a. bezorgdiensten ‘vrij spel’ in het promenade gebied.
- Mede in het kader van het compactere centrumgebied vragen diverse stakeholders om het deels herstellen van de verkeersfunctie van zowel de Grotestraat als de Stationsstraat.
- Ook het thema bevoorrading vraagt om aandacht. Een zorgvuldige afweging tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (ramkraken) is noodzakelijk.



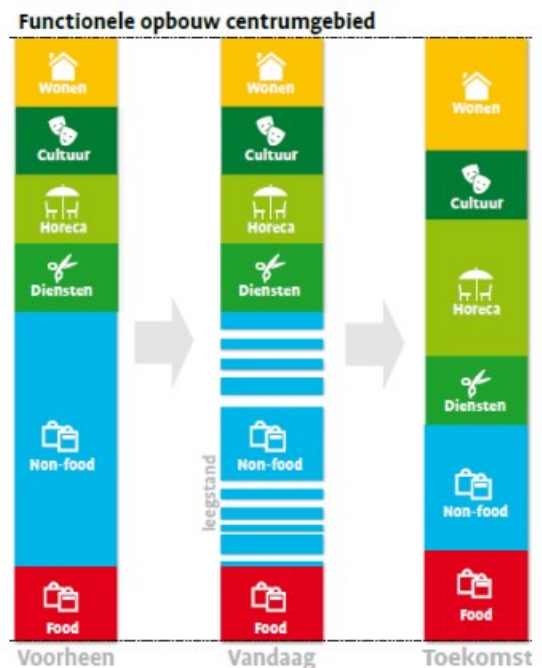
### 3 Vertrekpunt voor de toekomstige parkeersituatie

#### 3.1 Ontwikkeling centrumgebied

##### 3.1.1 Centrumplan

###### Compact kernwinkelcircuit

- Uitgangspunt voor de toekomstige parkeersituatie is de ontwikkeling van een compact kernwinkelcircuit bestaande uit het rondje De Els-Grotestraat-Markt en het noordelijk deel van de Stationsstraat tot aan Julianastraat.
- Om dit compacte rondje te laten slagen is een structurele versterking nodig in/aan de noordelijke tak van De Els door het toevoegen van trekkracht. Bij voorkeur gaat het om supermarkten, waardoor de frequente boodschappenfunctie van het centrum kan worden versterkt en het aantal bezoekers in het compacte kernwinkelcircuit substantieel kan toenemen.
- Om het middendeel van de Stationsstraat bij het kernwinkelcircuit te blijven betrekken is herinvulling van het voormalige pand van het Kruidvat een vereiste.
- Het Raadhuisplein en de Markt vormen met de historische bebouwing, horeca en terrassen de ‘huiskamer van de stad’. Hier wordt ingezet op het vergroten van de verblijfs- en belevingswaarde.
- In de overige delen van de stad wordt ingezet op een divers functieprofiel bestaande uit zowel winkels als diensten, ambachten, bedrijven, horeca en woningen. Zowel in de Grotestraat-west, Grotestraat-oost als Stationsstraat-zuid wordt onderscheid gemaakt in een deel waarin de nadruk ligt op publieksgerichte functies een deel waar de nadruk ligt op centrumstedelijk wonen.
- De ontwikkeling van (vooral goedkope en middeldure huur)woningen in de randzones van het centrum wordt gestimuleerd en gefaciliteerd door belemmeringen in wet- en regelgeving weg te nemen en de visie te vertalen naar bestemmingsplannen.
- Er wordt ingezet op het thema schoenen, leer en mode. Ambachtelijke bedrijvigheid in schoenen en leer wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd aan het Raadhuisplein en de Grotestraat. De komst van het schoenenmuseum en de aanwezigheid van (kleinschalige) historische bebouwing bieden hiervoor extra kansen.



###### Alternatieve variant

- Mocht de structuurversterking in/aan de noordtak van De Els niet haalbaar blijken dan wordt ingezet op een alternatieve structuur. Het kernwinkelcircuit bestaat dan uit een T-structuur, bestaande uit de Markt/Raadhuisplein/Stationsstraat en De Els-oost.
- In deze variant zal de hele Grotestraat-west zich ontwikkelen tot gemengd centrummilieu met een diversiteit aan functies. In deze variant kan overwogen worden om auto's in oost-westelijke richting (eenrichtingsverkeer) door de Grotestraat te laten rijden en langsparkeren toe te voegen.

### 3.1.2 BIZ

- Een belangrijk plan voor het centrumgebied van Waalwijk is de instelling van de BIZ (Bedrijven Investerings Zone). Binnen een BIZ kiezen ondernemers en vastgoedeigenaren voor een gezamenlijke investering in hun omgeving. In een BIZ dragen alle stakeholders in het gebied bij. De stemming voor een BIZ stond gepland voor medio 2020, maar heeft vanwege corona nog niet plaatsgevonden.
- Ter onderbouwing van de BIZ heeft Centrummanagement Waalwijk een op maat gesneden actieprogramma voor het centrumgebied laten uitwerken<sup>3</sup>. Primair gaat het hierbij om het creëren en structureel in stand houden van een schoon, heel, veilig en groen centrumgebied.
- De basis voor het actieprogramma wordt gevormd door 'Het verhaal van Waalwijk', gedragen door de pijlers *Gastvrij, Lokaal, Aantrekkelijk* en *Authentiek*.

### 3.2 Mobiliteitsvisie

- De gemeente stimuleert het fietsgebruik. De fietsvoorzieningen in de gemeente worden verbeterd zodat het aantrekkelijker wordt om van deze vervoerwijze gebruik te maken.
- Het aantal elektrische auto's groeit snel. De gemeente faciliteert elektrisch autorijden. Op strategische plaatsen in het centrumgebied worden E-laadpunten geplaatst.
- Deelauto's spelen momenteel nog geen rol van betekenis in Waalwijk, maar het is wel een thema dat actueel kan gaan worden. Met de ambitie om meer wonen toe te voegen in het centrumgebied kan parkeren van de 'eigen auto' steeds meer een bottleneck gaan vormen: onvoldoende ruimte op maaiveld en gebouwde parkeervoorzieningen zijn relatief duur.



### 3.3 Parkeren

#### 3.3.1 Regulering

- Anno 2020 en de komende jaren (ontwikkeling naar een compacter centrum) is en blijft de beschikbare (parkeer)ruimte in het centrumgebied van Waalwijk op piekmomenten schaars.
- De schaarste aan beschikbare (parkeer)ruimte dwingt om keuzes te maken welke doelgroepen (primair) op welke locaties gefaciliteerd dienen te worden: de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats.
- Om doelgroepen te kunnen faciliteren (doel) is, in geval van schaarste, parkeerregulering noodzakelijk (middel).
- De omvang van primaire doelgroepen verandert. Waar in het verleden de nadruk lag op winkelen en boodschappen doen, zien we de komende jaren naast boodschappen doen een steeds belangrijkere rol voor wonen, horeca, cultuur en evenementen, met mogelijk een piekbehoefte op andere momenten.

<sup>3</sup> Rapportage Actieprogramma Waalwijk Centrum d.d. 10 februari 2020 – Bureau WYNE Strategy & Innovation



- Per parkeerlocatie dienen de primaire doelgroepen en bijbehorende parkeerregulering te worden bepaald en waar nodig de komende jaren te worden bijgesteld.
- Parkeren in de schilgebieden rondom het centrumgebied blijft een aandachtspunt: de maatregelen die we in het centrum nemen mogen in ieder geval geen extra parkeeroverlast in de omgeving veroorzaken (uitwijkgedrag van bezoekers en werknemers).

### 3.3.2 Deels gratis parkeren

- Om de haalbaarheid van structuurversterking van De Els te bepalen zijn in het kader van de Centrumvisie oriënterende gesprekken gevoerd met supermarktorganisaties. Er blijkt interesse voor een extra vestiging van een supermarkt in/aan De Els.
- Wel zijn daarbij door de partijen belangrijke randvoorwaarden benoemd. Voor de parkeersituatie geven partijen aan dat ze nadrukkelijk de voorkeur hebben voor minimaal het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren.

### 3.3.3 Aanbevelingen parkeren – Centrumvisie 2017

In de Centrumvisie 2017 zijn de volgende aanbevelingen over parkeren opgenomen:

- Er is behoefte aan bewegwijzering van de centrumring, accurate vol-vrij signalering en doorverwijzing.
- Het is gewenst de gebruiksvriendelijkheid van betaald parkeren te verbeteren en te streven naar moderne betaalmogelijkheden (mobiel betalen).
- Er is behoefte aan een aantrekkelijke looproute vanaf parkeerlocatie Taxandriaweg naar het westelijk deel van de Grotestraat. In combinatie met toevoeging van trekkracht aan de noordtak van De Els kan dit een impuls betekenen voor versterking van het noordwestelijk deel van het beoogde winkelrondje.

### 3.3.4 Financieel

- Het streven is een kostendeckende parkeerexploitatie binnen een periode van circa 4 jaar (periode 2021-2024).
- Uitgangspunt hierbij zijn taakstellende bezuinigingen van € 150.000 in 2022, € 325.000 in 2023 en € 400.000 in 2024. De financiële doorkijk (meerjarencijfers periode 2021 – 2024) is als volgt:

	begroting			
	2021	2022	2023	2024
<b>opbrengsten</b>	€ 832.305	€ 982.305	€ 1.157.305	€ 1.232.305
<b>BTW afdracht</b>	€ 62.424	€ 62.424	€ 62.424	€ 62.424
<b>kosten</b>	€ 1.185.324	€ 1.126.164	€ 1.126.164	€ 1.126.164
<b>resultaat</b>	€ -415.443	€ -206.283	€ -31.283	€ 43.717

## 4 Beschouwing toekomstbestendig parkeerbeleid

Dit hoofdstuk geeft een algemene beschouwing vooraf op de relevante thema's en onderwerpen die een rol spelen in een toekomstbestendig parkeerbeleid.

### 4.1 Algemeen

Op dit moment is mobiliteit enorm in beweging. Het Rijk en de grote steden zetten massaal in op Mobility as a Service (MaaS). De uitdaging is dat mensen bewuster keuzes maken qua (duurzame) mobiliteit met als doel een lager autogebruik en mogelijk zelfs een lager autobezit. Voor een gemeente als Waalwijk zullen de effecten van deze ontwikkeling morgen niet direct relevant zijn, maar op enig moment mogelijk wel. Bij toekomstbestendig parkeerbeleid is het belangrijk dat de keuzes die we nu maken niet 'in beton gegoten zijn', maar de ruimte laten om mee te groeien met maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeren is altijd een ondersteunende activiteit. In het kader van een gastvrij centrum mag het parkeren eigenlijk geen negatieve emotie oproepen. Vanwege de schaarste aan populaire parkeerplaatsen op piekmomenten is en blijft een vorm van parkeerregulering noodzakelijk. De uitdaging wordt een parkeerregime te ontwikkelen dat de autobereikbaarheid van het centrum ondersteunt, voor alle bezoekers geen 'dissatisfier' is en tegelijkertijd een zekere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk maakt. En aanvullend: voor de gemeente betaalbaar blijft.

De basis van elke parkeerregulering is de bepaling welke doelgroepen we waar willen hebben staan. En een parkeerregime is pas nodig als die toekenning en prioritering niet vanzelf goed gaat. De toekenning van doelgroepen aan parkeerplaatsen bepaalt in belangrijke mate het soort regime dat van toepassing kan zijn. Neem bijvoorbeeld het parkeerterrein aan de Taxandriaweg. Daarvoor zijn er verschillende opties:

- Als je op het terrein alleen maar langparkeerders wilt faciliteren, dan past daarbij betaald parkeren met alleen een goedkoop dagtarief (en geen separaat uurtarief).
- Als je ook kortparkeerders wilt faciliteren, bijvoorbeeld bezoek aan het stadhuis, dan is een redelijk uurtarief in combinatie met een goedkoop dagtarief meer logisch.
- Als je daarnaast het ook een overloopterrein voor vergunninghouders wilt laten zijn, dan moet administratief geregeld worden dat de vergunning ook geldig is op dit parkeerterrein.
- Als je het een overloopterrein voor iedereen wilt laten zijn, zonder specifieke doelgroep, dan is geen parkeerregime te overwegen.

Een discussie over een parkeerregime en vergunningenbeleid kan dus niet los gezien worden van de vraag welke doelgroepen we waar willen hebben staan.

### 4.2 Optimaliseren huidige situatie

In het verleden heeft de huidige parkeersituatie rondom De Els veel gedoe opgeleverd. Soms had dat te maken met beleidskeuzes en soms met de uitvoering daarvan. Slagbomen in combinatie met gratis parkeren en een verplicht bezoek aan de betaalautomaat kan bij de gebruiker verwarring veroorzaken, met als gevolg dat men dan te veel met parkeren bezig is.

Gezien de plannen rondom de toekomst van het centrum zal de diversiteit van de gebruikers van de parkeerplaatsen toenemen. Straks zijn het niet alleen winkelende bezoekers, maar ook bewoners, hun bezoek, bezoekers van een museum en van horeca (droog en nat). Sommige gebruikersgroepen hebben aan een uur meer dan genoeg en voor andere is zelfs twee uur nog te kort. Het zal ingewikkeld worden om met één regime voor alle parkeerplaatsen alle gebruikersgroepen te faciliteren. Bij het optimaliseren van de huidige situatie is differentiëren en prioriteren



onvermijdelijk. Extra randvoorwaarde die daarbij logisch naar voren komt: de keuzes moeten ook op straat eenduidig uitlegbaar zijn en mogen niet tot verwarring leiden.

### Kanttelingen bij huidige vorm 'gratis parkeren' in Waalwijk

- **Parkeerautomaten op straat**
  - Het is op straat *niet gratis* | € 0,10 (PIN) of € 0,40 (parkeerprovider) voor 1<sup>e</sup> uur parkeren
  - Mobiel parkeren | parkeerproviders: afhankelijk van type abonnement komen er € 0,30 aanmeldkosten bij (want er is geen sprake van gratis parkeren)
  - Aandeel parkeerproviders in omzet groeit: 27% (2018) | 32% (2019) | 42% (2020 – 1<sup>e</sup> helft)
- **1<sup>e</sup> uur gratis parkeren op slagboomlocaties Els-Zuid en Unnaplein**
  - Binnen 1 uur terrein willen verlaten: 'haasten'
  - Niet betaald of vergeten te betalen: geeft regelmatig 'gedoe' bij het uitrijden
- **1<sup>e</sup> & 2<sup>e</sup> uur gratis parkeren op slagboomlocatie Taxandriaweg**
  - Waarom 2 uur gratis parkeren op deze locatie, wat is de primaire doelgroep?
- **'Gratis parkeren': er zijn alternatieve vormen**

Mogelijke uitgangspunten bij het optimaliseren van de huidige situatie:

- Winkelend publiek faciliteren we bij voorkeur op parkeerterreinen en niet op losse parkeerplaatsen in de (woon)straten binnen het centrumgebied.
- Langparkeerders, zeg die langer dan een dagdeel parkeren, faciliteren we liever op enige loopafstand van het centrum, zodat de parkeerplaatsen dichtbij beschikbaar blijven voor kortparkeerders.
- Voor het boodschappen doen en korter winkelen moet er, net zoals nu het geval is, voldoende capaciteit zijn om gratis te kunnen parkeren.
- Bewoners en hun bezoek parkeren het liefst in de straat zelf (korte loopafstand). Voor bezoek is iets verder moeten lopen echter ook acceptabel.
- Vanwege de onduidelijkheid bij de gebruiker moeten we de combinatie slagbomen met één of twee uur gratis parkeren zien te vermijden, tenzij dit zorgeloos kan. In Helmond, bijvoorbeeld, rijden deelnemers van *Gepast Parkeren Helmond* op kenteken een parkeergarage in en uit zonder langs een betaalautomaat te hoeven gaan. Er wordt maandelijks gefactureerd op basis van werkelijk gebruik. Alleen deelnemers aan dit programma krijgen het tweede uur gratis, maar alle varianten daarop zijn ook mogelijk.

#### 4.3 Blauwe zone

Een populaire versie van parkeerregulering is de Blauwe Zone. Deze is primair bedoeld om kortparkeren te faciliteren en langparkeerders te weren. Langparkeren dat we wel willen toestaan wordt gefaciliteerd middels een ontheffing. Het is wenselijk om in het centrum zo min mogelijk te variëren in de maximaal toegestane parkeertijd, omdat deze verschillen op straat moeilijk uit te leggen zijn.

Nadeel van een Blauwe Zone is het feit dat het een verkeersmaatregel is. Dat betekent dat handhaving door BOA's gedaan moet worden op kosten van de gemeente, terwijl de eventuele bekeuring geïnd wordt door het Rijk. Voor de gemeente per definitie een niet-kostendekkende activiteit.

Kunnen we het gereguleerde centrumgebied volledig Blauwe Zone maken? Op basis van bovengenoemde uitgangspunten, waar bijvoorbeeld winkeland publiek liever niet in (woon)straten parkeert is het antwoord negatief. Een Blauwe Zone beschermt de bewoners niet tegen uitwijkgedrag door bezoekers. Bovendien zullen we ook plaatsen in het gereguleerde gebied moeten hebben waar langparkeren wordt gefaciliteerd voor de incidentele bezoeker.

### 'Gratis parkeren' – blauwe zone met schijf



- Faciliteren kortparkerende bezoekers
- Gebruikelijk: max 1 à 2 uur parkeren
- Schijf vergeten of te lang geparkeerd: boete € 95
- Bij insteek > 2 uur: risico op 'misbruik' door andere doelgroepen
- Daarom minder geschikt voor faciliteren langer bezoek/verblijf
- Handhaving is kostenpost gemeente
- Analoog: digitaal handhaven op kenteken is niet mogelijk
- Boetes gaan 1:1 naar het Rijk

De Blauwe Zone is primair bedoeld voor het faciliteren van kortparkeren en het onmogelijk maken van langparkeren (uitgezonderd ontheffinghouders). Dat zou dus prima kunnen op parkeerterreinen waar we het liefst alleen maar kortparkeerders willen hebben. Wat aanvullend daarbij nodig is, is een ontheffingsstelsel voor andere doelgroepen die we ook op die terreinen willen laten parkeren. Denk daarbij bijvoorbeeld aan direct omwonenden, waarvoor deze parkeerplaatsen ook bedoeld zijn.

Bij een gedeeltelijke Blauwe Zone hoort dus een andere beschermingsvorm voor die parkeerplaatsen waar je de kortparkeerder niet wilt hebben. In het centrum is met het oog op uitwisselbaarheid en flexibiliteit *betaald parkeren* de meest logische toevoeging. De regulering zou dan moeten zijn op basis van een redelijk uurtarief en, op plaatsen waar we ook langparkeerders willen faciliteren, een aantrekkelijk maximum dagtarief. Voor bewoners impliceert betaald parkeren een aantrekkelijke geprijsde parkeervergunning en bezoekersregeling. Een voordeel van deze aanpak is dat het meest arbeidsintensieve deel van handhaving (losse parkeerplaatsen in straten) op termijn ook met scanvoertuigen kan plaatsvinden.

### 'Gratis parkeren' – fiscale & digitale variant blauwe zone



- 'Blauwe zone' in fiscale variant
- 'Meld je aan om gratis te staan'
- Faciliteren kortparkeren: 1 of 2 uur gratis parkeren
- Na gratis periode: regulier parkeertarief
- Verplicht aan- en afmelden van kenteken
- Parkeerautomaten met kentekeninvoer
- Stimulans voor gebruik parkeerproviders
- Tijdens gratis periode: geen kosten parkeerprovider
- Niet aangemeld: naheffingsaanslag € 64,50
- Naheffingsaanslagen gaan naar gemeente



#### 4.4 Digitaal parkeren

Grotere steden kiezen allemaal voor de optie betaald parkeren op kenteken (digitaal parkeren). Hun motivatie daarvoor is dat in combinatie met een digitaal vergunningensysteem een 'ideale' mix kan worden samengesteld die recht doet aan de keuze wie we waar willen hebben parkeren. Daarnaast is handhaving maximaal efficiënt te organiseren. Dit is voor deze steden belangrijk, omdat alleen in dit scenario een kostendekkende parkeereexploitatie mogelijk is.

Aanvullend aan deze systematiek wordt veel aandacht besteed aan het achteraf betalen met een app. Ook zien we steeds vaker combinaties komen met een 1<sup>e</sup> uur (bijna of helemaal) gratis: de digitale variant van de blauwe zone. Ook loyaliteitsprogramma's worden toegepast waarbij parkeerkorting alleen aangeboden wordt aan vaste klanten.

Het achteraf betalen met een app wordt door het SHPV ook op slagboom locaties (parkeergarages en parkeerterreinen) toegepast<sup>4</sup>. De methode van het SHPV werkt als volgt: ticket trekken bij de slagboom (1), parkeren (2) en vervolgens log je via je parkeerprovider in en meld je je kenteken aan zoals je dat voor straatparkeren gewend bent (3). Bij het uitrijden wordt er voor je uitgecheckt, je gaat naar buiten op kenteken. Het parkeermanagementsysteem zoekt op basis van het kenteken de lopende parkeertransactie en koppelt die aan je parkeerprovider.

'Gratis' en/of voordelig parkeren voor vaste klanten – lokaal maatwerk parkeerprovider



**Gepast Parkeren**  
PARKERENHELMOND.NL

25% korting op het uurtarief na 18.00 uur: maximaal één uur betalen maandag t/m donderdag: het 2<sup>e</sup> uur gratis sinds 2012 actief | > 20.000 gebruikers



**VALKENBURG PAS**

van 08.00 tot 11.00 gratis parkeren op straat en in parkeergarage AH geeft parkeerkorting aan haar klanten sinds 2016 actief | ca. 3.500 gebruikers



**GASTVRIJ**  
GORINCHEM



**AsserPas**



**Stadsparkeren**



**KENTEKEN**



**01:58**

#### 4.5 Vergunninghoudersparkeren (E9)

Op een aantal locaties aan de randen van het gereguleerde gebied heeft Waalwijk gekozen voor een vergunninghoudersgebied (E9). Hier geldt een parkeerverbod, uitgezonderd voor vergunninghouders. Deze parkeerregeling is -net als de Blauwe Zone- gebaseerd op de Wegenverkeerswet.

Parkeren zonder een vergunning of bezoekersregeling wordt door handhaving aangemerkt als 'fout' parkeren. Boetes voor 'fout' parkeren worden afgehandeld via de 'Wet Mulder'. Belangrijk nadeel

<sup>4</sup> Zie paragraaf 2.4: de gemeente Waalwijk heeft deze toepassing ingekocht bij leverancier WPS. Deze techniek is echter nog niet geïmplementeerd.

ten opzichte van een fiscaal regime is dat de inkomsten van 'Wet Mulder' boetes één op één naar het Rijk gaan. De voordelen zijn:

- Heldere en eenvoudige maatregel voor bewoners;
- Draagvlak onder bewoners is groot;
- Er wordt orde geschapen in de openbare ruimte;
- Moedigt gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein aan.

In de regel zijn bewoners met een dergelijke vorm van parkeerregulering (E9) zeer content, omdat bij goede handhaving deze systematiek hen de meeste zekerheid op een parkeerplaats geeft.

#### 4.6 Resumé

- Parkeerregulering blijft nodig voor het faciliteren en prioriteren van doelgroepen.
- Blauwe zone is geen 'algemene oplossing' voor het centrumgebied:
  - Blauwe schijf is vooral gericht op kort bezoek: boodschappen doen;
  - Blauwe schijf is geen oplossing voor langer verblijf: winkelen, horeca, cultuur, museum.
- Boodschappen doen: een vorm van 'gratis parkeren' blijft wenselijk:
  - Ondernemers/winkeliers en vinden dit belangrijk;
  - De vraag is of dit voor alle bezoekers generiek of dat er enkel parkeerkorting voor vaste klanten wordt geboden;
  - Wie betaalt mee? In het (recente) verleden stonden de supermarkten zelf aan de lat voor parkeerkorting aan hun klanten.
- De noodzaak voor het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren (€ 0,10) in (woon)straten centrum ontbreekt. Differentiëren is een optie: onderscheid maken in enkele parkeerlocaties dichtbij de winkels en straten met primair woonfunctie.
- Unnaplein, Els-Zuid, Taxandriaweg: wel of geen slagbomen toepassen?
  - Bezoekers van het (winkel)centrum waarderen achteraf betalen voor parkeren;
  - BTW is 'financieel nadeel' bij slagbomen, maar het 'vermijden van de BTW' is geen doel op zich;
  - Slagbomen met huidige methodiek 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren leidt tot operationeel gedoe;
  - Slagboomlocatie Taxandriaweg met 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> uur gratis is minder logisch.
- Heulstraat en achterste deel Taxandriaweg zijn zeer matig bezet: dit is een kans voor een beter parkeeraanbod ten behoeve van werknemers in het centrumgebied.
- Aanpassen structuur parkeertarieven: de uitdaging wordt om de aandachts- en knelpunten in de huidige parkeersituatie op te lossen en tevens in een aantal logische stappen (periode 2021-2024) een bijdrage te leveren aan de taakstellende bezuiniging.



## 5 Advies toekomstbestendig parkeerbeleid

### 5.1 Mix van maatregelen

#### ***Betaald parkeren als basis voor parkeerregulering in het centrumgebied behouden***

De parkeerregimes Blauwe Zone en vergunninghoudersparkeren (E9) faciliteren specifieke doelgroepen en kunnen derhalve nooit een algemene oplossing voor het centrumgebied zijn. Omdat het centrum ook de komende jaren nog behoorlijk zal veranderen is flexibiliteit een belangrijke randvoorwaarde. Dat pleit voor een aanpak waarbij betaald parkeren (digitaal) de basis vormt waarbij op specifieke locaties waar betaald parkeren minder goed of niet voldoet een alternatief regime wordt toegepast.

#### ***Een andere 'slimmere' vorm van gratis parkeren toepassen***

Ondernemers/winkeliers hechten aan een vorm van gratis parkeren. De populaire parkeerterreinen achter slagbomen (De Els Zuid en Unnaplein) hebben momenteel het 1<sup>e</sup> uur gratis. Op straat en op terreinen met parkeerautomaten geldt iets vergelijkbaars (€ 0,10 voor het 1<sup>e</sup> uur). Op het parkeerterrein Taxandriaweg, waar kortparkeren voor centrumbezoekers minder logisch is, zijn de 1<sup>e</sup> twee uur gratis.

Voor bezoekers geldt dat alleen het 1<sup>e</sup> uur gratis op de populaire parkeerterreinen maant tot spoed en twee uur gratis parkeren meer rust geeft. Daarom heeft twee uur gratis de voorkeur. Het effect daarvan op de parkeerbegroting is echter 'dramatisch', waardoor het instrument 'gratis parkeren' anders dan nu het geval is moet worden ingezet. Zo is er in (woon)straten met alleen maar langsparkeren geen duidelijke noodzaak voor een vorm van één of twee uur (zo goed als) gratis parkeren. Dat zijn namelijk niet de plaatsen waar we bezoekers van het centrum primair willen ontvangen.

#### ***Achteraf betalen heeft de voorkeur: slagbomen handhaven***

Voor een bezoek aan het (winkel)centrum heeft achteraf betalen voor parkeren altijd de voorkeur, omdat daarmee geen vooraf vastgelegde eindtijd is bepaald. Dat is het voordeel van slagbomen ten opzichte van een parkeerautomaat. Daarom is er veel voor te zeggen om op de twee populaire terreinen met slagbomen (De Els Zuid en Unnaplein) en op de Taxandriaweg de slagbomen te handhaven.

Slagbomen in combinatie met één of twee uur gratis parkeren en verplicht langs de betaalautomaat leidt tot gedoe en dient te worden voorkomen. In dat opzicht is het beter om hier in algemene zin geen gratis parkeren aan te bieden. Uiteraard is er nog wel de mogelijkheid om, zoals *Gepast Parkeren Helmond*, voor de vaste klanten andere (voordelige) tarieven af te spreken en een hogere kwaliteit van dienstverlening te bieden (nooit meer langs de betaalautomaat).

#### ***Digitale variant van blauwe zone op beperkt aantal straatlocaties in directe omgeving van de Els***

Op de overige parkeerterreinen in het centrum (De Els Zuid voor de slagboom, De Els Noord en Wandelpark) kan dan het 1<sup>e</sup> of (indien financieel haalbaar) de 1<sup>e</sup> 2 uur gratis worden aangeboden. Ook kan er voor een groter gebied gekozen worden. Naast de genoemde locaties kunnen de Grotestraat en de Hertog Janstraat uitgevoerd worden met een dergelijk parkeerregime. Vanuit het gemak voor de gebruiker en ten behoeve van de 'betaalbaarheid' voor de gemeente (kostendekkende parkeerexploitatie) heeft in ieder geval een digitale variant van de Blauwe Zone de voorkeur.

#### ***Locaties Heulstraat en Taxandriaweg beter benutten***

Het parkeren op de Heulstraat is nu exclusief voor vergunninghouders. Het parkeerterrein is zeer matig bezet. Daarom is het aan te bevelen om de Heulstraat als algemeen overloopterrein te beschouwen en dus geen parkeerregime op te leggen. Zo is er een extra alternatief voor personeel in

het centrum, dat nu deels uitwijkt naar woonstraten in de schil met gratis parkeren. Door aanvullend *alle* parkeervergunninghouders de mogelijkheid te bieden dat zij altijd mogen parkeren op het parkeerterrein Taxandriaweg loopt deze groep nooit het risico geen parkeerplaats te kunnen vinden.

### **Basistarief naar € 0,10 per 6 minuten en voordelig dagtarief voor Taxandriaweg**

Gegeven het financiële kader wordt het basis parkeertarief bijgesteld/aangepast. Voorgesteld wordt een tarief van € 1,00 per uur (€ 0,10 per 6 minuten) met op de Taxandriaweg een maximum van € 3,00 per dag. Het basistarief van € 1,00 per uur geldt dan voor alle betaald parkeerplaatsen, zowel op straat als achter slagbomen. In **bijlage 4** is een schematisch overzicht opgenomen van de voorgestelde tarievenstructuur in vergelijking met de huidige situatie.



### **Parkeerkorting voor vaste klanten**

Voor vaste klanten kan aanvullend, tegen een nader te bepalen vergoeding per jaar, bijvoorbeeld het tweede uur gratis worden aangeboden op het Unnaplein. Zij die hiervan gebruik maken krijgen de beschikking over een parkeerapp en rijden bij voorkeur in en uit op kenteken. Andere varianten zijn ook denkbaar, waarbij het advies is om een dergelijke korting niet of beperkt toe te passen op het terrein De Els Zuid (achter slagboom), zodat de bezoeker die kiest voor kwaliteit (lees: korte loopafstand tot de winkels) en de meest populaire parkeerplaats van het centrumgebied daar zo goed mogelijk terecht kan. Als een dergelijk systeem voor vaste klanten niet haalbaar blijkt of onvoldoende aansluit bij de wensen van de betrokken stakeholders dan is het door de supermarkt(en) zelf parkeerkorting geven en betalen een alternatief.

### **Herziening tarieven van parkeervergunningen en abonnementen**

Het uitgiftebeleid en bijbehorende tarieven van parkeervergunningen en abonnementen is in de loop der jaren organisch gegroeid en uitgebreid. Er zijn verschillende doelgroepen, zones en tarieven waarbij opvalt dat de tarieven van de diverse parkeerproducten nogal uiteenlopen. Het hoe en waarom van de relatief grote tariefverschillen is anno 2020 onduidelijk en beleidsmatig niet meer goed uit te leggen aan de betrokken doelgroepen. Aanbevolen wordt om het aantal zones te herzien en het 'tarievenhuis' eenvoudiger en eenduidiger te maken. In **bijlage 4** is een schematisch overzicht opgenomen voor een alternatieve tarievenstructuur met een beperkter aantal parkeerproducten.

## Advies

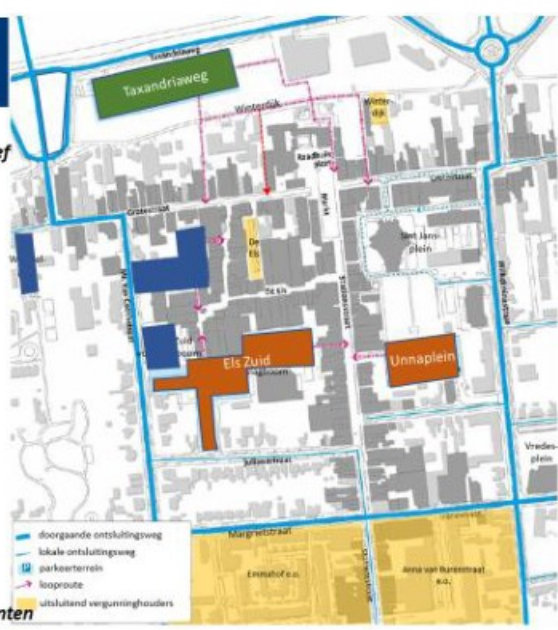
**Digitale 'blauwe zone'**  
**1<sup>e</sup> of 1<sup>e</sup> 2 uur gratis parkeren | daarna basistarief**  
 Wandelpark  
 Els-Noord  
 Els-Zuid (voor de slagboom)  
 Circa 220 pp

**Overige straatlocaties**  
 Basistarief € 0,10 per 6 minuten | € 1,00 per uur

**Handhaven slagbomen Els-Zuid en Unnaplein**  
**Afschaffen 1<sup>e</sup> uur gratis, lager basistarief**  
 Basistarief € 0,10 per 6 minuten | € 1,00 per uur  
 Supermarkten geven zelf korting op parkeren  
 Voordelig parkeren alleen voor vaste klanten

**Handhaven slagbomen Taxandriaweg**  
**Afschaffen 1<sup>e</sup> 2 uur gratis, voordelig dagtarief**  
 Faciliteren langparkeren  
 Basistarief € 0,10 per 6 minuten | € 1,00 per uur  
 Voordelig maximum dagtarief | € 3,00 per dag

**Herziening tarieven vergunningen en abonnementen**





## 5.2 Indicatie financieel effect

Op basis van de bij de gemeente beschikbare data over aantallen parkeerhandelingen en parkeeromzet per locatie is een indicatieve berekening gemaakt van het netto financieel effect van de mix van maatregelen uit paragraaf 5.1.

1. **Taxandriaweg | afschaffen 1<sup>e</sup> 2 uur gratis, voordelig dagtarief | basistarief € 0,10 per 6 min**  
+ € 67.000
2. **Unnaplein | afschaffen 1<sup>e</sup> uur gratis | basistarief € 0,10 per 6 min**  
+ € 47.000
3. **De Els Zuid | afschaffen 1<sup>e</sup> uur gratis | basistarief € 0,10 per 6 min**  
+ € 110.000
4. **Herziening tarieven vergunningen en abonnementen**  
+ € 19.000
5. **Straatlocaties | basistarief € 0,10 per 6 minuten in combinatie met blauwe zone varianten:**
  - A. Blauwe zone beperkt gebied | schijf | 1<sup>e</sup> 2 uur gratis  
+ € 10.000
  - B. Blauwe zone groot gebied | schijf | 1<sup>e</sup> 2 uur gratis  
-/- € 51.000
  - C. Blauwe zone beperkt gebied | digitaal | 1<sup>e</sup> 2 uur gratis  
+ € 65.000
  - D. Blauwe zone groot gebied | digitaal | 1<sup>e</sup> 2 uur gratis  
+ € 19.000
  - E. Blauwe zone beperkt gebied | digitaal | 1<sup>e</sup> uur gratis  
+ € 109.000
  - F. Blauwe zone groot gebied | digitaal | 1<sup>e</sup> uur gratis  
+ € 75.000

### **Totaal financieel effect per saldo | maatregelen 1 t/m 5:**

- A. + € 253.000
- B. + € 192.000
- C. + € 308.000
- D. + € 262.000
- E. + € 352.000
- F. + € 318.000

**Opmerking:** voor het mogelijk maken van de digitale variant van de blauwe zone is kentekeninvoer op de parkeerautomaten op straat een technische randvoorwaarde. De eenmalige investering in de upgrade van de automaten bedraagt naar verwachting € 40.000. De jaarlijkse kapitaallasten (afschrijving 10 jaar en rentepercentage 1,5%) van € 4.600 dienen nog verwerkt te worden.

## 5.3 Voorstel voor fasering

- In 2021 kan 'per direct' gestart worden met maatregel 1 (Taxandriaweg).
- Voor het doorvoeren van maatregel 2 (Unnaplein), 3 (De Els Zuid) en 5 (straatlocaties i.c.m. digitale blauwe zone) dient er in 2021 techniek aangeschaft en geïmplementeerd te worden.
- Centrummanagement zal met haar achterban moeten bepalen *of* en op welke manier ze parkeerkorting willen geven. In basis gaat het om:
  - Parkeerkorting voor vaste klanten tegen een vaste vergoeding per jaar via lokaal maatwerk in samenwerking met een parkeerprovider;
  - Parkeerkorting direct via de supermarkt(en): in deze variant bepalen en betalen de supermarkt(en) zelf de parkeerkorting aan hun klanten;

- Zo spoedig mogelijk starten met de maatregelen 2 (Unnaplein), 3 (Els Zuid) en 5 (straatlocaties i.c.m. digitale blauwe zone).
- Maatregel 4 (herziening tarieven vergunningen en abonnementen) stapsgewijs uitsmeren over de periode 2021 – 2024. Dit vraagt om zorgvuldige uitleg en communicatie richting de diverse eindgebruikers. De verhoging met de grootste financiële impact zit op diverse categorieën bedrijfsvergunningen. Het alternatief is locatie Heulstraat (dit wordt gratis parkeren) of een abonnement op de Taxandriaweg (dit wordt het meest voordelige tarief in de nieuwe opzet van vergunningen en abonnementen).



## 6 Beantwoording vraagstelling

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksvragen naar aanleiding van de raadsmotie puntsgewijs langsgelopen en beantwoord.

### ***Voldoet het huidige parkeerbeleid nog aan de doelstellingen zoals deze ten tijde van de invoering en latere besluitvorming, zijn gesteld?***

- Anno 2020 en de komende jaren (ontwikkeling naar een compacter centrum) is en blijft de beschikbare (parkeer)ruimte in het centrumgebied van Waalwijk op piekmomenten schaars.
- De schaarste aan beschikbare (parkeer)ruimte dwingt om keuzes te maken welke doelgroepen (primair) op welke locaties gefaciliteerd dienen te worden: de juiste parkeerder op de juiste parkeerplaats.
- Om doelgroepen te kunnen faciliteren (doel) is, in geval van schaarste, parkeerregulering noodzakelijk (middel).
- De omvang van primaire doelgroepen verandert. Waar in het verleden de nadruk lag op winkelen en boodschappen doen, zien we de komende jaren naast boodschappen doen een steeds belangrijkere rol voor wonen, horeca, cultuur en evenementen, met mogelijk een piekbehoefte op andere momenten.
- Per parkeerlocatie dienen de primaire doelgroepen en bijbehorende parkeerregulering te worden bepaald en waar nodig de komende jaren te worden bijgesteld.

### ***Hoe verhouden de parkeerinkomsten zich met de uitgaven op het product parkeren?***

- Het uitgangspunt uit 2007 voor een kostendekkende parkeerexploitatie is anno 2020 niet meer aan de orde. Sinds 2015 is er sprake van een negatief exploitatiesaldo voor parkeren. Het negatieve exploitatieresultaat wordt afgedekt in de gemeentebegroting.
- Zonder gewijzigd beleid bedraagt het negatief exploitatiesaldo voor parkeren jaarlijks ruim -€ 350.000.
- In het kader van de actualisering van de begroting wordt gestreefd naar een kostendekkende parkeerexploitatie binnen een periode van circa 4 jaar (periode 2021-2024). Het uitgangspunt is een taakstellende bezuiniging van structureel ruim € 350.000.

### ***Hoe ervaren de verschillende doelgroepen (bewoners, ondernemers en bezoekers) het gemeentelijke parkeerbeleid?***

#### ***Wat zijn de ervaringen met het parkeerexperiment met de verlaging van het bezoekerstarief zoals dit het afgelopen jaar heeft plaatsgevonden?***

#### ***Welk draagvlak is er voor het huidige parkeerbeleid bij de verschillende doelgroepen?***

- Over het algemeen staat bij ondernemers niet ter discussie dat er voor de bereikbaarheid van het centrumgebied een vorm van parkeerregulering nodig is.
- Over welke vorm van regulering het beste is voor Waalwijk wordt verschillend gedacht. Er zijn ondernemers en bezoekers die zich afvragen of betaald parkeren (in de huidige vorm) nog wel gehandhaafd dient te worden. Als alternatief wordt bijvoorbeeld gedacht aan het instellen van een 'blauwe zone'.
- Het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren wordt breed gewaardeerd en gekoesterd door zowel ondernemers als bezoekers.

#### ***Is er een waterbedeffect opgetreden in de overloopgebieden en hoe moet dit worden aangepakt?***

- Bewoners in de gereguleerde gebieden hebben vrijwel allemaal de parkeeroverlast meegemaakt van vóór de parkeerregulering. De ergernissen uit die periode zijn grotendeels verdwenen. Wel

wordt er aandacht gevraagd voor voldoende toezicht en handhaving in de avondperiode in verband met uitwijkgedrag van bezoekers van o.a. De Leest, kunstencentrum, hotel en horeca.

- Het gebied ten oosten van de Wilhelminastraat is niet gereguleerd. Hier speelt al jarenlang de problematiek van parkeerdruk. Overdag door uitwijkgedrag van werknemers en bezoekers van het centrumgebied. In de avond en nacht gaat het primair om parkeerdruk door auto's van de bewoners zelf. Bewoners zijn zich ervan bewust dat de belangen per huishouden nogal verschillend kunnen zijn en dat het om die reden best lastig is om een generieke oplossing te vinden. Bewoners geven aan dat de gemeente de regie moet pakken om een oplossing te vinden voor de parkeerdruk in hun wijk.
- Met parkeerregulering is redelijk eenvoudig een einde te maken aan dit uitwijkgedrag. Het blijkt in de praktijk vaak moeilijk om daarvoor een breed draagvlak in de wijk te krijgen. Daarom is het van belang om dit vraagstuk gebiedsgericht en in samenspraak met belanghebbenden aan te pakken.
- Om niet de overlast alleen maar te verplaatsen wordt aanbevolen om bij een toekomstige uitbreiding van gereguleerd gebied niet straat voor straat een afweging te maken, maar gebiedsgericht te werk te gaan. En om voldoende tijd te investeren in een traject, waarin samen met een evenwichtige vertegenwoordiging van alle betrokken belanghebbenden (bewoners, bedrijven, winkels, instellingen) in het gebied een advies wordt opgesteld over de uitbreiding van parkeerregulering. Bij deze vorm van burgerparticipatie stelt de raad vooraf de kaders vast. Bijvoorbeeld: bij nieuwe uitbreidingen van gereguleerd gebied in woonstraten wordt gewerkt met een E9 regime (parkeerverbod uitgezonderd vergunninghouders) of een fiscaal regime (betaald parkeren), en binnen door de raad vastgestelde grenzen is er een variatie in tijden, tarieven en grenzen mogelijk. Omdat het sec om woonstraten gaat (weinig tot geen andere bezoekaantrekkende functies en bestemmingen) lijkt E9 als basis voor de regulering in de woongebieden het meest opportuun voor Waalwijk.
- De ervaring bij andere gemeenten leert dat er met een gebiedsgerichte aanpak samen met belanghebbenden begrip ontstaat voor de issues/belangen van de verschillende doelgroepen, waardoor er uiteindelijk een weloverwogen advies met breed draagvlak wordt afgegeven.

***Op welke wijze draagt het parkeerbeleid bij aan de beleving en de bereikbaarheid van het centrum?***

- Met het 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren is zeker goodwill gekweekt bij de bezoekers van het centrum. Bezoekers zien ook dat door de gemeente en ondernemers hard wordt gewerkt aan verbeteringen en dat die verbeteringen hier en daar ook al zichtbaar worden. Tegelijkertijd blijkt uit de gesprekken met zowel ondernemers als bezoekers dat er nog werk aan de winkel is.
- Waalwijk heeft een storingsgevoelige periode met parkeersystemen en een minder goed functionerende meldkamer achter de rug. Dit resulteerde regelmatig in wachtrijen, oponthoud, toestanden en irritaties op de parkeerterreinen. Kortom: slechte beeldvorming. Het gaat momenteel beter, maar er blijft regelmatig sprake van operationeel gedoe en haperende techniek. Zowel ondernemers, inwoners als bezoekers ervaren in de dagelijkse praktijk diverse aandachts- en knelpunten die om verbetering vragen.
- Sinds de komst van de Action loopt het parkeerterrein De Els-Zuid sneller vol dan voorheen. De verkeers- en parkeerdruk op zaterdagmiddag is hier een aandachtspunt: tijdens piekmomenten is er sprake van een wirwar van auto's, fietsers en voetgangers.
- Als er zich problemen voordoen met de slagbomen dan slaat het verkeer op De Els Zuid terug tot en met de Mr. Van Coothstraat en bij het Unnaplein wordt in zo'n geval de Bernhardstraat geblokkeerd.
- De grote parkeerterreinen vormen momenteel geen aantrekkelijke entrees van de stad: enkel verharding, parkeertechniek en bebording voeren de boventoon. Voor het borgen van de



aantrekkelijkheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de grote parkeerterreinen lijkt een andere inrichting (ontwerp) opportuun. In ieder geval voor De Els-Zuid en het Unnaplein. Ook is er behoefte aan bewegwijzering van de centrumring, accurate vol-vrij signalering en doorverwijzing.

***Hoe ziet er een toekomstbestendig parkeerbeleid uit voor Waalwijk, vanuit het perspectief van de verschillende doelgroepen?***

- Parkeren is altijd een ondersteunende activiteit. In het kader van een gastvrij centrum mag het parkeren eigenlijk geen negatieve emotie oproepen. Vanwege de schaarste aan populaire parkeerplaatsen op piekmomenten is en blijft een vorm van parkeerregulering noodzakelijk. De uitdaging wordt een parkeerregime te ontwikkelen dat de autobereikbaarheid van het centrum ondersteunt, voor alle bezoekers geen ‘dissatisfier’ is en tegelijkertijd een zekere kwaliteit van de openbare ruimte mogelijk maakt. En aanvullend: voor de gemeente betaalbaar blijft.
- De basis van elke parkeerregulering is de bepaling welke doelgroepen we waar willen hebben staan. En een parkeerregime is pas nodig als die toekenning en prioritering niet vanzelf goed gaat. De toekenning van doelgroepen aan parkeerplaatsen bepaalt in belangrijke mate het soort regime dat van toepassing kan zijn.
- In hoofdstuk 5 is een advies uitgewerkt met een mix van maatregelen waarin oog en aandacht is voor de aandachts- en knelpunten in de huidige parkeersituatie en tevens in een aantal logische stappen (periode 2021-2024) een bijdrage levert aan de taakstellende bezuiniging:
  - Betaald parkeren als basis voor parkeerregulering in het centrumgebied behouden;
  - Achteraf betalen op de grote parkeerterreinen heeft de voorkeur: slagbomen handhaven;
  - Een andere ‘slimmere’ vorm van gratis parkeren toepassen: digitale variant van blauwe zone op beperkt aantal straatlocaties in directe omgeving van de Els;
  - Basistarief op straat en terreinen naar € 0,10 per 6 minuten en een voordelig dagtarief voor locatie Taxandriaweg;
  - Parkeerkorting voor vaste klanten tegen een vaste vergoeding per jaar of rechtstreeks door de supermarkt(en) zelf te bepalen en betalen;
  - Herziening van soorten en tarieven parkeervergunningen en abonnementen;
  - Regulering op locatie Heulstraat opheffen.

***In de Centrumvisie staat dat het centrum compacter (gemaakt) moet worden: wat betekent het compacter worden voor het parkeerbeleid, draagt het huidige beleid bij aan het verwezenlijken van de centrumvisie?***

- Een aandachtspunt voor de komende jaren is de ‘parkeerbalans’ van het centrumgebied. Momenteel zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. De vraag is of de huidige parkeercapaciteit zo dadelijk nog aansluit op de nieuwe mix van functies (wonen, horeca en winkels).
- Er zijn plannen voor meer woningen/appartementen in het centrumgebied van Waalwijk. Mogelijk gaat deze nieuwbouw ten koste van (een deel van) de bestaande parkeercapaciteit. De vraag is of deze plannen qua parkeerbehoefte ruimtelijk gaan passen of dat er (op termijn) behoefte is aan bijvoorbeeld een parkeerdek op het Unnaplein of De Els Zuid.
- Voor de diverse woningbouwplannen in het centrum van Waalwijk zullen de komende jaren samenwerkingsafspraken tussen ontwikkelaars en gemeente worden uitgewerkt en vastgelegd. Bij de oplossing van het parkeervraagstuk speelt de kwaliteit van openbare ruimte een steeds belangrijkere rol. Een (ondergrondse) parkeervoorziening op de eigen ontwikkelplot is niet altijd een optie, zeker niet in geval van sociale woningbouw. Voorkomen moet worden dat parkeren op termijn ruimtelijk en/of financieel een bottleneck gaat vormen.

- Aanbevolen wordt om de diverse woningbouwplannen voor het centrumgebied en de bijbehorende (potentiële) parkeeroplossingen en (concept) parkeerafspraken tussen gemeente en projectontwikkelaars in kaart te brengen. Momenteel is er meer dan genoeg parkeer capaciteit maar er is onvoldoende beeld/inzicht wat er voor de komende jaren 'boven de markt hangt' en wat dit betekent voor de parkeerbalans van het centrumgebied. In deze fase van de herontwikkeling van het centrumgebied gaat het om de volgende vragen:
  - Welke ruimtelijke en financiële uitgangspunten worden er gehanteerd bij de uitwerking van de parkeeroplossingen van de diverse ruimtelijke projecten?
  - In hoeverre wordt er in deze projecten voor parkeren een beroep gedaan op de openbare ruimte?
  - Voor welke projecten zijn c.q. worden contractuele verplichtingen tussen gemeente en projectontwikkelaars vastgelegd en welke effect hebben deze afspraken op de parkeerbalans van het centrumgebied?

***Dragen de parkeerproducten en de bijbehorende tariefstellingen nog bij aan de gemeentelijke beleidsdoelstellingen?***

- Het uitgiftebeleid en bijbehorende tarieven van ontheffingen en vergunningen is in de loop der jaren organisch gegroeid en uitgebreid.
- Er zijn verschillende doelgroepen, zones en tarieven waarbij opvalt dat de tarieven van de diverse parkeerproducten nogal uiteenlopen. Het hoe en waarom van de relatief grote tariefverschillen is anno 2020 onduidelijk en beleidsmatig niet meer goed uit te leggen aan de betrokken doelgroepen.
- Aanbevolen wordt om het aantal zones te herzien en het 'tarievenhuis' eenvoudiger en eenduidiger te maken.

***Welke innovaties en aanpassingen in de parkeerproducten zullen de komende jaren plaatsvinden waar in Waalwijk rekening mee moet worden gehouden?***

- Steeds meer gemeenten werken toe naar een gedigitaliseerde parkeerketen en digitaal handhaven. Begrijpelijk, want dat biedt volop voordelen: efficiënter handhaven, verlaging van de personeelskosten, de mogelijkheid om veel data te verzamelen, waarmee je informatie gestuurd kunt gaan werken, en een bredere dienstverlening richting inwoners en ondernemers.
- Ook de gemeente Waalwijk heeft een begin gemaakt met digitalisering. Het verder digitaliseren van de parkeerketen betekent voor de gemeente Waalwijk de volgende stappen:
  - Invoeren van kentekensparkeren in de parkeerautomaten;
  - Vervangen van de papieren bezoekerskaarten door een digitale bezoekersregeling;
  - Het achteraf betalen via parkeerproviders (mobiel betalen) op alle parkeerplaatsen mogelijk maken: zowel straatparkeren als parkeerterreinen;
  - Optimaliseren van handhaving door de inzet van een scanvoertuig.
- Het huidige contract met P1 voor de uitvoering van operationele parkeertaken loopt door tot zomer 2021. Voor een nieuwe aanbesteding wordt de verdere digitalisering van de parkeerketen en digitaal handhaven een belangrijk thema.
- Parkeerdeata bevat relevante informatie over het bezoek aan het centrum. Bij de modernisering van de systemen en processen zal extra aandacht moeten zijn voor het online beschikbaar hebben van actuele parkeerdeata.

***Een belangrijk aspect ten aanzien van parkeren is de communicatie hierover: wat is de beste wijze van communiceren met de centrumbezoekers over het parkeerregime?***



- Omdat parkeren ondersteunend is aan een goed bereikbaar centrum is het raadzaam om voor de communicatie over parkeren intensief samen te werken en af te stemmen met Centrummanagement Waalwijk.
- Het is te overwegen om de communicatie over parkeren naar de bezoekers meer een boodschap te laten zijn van de binnenstadondernemers. Het zijn tenslotte primair hun klanten.

## **Bijlagen**

### **Bijlage 1 | Gesprekken en online enquête | inwoners en bezoekers**

- *separate bijlage 1A - rapportage Opiniepijlers*
- *separate bijlage 1B - grafische samenvatting Opiniepijlers*

### **Bijlage 2 | Gespreksverslagen stakeholders**

- *separate bijlage 2*

### **Bijlage 3 | Organisatie en digitalisering parkeerketen**

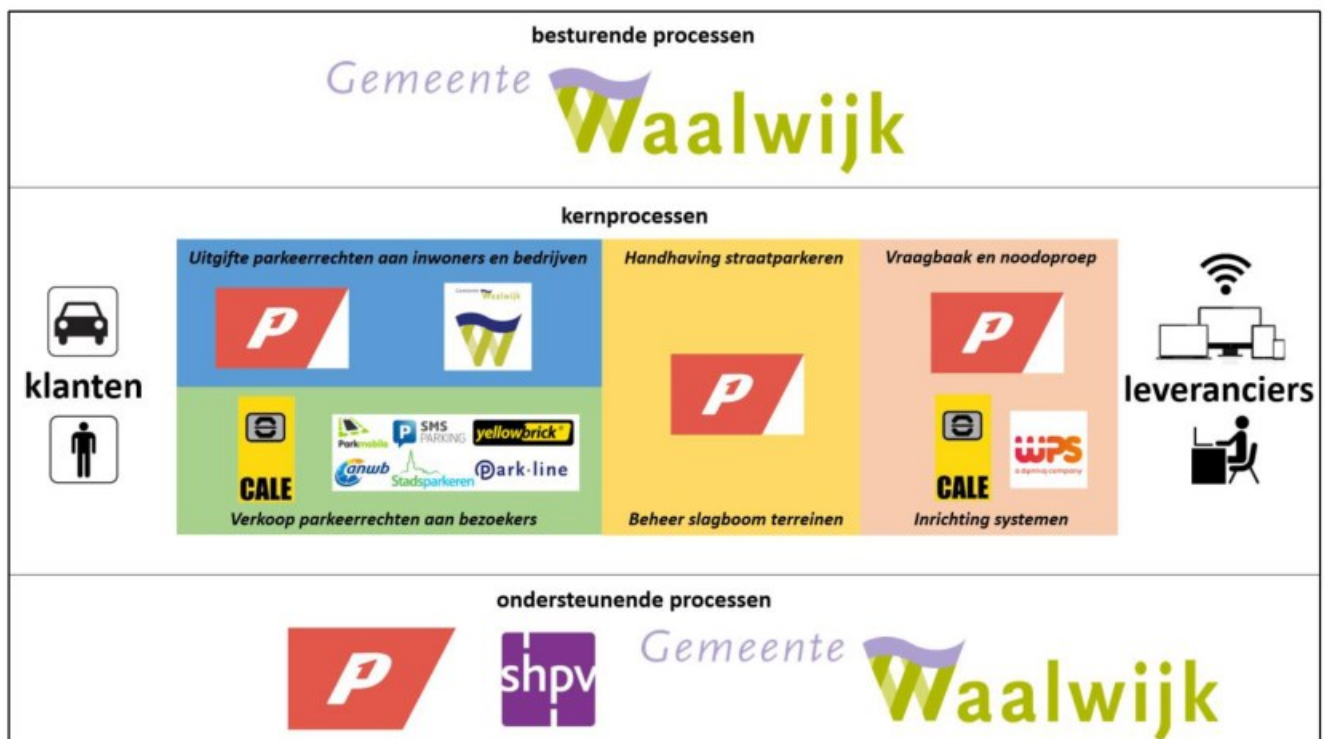
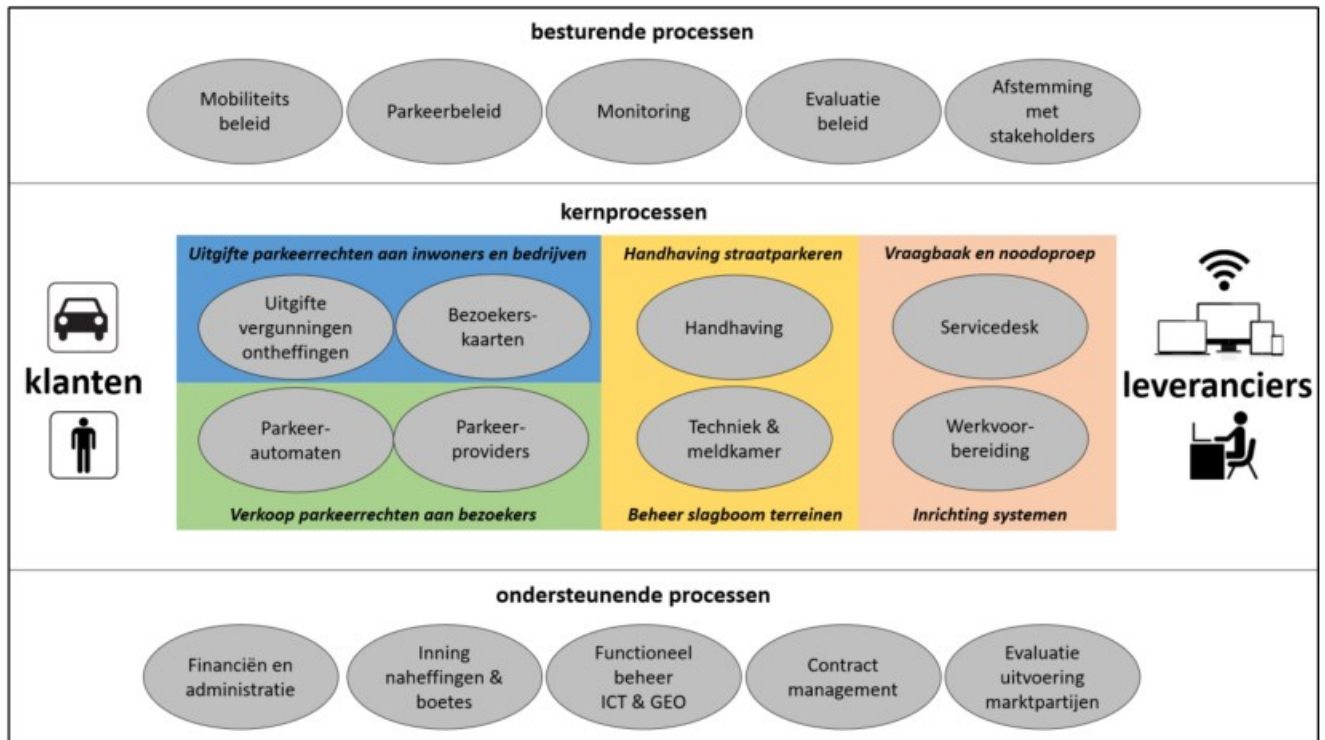
### **Bijlage 4 | Schematisch overzicht tarievenstructuur**

- *Kortparkeren: huidig + scenario*
- *Parkeervergunningen en abonnementen: huidig + scenario*

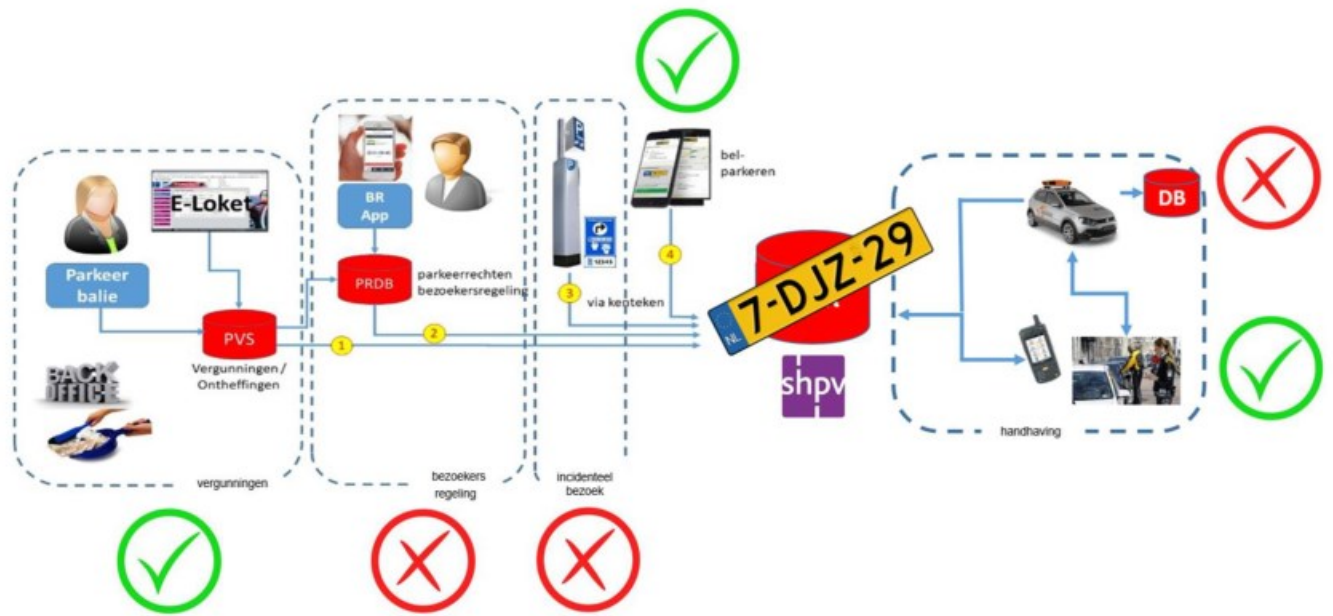


### Bijlage 3 | Organisatie en digitalisering parkeerketen | gemeente Waalwijk

#### Organisatie parkeren en betrokken (markt)partijen in Waalwijk – schematisch



**Digitalisering parkeerketen in Waalwijk – schematisch**





## Bijlage 4 | Schematisch overzicht parkeertarieven

### Tarieven kortparkeren

huidige tariefstructuur		Taxandriaweg	Unnaplein	De Els-Zuid	Straat
0-30 min	0,5	€ -	€ -	€ -	€ 0,10
30-60 min	1	€ -	€ -	€ -	€ 0,10
60-90 min	1,5	€ -	€ 0,75	€ 0,75	€ 0,75
90-120 min	2	€ -	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,50
120-150 min	2,5	€ 0,40	€ 2,25	€ 2,25	€ 2,25
150-180 min	3	€ 0,80	€ 3,00	€ 3,00	€ 3,00
180-210 min	3,5	€ 1,20	€ 3,75	€ 3,75	€ 3,75
210-240 min	4	€ 1,60	€ 4,50	€ 4,50	€ 4,50
240-270 min	4,5	€ 2,00	€ 5,25	€ 5,25	€ 5,25
270-300 min	5	€ 2,40	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00
> 300 min	5,5	€ 2,80	€ 6,75	€ 6,75	€ 6,75
max per dag		€ 4,80	€ 7,00	€ 7,00	€ 7,00

scenario tariefstructuur		Taxandriaweg	Unnaplein	De Els-Zuid	Straat
0-30 min	0,5	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50
30-60 min	1	€ 1,00	€ 1,00	€ 1,00	€ 1,00
60-90 min	1,5	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,50	€ 1,50
90-120 min	2	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,00
120-150 min	2,5	€ 2,50	€ 2,50	€ 2,50	€ 2,50
150-180 min	3	€ 3,00	€ 3,00	€ 3,00	€ 3,00
180-210 min	3,5	€ 3,00	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50
210-240 min	4	€ 3,00	€ 4,00	€ 4,00	€ 4,00
240-270 min	4,5	€ 3,00	€ 4,50	€ 4,50	€ 4,50
270-300 min	5	€ 3,00	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00
> 300 min	5,5	€ 3,00	€ 5,50	€ 5,50	€ 5,50
max per dag		€ 3,00	€ 7,00	€ 7,00	€ 7,00

**Tarieven parkeervergunningen en abonnementen**

ABONNEMENTEN PARKEERTERREINEN	HUIDIG TARIEF	SCENARIO
<i>Abonnement De Els Zuid Zorg 2020</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Abonnement De Els Zuid 2020</i>	€ 534,55	€ 750,00
<i>Abonnement Taxandriaweg 2020</i>	€ 226,00	€ 450,00
<i>Abonnement Unnaplein 2020</i>	€ 493,00	€ 750,00
<b>CENTRUMGEBIED - PARKEERVERGUNNINGEN/ONTHEFFINGEN</b>		
<i>Bedrijfsontheffing Zone 2 (2020)</i>	€ 230,52	€ 600,00
<i>Bedrijfsontheffing Zone 3 (2020)</i>	€ 502,92	€ 600,00
<i>Bedrijfsontheffing Zone 4 (2020)</i>	€ 545,28	€ 600,00
<i>Bedrijfsontheffing Zone 5 (2020)</i>	€ 711,96	€ 600,00
<i>Bedrijfsontheffing Zone 6 (2020)</i>	€ 629,04	€ 600,00
<i>Bewonersontheffing Zone 2 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersontheffing Zone 3 met eigen parkeergelegenheid (2020)</i>	€ 420,00	€ 420,00
<i>Bewonersontheffing Zone 4 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersontheffing Zone 5 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersontheffing Zone 5 met eigen parkeergelegenheid (2020)</i>	€ 420,00	€ 420,00
<i>Bewonersontheffing Zone 6 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersontheffing Zone 6 met eigen parkeergelegenheid (2020)</i>	€ 420,00	€ 420,00
<i>Zorgontheffing (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<b>E9 ZONE - PARKEERVERGUNNINGEN</b>		
<i>Bedrijfsvergunning A2 (2020)</i>	€ 230,52	€ 600,00
<i>Bedrijfsvergunning B1 (2020)</i>	€ 230,52	€ 600,00
<i>Bewonersvergunning A1 (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning A1 met eigen parkeergelegenheid (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning A2 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersvergunning B1 (2020)</i>	€ 104,52	€ 104,52
<i>Bewonersvergunning B12 (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning E6 (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning Eerste Zeine (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning IA1 (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning S1 (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning WEB (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Bewonersvergunning Winterdijk (2020)</i>	€ 13,72	€ 18,00
<i>Medewerkersvergunning Heulstraat (2020)</i>	€ 153,00	afschaffen