

## Parkeernota Gemeente Cuijk 2016-2023

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding tot en achtergrond bij het Parkeerbeleidsplan 2016 - 2023

##### **Besluitvorming raad en college**

In 2008 is de Parkeernota Cuijk 2007 – 2015 “Slim Parkeren” vastgesteld door de raad. Het parkeerbeleid 2007 – 2015 regelt het parkeren voor vooral autoverkeer en onderscheidt twee pijlers: (1) betaald parkeren en (2) parkeren in parkeerschijfzones (Blauwe Zone). Inmiddels zijn de meeste maatregelen uit het parkeerbeleidsplan 2007-2015 uitgevoerd.

##### *Veranderingen na besluitvorming*

Door onder meer de crisis stagneerde de ontwikkelingen en ontstonden winkel- en bedrijfsleegstand en achterblijvende bezoekersaantallen. Het gevolg is dat ontwikkelingen stagneerden c.q. terreinen leeg bleven. Onder meer terrein aan de Zandberg/Oude Werf en Deken van den Ackerhof kwamen braak te liggen en werden opengesteld voor gratis parkeren, waardoor elders lege plaatsen ontstonden.

##### *Het parkeerbeleid actualiseren: interactief proces en participatie*

Eind 2015 is besloten om de parkeernota te actualiseren voor de volgende 7 jaar: 2016-2023. Door middel van bijeenkomsten van de raad en belanghebbenden, klankbordbijeenkomst met bewoners en ondernemers, parkeeronderzoek, interviews en het Cuijks Internetpanel is het parkeerbeleid geëvalueerd. Daaruit zijn richtinggevende adviezen en informatie meegegeven aan het college om te komen tot een geactualiseerd parkeerbeleid. Dat parkeerbeleid moet gericht zijn op het behouden c.q. versterken van de aantrekkingskracht en de bereikbaarheid van functies in de gehele gemeente.

#### 1.2 Parkeerbeleid voor de gehele gemeente, maar centrum is maatgevend

De Parkeernota 2016-2023 heeft betrekking op de gehele gemeente, maar het centrum van Cuijk is beschouwd als het maatgevende gebied. Als het parkeren dáár geregeld is, dan zal het voor de overige delen van de gemeente ook geregeld zijn, omdat de parkeersituatie er overzichtelijker en minder complex is. Het centrum heeft een specifieke parkeerregulering en er worden parkeerinkomsten gegenereerd. Wijzigingen kunnen gevolgen hebben voor de gehele gemeente.

#### 1.3 Doelstelling van de parkeernota 2016-2023

De parkeernota 2016 – 2023 werkt toe naar het optimaal ondersteunen van alle functies en activiteiten, gericht op de activiteiten van bezoekers, bewoners, recreanten en werknemers/ondernemers die in Cuijk plaatsvinden. Duurzaamheid, eenduidig en herkenbaarheid zijn essentiële pijlers.

#### 1.4 Leeswijzer

Voor het formuleren van de visie en het beleid worden in hoofdstuk 2 de belangrijkste gemeentelijke beleidskaders beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de bijeenkomsten en onderzoeken en benoemt de parkeerproblemen. In hoofdstuk 4 gaat in op de parkeervisie. Hoofdstuk 5 vertaalt de visie naar parkeerbeleid. De invloed van ruimtelijke ontwikkelingen op het parkeerbeleid en hoe daarop te sturen, wordt in hoofdstuk 6 behandeld. Om het parkeerbeleid uit te voeren en welke financiën daarmee gepaard gaan, wordt in hoofdstuk 7 beschreven. Door in 2015 uitgevoerde onderzoeken te herhalen en de resultaten te vergelijken c.q. evalueren komt via monitoring in hoofdstuk 8 tot stand. De nota sluit af in hoofdstuk 9 met een globale risicoverkenning.

## 2. Gemeentelijk beleidskader

### 2.1 Beleidskader: te creëren voorwaarden en omstandigheden voor het parkeren

De Parkeernota 2016-2023 is ondersteunend aan het beleid van de gemeente. De nota moet passen in vooral het ruimtelijk beleid en het verkeer- en vervoerbeleid. De doelstellingen en randvoorwaarden vormen samen het beleidskader. Het beleidskader is uit bijlage 1 en navolgende informatie afgeleid:

**Ambities:** de relatie tussen de parkeernota en gemeentelijke beleidsvelden, gericht op het “zo lang mogelijk verblijven van de centrumbezoekers” en het gebruik van de openbare ruimte en parkeren. Het **kwaliteitsniveau** van parkeren, waarmee parkeeders worden bediend, zoals sociale veiligheid, beschikbaarheid van plaatsen (parkeerdruk en -capaciteit, loopafstand, vindbaarheid, regulering (bijlage 2: parkeerbalans).

De **locatie en kwaliteit van parkeren** moeten aansluiten op de ambities. Daarbij dienen woonwijken te worden beschermd tegen wijkvreemde parkeeders en dient de openbare parkeerruimte optimaal te worden benut.

De **exploiteerbaarheid** (parkeren mag de gemeente iets kosten. De investeringen worden beoordeeld op hun bijdrage aan de integrale doelstellingen van het bijdragen aan de ambitie.

**Flexibel:** Afhankelijk van het ambitieniveau is de mogelijkheid tot fasering van de realisatie van de parkeernota gewenst. Maatregelen moeten passen in "een vast te stellen eindbeeld".

Bij de verdeling van de auto- en fietsparkeerruimte in centrumlocaties (schaarse ruimte) dient te worden uitgegaan van de volgende prioritering:

1. Bezoekers en minder-validen van winkels, cultuur en horeca (minimale loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming: <150meter tot max. 200 meter)).
2. Bewoners (in de nabijheid van de woning parkeren)
3. Bezoekers lang parkeren (funshoppers of zakelijke bezoekers aan bedrijven. Veilig achterlaten van de auto en willen geen tijdsdruk van vooraf-betalen. Langere loopafstanden zijn geen probleem).
4. Ondernemers/Werknemers.

## 2.2 Centrumvisie Cuijk

De raad heeft in 2015 de Centrumvisie vastgesteld. Deze koers is richtinggevend voor de gemeentelijke plannen. Met betrekking tot parkeren is dat gericht op:

Versterken bovenlokale positie Cuijk-centrum.

Inspelen op de toename van het toeristisch potentieel, vooral in de zomer. De horeca verwacht veel van de toename aan toeristen.

Gemak- én verblijfscentrum: Het aanbod en uitstraling van het centrum moeten aansluiten op de voorkeuren van inwoners de gemeente en van toeristisch bezoek. Alles wat een inwoner van Cuijk en omgeving nodig heeft, is in het centrum te koop.



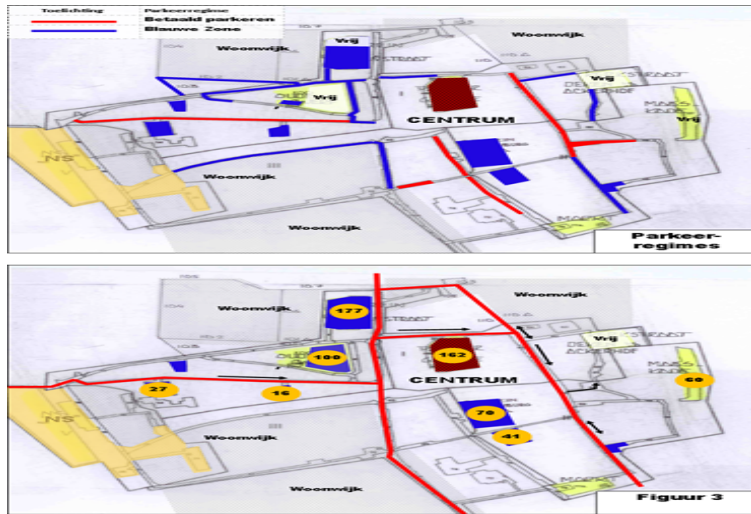
## 2.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Het verkeersbeleid van de gemeente is in ontwikkeling. Het regelt onder meer de verkeersafwikkeling van en naar de parkeerlocaties. Daarbij wordt afgestemd op de uitkomsten van de parkeerbalans (bijlage 2). Zo wordt voorkomen dat er parkeerproblemen optreden. Die treden op als de parkeerbezetting tenminste 85% bedraagt (of als er te veel lege plaatsen zijn). Dan gaan automobilisten rondrijden om een plaats te vinden. Ongewenste neveneffecten, zoals lucht- en/of geluidhinder kunnen optreden.

## 3. Parkeeronderzoek en inventarisatie

### 3.1 Resultaten parkeeronderzoek

### 3.1.1 Autoverkeer



Uit bijlage 2 en nevenstaande figuur blijkt:

a. Er zijn in het centrum verschillende parkeerregimes: betaald parkeren, betaald parkeren+eerste 2 uur gratis, gratis parkeren en Blauwe Zone. Langparkeerders (bewoners en medewerkers) kunnen er met een parkeervergunning parkeren.

Op het terrein aan de Oude Werf is het parkeren gratis. Het terrein is niet in eigendom van de gemeente, dus heeft zij daar geen invloed op het parkeerregime.

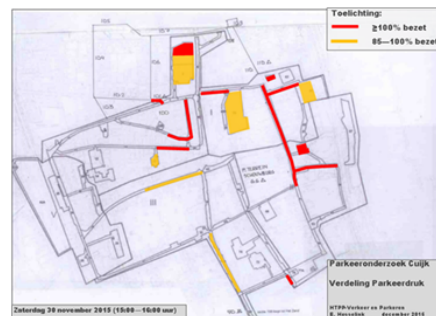
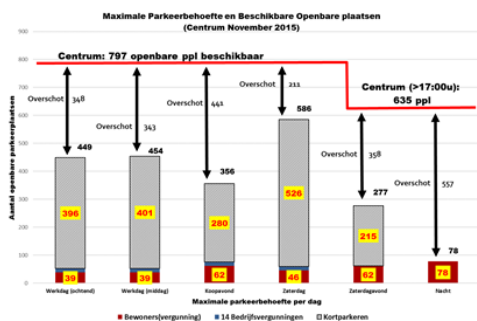
b. In het centrum liggen 797 plaatsen en in de schil 256 plaatsen. Na winkelsluiting sluit de parkeergarage. Dan neemt de capaciteit met 162 plaatsen af tot 635 plaatsen.

c. De capaciteit van parkeervoorzieningen, gezien vanuit de belangrijkste toegangswegen voor het centrum, is ongelijk verdeeld rond het centrum. Opvallend is:

- Voor verkeer vanuit het zuiden en oosten zijn geen of een beperkt aantal plaatsen beschikbaar.
- De meeste betaald-parkeerplaatsen liggen in de Parkeergarage, Grotestraat en Molenstraat.
- Het Zwaanplein en de Parkeergarage liggen ten opzichte van de entree tot het centrum gunstiger dan het parkeerterrein Oude Werf.
- De Maaskade is te bereiken vanaf (1) de (richting) A73/noorden via de Maasboulevard/Waaistraat en (2) vanuit het zuiden via de Grotestraat/ Maasplein.

d. Ten opzichte van woonwijken en de stationsomgeving is de parkeerdruk in en rond het centrum het hoogst. De parkeersituatie voor het autoverkeer is op zaterdag tussen 14:00 – 15:00 uur het hoogst. **Dat wordt beschouwd als het maatgevende moment voor de parkeerbalans.**

e. Er is een overschot aan parkeerplaatsen. Tijdens de piek op zaterdag staan 211 plaatsen (26%) van de aantrekkelijkste openbare parkeerplaatsen in het centrum leeg.

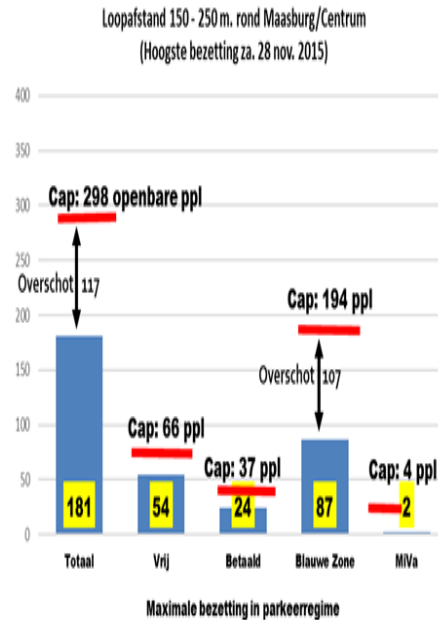
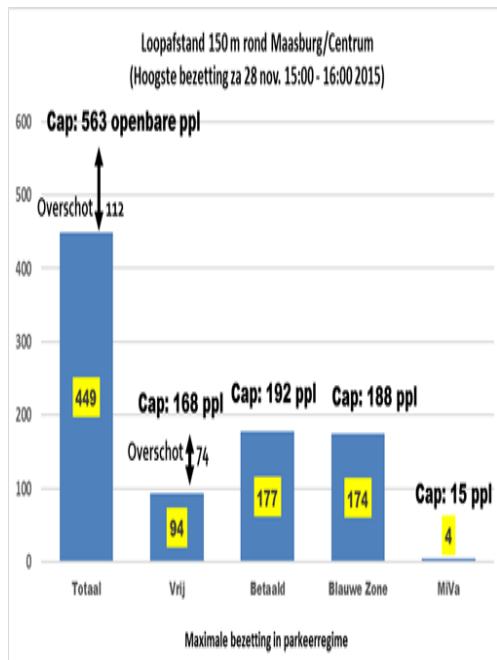


f. Toch zijn er locaties waar de parkeerdruk hoger is dan 85%. Opmerkelijk is de lage bezetting van enkele grote terreinen, de Molenstraat en minder-validenplaatsen tijdens die piek.

g. De parkeerdruk is hoog op plaatsen dicht bij de winkelgebieden (<150 meter) (vooral Maasburg en Grotestraat). Op grotere afstand (>150 meter) is de bezetting evenwel lager.

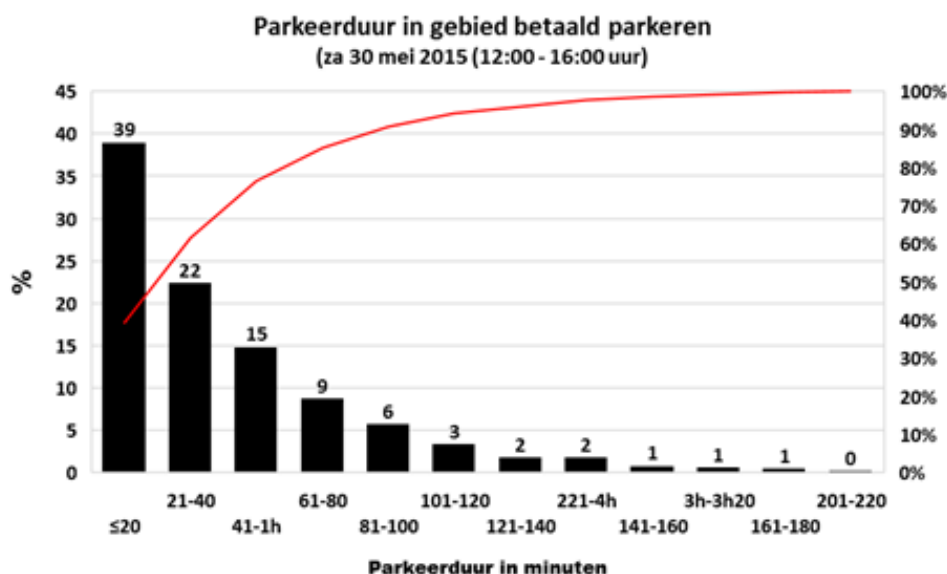
h. Opmerkelijk is dat tijdens de piek enkele grote locaties rond de winkelgebieden toch een lage bezetting hebben, zoals de Oude Werf, Schouwburg, Molenstraat en minder-validenplaatsen.

- i. Tijdens de piekuren zijn er 60 plaatsen bezet door langparkeerders. Dat zijn mensen die langer dan een uur parkeren. Zij hebben bewoners- of bedrijfsvergunning.
- j. Naarmate loopafstanden tussen auto en centrum (Maasburg, Grotestraat en Molenstraat) toenemen, neemt tijdens de periode van betaald parkeren het overschot aan lege plaatsen toe.



k. de parkeerduur is bij 76% van de parkeerders (729 auto's) maximaal 1 uur en (24% (226 auto's) en langer dan 1 uur parkeert. 94% (900 auto's) parkeert maximaal 2 uur (6% (55 auto's) parkeert langer dan 2 uur). De parkeerduur op enkele locaties: , dan blijkt de gemiddelde parkeerduur in de Blauwe Zone c.q. vrij parkeren op zaterdag 30 mei 2015:

- Zwaanplein: 45 minuten.
- Jan van Cuijkstraat: 60 minuten.
- P-terrein Molenstraat (huisnr. 23): 105 minuten.
- P-terrein Zandberg (vrij parkeren): 98 minuten.

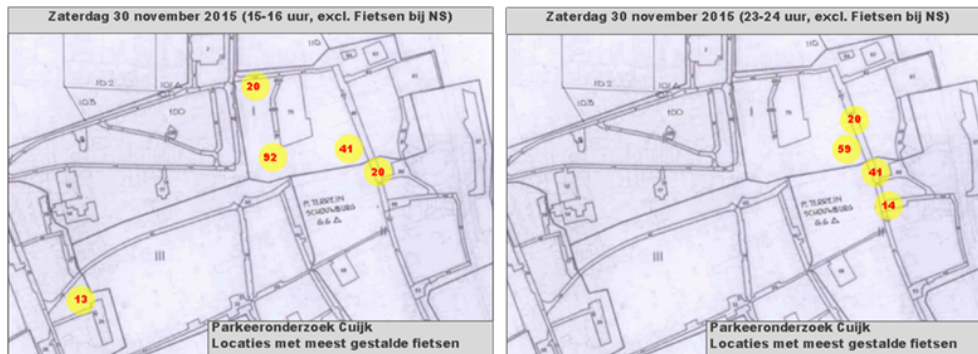


In het betaald parkeren gebied is de gemiddelde parkeerduur:

- Grotestraat: 27 minuten.
- Molenstraat: 30 minuten.
- Smidstraat: 43 minuten.

In het betaald-parkeren-gebied wordt korter geparkeerd dan in de zones met Blauwe Zone en de Parkeergarage Smidstraat (eerste 2 uur gratis parkeren). Langparkeerders (>2 uur) staan vooral in de Blauwe Zone en op de gratis-parkeerplaatsen.

### 3.1.2 Fietsverkeer



- Er is een overschot aan fietsparkeerplaatsen. De plaatsen sluiten niet aan bij de stallingsbehoefte. Daardoor staan rekken leeg en fietsen tegen een muur (Korte Molenstraat, Maasburg, Grotestraat), paal of boom. Dit benadrukt de relatie tussen loopafstand en parkeerbehoefte.
- Door de weersomstandigheden en de periode van het jaar zal het aantal fietsen in de zomerperiode circa 15% hoger zal zijn. Ook dan zijn er geen tekorten.

### 3.2 Parkeerbalans

Uit bijlage 2 en onderstaande overzicht blijkt dat vanaf 2017 als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen het aantal beschikbare plaatsen in het gebied van 150 meter van het kernwinkelgebied afneemt met 73 plaatsen van 563 in 2015 tot 490 in 2017. In het scenario dat de parkeerbehoefte gelijk blijft als in 2015 (449 plaatsen bezet) ontstaat een parkeerdruk van 92%. De aantrekkelijkste plaatsen zijn dan vrijwel overal vol tijdens de drukste momenten. Die situatie verslechtert als de parkeerbehoefte toeneemt.

***De parkeerbalans toont dat in alle scenario's (groei, ongewijzigd en afnemende parkeerdruk) de parkeersituatie in het centrum zodanig toeneemt dat (bij realisatie van de ontwikkelingen ) er voor autoverkeer vanaf 2017 een tekort is aan plaatsen. Dat tekort is op plaatsen tussen 150 en 250 meter van het centrumgebied op te vangen.***



## 4.2 Parkeervisie

### 4.2.1 Cuijk voert een gastvrij, integraal, sturend en duurzaam parkeerbeleid

Het auto- en fietsparkeren zijn verankerd in gemeentelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van onder meer milieu, mobiliteit, ruimtelijke-economische vraagstukken, ruimtelijke planprocessen en aanbestedingen.

Alle functies en locaties dienen goed bereikbaar te zijn door middel van voldoende en kwalitatief hoogwaardige parkeerplekken voor auto- en fietsparkeerders. De bezoekers zijn "een klant" en dienen ook zo behandeld te worden. Dat wordt bereikt door:

- Het aanbod aan plaatsen en de vraag naar die plaatsen in balans te houden.
- Prioriteit te geven aan functies die het meest gebruikt worden (bv winkelen, werken).
- De route van/naar parkeerlocaties en tussen de parkeerlocatie en bestemming op elkaar af te stemmen en zorgdragen voor hoogwaardige kwaliteit.

Het kernbegrip wordt, hoe in 2023 om te gaan met het gebruik van parkeerplaatsen in en rond het centrum. Dat is te bereiken door samenwerking tussen gemeente en partners (bedrijven, winkeliers, horeca, cultuuraanbieders, personeel, ondernemers, parkeerders, vastgoedeigenaren, et cetera). De gemeente is in uitvoerig overleg met de partners. Zij hebben hun inbreng geleverd. Met het inzicht dat uit alle resultaten is ontstaan, past de gemeente zo goed mogelijk, haar parkeerbeleid aan.

Bij de uitvoering van het beleid zijn monitoring en onderzoek belangrijk om de ontwikkeling van het parkeren (per kern, locatie, tijdstip en doelgroep) te volgen. Door de marketing van parkeren te koppelen aan doelgroepen ontstaat de mogelijkheid het Gastheerschap vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid en belang van gemeente en haar partners vorm te geven en een evenwichtiger verdeling van de parkeerdruk te realiseren.

### 4.2.2 Nota Parkeernormen

Een essentiële pijler is de Nota Parkeernormen. Die schrijft voor nieuwe ontwikkelingen een zodanig aantal parkeerplaatsen voor, dat voorzien wordt in de in te schatten parkeervraag. Dat aantal voorkomt dat door de aanleg van te weinig plaatsen er een tekort ontstaat. Ook voorkomt het toepassen van de normen dat er teveel plaatsen komen, waardoor de automobieliteit gestimuleerd wordt en de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid nadelig wordt beïnvloed.

### 4.2.3 Doelgroepen

Uiteenlopende bezoekers parkeren de auto en fiets in Cuijk. Deze bezoekers zijn te verdelen naar herkomst: uit (de kernen van) Cuijk en regionale parkeerders. Bezoekers hebben uiteenlopende motieven: run- of funshopping, cultureel bezoek, horecabezoek en/of werken. De doelgroepen stellen eisen aan parkeren, in tijd, prijs en kwaliteit.

- Kortparkerende bezoekers c.q. minder validen** doen boodschappen bij een bakker, bank, supermarkt, horeca of boekhandel. Omdat het om een kort bezoek gaat, willen zij een minimale loopafstand tussen auto en bestemming. Zij besteden geen tijd aan het lang zoeken naar een parkeerplaats c.q. lopen van en naar de parkeervoorziening.
- Bewoners:** parkeren de auto en/of fiets nabij hun woning.
- Langparkeren** betreft funshoppers, eigenaren en medewerkers van winkels en bedrijven of zakelijke bezoekers. Op de schaal van Cuijk willen zij geen tijdsdruk van vooraf-betalen. Zij zijn bereid grotere afstanden te lopen tussen auto en het kernwinkelgebied/ bestemming (>250 m lopen). Zij dienen daarom hun auto op grotere afstand van de winkel of het bedrijf te parkeren (buiten het centrum).

### 4.2.4 Fietsen

De gemeente blijft het fietsgebruik stimuleren. Fietsers parkeren hun fiets altijd zo dicht mogelijk bij hun bestemming. Als stallingsplaatsen daar niet aan voldoen worden ze niet gebruikt. De plaatsen dienen dus in logische looproutes en niet verder dan 100 meter van de bestemming te liggen. Het huidige aantal plaatsen dient in overeenstemming te zijn met de behoefte in 2023.

### 4.2.5 Sturend parkeerbeleid nodig

*Iedere kern een eigen parkeervraag*

De gemeente Cuijk is opgebouwd is uit verschillende kernen met ieder specifieke kenmerken, structuur

en dichtheid. Iedere kern en buitengebied heeft dan ook een eigen parkeervraag, die mede afhankelijk is van de bereikbaarheid per auto, fiets en/of openbaar vervoer. Landelijk gezien worden parkeerkentallen daarom gedifferentieerd naar de graad van verstedelijking. Dit is essentieel voor het parkeerbeleid, want voor een centrum is een ander parkeerbeleid nodig dan voor een buitengebied. Parkeernormen worden gebruikt om het te realiseren (extra) parkeeraanbod vast te stellen bij bouwplannen (nieuwbouw, functiewijziging en uitbreiding), (her)ontwikkeling en bestemmingsplannen. De gemeente hanteert altijd de actuele parkeernormen (van het CROW).

#### *Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen*

Als er meerdere functies zijn, kan uitwisselbaarheid (dubbelgebruik) van de parkeervoorzieningen efficiënt zijn. De benodigde parkeercapaciteit voor alle functies samen is lager dan de som van parkeerbehoefte per functie.

#### *Parkeren bij woningen.*

Het parkeren bij woningen volgt de uitgangspunten van de nieuwe parkeernormen.

#### *Parkeren bij bedrijven*

De parkeerplaatsen bij bedrijven moeten op eigen terrein worden aangelegd, maar zijn openbaar toegankelijk. Dit bevordert gecombineerd gebruik. Uitgangspunt bij het stellen van parkeernormen is toetsing aan de hoofdfunctie. Ondergeschikte functies, zoals een kantoor van een transportbedrijf wordt niet afzonderlijk getoetst. In dat geval wordt voor het gehele bedrijf getoetst aan de norm voor transportbedrijf. Als er binnen een pand/bedrijf meer zelfstandige functies zijn, wordt wel voor iedere functie afzonderlijk getoetst en kan een totale parkeerbalans worden opgesteld (zie 'Parkeerbalans').

#### *Parkeren voor minder validen*

De gemeente streeft ernaar dat maximaal 2% van de parkeerplaatsen bestemd is voor gehandicapten. Op specifieke plaatsen wordt het aanbod afgestemd op de geldende vraag. In 2014 zijn de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in het centrum in overleg met de participatieraad gehandicapten aangepast.

#### *Ontheffing? Dan de afkoopregeling*

Een ontheffing is gekoppeld aan een verplichting tot het betalen van een financiële bijdrage aan de gemeente (afkoopregeling). Als een parkeervoorziening niet op eigen terrein is te realiseren, bepaalt het college of en onder welke voorwaarden een ontheffing mogelijk is. De financiële bijdrage wordt door de gemeente gebruikt om openbare parkeervoorzieningen te realiseren.

#### *Parkeerbalans essentieel*

De parkeerbalans (bijlage 2) laat zien dat er in 2023 in het centrumgebied van Cuijk een vol belaste situatie van parkeerplaatsen voor het autoverkeer wordt voorzien. Dan zijn er te weinig autoparkeerplaatsen om alle doelgroepen te faciliteren. Sturing is nodig om de doelgroepen op de juiste plek te laten parkeren. Gelet op de grote vraag vanuit de bijeenkomsten, wordt voorgesteld om het betaald parkeren in het kenwinkelgebied af te schaffen.

#### *Sturend parkeerbeleid: vier B's*

Sturing is evenwel nodig om de bereikbaarheid voor de doelgroepen te garanderen. Die sturing verloopt een volgordelijke benadering van vier B's:

1. **B** (eschermen woonwijken: wijk- en terreinvreemd parkeren tegengaan).
2. **B** (enutten van de parkeercapaciteit (in tijd en ruimte) door doelgroepen).
3. **B** (eprijzen van de parkeerplaatsen of parkeergedrag).
4. **B** (ouwen of aanleggen van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld in combinatie met ontwikkelingen)).

Handhaving, communicatie, onderzoek en informatieverstrekking zijn essentiële flankerende maatregelen bij de uitvoering van het parkeerbeleid.

#### **4.2.6 Gastvrij parkeren voor doelgroepen: eenduidig en herkenbaar parkeerbeleid**

Cuijk voert in haar gemeente een eenduidig en herkenbaar parkeerbeleid voor auto- en fietsverkeer. Voor woonstraten zijn dit de bewoners en hun bezoek. In de straten met gemengde functies van wonen, winkelen, recreëren en bedrijven moeten voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor iedere functies.



#### **4.2.7 Verwijzing naar parkeerplaatsen**

Voor een goede benutting zijn de bereikbaarheid van en uitwisseling tussen parkeerlocaties essentieel. De parkeerplaatsen moeten per doelgroep makkelijk vindbaar zijn: elke parkeerder moet weten waar hij/zij dient te parkeren. Op de hoofdinvalswegen worden de parkeerders naar de voor hen toegesneden parkeerplaatsen verwezen.

#### **4.2.8 Grote voertuigen parkeren buiten het centrum en woonwijken**

Grote voertuigen zoals vrachtauto's en bussen, parkeren buiten de woon- en centrumgebieden.

#### **4.2.9 Publiekstrekkers en evenementen**

Voor grote evenementen (Vierdaagse, kermis) wordt een evenementenscenario ingevoerd. Automobilisten worden geweerd uit het centrum en geleid naar parkeerterreinen op bedrijventerreinen c.q. parkeervoorzieningen buiten het centrumgebied en/of de kernen. Als de loopafstanden te groot worden (>600 meter), dan worden pendeldiensten georganiseerd.

#### **4.2.10 Parkeren is kwaliteit in ruimtelijke ontwikkelingen**

*Nieuwe ontwikkelingen dienen duurzaam te voorzien in de eigen parkeervraag. Het gaat om alle aanvragen waarvoor een omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) vereist is. De systematiek van parkeernormering bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering is van kracht, gebaseerd op de actuele kencijfers en wettelijke regelgeving. Flexibiliteit kan worden gezocht door middel van een optimale parkeerbalans eventueel gecombineerd met een afkoopregeling of parkeer-/mobiliteitsfonds.*

#### **4.2.11 Parkeren mag de gemeente iets kosten**

De gemeente hanteert een heldere parkeerexploitatie, waarin kosten en inkomsten in beeld zijn. De gemeente streeft naar een parkeerexploitatie, waarin het verschil tussen kosten en opbrengsten van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen minimaal is. Bij een negatief resultaat van de parkeerexploitatie wordt eerst gekeken naar kostenbesparing.

#### **4.2.12 Doeltreffend en efficiënt parkeerbeheer**

Het parkeerbeheer sluit aan op de ambities en het parkeerbeleid inzake straat- en garageparkeren. De parkeerorganisatie volgt de ontwikkelingen.

## **5. Parkeerbeleid**

### **5.1 Inleiding**

Het Parkeerbeleid is de uitwerking van de parkeervisie. Het geeft een gedetailleerde omschrijving van het nieuwe parkeerbeleid. Er zijn ook deelproducten die onlosmakelijk bij het parkeerbeleid behoren. Daartoe behoren de Parkeernormen, noodzakelijke verordeningen, uitvoeringsbesluiten en beleidsregels en juridica. Zodra de raad het Parkeerbeleidsplan heeft vastgesteld, wordt het Parkeerbeheerplan vastgesteld door het college van B&W. Zodra de Parkeernota is vastgesteld, wordt het uitvoeringsplan opgesteld en worden de maatregelen geconcretiseerd in aansluiting op het college- en raadsbesluit en in aansluiting op de beschikbaar gestelde middelen.

### **5.2 Parkeerregulering.**

De realisatie van de Centrumvisie en het verkeer- en vervoerplan vergen een fasering. Daarom is gekozen voor een groei-model dat in overeenstemming met de Parkeerbalans (bijlage 2) rekening houdt met een jaarlijkse toename van de parkeerdruk van 2%.

***De parkeerbalans toont dat dit scenario tot een zodanig toename van de parkeerdruk in het centrum dat (bij realisatie van de ontwikkelingen ) er voor autoverkeer vanaf 2017 een tekort aan plaatsen ontstaat.***

Op dit moment bestaat het parkeerbeleid uit een diversiteit aan reguleringsmaatregelen. Daar wil de gemeente eenduidigheid in aanbrengen. Dat vraagt om een flexibel en toekomstgericht parkeerbeleid. Ook dienen meer bezoekers het kernwinkelgebied te bezoeken. De parkeerplaatsen in en rond het kernwinkelgebied zijn vooral bedoeld voor:

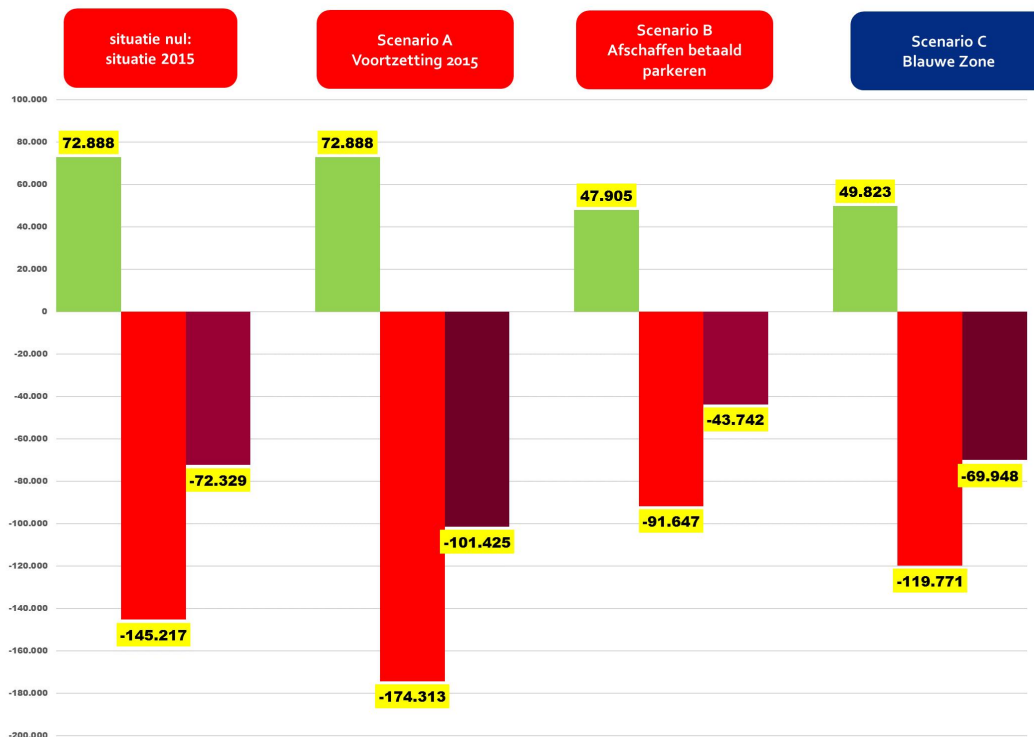
**Kortparkeerders (maximaal 2 uur): bezoekers van winkels, bewoners en bedrijven in het centrum.**  
**Langparkeerders (>2 uur):**  
**Medewerkers van winkels, maatschappelijke instellingen en bedrijven dienen hun auto buiten de "Blauwe Zone" te parkeren op de grotere parkeerlocaties, zoals de Maaskade of het NS-terrein.**  
**Bewoners krijgen in beginsel een ontheffing en kunnen hun voertuig binnen de "Blauwe Zone" (blijven) parkeren, tenzij jaarlijks parkeeronderzoek aanleiding geeft om dat regime aan te passen.**

Met de deelnemers aan bijeenkomsten zijn scenario's voor de toe te passen parkeerregulering opgesteld. Die zijn eerst op hoofdlijnen behandeld tijdens de themabijeenkomst Parkeren van de raad op 29 februari 2016 en daarna tijdens de klankbordbijeenkomst op 22 maart 2016. Tenslotte zijn de resultaten in detail op 29 maart 2016 behandeld door het college. Uit de vele mogelijkheden zijn drie scenario's uitgewerkt:

- A. **Voortzetten van de huidige situatie (huidige parkeerregimes)**
- B. **Afschaffen van betaald parkeren. In het gehele gebied gratis parkeren, met uitzondering van de Parkeergarage Smidstraat (blijft de eerste 2 uur gratis).**
- C. **In het gehele gebied gratis parkeren, maar regulering door middel van een Blauwe Zone, met uitzondering van de Parkeergarage Smidstraat (blijft alleen de eerste 2 uur gratis).**

**Alle scenario's gaan ervan uit dat de gemeente jaarlijkse € 24.000,- van de ondernemers in Maasburg blijft ontvangen als bijdrage in de beheer- en onderhoudskosten van de parkeergarage.**

Uit de onderstaande tabel en de figuur blijkt dat alle scenario's voor de gemeente leiden tot een jaarlijks financieel tekort. Van dit financiële resultaat maken de kosten van de parkeerverwijzing en van fietsparkeren (nog) geen deel uit.



Aspect	Scenario		
	A	B	C
Positieve bijdrage			
Efficiënter contractbeheer		X	



Parkeerapparatuur up-to-date	X			
Geen kosten parkeerder				X
Lagere kosten parkeerorganisatie				X
Geen kosten Parkeermeters				X
Lagere energiekosten				X
Meer ruimte voor bezoekers				X
Hogere inkomsten agv ontheffingen				X
Alleen hoge parkeerdruk tijdens pieken				X
Beheerder /ondernemers Maasburg dragen € 24K bij aan 2 uur gratis parkeren in parkeergarage	X	X	X	X
Meer doorstroming op parkeerplaatsen				X
Handhaving aanwezig				X
<b>Negatieve bijdrage</b>				
Hoge kosten (investeren, beheer c.q. onderhoud)	X	X	X	X
Geen inkomsten voor gemeente				X
Minder parkeer ruimte voor bezoekers				X
Foutparkeren en overlast				X
Gevolg projecten (voorzien in eigen P-behoefte)	X	X	X	X
Hoge Boetes				X
Hoge parkeerdruk, plaatsen tekort (geen sturing)				X

In scenario A zet de gemeente het huidige parkeerregime voort en stuurt zij op parkeergedrag. Er zijn investeringen noodzakelijk om de 15 betaalautomaten te vervangen. Die zijn verouderd, afgeschreven en aan vervanging toe. Bij de vervanging worden digitale onderdelen, zoals belparkeren en vergunninguitgifte toegepast. Ook zijn maatregelen noodzakelijk om kosten te drukken. De inkomsten zullen niet stijgen, omdat er te weinig maatschappelijk draagvlak is om de inkomsten te verhogen door aan de tarievenknop te draaien. Daardoor zal een integrale tariefsverhoging vooral leiden tot minder parkeeruren. Betaald parkeren kost ook geld. Het gaat hierbij om kapitaalslasten van automaten en infrastructurele maatregelen en kosten voor het beheer, onderhoud en exploitatie van de parkeerautomaten, inclusief handhaving en vergunningverlening.

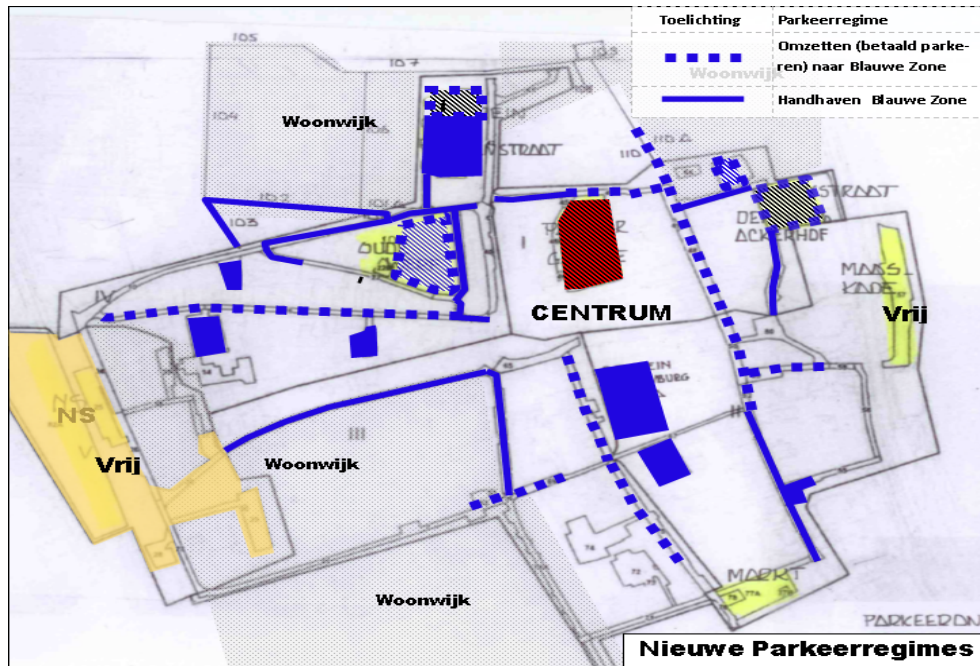
In scenario B (afschaffen betaald parkeren) is het financiële tekort het geringst (-/-€ 43.742). Voor dat scenario is evenwel nauwelijks maatschappelijk en politiek draagvlak. De nadelen van dat scenario zijn namelijk groot. Zo is er geen sturing mogelijk op parkeergedrag. Er zal een hoge parkeerdruk optreden door langparkeerders (zoals werknemers van bedrijven, winkels, gemeentehuis en instellingen) op de aantrekkelijkste plekken die voor kortparkeerders bedoeld zijn. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid (zoals in het kernwinkelgebied en de supermarkt op het Zwaanplein). Voor (winkel) bezoekers zijn er nauwelijks parkeerplaatsen tijdens de drukste momenten: markt, koopavond en zaterdag. Ook heeft dit scenario gevolgen voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit van het centrum zal ontoereikend zijn, omdat langparkeerders nu nog buiten het centrum parkeren. Die weerstand vervalt en zullen zij in het centrum parkeren. Bovendien zal er veel zoekverkeer optreden.

Scenario C (Blauwe Zone) heeft ten opzichte van scenario B voordelen en heeft in beginsel dezelfde uitwerking als de huidige situatie en scenario A. Scenario C heeft mogelijkheden op sturing van parkeergedrag. Zo is de parkeerbehoefte binnen de grenzen van de parkeerbalans te houden.

**S scenario C wordt aanbevolen om toe te passen. Dat scenario geniet de voorkeur bij de klankbord- en informatiebijeenkoms. Toepassen van dit scenario leidt wel tot een jaarlijks tekort op de parkeereexploitatie. Afhankelijk van de uitgangspunten bedraagt dat minimaal ruim €69K en loopt dan op tot ruim €100K in 2023. Voorwaarde is wel dat er intensieve samenwerking en overeenstemming is en blijft tussen gemeente en winkeliers en tussen gemeente en gebouweigenaar/beheerder van Maasburg.**

De kosten van de parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat. De kosten van beheer en onderhoud zijn te verlagen, maar dat gaat ten koste van onder meer het kwaliteitsniveau van de parkeervoorzieningen, zoals het hanteren van een lager onderhoudsniveau en/of anders beheren van de parkeergarage.

Met de parkeerregulering wordt beoogd dat de groepen parkeerders op de juiste plaats parkeren en dat de locatie en de kwaliteit in overeenstemming zijn. Scenario C kan op het grootste draagvlak rekenen. Voorwaarde is wel dat er intensieve samenwerking en overeenstemming is en blijft tussen gemeente en winkeliers en tussen gemeente en gebouweigenaar/beheerder van Maasburg.



Nevenstaande figuur geeft de nieuwe parkeerregimes weer, gebaseerd op scenario C. In het centrumgebied geldt de parkeerschijfzone (Blauwe Zone).

Door middel van een parkeerschijf wordt aangegeven wanneer geparkeerd wordt. Op het moment van aankomst op de parkeerplaats wordt op de parkeerschijf de aankomsttijd ingesteld en achter de voorruit geplaatst. Vanaf dat moment kan 2 uur worden geparkeerd.

**De nieuwe parkeerschijfzone is afgestemd op de parkeerbalans en biedt aan om maximaal 2 uur gratis te parkeren.**

### 5.3 Tijdstip van parkeerregulering

De reguleringstijden van maximaal 2 uur binnen de "Blauwe Zone" worden afgestemd op de openingstijden van winkels en gelden voor de volgende perioden en tijdstippen.

**M** aandag t/m donderdag in hele gebied: 08.00 – 18.00 uur.

**V** rijdag: in hele gebied: 08.00 – 21.00 uur.

**Z** aterdag: in hele gebied: 08.00 – 17.00 uur.

### 5.4 Wat betekent de parkeerregulering voor doelgroepen?

#### 5.4.1 Bewoners

Bewoners (als langparkeerder) kunnen in aanmerking komen voor een parkeeronthefing in de parkeerschijfzone. De parkeeronthefing voor bewoners wordt onder voorwaarden verstrekt: De aanvrager moet ingeschreven staan als bewoner in het bevolkingsregister op een adres in de parkeerschijfzone.

De aanvrager krijgt de parkeeronthefing op basis van kenteken, gebaseerd op het aantal auto's waarvan de bewoner aantoonbaar eigenaar of houder is. Per adres worden maximaal twee parkeeronthefingen verleend. Indien mensen op meer adressen ingeschreven staan, dan worden maximaal twee ontheffingen op naam verleend.

Aanvragers met een leaseauto of bedrijfswagen dienen een ondertekende verklaring van de werkgever en een kopie van de overeenkomst waarop staat dat de bewoner de rechtmatige gebruiker is van de betreffende auto te overleggen.

#### 5.4.2 Bedrijven

De ontheffing geldt niet voor bedrijven. Laden en lossen is altijd toegestaan, omdat het niet als parkeren wordt aangemerkt. Voor het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten tijdens de weekmarkt of bij evenementen kunnen de daaraan verbonden bedrijven een ontheffing verkrijgen voor die activiteit.



### **5.4.3 Bezoekers**

Binnen de parkeerschijfzone kunnen bezoekers maximaal 2 uur parkeren. Bezoekers die langer willen parkeren kunnen gebruik maken van de parkeervoorzieningen buiten de parkeerschijfzone.

### **5.4.3 Minder validen**

In 2014 zijn de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in het centrum in overleg met de participatieraad gehandicapten aangepast. Die situatie is leidend. De houder van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart mag op vertoon van deze kaart:  
Zonder parkeerduurbepering op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren;  
Zonder parkeerduurbepering op parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone parkeren;  
Maximaal 2 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren, voorzien van een parkeerschijf waarop het tijdstip staat aangegeven waarop met parkeren is begonnen.

### **5.5 Parkeerregulering in woonwijken**

In woonwijken doen zich geen structurele parkeerproblemen voor. Voor deze en toekomstige parkeerproblemen zijn passende maatregelen te vinden die afhankelijk zijn van het woongebied en het specifieke probleem.

### **5.6 Handhaving**

De naleving van het parkeerbeleid staat of valt met de handhaving. Handhaving wordt uitgevoerd door Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA). De gemeente Cuijk heeft 4 BOA's aangesteld, die jaarlijks minimaal 350 uren parkeerhandhaving in het centrum dienen te verzorgen. De gemeente is zelf verantwoordelijk voor de handhaving van foutparkeren en de afhandeling daarvan. Er staan geen inkomsten tegenover.

### **5.7 Parkeerroute en parkeerverwijzing**

Uitgangspunt is dat het autoverkeer zo veel mogelijk wordt gebundeld op de hoofdwegen en woonwijken en verblijfsgebieden zoveel mogelijk worden ontlast. De Maaskade dient meer betrokken te worden voor de opvang van langparkeerders. De Maaskade is vanuit de Beersebaan/Maasboulevard/Waaistraat en vanuit het zuiden via de Grotestraat bereikbaar.

De routing in en rond het centrum krijgt vorm en inhoud vanuit het verkeer- en vervoerplan. Een adequaat statisch parkeerverwijssysteem is noodzakelijk om het parkeerbeleid en de routing te ondersteunen.

### **5.8 Fietsverkeer**

Vooraf in straten waar gefietst én gestald mag worden willen mensen snel hun fiets kwijt. Zij stallen hun fiets naast de bestemming of naast de stalling. Dit kan hinderlijke situaties opleveren. Zo kan de ingang van winkels worden versperd, de doorgang voor gehandicapten worden belemmerd, de bereikbaarheid voor hulpdiensten verminderen of ontstaat een rommelig straatbeeld. Ook terrasbezoekers zetten de fiets vaak vlak bij het terras ook om een oogje in het zeil te houden.

Om deze problemen op te lossen, wordt op de tijden dat het niet druk is in het centrum, tijdens de daluren een soepel handhavingsbeleid gevoerd. Hiermee komt de gemeente de winkeliers tegemoet aan hun wens om hun winkels goed bereikbaar te houden voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn of kort willen winkelen. Ook wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van bewoners en het uitgaansleven in het centrum om de fiets 's avonds en in het weekend op straat te stallen. Werknemers in het centrum worden gezien als langdurig winkelen/kantoor-bezoek. Voor de werknemers moeten waar nodig in overleg met de werkgevers stallingsvoorzieningen worden gerealiseerd zodat zij niet op straat en niet in de klemmen parkeren. Bewoners van het centrum zetten hun fietsen in de klemmen aan de rand van het centrum en op de invalsroutes. Er zijn daarvoor voldoende fietsklemmen aanwezig.

### **5.9 Bijzondere vormen van parkeren**

#### **5.9.1 Elektrische auto's**

Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Het is onduidelijk hoe snel de elektrische auto opkomt. In deze Nota Parkeernormen wordt voorgesteld om initiatiefnemers geen norm op te leggen voor elektrisch vervoer. Indien oplaadpunten bij nieuwe initiatieven in het openbaar gebied gerealiseerd worden, komen die parkeerplaatsen evenwel extra op de parkeereis.

### **5.9.2 Laden en lossen**

Leveranciers en vervoerders moeten op locatie hun goederen kunnen laden of lossen. De doelgroep komt op uiteenlopende tijdstippen, is wisselend van samenstelling en heeft een korte verblijfsduur. Bij het laden en lossen wordt vaak gebruik gemaakt van de openbare weg of eenvoudige weg de parkeerplaatsen. De gemeente beoordeelt of en waar laad- en losplaatsen worden gerealiseerd. Indien er in gebieden overlast ontstaat door laad- en losverkeer zal de gemeente regulerende maatregelen nemen in de vorm van venstertijden.

### **5.9.3 Algemene Plaatselijke Verordening**

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) regelt aspecten, het parkeren van motoren, van bromfietsen en brommobielen. De (APV-2012) van de gemeente Cuijk blijft van kracht voor de in hoofdstuk 5 afdeling 1 "Parkeerexcessen" met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d. (artikel 5.1.2);
- Te koop aanbieden van voertuigen (artikel 5.1.3);
- Defecte voertuigen (artikel 5.1.4);
- Voertuigwrakken (artikel 5.1.5);
- Kampeermiddelen e.a. (artikel 5.1.6);
- Parkeren van reclamevoertuigen (artikel 5.1.7);
- Parkeren van grote voertuigen (artikel 5.1.8);
- Parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen (artikel 5.1.9);
- Parkeren van voertuigen met een stank verspreidende stof (artikel 5.1.10);
- Aantasting groenvoorzieningen door voertuigen (artikel 5.1.11);
- Overlast van fiets of bromfiets (artikel 5.1.12).

Met betrekking tot het parkeren van vrachtauto's verandert het artikel in een parkeerverbod voor voertuigen met lengte (inclusief lading) langer dan 6 meter en een hoogte van meer dan 2,4 meter te weren uit de bebouwde kom van alle kernen van de gemeente Cuijk.

### **5.10 Digitalisering**

Digitalisering is een ontwikkeling die ook bij parkeren en parkeerregulering belangrijker wordt. Denk hierbij aan het toepassen van belparkeren en het aanvragen van ontheffingen via internet. De gemeente Cuijk kan stappen maken als het gaat om kostenbesparingen en verder digitaliseren van haar dienstverlening op het gebied van parkeren. Een paar voorbeelden:

- Te vervangen parkeerautomaten in de parkeergarage voorzien van belparkeren.
- Het aanvragen van de ontheffing in de Blauwe zone via internet te laten lopen.
- Het digitaliseren van de handhaving.
- Het opnemen van parkeernormen in de WABO-vergunning.

## **6. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen**

### **6.1 Parkeernormen en afkoopregeling**

#### **Parkeernormen**

Bij ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwbouw, verbouw, in-/uitbreiden en functiewijziging) wordt door middel van een vaste systematiek met parkeernormen inhoud gegeven aan de parkeervraag. Het type kern of buitengebied, de ligging binnen de gemeente en het type bebouwing, functie (horeca of fastfood, woning, winkel, bedrijf, bioscoop, et cetera) bepalen welke parkeernorm toegepast dient te worden. De gemeente Cuijk hanteert altijd de actuele parkeernormen conform bijlage 3.

***Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij elke ontwikkeling voorziet in de eigen parkeerbehoefte.***

Als er geen mogelijkheid is om de parkeervraag binnen de planontwikkeling in te passen, dan is het geen vanzelfsprekendheid dat de openbare parkeerplaatsen de extra parkeervraag opvangen. Dat betekent dat in zo'n geval een bouwvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties in beginsel niet mogelijk is.

*Dubbelgebruik en loopafstanden*

Als er meerdere functies in één gebied zijn, dan hoeft niet zonder meer het berekende aantal parkeerplaatsen per functie te worden gerealiseerd. Vaak is gecombineerd gebruik van dezelfde parkeerplaatsen ("dubbelgebruik") mogelijk. Niet alle plaatsen worden gelijktijdig gebruikt. Zo parkeren bewoners vooral 's avonds en 's nachts. Bezoekers aan en medewerkers van het kernwinkelgebied en/of kantoren parkeren op momenten dat de meeste bewoners vertrokken weg zijn. Die lege plaatsen zijn dan door de anderen te gebruiken. Dat vraagt om inzicht in de aanwezigheid per functie. Bijlage 2 toont de aanwezigheidscijfers. Gecombineerd gebruik van plaatsen leidt dus tot een lager aantal benodigde openbare plaatsen. Dit wordt berekend aan de hand van de actuele parkeernormen (bijlage 1) en de aanwezigheidspercentages (bijlage 2).

Om gecombineerd gebruik te benutten is ook de ligging van de parkeerplaatsen van belang. Als een parkeerplaats te ver van de gecombineerde functie ligt, dan is dat niet bij de parkeerbalans te betrekken. De alternatieve parkeerruimte moet op acceptabele loopafstand liggen. Bij meerdere functies geldt de loopafstand tot de hoofdfunctie. Op basis van het parkeeronderzoek Cuijk (2015), aangevuld met de landelijke kencijfers, komen voor alle gebieden in de gemeente Cuijk de volgende acceptabele afstanden naar voren.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	≤ 150 meter
Bezoekers bewoners	≤ 200 meter
Kort parkerende bezoekers (winkels, gemeentehuis)	≤ 250 meter
Lang parkerende bezoekers (werken)	≤ 500 meter
Werken (ambulant)	≤ 250 meter
Ontspanning	≤ 100 meter
Gezondheidszorg	≤ 100 meter
Onderwijs	≤ 150 meter

### **Afkoopregeling**

Bijlage 3 geeft ook aan dat het college van B&W kan besluiten ontheffing van de parkeereis te verlenen, onder de voorwaarde dat de aanvrager van de omgevingsvergunning een financiële bijdrage overmaakt aan de gemeente. De bijdrage wordt gebruikt om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren. De gemeente verstrekt de ontheffing uitsluitend als er zicht is op het daadwerkelijk realiseren van de openbare parkeerplaatsen binnen een bepaalde termijn. Hiervoor geldt een termijn van 10 jaar en een zone van 500 m (werkelijke afstand). Binnen deze zone kan ook een verschuiving van het gebruik van parkeerplaatsen tot stand komen, omdat er van wordt uitgegaan dat parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn. Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijven de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

Het gaat om concrete locaties van plaatsen. Daarom wordt per ontwikkeling c.q. aanvraag bekeken of dit bedrag naar beneden of naar boven dient te worden bijgesteld. Het tarief, prijspeil 2016, exclusief BTW en jaarlijks te indexeren per parkeerplaats op maaiveld bedraagt:

- Centrum: € 7.920,-.
- Schil/overloop: € 6.800,-.
- Rest bebouwde kom (de overige kernen): € 6.800,-.

### ***De parkeerplaatsen die in het kader van de afkoopregeling worden gerealiseerd zijn altijd openbaar toegankelijk.***

Uitgangspunt is dat in één keer een substantieel aantal plaatsen wordt aangelegd. Als binnen 350 meter weer een ontwikkeling plaatsvindt die om parkeerplaatsen in de openbare ruimte vraagt, dan zijn de gerealiseerde plaatsen aan die ontwikkeling toe te rekenen. De gemeente legt de benodigde parkeerplaatsen aan als jaarlijks, monitorend parkeeronderzoek daartoe aanleiding geeft.

### **6.2 Parkeernormen in Omgevingsvergunning, beleid- en ruimtelijke plannen**

In de WABO en in beleid- en ruimtelijke plannen, zoals herinrichtingen, verkeer- en vervoerplan, bestemmingsplannen en procedures in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening dienen de parkeernormen te worden ingebed. Daarmee vormen de parkeernormen tevens een juridische grondslag om de normen c.q. ontheffing en afkoopregeling toe te passen.

***Bijlage 4 (Nota Parkeernormen) van deze Parkeernota 2016 -2023 is daarbij leidraad.***

### **6.3 Organisatie en communicatie**

Bij het toepassen van de parkeernormen dienen alle betrokken afdelingen van de gemeente Cuijk en betrokken externe partijen en initiatiefnemers moeten samenwerken. Uitgangspunt is een eenduidige toepassing van de parkeernormen zodat de gemeente aan initiatiefnemers c.q. ontwikkelaars een eenduidig kader naar voren brengt. Het toepassen van parkeernormen vraagt om een integrale benadering en goede interne en externe communicatie.

Parkeren gaat verder dan het stallen van auto's en fietsen. Parkeren is het scharnierpunt tussen herkomst en bestemming van de bezoeker. Parkeren is geen trekker op zich maar een belangrijke ondersteunende faciliteit voor de bestemmingen in de omgeving. Daarom is samenwerking tussen de "bezoekersgenererende omgeving", zoals alle deelnemers tijdens de bijeenkomsten aan deze Parkeernota hebben bijgedragen, zodat samen de gezamenlijke klant bediend kan worden. De komende jaren is de marketing van het parkeren een aandachtspunt, waarbij ingezet kan worden op intensieve samenwerking tussen gemeente de lokale bestemmingen zoals de detailhandel en horeca in de gemeente Cuijk.

## **7. Uitvoering en financiën**

De parkeernota 2016 – 2023 voorziet in maatregelen en activiteiten. De Parkeernota 2016 – 2023 bevat geen gedetailleerde uitwerking van de maatregelen. Die uitwerkingen vragen maatwerk en kunnen pas plaatsvinden na het raadsbesluit. De uitwerkingen zullen samen met belanghebbenden plaatsvinden.

De financiële vertaling van dit beleid vindt plaats door afstemming met de kadernota van de gemeente Cuijk. Dat maakt zichtbaar welke kosten reeds gereserveerd zijn voor de uitvoering van het vigerende parkeerbeleid. De extra kosten van de uitvoering van deze Parkeernota 2016 – 2023 zijn opgenomen in dit hoofdstuk.

De parkeeropbrengsten dekken niet volledig de kosten van het parkeren. In de dekking van de kosten is reeds voorzien. Om de ambities van de toekomst waar te kunnen maken is het nu al noodzakelijk meer voorzieningen beschikbaar te stellen om de hogere kosten van het nieuwe parkeerbeleid 2016 - 2023 jaarlijks te kunnen dekken.

Doorrekening van het toekomstplaatje overeenkomstig scenario C (invoeren "Blauwe Zone" en afschaffen Betaald Parkeren") laat zien dat de kosten niet meer te dekken zijn uit de inkomsten. Die inkomsten bestaan nog uit het verstrekken van ontheffingen, gehandicaptenkaarten, inkomsten uit de parkeergarage (jaarlijks € 24.000 van Maasburg en de parkeerinkomsten van parkeerders die langer parkeren dan 2 uur (\*ca. € 1.000 per jaar) en de afkoopregeling (inkomsten afhankelijk van verrekenprijzen en ontwikkelingen).

De jaarlijkse parkeerexploitatie is niet zelfvoorzienend en "drukt" op de gemeentebegroting. De extra kosten zijn bedoeld voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, waar de parkeerplaatsen op straat onder vallen, de fietsparkeerexploitatie, het parkeerverwijssysteem en de parkeergarage Maasburg. In de toekomst zijn er door het toepassen van parkeernormen in nieuwe ontwikkelingen steeds minder parkeerplaatsen op straat. Er is dan op termijn ook minder geld nodig voor het onderhoud van de parkeerplaatsen op straat.

## **8. Monitoren**

Actuele en betrouwbare gegevens zijn onmisbaar bij het nemen van (beleids)beslissingen op het gebied van parkeren. Het parkeeronderzoek van 2015 geeft een objectief beeld van de parkeersituatie in het centrumgebied van Cuijk. De resultaten van deze onderzoeken zijn gebruikt bij het opstellen van deze Parkeernota. Door deze onderzoeken te herhalen en de resultaten te vergelijken kan worden bepaald in hoeverre het gevoerde parkeerbeleid het beoogde effect oplevert.

Zowel het parkeeronderzoek (kwantiteit) als de parkeerenquêtes van het Internetpanel en onder winkelend publiek (kwaliteit) dienen periodiek, bijvoorbeeld 1x per jaar, uitgevoerd te worden. Hierbij kan 1x per 2-3 jaar het kwalitatieve onderzoek herhaald worden. Naast input voor de beleidscyclus zijn de resultaten ook te gebruiken bij het behandelen van klachten en vragen.





Ter evaluatie van het beleidsplan, wordt aanbevolen om in te zoomen op:

- a. Parkeren in woonwijken in het centrumgebied waar bewoners nog wel hun auto kunnen blijven parkeren. Gemeten wordt of zij parkeerproblemen bij de eigen woning ervaren.
- b. Het nieuw parkeerbeleid is er mede op gericht om de bij te dragen aan de economische vitaliteit van het centrum. Het parkeerbeleid draagt daaraan bij door de bereikbaarheid te verbeteren (en betaald parkeren af te schaffen). Deze doelstelling is te monitoren met in beginsel een jaarlijks parkeeronderzoek. Dat kan worden afgebouwd naar een 2- of 3 jaarlijks onderzoek.

Deze parkeernota laat ook zien dat “het Parkeren” een op zichzelf staand onderwerp is, maar ook raakvlakken heeft met vele andere beleidsterreinen en werkvelden binnen de gemeentelijke organisatie en daarbuiten. Verwante onderwerpen betreffen vooral ketenmobiliteit en vervoersmanagement.

Ketenmobiliteit is het gebruik van verschillende voertuigen voor het maken van een verplaatsing. Van belang is vooral:

- De overstap van de auto op het openbaar vervoer op station Cuijk.
- De overstap van de fiets op het openbaar vervoer op station Cuijk.
- De overstap van de fiets op het openbaar vervoer op de overige haltes.

Het P&R-terrein bij het station draagt al bij aan ketenmobiliteit. Aanbevolen wordt om in overleg te blijven met ProRail om inzicht te houden in de ontwikkeling van het fietsparkeren bij het station. Ook de ontwikkeling van het fietsparkeren bij bushaltes maakt daarvan onderdeel uit.

Vervoersmanagement is een instrument, met name voor bedrijven en instellingen, om de bereikbaarheid te verbeteren door te sturen in de mobiliteit van werknemers en bezoekers. Mogelijke maatregelen in het kader van vervoersmanagement zijn:

- Stimuleren van fietsgebruik (stalling, aanbieden douche- en kleedruimte, fiets van de zaak);
- Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer (OV-abonnementen).
- Stimuleren carpooling (carpool-matching, carpool-parkeerplaatsen).
- Stimuleren collectief bedrijfsvervoer (vervoer werknemers in de vorm van busjes).
- Auto van de zaak als keuze (reiskostenvergoeding in plaats van verplichte lease-auto).
- Parkeerbeleid (parkeerplaatsen dichtbij de ingang voor carpoolers, toegangspasjes alleen voor werknemers die de auto echt nodig hebben).

## 9. Risicoverkenning

Deze parkeernota is gebaseerd op de op dit moment aanwezige situatie, inzichten en informatie en over de komende jaren. De afgelopen jaren hebben laten zien hoe sterk de tijden veranderen en welk gevolgen dat heeft voor onder meer parkeren en de detailhandel.

Deze parkeernota 2016 – 2023 bepaalt niet hoe het centrum er in 2023 eruit ziet. Het voorziet wel in de parkeeroplossingen voor mogelijke scenario's.

Het is niet exact te voorspellen hoe het centrum, het kernwinkelgebied en de andere kernen en buitengebieden er in de toekomst uit zien: wat is een gastvrije gemeente, wat levert integraliteit op of hoeveel bezoekers met de auto trekt dit aan? Stel dat deze invulling veel meer bezoekers trekt dan waarmee de parkeerbalans rekening houdt of waarin de parkeernormen voorzien, dan heeft de gemeente Cuijk wel het vermogen om te voorzien in robuuste parkeeroplossingen, bijvoorbeeld een parkeerdek, parkeergarage of inrichten van ontwikkelopties tot parkeerterrein.

Als het goed gaat met de ontwikkelingen, dan gaat het ook goed met parkeren. Het tegenovergestelde scenario is dat er functies uit het centrum verdwijnen en niet meer ingevuld worden. Hierdoor zal de behoefte aan parkeerplaatsen afnemen. De omvang van de parkeergelegenheid dient dan opnieuw bepaald te worden. Het is dan ook belangrijk dat de inzet van parkeerplaatsen flexibiliteit blijft.

Andere aspecten die van invloed kunnen zijn op het parkeren in Cuijk zijn:

- a. Het parkeeronderzoek van 2015 vormt de basis voor dit parkeerbeleid. Dit is gebaseerd op het huidige aantal gebruikers van de parkeerplaatsen in het huidige centrum in 2015. Er is leegstand in het centrum. De parkeerbalans is niet gecorrigeerd voor de aanwezige leegstand.



- b. Met de maatregelen in de nota wordt gestuurd op het verleiden van automobilisten en fietsen om hun parkeergedrag aan te passen. Maar of en hoe het parkeergedrag verandert is onzeker. De veranderingen in gedrag kunnen financiële gevolgen hebben voor de middenstand. Monitoren is essentieel zodat het beleid en de parkeerexploitatie bijgestuurd kunnen worden als dat nodig is.
- c. De nota houdt er rekening mee dat er circa 70 parkeerplaatsen uit het centrum verdwijnen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Voor een goede parkeeroplossing moeten dan wel elders in voldoende parkeerplaatsen worden voorzien. Hiervoor kunnen meer parkeerplaatsen op de Maaskade kunnen worden gerealiseerd. Ook andere oplossingen komen in aanmerking, zoals medegebruik van de parkeergarages Cantheelen.

**Bijlage 1: Overzicht ontvangen reacties, suggesties en wensen per bijeenkomst**

Nr.	Onderwerp	Toelichting	Behandeld										
			Raadsthema			Informatie-avond nov-15	Klankbord- bijkoms t (mrt 2016)	Enquete bezoekers Cuijk	In P-nota hoofdstuk				
			jul-15	dec-15	feb-16				2	3	4	5	
1	Afkoopregeling	Krijgt men een eigen parkeerplaats na de bijdrage?		x						x		x	x
2	Afsluiten centrum	Is het centrum >18u af te sluiten (tijdvensters)?	x							x	x		
3	Ambitie parkeren	Omschrijf eenduidige en integrale ambitie. Van daaruit beleid bouwen	x			x				x		x	
4	Bakker Grotestraat	Wil parkeren voor de deur behouden.	x									x	x
5	Bekendheid parkeerders	Winkeliers en bedrijven kennen hun klanten en hoe hen te verleiden tot	x			x		x				x	
6	Benchmark	Bij Dukenburg in Nijmegen is het parkeertarief € 1,- voor 4 uur.	x							x			
7	Benchmark	In Malden is het gratis parkeren voor bezoekers.	x							x			
8	Benchmark	Boxmeer hanteert gratis parkeren. Dat kan in Cuijk ook.	x							x			
9	Benchmark	Het imago van Cuijk is aangetast agv betaald parkeren. Schaf het af!	x							x			
10	Beprijzen	Hef Betaald Parkeren op, maar reguleren is wel nodig. Betaald Parkeren b	x										x
11	Betaald Parkeren	Reguleer parkeren, Betaald Parkeren waar nodig, handhaving essentieel	x				x		x				x
12	Betaald parkeren	Betalen voor het parkeren mag, maar het moet redelijk zijn	x									x	x
13	Betaald Parkeren	Afschaffen betaald parkeren leidt tot méér parkeren. Cuijk is autocentrum	x									x	x
14	Bewonersparkeren	Betrek het parkeerbeleid voor bewoners expliciet in de Parkeernota	x									x	x
15	Blauwe Zone	Differentieer de parkeertijden: 30' - 60' - 120'. Handhaving mogelijk?	x									x	x
16	Capaciteit	Altijd voldoende PPL. Betrek alle functies.	x	x	x		x		x			x	x
17	Fietsparkeren	Leidt verbetering fietsparkeren tot meer bezoekers in centrum?			x							x	x
18	Fietsparkeren	Welke maatregelen zijn er in meer fietsers naar het centrum trekken?			x								x
19	Gastvrije gemeente Cuijk	Voldoende en goed bereikbare plekken voor alle groepen parkeerders.	x	x	x		x		x			x	
20	Grotestraat	Als Grotestraat niet wordt heringericht, dan verkeer en parkeren puinhoop	x									x	x
21	Handhaving	Handhaving is essentieel bij elk parkeerregime	x									x	x
22	Handhaving	handhaving is essentieel bij naleving van de parkeerbeleid		x			x		x			x	x
23	Herkomst parkeerders	Is onderzocht waar de auto's en parkeerders vandaan komen?			x							x	
24	Imago	Cuijk moet méér zijn dan 1,5 uur-dorp		x				x		x			
25	Kort- en langparkeren	Nu staan lang- en kortparkeerders op dezelfde aantrekkelijke plaatsen. Voorkom dat langparkeerders op de aantrekkelijkste plaatsen staan	x									x	x
26	Kort- en lanparkeren regelen	Bewoners kun je hun vergunningen niet afnemen en verwachten dat ze op verdere loopafstand moeten parkeren.			x							x	x
27	Kortparkeren	Parkeren zo dicht mogelijk in/rond centrum	x				x		x			x	x
28	Kortparkeren Molenstraat	Bezoekers parkeren hooguit 1 uur	x									x	x
29	Kosten	Parkeren mag de gemeente wat kosten	x									x	x
30	Kwaliteit centrum	Rekening houden met de kwaliteit van het centrum: bij "verblijven" passen geen rijen geparkeerde auto's.			x					x		x	
31	Langparkeren	Op plaatsen in de schil of verder	x				x		x			x	x
32	Langparkeren	Zet P-terrein Maaskade en Viktor Hugo in voor langparkeerders	x									x	x
33	Langparkeren	Parkeerplaatsen buiten het centrum van Cuijk goed bewegwijzieren.	x									x	x
34	Locatie parkeerplekken	Zorg voor parkeerplaatsen op de juist locatie	x									x	x
35	Loopafstanden	Wat zijn acceptabele loopafstanden?	x									x	x
36	Loswal	Is de Loswal meegenomen in de parkeertellingen			x							x	
37	Maaskade	Zet Maaskade in voor horecabezoek en voor bezoekers Schouwborg	x		x		x		x			x	x
38	Maaskade	Benut Maaskade voor langparkeerders en bezoekers van buiten Cuijk	x		x		x		x			x	x
39	Minder validen-parkeren	Mensen die afhankelijk zijn van hun auto niet verder van hun woning lopen. Politiek steekt in op mensen zo lang mogelijk thuis laten wonen. Is dit te regelen met gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken?			x							x	
40	Minder validen-parkeren	Zijn er voldoende Mfva- plaatsen n het centrum? Antwoord: JA	x									x	x
41	Monitoren	Voer ieder jaar tellingen uit. Monitor de parkeerbalans	x									x	
42	Opties voor uitbreiding	Worden potentiële parkeerplaatsen die voor het opvangen van het parkeerprobleem kunnen zorgen in beeld gebracht?			x							x	
43	Parkeercomsatieregeling (Afkoopregeling)	Afkoopregeling afstemmen op toekomst			x		x		x			x	x
44	Parkeerdruk	Zaterdagavond is er veel fietsverkeer bij horeca.		x								x	
45	Parkeereexploitatie	Is de PEX kostenneutraal?	x									x	
46	Parkeergarantie	Als mensen 2x niet kunnen parkeren, dan gaan ze naar een andere plaats			x								x
47	Parkeergarantie	Goed parkeren leidt tot herhaalbezoek			x							x	x
48	Parkeerregime	Is er een model waar in het centrum alle parkeerregimes mogelijk zijn?	x										x
49	Parkeerrouting	Maaskade: vanaf A73 verwijzen naar Maaskade (ipw naar centrum). Cuijkparkeren doortrekken tot aan viaduct	x				x		x			x	x
50	Parkeerrouting	Maaskade ook bedoeld voor parkeren door toeristen.	x									x	x
51	Parkeervergunning	Afschaffen	x										x
52	Parkeren bij winkels	Voorkom dat winkelend publiek uitwijkt naar buiten Cuijk	x	x	x		x		x				x
53	Parkeren in piekperiode	Door de week werken de mensen en gaan op zaterdag boodschappen doen, dus is het belangrijk dat dit dan ook gefaciliteerd wordt.			x							x	x
54	Parkeren in piekperiode	Mensen stimuleren per fiets naar centrum te komen; niet verder lopen.			x							x	x
55	Rol en invloed raad	Geef raadscommissie presentatie over scenario's + gevolgen en keuze van het college. De raad kan dan eventueel amenderen.			x							x	
56	Routing autoverkeer	Route Maasburg - Zwaanplein is probleem. Dan ontstaat zoekverkeer.		x			x		x			x	
57	Routing autoverkeer	Verkeer niet door Cuijk naar het centrum ,maar langs Cuijk (beersebaan)	x	x								x	x
58	Scenario's	Parkeernota uitwerken en scenario's uitwerken		x								x	x
59	Schouwborg	Schouwborg heeft 's avonds voorstellingen. Houd rekening met de P-druk	x										x
60	Schouwborg	Zaterdagavond is druk net als de middag. Is er onderzoek gedaan?		x								x	
61	Speelveld	Creer eerlijk en gelijk speelveld voor ondernemers	x									x	
62	Tarieven	Tarieven geen bezwaar, maar kom met een goede businesscase.	x										x
63	Toekomst	Hodt rekening met de Schouwborg en ontwikkelingen op Zwaanplein	x									x	
64	Verdeling parkeerplaatsen	Juiste PPL op juist locatie + voldoende Mfva	x				x		x			x	x
65	Verkeerscirculatie	Leidt het verkeer p, het centrum heen naar de Maaskade	x									x	
66	Verkeerscirculatie	Verkeer wordt door centrum gekeld. Ongewenst is het gevolg en ongewen	x									x	
67	Visie en beleid	Benut groeimogelijkheden	x				x		x				x
	Visie en beleid	Waar staan we over 15 jaar (visie en strategie)?	x				x						x
	Visie en beleid	Geef aan waar Cuijk over langere termijn staat.	x									x	

## Bijlage 2: Nota parkeerbalans

## Bijlage 3: Afweging scenario's parkeerregulering

## **Bijlage 4: Nota Parkeernormen**