

Parkeerbeleidsplan Valkenburg aan de Geul

Aantrekkelijk parkeren 2024-2028

Colofon:

versie 1.0

d.d. 25 oktober 2023

dit rapport is opgesteld in opdracht van de gemeente Valkenburg aan de Geul

1. Inleiding

Gelegen in het Zuid-Limburgse Heuvelland is de gemeente Valkenburg aan de Geul met het eeuwenoude en pittoreske stadje Valkenburg, een aantrekkelijke omgeving om te wonen, te ondernemen en te recreëren. De gemeente is de plek waar de ruim 16.000 inwoners wonen, werken, naar school gaan, zorgen, sporten en elkaar ontmoeten. Het vijf-sterrenlandschap, de gastvrijheid en de cultuurhistorische waarden worden enorm gewaardeerd door de vele toeristen en recreanten die jaarlijks de gemeente bezoeken. Uit onderzoek¹ blijkt ook dat 6 op de 10 inwoners het toerisme in de gemeente ondersteunt omdat het onder andere bijdraagt aan de werkgelegenheid en het op peil houden van de voorzieningen voor inwoners. Tegelijkertijd zorgt het toerisme er ook voor dat de leefbaarheid van kernen op momenten onder druk staat door de (verkeers)druk die het toerisme met pieken met zich meebrengt. Een belangrijk thema binnen dit kader is het parkeren van bewoners, bezoekers, ondernemers en anderen die een bezoek brengen aan Valkenburg aan de Geul.



1.1 Aanleiding

De gemeente Valkenburg aan de Geul heeft behoefte aan een herijking van het beleidskader voor parkeren (2012). Het parkeerbeleid is destijds gebaseerd op de situatie en stukken van vóór 2012 zoals:

- Parkeersituatie (autoverkeer) d.d. 18 maart 2008
- Centrumplan 'Hart voor Valkenburg' d.d. 30 juni 2009,
- Raadsbesluit parkeren Valkenburg 2012 en de Parkeernormen Valkenburg 2012.

Sinds 2012 is er veel veranderd in en rondom Valkenburg met veel impact op het parkeerareaal. In 2018 zijn op basis van de beleidsnota "Parkeerorganisatie Valkenburg aan de Geul" (versie 1.4, d.d. april 2018) wijzigingen doorgevoerd zodoende als gemeente, een regierol te kunnen nemen.

In 2023 zijn de ambities en opgaven op het gebied van parkeren en opnieuw tegen het licht gehouden en is bekeken hoe aan te sluiten op de veranderende wereld om ons heen. Zo is een nieuwe beleidslijn

1) Bewonersonderzoek Toerisme Zuid-Limburg, Toerisme Vlaanderen, 2018

ontwikkeld die richting geeft aan en de kaders bepaalt voor besluiten over concrete parkeeropgaven in de komende jaren.

1.2 Achtergrond

In het mobiliteitsplan Valkenburg aan de Geul 2040 is beschreven hoe de mobiliteitswereld aan transitie onderhevig is. Het mobiliteitsplan is het overkoepelend kader voor onder andere het middel parkeren. Parkeren is geen doel maar een voorziening dan wel sturingsmiddel om tegemoet te komen aan de leefbaarheid en economische vitaliteit van de omgeving. De wijze waarop met de voorziening parkeren wordt omgegaan heeft grote impact op de omgeving, verkeerstromen en zelfs de keuze voor het soort vervoersmiddel.

Het beleidskader is opgebouwd rondom de behoeftes van de diverse gebruikersgroepen en de facilitator, in deze de gemeente. Naast het parkeren van auto's van bezoekers en bewoners zal dit beleidsplan ook een kader bieden voor de behoeftes van o.a. werknemers, gebruikers van duurzame vervoersmiddelen en deelmobiliteit. Ook de impact van ontwikkelingen zoals elektrisch laden, de gebiedsvisies Valkenburg Oost en Valkenburg West, de tijdelijke impact van grote evenementen (o.a. Kerststad Valkenburg) op het parkeerareaal en hoe de gemeente hierin faciliteert, komen aan bod.

Deze visie op parkeren en bijbehorende doelstellingen vindt zijn grondslag in de visie van het mobiliteitsplan, de terugkoppeling vanuit de omgeving en de gemeentelijke parkeerorganisatie.

Voorliggend plan richt zich primair op het parkeersysteem en voorzieningen in de kern Valkenburg. Parkeren in de omliggende kernen betreft lokaal maatwerk. Eventuele aandachtspunten en knelpunten op dit vlak worden, waar nodig, de komende jaren separaat behandeld en opgelost in lijn met dit beleidskader.

Nadere concretisering van de beleidslijnen binnen dit parkeerplan vindt plaats door middel van verdiepende onderzoeken en in afzonderlijke uitwerkingen en projectplannen. De benodigde acties en onderzoeken om de doelstellingen te kunnen bereiken zullen worden opgenomen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Parkeren (MUPP 2024-2028).

1.3 Hoe is dit plan tot stand gekomen?

In de voorbije jaren is het vernieuwde parkeerbeleid getrapt tot stand gekomen. De eerste aanzet voor het nieuwe beleid is reeds eind 2019 gezet, waarbij de bestaande problematieken zijn geïnventariseerd. Door de ingrijpende gevolgen die Covid-19 (2020/2021) en de grote overstrooming (2021) op het parkeren in Valkenburg is de actualisatie van het parkeerbeleid tot stilstand gekomen. Daarnaast is in de voorbije jaren sprake geweest van diverse personele wisselingen binnen de organisatie.

Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie en -plan is hernieuwd gestart met de actualisatie van het parkeerbeleidsplan. Met het parkeerbeleidsplan kunnen we nu dan ook invulling geven aan diverse ambities die in de mobiliteitsvisie zijn opgenomen. Begin 2023 is de raad geïnformeerd en bevestigd naar hun wensen ten aanzien van het parkeren in Valkenburg in de toekomst. Daarnaast heeft in de voorbije jaren regelmatig ambtelijk overleg plaats gevonden om de ambities van Valkenburg aan de Geul in het parkeerbeleid op te nemen. Daarnaast zijn diverse externe partijen bevestigd, waaronder vertegenwoordigers van onze ondernemers.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie in kaart gebracht: hoe staat het met het parkeren in Valkenburg anno 2023. De ambities op het gebied van parkeren zijn bepaald in hoofdstuk 3. Hierbij maken we gebruik van de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie en Gebiedsvisie Oost. In hoofdstuk 4 gaan we in op de hoofdkaders per ambitie. Vervolgens zijn in hoofdstuk 5 de ambities en kaders verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

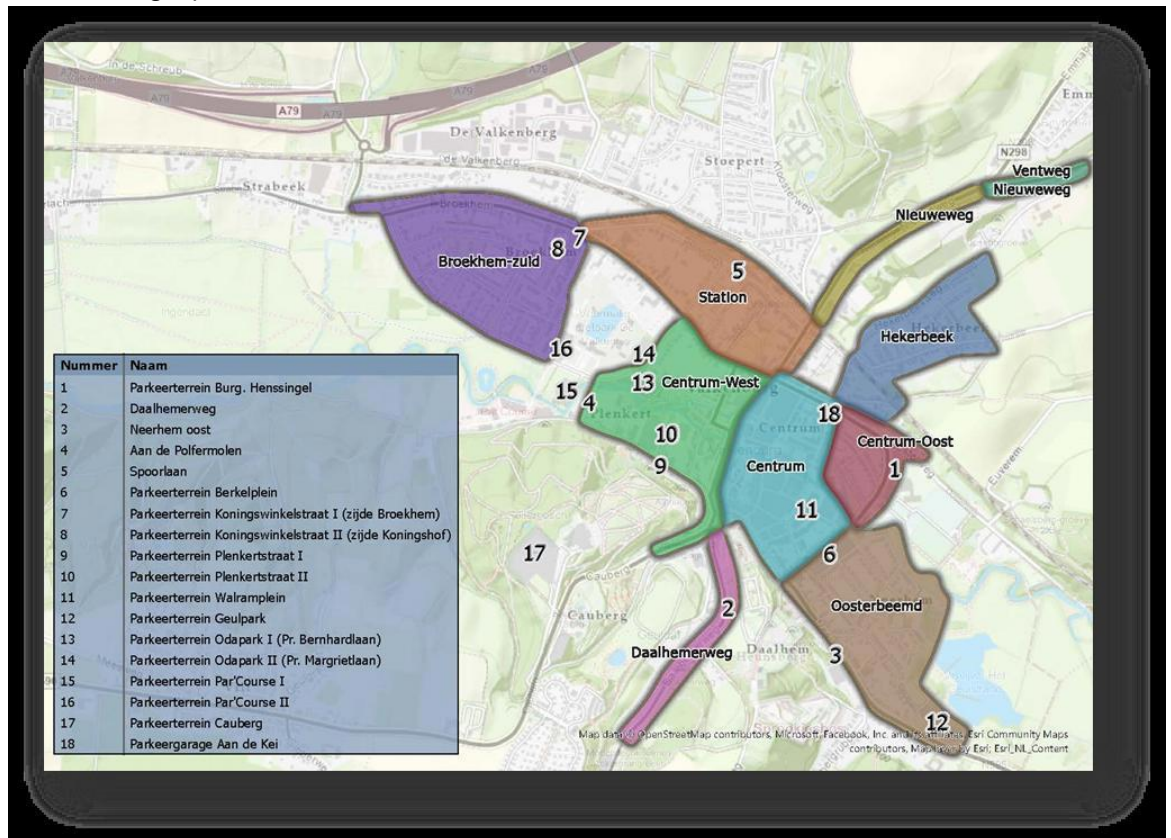
2. Huidige parkeersituatie

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige parkeersituatie in Valkenburg op hoofdlijnen. Hiervoor is van de beschikbare parkeerlocaties het gebruik en de financiën in kaart gebracht. Vervolgens gaan we in op de organisatie van parkeren en tot slot zijn de belangrijkste aandachts- en knelpunten benoemd welke tijdens de inventarisatie naar voren zijn gekomen.

2.1 Parkeren centrumgebied Valkenburg

In 1994 is Valkenburg gestart met de regulering van parkeren in het centrumgebied. In de loop der jaren bleek parkeren tijdens piekmomenten in het zomerseizoen steeds vaker een knelpunt. Om uitwijkgedrag van parkeerders te voorkomen is ook in woongebieden rondom het centrum stap voor stap parkeerregulering ingevoerd en uitgebreid. Daarmee worden de woonstraten beschermd tegen overlast van bezoekers, ondernemers en werknemers in het centrum die op zoek zijn naar een gratis parkeerplaats. In 2009 werd het centrumplan vastgesteld. Als onderdeel van dit plan is het centrum van Valkenburg autoluw gemaakt. Een ander belangrijk onderdeel hiervan was het realiseren van een openbare parkeer-

garage ten behoeve van bezoekers aan het winkel- en horecagebied. In zomer 2016 is parkeergarage 'Aan de Kei' geopend.



Figuur STYLeref 1 \s 2 SEQ Figuur * ARABIC \s 1 1: parkeerregulering in Valkenburg; vergunning sectoren en parkeerlocaties met betaald parkeren

Met de komst van deze parkeergarage zijn de parkeerplaatsen in diverse centrumstraten opgeheven en vervangen door ruimte voor lopen, fietsen en verblijven. In figuur 2-1 is het gebied weergegeven waar parkeerregulering anno 2023 van kracht is: de vergunning sectoren zijn met kleur en naam aangeduid en de parkeerlocaties met betaald parkeren zijn genummerd. Het gebied met parkeerregulering omvat in totaal circa 3.900 parkeerplaatsen waarvan circa 1.400 parkeerplaatsen in (woon)gebieden waar uitsluitend parkeren voor vergunninghouders is toegestaan. De bijbehorende tariefstelling (2023) op hoofdlijnen is weergegeven in onderstaande tabel.

Vorm	Tarief per uur	Tarief per dag
Parkeergarage Aan de Kei	€1,90	
Parkeerterrein – betaald	€1,90	€9,00
Straat parkeren – betaald	€1,90	€9,00
Parkeren Cauberg	€1,90	€8,00

Tabel 2-1: Huidige tariefstelling

Een vergunning kan worden aangevraagd door bewoners die ingeschreven staan op een adres dat onderdeel uitmaakt van de vergunningensector. Per woonadres komt men in de basis in aanmerking voor één vergunning op kenteken. Indien men niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein kan men een tweede vergunning op kenteken aanvragen. Op dit moment zijn er diverse tarieven en voorwaarden ten aanzien van het verkrijgen van een vergunning in Valkenburg, waarbij de eerste bewonersvergunning kosteloos aangevraagd kan worden en de volgende vergunning (2de en of 3de) tegen legeskosten van €25,- of €75,-.

Voor het ontvangen van bezoek is er een 'bezoekersregeling'. Via een digitale aanmelding (app op smartphone) kan het bezoek middels kenteken worden aan- en afgemeld. Op deze manier kan het bezoek tegen een (relatief) laag tarief (€0,10 per uur, maximaal 500 uur) parkeren in het betreffende vergunningengebied.

Naast bewoners kunnen ook ondernemers, werknemers en frequente bezoekers van Valkenburg een parkeervergunning aanvragen. De gemeente geeft hiervoor maand- en werkparkeervergunningen uit. Deze vergunninghouders mogen niet in de vergunning sectoren parkeren, maar kunnen terecht op de

betaalde straat- en terreinlocaties. Voor bedrijven zoals hotels zijn er op dit moment mogelijkheden om hotelvergunningen aan te vragen. In de praktijk gebeurt dit nagenoeg niet maar maken ondernemers gebruik van de maandvergunning.

2.2 Parkeerdruk

Valkenburg aan de Geul kenmerkt zich door een sterke fluctuatie in het aantal bezoekers gedurende het jaar en daarmee ook de vraag naar parkeerplaatsen.

Grofweg onderscheiden we drie parkeersituaties:

- Reguliere werk- en weekenddagen | parkeerdruk beperkt;
- Weekend-, vakantie- en feestdagen | parkeerdruk gemiddeld tot hoog;
- Extreme piekdagen tijdens evenementen | parkeerdruk hoog tot zeer hoog.



De parkeerdruk betreft een indicatie van de totale bezetting van alle betaalde parkeerplaatsen tijdens het piekmoment van de bewuste parkeersituatie. Een bezetting van > 85% is hoog en betekent in de praktijk vaak dat er parkeerproblemen worden ervaren. Mensen die willen parkeren zijn op dat moment langer dan gebruikelijk op zoek naar een vrije plek.

De fluctuatie in de vraag naar parkeerplaatsen vraagt om een aanbod dat afgestemd wordt op de betreffende situatie maar ook op het soort bezoeker en zijn/haar motief.

Reguliere werk- en weekenddagen | parkeerdruk beperkt

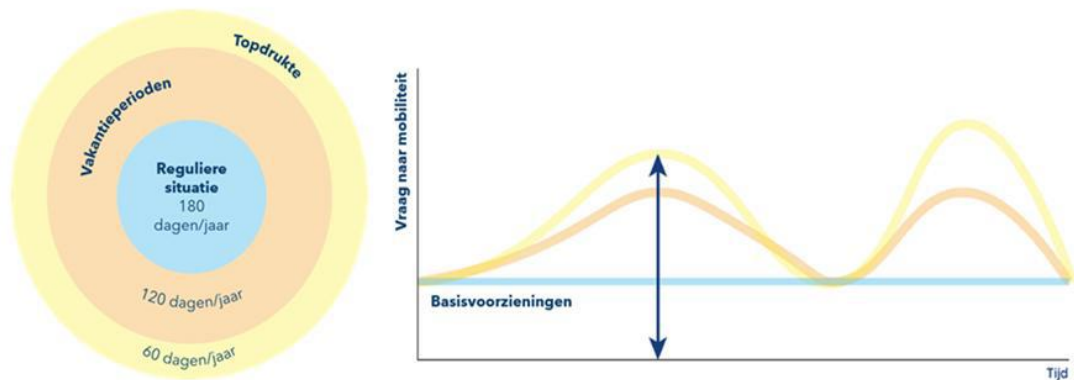
Tijdens reguliere werk- en weekenddagen is parkeerdruk in de regel beperkt (< 70%) en wordt primair veroorzaakt door bewoners, werknemers, lokale en regionale bezoekers. Dergelijke dagen komen circa 150 à 200 maal per jaar voor.

Vakantieperioden | parkeerdruk gemiddeld tot hoog

De reguliere weekend- en vakantiedagen, buiten het hoogseizoen, worden gekenmerkt door een aanzienlijk aandeel dagjesmensen en toeristen, zonder dat het nu heel erg druk is. De parkeerdruk is 'gemiddeld' (70 - 85%).

Extreme piekdagen | parkeerdruk zeer hoog

Dit zijn de dagen waarbij er sprake is van hoogseizoen, feest-(weekend)dagen of een grootschalig evenement: bijvoorbeeld Kerststad of een Amstel Gold race. Er is tijdens deze dagen sprake van een hoge tot zeer hoge parkeerdruk (90% -100%).



Figuur 2-2: Overzicht parkeerdruk in Valkenburg, conform Mobiliteitsplan

2.3 Financiën

Valkenburg aan de Geul kent al geruime tijd betaald parkeren om het parkeren in goede banen te geleiden en hinder als gevolg van parkeren te voorkomen. Naast dat betaald parkeren een sturingsmiddel is, draagt het betaald parkeren momenteel tevens bij aan de gemeentelijke baten. Waar de parkeerinkomsten in 2020 en 2021 terugliepen als gevolg de COVID maatregelen en de nasleep van de overstroming, zijn de parkeerinkomsten in 2022 weer positief. Deze inkomsten komen ten goede aan de algemene middelen van de gemeente.

Parkeerbeleid is binnen de gemeentebegroting onderdeel van programma Verkeer, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en de opbrengsten van parkeren maken onderdeel uit van het programma Economie en Toerisme. Conform de gemeentebegroting bedraagt het geraamde exploitatiesaldo voor parkeren de komende jaren circa €1.700.000,-.

2.4 Organisatie

Parkeren en alle aspecten die daarmee samenhangen vragen om een organisatie met diverse uiteenlopende taken en verantwoordelijkheden. In onderstaande opsomming zijn de betrokken partijen ten aanzien van het parkeren in Valkenburg opgenomen.

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn de taken en werkzaamheden op het gebied van parkeren over diverse afdelingen verdeeld en georganiseerd:

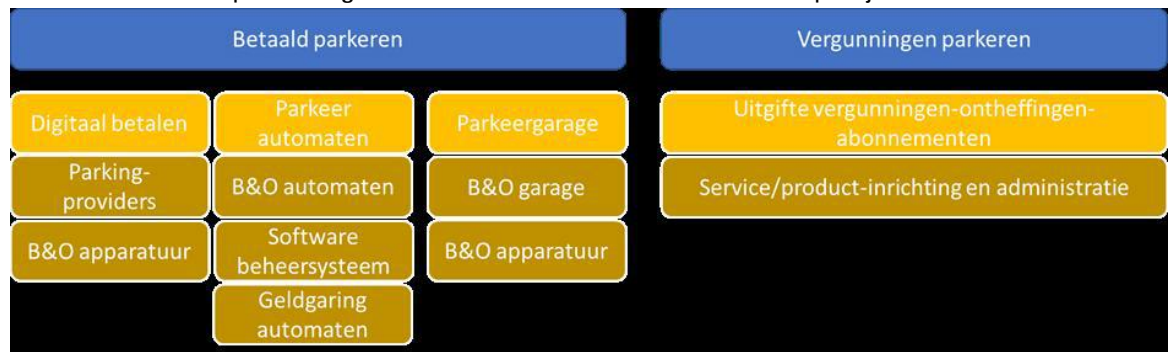
- Afdeling Openbare Ruimte:
 - Parkeerregisseur en contractmanagement;
 - Strategie en beleid;
 - Uitvoering en beheer waaronder:
 - Gebiedsindeling- en management parkeerregulering;
 - Aanschaf en beheer van technische voorzieningen zoals parkeerautomaten, technische infrastructuur in Aan de Kei;
 - Operationele aansturing van diverse marktpartijen op het gebied van parkeren;
 - Gebouwbeheer garage Aan de Kei.

- Afdeling Financiën:
 - Naheffingen, bezwaar, beroep en dwanginvordering;
 - Innen van gelden;
 - Financiële administratie parkeren;
 - Managementrapportage financieel: ontwikkeling exploitatiesaldo parkeren in relatie tot de gemeentebegroting.

- Afdeling Vergunningen, Veiligheid, Toezicht en Handhaving:
 - Parkeercontrole;
 - Uitschrijven van verkeersboetes (E9 regime) en naheffingen (fiscaal regime);
 - 1ste-lijns onderhoud van TMC-parkeerautomaten.

- KCC:
 - Baliefunctie voor mensen die niet direct bij P1 uitkomen;
 - Aanspreekpunt/schakel voor bewoners en bedrijven richting P1;

De gemeente Valkenburg aan de Geul faciliteert het parkeren op basis van regie en heeft de operationele taken rondom parkeren grotendeels uitbesteed aan diverse marktpartijen.



Figuur 2-3: Overzicht van de taken die door gemeente Valkenburg zijn uitbesteed ten behoeve van parkeren

2.5 Aandachtspunten parkeren

Zoals reeds benoemd kenmerkt de parkeersituatie in Valkenburg aan de Geul zich door een brede groep gebruikers van motorvoertuigen en fietsers en dus van parkeermogelijkheden. Deze verschillende gebruikers hebben allen specifieke aandachtspunten op het gebied van parkeren, die in de voorbije jaren aan het licht zijn gekomen. Het betreft aandachtspunten ten aanzien van de volgende gebruikers:

- Bewoners en hun bezoek;
- Ondernemers, bedrijven, werknemers en hun bezoekers;
- Bezoekers Valkenburg;
- Fietsers/Fietsparkeerders;
- Evenementen: organisatie en hun bezoek;
- Overige doelgroepen (motoren, grote voertuigen, deelauto's, laadinfra).

Daarnaast zijn er ook nog enkele aandachtspunten die meer algemeen van aard zijn en geen relatie met een specifieke groep gebruikers hebben, zoals bijvoorbeeld de organisatiestructuur rondom parkeren. In onderstaande paragrafen zijn de belangrijkste aandachtspunten per gebruikersgroep opgenomen.

Bewoners/Bezoek

Onze bewoners en hun bezoek (visite) parkeren hun motorvoertuig in onze openbare ruimte. Vanuit deze doelgroep komen de volgende punten aan de orde:

- De overstap op het digitaal verstrekken van vergunningen in 2017 bleek in het begin voor sommige bewoners moeizaam te verlopen. Naar aanleiding hiervan is in 2018 / 2019 een beknopte evaluatie uitgevoerd. In het algemeen verloopt het proces van digitaal verstrekken van vergunningen op dit moment goed, maar een uitgebreidere evaluatie onder bewoners is gewenst.
- Het komt voor dat een inwoner verzoekt om een parkeervergunning voor een auto die niet op eigen naam staat (zoals deelauto's). Om wildgroei te voorkomen worden deze vergunningen momenteel nog geweigerd terwijl dit haaks staat op de wenselijke mobiliteitstransitie. De komende jaren zullen meer bewoners overstappen naar elektrische auto's en zullen daartoe gebruik kunnen maken van een openbare laadpaal. Soms zullen vergunninghouders (of hun bezoek) uit een bepaalde sector moeten laden op een plek in een andere sector. De huidige vergunningen bieden deze mogelijkheid niet. In het laadpalenbeleid wordt hierin voorzien door de laadplekken vrij te stellen van een vergunning. Men kan te allen tijde laden in een vergunningshouderzone (ook zonder vergunning).
- Broekhem Noord is op dit moment de enige wijk in Valkenburg die nog geen gereguleerd parkeren kent ondanks een hoge parkeerdruk en klachten in een deel van de wijk. In 2019 was onvoldoende draagvlak voor het wijk breed invoeren van parkeerregulering.
- Voor de sectoren Centrum, Daalhemerweg, Centrum West & Oost en Station is de parkeerdruk op straat hoog en daarom is voldoende beschikbaarheid van de huidige (of nieuwe) overloopgebieden² belangrijk voor de bewoners.
- Voor de sector Station staat de beschikbare capaciteit op de overloopgebieden onder druk en is ook de loopafstand tot deze overloopterreinen een aandachtspunt.
- Parkeervoorzieningen/vergunningen voor gehandicapten in het autoluwe centrum zijn een aandachtspunt. Met enige regelmaat komen verzoeken binnen voor mindervaliden parkeerplekken in het autoluwe centrum. De verwachting is dat in de toekomst vaker voorkomt. We evalueren het gebruik van het autoluwe centrum en nemen dit aandachtspunt mee.

Ondernemers, bedrijven en werknemers

Ook ondernemers, bedrijven, werknemers en bezoekers van voornoemde maken gebruik van de parkeervoorzieningen in Valkenburg. De aandachtspunten van deze doelgroep zijn:

- Door de brede interpretatie van sociaal of economisch gebundene is het aanvragen van een werkvergunning nagenoeg voor iedereen mogelijk. Deze vergunning is op enkele parkeerterreinen geldig.
- Sommige ondernemers geven aan dat de parkeervergunning (rand van €35,- per maand) relatief kostbaar is voor parttime medewerkers. Met deze parkeervergunning kan momenteel geparkeerd worden op: Geulpark, Daalhemerweg, Spoorlaan en Cauberg.
- De werkparkeervergunning (onbepaalde en beperkte duur) zijn op dit moment alleen geldig voor betaalde parkeerterreinen en niet binnen vergunningshouderzones. Dit is niet altijd duidelijk en niet praktisch voor werkzaamheden met een spoedeisend karakter of bij verbouwingen in vergunningshoudergebied. Hiervoor wordt nu gebruik gemaakt van een ontheffing.
- We beschikken op dit moment over parkeervergunningen voor hotels tegen het dagtarief. Deze worden in de praktijk nagenoeg niet aangevraagd.
- Het aantal (zakelijke) parkeerabonnementen in parkeergarage Aan de Kei is beperkt (5 stuks).
- Laden en lossen leidt regelmatig tot verkeersonveilige situaties als gevolg van verminderd zicht, geblokkeerde trottoirs en het passeren van stilstaande voertuigen. Bekende locaties zijn het Grendelplein, Neerhem en Broekhem.

Bezoekers Valkenburg aan de Geul

Naast toeristen en dagjesmensen trekt Valkenburg aan de Geul ook bezoekers uit de directe omgeving aan die regelmatig terug keren met hun motorvoertuig (bijvoorbeeld voor boodschappen of de horeca). Hieronder de aandachtspunten met betrekking tot het parkeren van bezoekers:

- Walramplein: het parkeerterrein Walramplein is het drukst bezette parkeerterrein van het centrum. Dit komt omdat dit terrein het dichtst bij de voorzieningen in het centrum ligt, maar ook omdat vergunninghouders van het gebied Centrum hier met hun bewonersvergunning en bezoekersvergunning mogen parkeren. Gemiddeld zijn ongeveer 100 van de 170 parkeerplaatsen bezet door bewoners en hun bezoek.

2) Overloopgebieden zijn parkeerterreinen waar bewoners met een vergunning parkeren als binnen hun parkeerzone geen vrije parkeerplekken meer beschikbaar zijn. Ieder vergunningshouder gebied heeft zijn eigen (aangewezen) overloopgebied.

- Parkeergarage Aan de Kei: Op dit moment is het gebruik van parkeergarage Aan de Kei beperkt. Het is aannemelijk dat met name de bezoekers van de Albert Heijn gebruik maken van de garage. Albert Heijn vergoedt een deel van de parkeerkosten aan de gebruikers indien er boodschappen worden gedaan bij de AH. De bezetting van de parkeergarage kan beter, zeker de onderste laag.
- Parkeren attracties o.a. Sprookjesbos-kabelbaan-Wilhelminatoren: deze attracties bestaan al meerdere decennia; uit de tijd dat bestemmingen niet aan hun eigen parkeerbehoefte hoefden te voldoen. Bezoekers aan deze attracties parkeren in de openbare ruimte. Overleg met deze attracties ten aanzien van de parkeersituatie is van belang ook met het oog op gebiedsvisie Oost.
- Plenkertstraat: het betaalde parkeerterrein is overloopparkerterrein voor bewoners in Centrum West. Deze parkeerplaats staat 's avonds gemiddeld voor 80% vol met vergunninghouders. Hierdoor is voor bezoekers weinig ruimte beschikbaar. Het belang van parkeercapaciteit hier is van belang voor gebiedsvisie West.
- Parkeergarage Aan de Kei blijkt voor nieuwe bezoekers lastig vindbaar. De ligging van de ingang/inrit van de parkeergarage moet beter worden aangegeven, geadverteerd en gecommuniceerd.
- Naast de onbekendheid van veel bezoekers met parkeergarage Aan de Kei vraagt de ontsluiting van de parkeergarage aandacht om de garage aantrekkelijk te houden voor gebruikers.
- In de beleving van sommige winkeliers/ondernemers is het parkeren momenteel vooral gericht op het bedienen van dagjesmensen en toeristen. Het ontwikkelen van 'parkeren op afstand' wordt als een goed plan gezien voor de opvang van de extreme parkeerpiek tijdens evenementen en de kerstperiode. Er wordt opgeroepen om een aantrekkelijk parkeerregime aan te bieden ten behoeve van boodschappen en winkelen. In ieder geval op de locaties Aan de Kei en Walramplein.

Fietsen

Valkenburg aan de Geul kent ook vele bezoekers die met de fiets komen. Dit zijn zowel recreatieve fietsers, bewoners die met de fiets boodschappen doen als toeristen. Het aandeel fietsers verviervoudigd in Valkenburg in de zomerperiode. Fietsen levert daarnaast voor veel burgers plezier, gezondheid en een mogelijkheid tot mobiliteit op. Het fiets parkeren is een belangrijk onderdeel hierin. Op dit moment zijn er voor fietsers diverse aandachtspunten op het gebied van fiets parkeren:

- Momenteel ontbreekt het aan voldoende veilige fiets parkeerplekken. Veilige fiets parkeerplekken dragen bij aan het stimuleren van het gebruik van de fiets en hiermee dragen we als stad uit de fietser welkom te heten.
- Daarnaast ontstaat momenteel vaak een rommelig straatbeeld omdat fietsen willekeurig geparkeerd worden in het centrum zeer regelmatig zijn fietsen "wild" geparkeerd en worden voor de veiligheid noodgedwongen aan openbaar straatmeubilair of aan bomen vastgemaakt.
- De behoefte aan het veilig kunnen stallen van kostbare fietsen is ook zichtbaar omdat fietsers hun fiets meenemen tot aan hun bestemming zodat ze te allen tijde een oog op hun fiets kunnen houden.
- Fietsparkeervoorzieningen (met eventueel oplaadpunt) bij nieuwbouw of reconstructies is nu nog geen voorwaarde bij het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Dit zou net als het toepassen van parkeernormen gangbaar moeten worden en opgenomen moeten worden in de Nota Parkeernormen.

Evenementen/organisaties

Binnen de gemeentegrenzen van Valkenburg aan de Geul vinden met regelmaat evenementen plaats, zoals wielervedstrijden, concerten, maar ook bijvoorbeeld Kerststad. Deze evenementen kennen specifieke aandachtspunten op het gebied van parkeren:

- Voor evenementen worden regelmatig uitzonderingen gemaakt, waardoor diverse partijen gratis (kunnen) parkeren op openbare parkeerplaatsen, dit in strijd met vigerend beleid. Eenduidig beleid ten aanzien van deze parkeervoorzieningen is noodzakelijk. Het Evenementenbeleid moet hier beter op ingericht worden. Parkeren van de organisatie en hun bezoekers is onderdeel van het organiseren van het evenement en hoort bij het evenemententerrein als de organisatie dit gratis wil faciliteren (en wij het parkeerterrein ook als evenemententerrein beschikbaar stellen).
- De mogelijkheden van evenementen om het parkeren van hun gasten op een openbaar terrein onder de evenementenvergunning te regelen en te betalen/compenseren aan gemeente zonder ongelijkheid te bewerkstelligen onder de evenementen wordt onderzocht. Afstemming tussen het parkeerbeleid en het evenementenbeleid is hierbij cruciaal.
- Combitickets: evenementen moeten gestimuleerd worden beter verkeersmanagement te hanteren. Organisaties bieden momenteel nagenoeg geen combitickets aan. Combitickets zijn entreekaartjes voor het evenement inclusief een kaartje voor een (particulier) parkeerterrein of het gebruik van OV. Het voordeel van combi tickets is dat men weet hoeveel bezoekers er gaan komen en vaak ook nog uit welke windrichting. Dit scheelt zoekverkeer en wachtrij voor betalen. Combitickets met het OV scheelt verkeersbewegingen en CO2 uitstoot in de gemeente.
- Op dit moment worden soms particuliere terreinen, zoals weilanden in het buitengebied, gebruikt als parkeerterrein. Dit kan alleen als deze terreinen een bestemming hebben als evenementenparkeerterrein.

Overige aandachtspunten

Ook zijn er aandachtspunten op het gebied van parkeren die niet gekoppeld zijn aan een specifieke doelgroep, deze staan hieronder per thema gegroepeerd:

Motoren

- De regelgeving ten aanzien van het parkeren van motoren is in Nederland duidelijk (en gelijk aan het parkeren van auto's). Officieel is het parkeren van een motor op het trottoir of buiten een parkeervak niet toegestaan maar wordt het in diverse gemeenten wel gedoogd zolang de doorgang en veiligheid niet in gedrang zijn. In Valkenburg gedogen we dit niet en handhaven we op verkeerd geparkeerde motoren.
- Voorheen was het betalen bij de parkeerautomaat en het plaatsen van een kaartje problematisch bij motoren omdat het kaartje weg kon waaien. Met de introductie van mobiele parkeerapps en parkeren op kenteken (in de toekomst) komt dit bezwaar te vervallen.

Grote voertuigen

- Op dit moment is er (beperkt) ruimte om touringcars/bussen te laten parkeren, in het bijzonder tijdens evenementen. Door diverse ruimtelijke ontwikkelingen komt deze openbare parkeerruimte in de toekomst mogelijk te vervallen, waardoor parkeren voor bussen voor de evenementenorganisaties een aandachtspunt wordt. Parkeercapaciteit voor (bezoekende) bussen blijft ook in de toekomst noodzakelijk.
- Handhaving kan nu niet optreden op een groot voertuig dat geparkeerd staat in de gemeente binnen de bebouwde kommen (maar buiten de parkeerverbod zone). Het verbod op parkeren grote voertuigen dient geactualiseerd te worden.

Deelmobiliteit:

- Rijk en regio onderzoeken met elkaar de mogelijkheid tot het uitwerken en uitrollen van kleinschalige open en uniforme (pop-up) mobiliteitshubs. Het inregelen van deelauto/-fiets/-scooter concepten speelt in alle gemeenten om ons heen en door het regionaal op te pakken kan beleid hieromtrent efficiënt ingevoerd worden.

Parkeernormen

- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen wordt momenteel gewerkt met parkeernormen uit 2012. Inmiddels zijn er landelijk nieuwe parkeercijfers van toepassing die in 2024 geactualiseerd worden. Deze nieuwe cijfers van het CROW zijn aanleiding voor een herijking/actualisatie.
- Ook het Mobiliteitsplan vraagt om een nieuwe insteek en stimuleren van innovatie op dit vlak.
- De huidige Nota parkeernormen gaat nog uit van een 'traditionele' afkoopregeling. De jurisprudentie over dit instrument van de afgelopen jaren vraagt om een andere aanpak.

Toekomstbestendige organisatie en uitvoering van parkeertaken

- Er is behoefte aan een plan van aanpak c.q. agenda voor verdere digitalisering van de parkeerketen. Ook het door ontwikkelen en het toekomstbestendig maken van de huidige organisatie en uitvoering van parkeertaken is een aandachtspunt voor de komende jaren.
- De verschillende contracten met betrekking tot parkeren dienen geactualiseerd te worden. Deze markt is in de voorbije jaren aan verandering onderhevig en vraagt specifieke kennis, die vanwege het incidentele karakter, niet te borgen is binnen de gemeentelijke organisatie.
- Het voornemen is om zo snel mogelijk de contracten met de belproviders stop te zetten en het contractmanagement hiervan via de overheid coöperatie SHPV (Service Huis Parkeren en Verblijfsgebieden) te laten lopen. Door de schaalgroote is hier voordeel in commissiekosten te verkrijgen (1,5% i.p.v. 2,5%).
- Handhaving op parkeren is, op basis van het huidige beleid en in de huidige feitelijke situatie, tijdrovend en vraagt veel inzet van de handhavers. Deze capaciteit is op dit moment regelmatig niet beschikbaar. In de toekomst is het wenselijk om de handhaving op parkeren efficiënter te kunnen uitvoeren en ook dit proces mogelijk te digitaliseren, bijvoorbeeld door de inzet van middelen als een scanauto. De methode en resultaten ervan zal onderdeel moeten uitmaken van het handhavingsbeleid en aanpak.

3. Beleid en kaders voor het nieuwe Parkeerbeleid

In dit hoofdstuk komen de (beleids)kaders aan bod waarbinnen het parkeerbeleid is opgesteld.

3.1 Overkoepelend beleid

Parkeren is geen doel op zich maar ondersteunend aan de visies en ambities van Valkenburg. De visies op het gebied van mobiliteit en de inrichting van de stad zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan, de Gebiedsvisie Valkenburg Oost en de in ontwikkeling zijnde Gebiedsvisie Valkenburg West en de Visie

Vrijtijdseconomie Valkenburg. Deze plannen geven mede richting aan de insteek van het nieuw parkeerbeleid.

De verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden worden groter. De grote Nederlandse steden bieden volop alternatieven voor de auto en maken het autobezit zelf minder aantrekkelijk door betaald parkeren, minder parkeerruimte, autoluwe straten en meer omrijden. In de landelijke gebieden, en dan met name in de Nederlandse krimpgebieden, trekken werk, voorzieningen, openbaar vervoer en het sociale netwerk weg, waardoor de afhankelijkheid van de auto juist toeneemt.

Bron: KiM achtergrondrapport: De maatschappelijke effecten van het wijdverbreide autobezit in Nederland

Zowel de Mobiliteitsvisie, de gebiedsvisies en de Visie Vrijtijdseconomie zetten in op een aantrekkelijk Valkenburg, dat goed bereikbaar, toekomstbestendig en leefbaar is en waarbij een kwaliteitsslag gemaakt wordt. In de afzonderlijke plannen is een vertaalslag te maken naar parkeren in Valkenburg. De belangrijkste punten op het gebied van parkeren in de verschillende plannen zijn hieronder opgesomd:

Mobiliteitsvisie Valkenburg (vastgesteld, Raadsbesluit)

- Verschuiving naar duurzamere wijzen van vervoer voor korte ritten en voor bezoekers/recreanten;
- Parkeren inzetten als instrument om het gebruik van (auto)mobiliteit te sturen;
- STOMP als leidraad bij ontwerp en inrichting van de Openbare ruimte (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto, inclusief parkeren);
- Onderzoek naar deelmobiliteit;
- Onderzoek naar (realisatie) van parkeren aan de rand.

Gebiedsvisie Oost (vastgesteld, Raadsbesluit)

- Verminderen van hoeveelheid parkeerruimte op Walramplein ten behoeve van de verblijfskwaliteit;
- Ten behoeve van parkeren van onder meer voor bewoners, bezoekers van bewoners en kort parkeren wordt gezocht naar een alternatieve oplossing in de omgeving van het Berkelplein;
- Aanvullend onderzoek naar oplossing voor parkeren in het oosten van Valkenburg;
- Heroverweging functie en inrichting van Neerhem wat mogelijk effecten heeft op het parkeren hier;
- Onderzoek of het gebied tussen Walramplein en Berkelplein efficiënter en kwalitatiever (onder meer ten aanzien van parkeren) ingericht kan worden
- Inzetten op parkeren aan de rand voor dag- en bezoekers lang parkeren, en het beperken van verkeersbewegingen in het centrum en voorzien in aantrekkelijke looproutes wandel- en fietsroutes van en naar het centrum.

Gebiedsvisie West (in ontwikkeling)

Deze visie bevindt zich in concept fase maar spreekt over een autoluwe Plenkertstraat zonder parkeren in deze omgeving maar wel met meer doorloop/bezoekers. Indien deze gebiedsvisie verder uitgewerkt wordt, zal hier ook een deelproject parkeren en mobiliteit aan gekoppeld moeten worden.

Visie Vrijtijdseconomie (in ontwikkeling)

De Visie Vrijtijdseconomie is volop in ontwikkeling. De visie geeft invulling aan hoe we als Valkenburg aan de Geul in de toekomst omgaan met de Vrijtijdseconomie.

We willen ervoor zorgen dat de inwoners en ondernemers kunnen profiteren van de voordelen van de vrijtijdseconomie en minder de lasten ervan ervaren. Daarom kiezen we voor kwaliteit boven kwantiteit. Hierbij is het belangrijk oog te hebben voor het nastreven van balans tussen mens, milieu en economie. Op het gebied van verkeer en parkeren is dat vooralsnog vertaald in het volgende uitgangspunt: "Stimuleren verminderen autoverkeer in het centrum, door onder andere in te zetten op een betere openbare bereikbaarheid, meer parkeren aan de rand van het centrum en goede fiets- en wandelvoorzieningen."

Algemeen geldt ten aanzien van de verschillende visies dat het belangrijk is dat er goede afweging plaats vindt binnen en tussen de visies. Parkeren is een functie waarmee we onze bewoners, bezoekers enz. faciliteren. Het verwijderen of aansturen op het verminderen van deze functie vraagt om gedegen afwegingen, gebaseerd op onderzoek.

Voor gebiedsvisie Oost is nader in beeld gebracht welke consequenties de ambities voor parkeren met zich meebrengen. Het parkeerbeleid en gebiedsvisie Oost vullen elkaar aan en op basis van het uitgevoerde onderzoek is het voorgestelde parkeerbeleid in lijn met de realisatie van de visie voor in ieder geval de komende 5 jaar.

Parkeernormen nota

Naast de beleidsvisie beschikken we ook over een Nota Parkeernormen. Deze nota is het toetsingskader ten aanzien bij parkeren bij nieuwe ontwikkelingen in alle kernen van de gemeente. De bestaande nota is van 2012 en behoeft actualisatie. De Nota Parkeernormen zal in lijn met dit Parkeerbeleidsplan worden geactualiseerd.

3.2 Overige kaders parkeerbeleid

In dit hoofdstuk schetsen we de hoofdlijnen van het uit te voeren parkeerbeleid met duidelijke kaders. Deze kaders zijn toekomst vast en geven voor langere tijd richting aan de uitvoering en uitwerking van actiepunten. Met de genoemde projecten in dit plan zorgen we er gezamenlijk voor dat doelgroepen zoveel mogelijk op de voor hen bestemde locaties kunnen parkeren, vanzelfsprekend binnen de finan-

ciële en ruimtelijke mogelijkheden. We stellen de kaders wat we in Valkenburg willen bereiken als facilitator van het parkeren voor diverse doelgroepen.

Faciliteren en prioriteren van doelgroepen

Valkenburg aan de Geul stimuleert het gebruik van duurzame vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Ondanks dat blijft een auto-component bestaan. De gemeente wil bezoekers, bewoners en werknemers (doelgroepen) in de gemeente faciliteren, ook als ze met de auto komen. Op diverse locaties botsen de parkeerbelangen van de verschillende doelgroepen. De schaarste aan aantrekkelijke parkeerlocaties dwingt ons keuzes te maken welke doelgroep we waar willen laten parkeren. Daarom zijn per parkeerlocatie primaire doelgroepen gedefinieerd. Om doelgroepen te kunnen faciliteren (doel) is, in geval van schaarste, parkeerregulering noodzakelijk (middel).

De volgende algemene kaders zijn hierbij van belang:

- Een voorwaarde om op een locatie schaarse parkeerruimte goed te verdelen is het vaststellen welke doelgroep we primair willen faciliteren (doelgroepenbeleid, zie paragraaf 4.2).
- Regulering in het centrumgebied en de direct omliggende parkeerterreinen gebeurt primair op basis van betaald parkeren. Betaald parkeren heeft de laatste jaren bewezen effectief en het meest flexibel te zijn in het sturen én faciliteren van bepaalde doelgroepen.
- Het uitschrijven van naheffingen is geen doel maar een middel om te komen tot een hoge betalingsbereidheid. De uitdaging is om een zo hoog mogelijke betalingsbereidheid te krijgen met zo min mogelijk naheffingen.
- Bij betaald parkeren heeft de gemeente twee sturingsinstrumenten:
 - Generiek: parkeertarief;
 - Specifiek: parkeerrecht (vergunning/abonnement).
- Het tarief op een locatie wordt zodanig gekozen dat het de primaire doelgroepen faciliteert en de andere gebruikers ontmoedigt. Tegelijkertijd willen we dat tarieven en werkingstijden eenduidig zijn (dus beperkt onderscheidende tarieven en tijden waarop betaald parkeren geldt).
- Restcapaciteit (parkeerplekken die niet gebruikt worden door de primaire doelgroepen) gebruiken we om te voorzien in de parkeervraag van niet-primaire doelgroepen, bij voorkeur via (flexibele) vergunningen of abonnementen.
- De gemeente is te allen tijde verantwoordelijk voor het voorkomen, dan wel oplossen van parkeerproblemen door uitwijkgedrag als gevolg van beleid. Dit speelde in Valkenburg vooral in de schil c.q. woongebieden rondom het centrum. Om parkeeroverlast door (lokale) bezoekers, werknemers en toeristen te voorkomen is er in deze gebieden een parkeerregime ingesteld waarbij primair het parkeren van bewoners en hun bezoek wordt gefaciliteerd. Als er (woon)gebieden zijn waar alsnog parkeeroverlast wordt ervaren, kan in afstemming met de betrokken bewoners en bedrijven eenzelfde regime worden ingesteld waarbij eenduidigheid en het voorkomen van verplaatsing van het probleem voorop staat.

Afstemmen parkeerlocaties en gebruikers

Om de beschikbare parkeerruimte efficiënt te kunnen gebruiken en doelgroepen te sturen, is het belangrijk te bepalen welke doelgroep op welke parkeerplaats in essentie dient te parkeren. Op sommige locaties kunnen de belangen van gebruikers botsen. Daarom worden voor de diverse openbare parkeerplaatsen primaire gebruikers gedefinieerd. Hiermee wordt een afweging gemaakt welke groep gebruikers gefaciliteerd wordt. Onderscheid wordt gemaakt tussen kort parkeren (<2 uur), middellang (>2 uur en <4 uur), lang parkeren (>4 uur) en vergunninghouders.

Het expliciet benoemen van primaire gebruikers betekent nietdat andere gebruikers deze parkeerplaatsen niet mogen gebruiken. De toewijzing geeft aan dat primair de belangen van de primaire gebruikers gefaciliteerd worden. Andere gebruikers kunnen gebruik maken van eventuele restcapaciteit. De bovenstaande keuze voor primaire gebruikers heeft ook effect op het vergunningen- en tarievenbeleid.

Parkeren doelgroep bezoekers

Het bezoekers parkeren is in Valkenburg te verdelen in drie subgroepen:

Bezoekers (kort parkeren, <2 uur) uit de diverse kernen van de gemeente Valkenburg aan de Geul (lokaal) en de directe omgeving (regionaal). Parkeergarage Aan de Kei, het Walramplein en het Berkelplein blijven primair bedoeld voor het kort parkeren van deze doelgroep. Met de realisatie van parkeergarage Aan de Kei is voor deze doelgroep in de reguliere situatie voldoende parkeercapaciteit in het centrum gecreëerd.

Bezoekers (parkeren, >2 uur en < 4 uur) parkeren bij voorkeur aan de rand van het centrum van Valkenburg.

Dag recreanten en bezoekers van evenementen (lang parkeren >4uur) kunnen parkeren op meerdere openbare terreinen rondom het centrumgebied en 'op afstand'. Op al deze parkeervoorzieningen is een maximaal dagtarief geldend. Op enkele terreinen, verder van het centrum, bieden we bezoekers de mogelijkheid om tegen een extra laag tarief de hele dag te parkeren. Hiermee stimuleren we dagrecreanten om aan de rand te parkeren en niet met de auto het centrum van Valkenburg in te rijden, geheel in lijn met de ambities uit de Mobiliteitsvisie.

Op piekdagen en bij evenementen is de parkeerdruk in en rondom het centrumgebied zeer hoog. Om ook op deze dagen de extra parkeervraag beter op te vangen, worden voor deze doelgroep ook de parkeerplekken op afstand gepromoot.

Bezoekers/visite van bewoners woonachtig in Valkenburg. Bewoners kunnen hun bezoek aanmelden via computer, tablet of telefoon. Op deze manier blijft hun bezoek ook de komende jaren tegen een laag tarief parkeren in de bijbehorende vergunningensector.

In onderstaande tabel zijn per parkeerlocatie de primaire gebruikers weergegeven.

Tabel 3-1: primaire parkeertypes per parkeerlocatie

Parkeerterrein	Doelgroep
Cauberg	<i>Langparkeren en Vergunninghouders</i>
Odapark I (Pr. Bernhardlaan)	
Odapark II (Pr. Margrietlaan)	
Aan de Polfermolen	
Spoorlaan	
Burgemeester Henssingel	
Koningswinkelstraat I	<i>(Kort)parkeren en Vergunninghouders</i>
Koningswinkelstraat II	
Neerhem	
Daalhemerweg	
Plenkerstraat I	
Plenkerstraat II	
Par'course I	
Berkelplein	
Walramplein	<i>Kortparkeren en Vergunninghouders</i>
Aan de Kei	<i>Kortparkeren en Vergunninghouders</i>
Geulpark	<i>Langparkeren en Vergunninghouders</i>
Par'course II	
Nieuweweg (nieuw te ontwikkelen)	

Gebiedsgericht, gezamenlijk en toekomst vast

Het is niet efficiënt om vragen met betrekking tot parkeren lokaal op te lossen. Vaak leidt een aanpassing op de ene locatie tot problemen elders. Daarnaast zorgt deze gefragmenteerde aanpak vaak voor dure, niet-optimale parkeeroplossingen. Integraal en gebiedsgericht werken zorgt voor betere oplossingen met meervoudige benutting van parkeerplaatsen. Dit scheelt ook in de kosten van de parkeeroplossing. Parkeren wordt daarom zoveel mogelijk gebiedsgericht aangepakt, op buurt- en projectniveau in zowel bestaande situaties (reguleringsvraagstuk) als bij nieuwbouwoontwikkelingen.

Bij een gebiedsgerichte benadering is de gemeente een belangrijke stakeholder, maar niet de enige stakeholder. Ook partijen als projectontwikkelaars, woningcoöperaties, ondernemers(verenigingen) en bewonersorganisaties zijn belanghebbenden en hebben allen een eigen belang en moeten hierin verantwoordelijkheid nemen. Het is aan de gemeente om ervoor te zorgen dat de juiste balans gevonden wordt tussen de belangen van de verschillende doelgroepen in een gebied.

Er wordt terughoudend omgegaan met het realiseren van extra parkeercapaciteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben eigen verantwoordelijkheid met betrekking tot parkeren (zeker in het huidige ontheffingengebied in het centrum van Valkenburg). Op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven is onderdeel van de Parkeernormen nota. Pas als blijkt dat er door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een structureel capaciteitsprobleem te verwachten is, zullen extra parkeerplaatsen worden overwogen. In eerste instantie zal eerst worden ingezet op een efficiëntere benutting van het bestaande parkeerareaal.

Financiële kaders

Het jaarlijks exploitatiesaldo van het parkeren in Valkenburg is, na de Covid-jaren 2020 en 2021, weer terug op het oude niveau met een positief saldo (opbrengsten minus kosten). Dit positieve saldo vloeit volledig naar de algemene middelen van de gemeente en maakt dat we hiermee ook kunnen investeren in de gemeente. Het uitgangspunt voor het nieuwe beleid met de keuzes die we daarin maken, inclusief de nieuwe tariefdifferentiatie, is dat dit op termijn kostenneutraal is. We streven ernaar het saldo na aftrek van kosten gelijk te houden aan de bestaande situatie.

4. Ambities parkeerbeleid

Op basis van dit overkoepelende beleid en de visies (in wording) zijn de ambities ten aanzien van het parkeerbeleid opgesteld. Het betreft drie ambities:

- Realiseren van flexibel parkeeraanbod afgestemd op de vraag van bezoekers, ondernemers en werknemers.
- Streven naar een balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners en hun bezoek.
- Het uitvoeren van parkeertaken gebeurt efficiënt en blijft voor de gemeente 'betaalbaar'.

4.1 Realiseren van flexibel parkeeraanbod afgestemd op de vraag van bezoekers, ondernemers en werknemers

Gedurende het overgrote deel van het jaar is de huidige parkeercapaciteit in het centrumgebied van Valkenburg ruim voldoende. Op piekmomenten is de parkeercapaciteit schaars en zijn overlooptmogelijkheden noodzakelijk. De komende jaren willen we meer sturing geven aan de diverse doelgroepen met parkeerbehoeften op de diverse momenten, voorzien in de behoefte om duurzame vervoersmiddelen te kunnen gebruiken en dus ook te parkeren en "blik" weg te halen waar dit mogelijk is.

Om doelgroepen te kunnen faciliteren maar ook te sturen (doel) is parkeerregulering noodzakelijk (middel). Beprijzing in de vorm van betaald parkeren is daarvoor de meest geëigende vorm (tariefdifferentiatie). Het parkeerbeleid moet ondersteunend zijn aan een prettig verblijfsklimaat voor bezoekers en levert daarmee een bijdrage aan de economische vitaliteit van horeca en detailhandel.

Een bezoeker van Valkenburg aan de Geul moet zich welkom voelen. Betaald parkeren kan worden ervaren als een weerstandsfactor. Onderzoeken wijzen telkens weer uit dat het tarief daarvoor niet de bepalende factor is. Niemand gaat ergens heen om te parkeren, maar om iets te bezoeken dat voldoende aantrekkingskracht heeft. Voor het verkrijgen van een goede beleving is het belangrijk om de bezoeker centraal te zetten en gemak, plaats zekerheid, eenduidigheid (geen kans op een bekeuring) en hoogwaardige kwaliteit van de parkeervoorzieningen te bieden. Men is bereid hiervoor te betalen.

Doelgroepen onderscheiden zich door hun specifieke bezoekdoel/bestemming en de daarbij behorende 'eisen en wensen' aan de parkeerbehoefte. De betaaltijd en het tarief op een specifieke parkeerlocatie moet zodanig gekozen zijn dat het acceptabel is voor de primaire doelgroep en het gebruik van de parkeerplek door andere doelgroepen ontmoedigt. Er moeten voldoende, eenvoudig vindbare parkeermogelijkheden zijn met keuze in serviceniveau (differentiatie in tarief, loopafstand, voor-/natransport en betaalmogelijkheden). Dat alles binnen de randvoorwaarden van beschikbare fysieke ruimte en de beschikbare (financiële) middelen.

4.2 Streven naar een balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners en hun bezoek

De levendigheid en aantrekkelijkheid van de stad wordt voor een belangrijk deel gecreëerd door de inwoners. Voor hen is leefbaarheid van de openbare ruimte en bereikbaarheid van hun woongebied en voorzieningen essentieel.

Voor Valkenburg aan de Geul betekent dit dat de auto waar mogelijk minder beeldbepalend is in de openbare ruimte en dat er in de nabijheid van de woning plek is om hun auto te parkeren, als zij geen eigen voorziening ter beschikking hebben.

Parkeerregulering voorkomt parkeeroverlast in woongebieden door uitwijkgedrag van bezoekers en werknemers. In de woongebieden rondom het centrum heeft Valkenburg de afgelopen jaren bewust gekozen voor een parkeerregime waarbij uitsluitend het parkeren van bewoners en hun bezoek wordt gefaciliteerd. Dit systeem blijft gehandhaafd en wordt waar nodig geoptimaliseerd en geüniformeerd. Op deze manier blijven de woongebieden rondom het centrumbereikbaar en leefbaar.

4.3 Het uitvoeren van parkeertaken gebeurt efficiënt en blijft voor de gemeente 'betaalbaar'

De technologische ontwikkelingen op het gebied van parkeren en mobiliteit zitten momenteel in een stroomversnelling. Naar verwachting zullen de traditionele parkeerautomaten en parkeerwijssystemen het komend decennium stap voor stap uit het straatbeeld gaan verdwijnen. Moderne en intelligente (betaal)systemen, op smartphone en/of in de auto, zullen worden ingezet om de dienstverlening nog verder te verbeteren en de parkeerder nog beter te informeren over de juiste beschikbare plaats om te parkeren. Hiermee zal onnodig zoekverkeer in Valkenburg geminimaliseerd worden, wat de leefbaarheid in de gemeente ten goede komt. Om te kunnen sturen met deze technische mogelijkheden moet de parkeerorganisatie en het beheer van (parkeer)data hierop ingericht worden.

Parkeerbeheer en -handhaving dient voor de gemeente *uitvoerbaar* en *'betaalbaar'* te blijven. Met 'betaalbaar blijven' wordt bedoeld dat het jaarlijkse exploitatiesaldo op het product parkeren nagenoeg vergelijkbaar blijft aan de resultaten uit voorgaande jaren.

Daarnaast gaat het bij parkeerbeheer om *eenduidigheid* van beleid en efficiency in de uitvoering. Eenduidigheid om het parkeren voor de verschillende doelgroepen zo eenvoudig mogelijk te maken, maar ook het bijbehorende product goed in te richten. *Efficiency* in de uitvoering is mogelijk door de processen rondom de uitvoering van parkeren te optimaliseren en voor uitvoerende taken gebruik te maken van externe (markt)partijen. Daarvoor zetten we in op meer contractmanagement en kostenverlagingen. De gemeente kan zich daardoor, als regisseur van de parkeerketen, concentreren op de rol van opdrachtgever.

5. Concretisering van de ambities

In dit hoofdstuk zijn de ambities en kaders van het parkeerbeleid uitgewerkt in acties en maatregelen.

5.1 Realiseren van flexibel parkeeraanbod afgestemd op de behoefte van bezoekers, ondernemers en werknemers

Voldoende parkeeraanbod voor de bezoeker/ondernemer afhankelijk van het moment

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven, fluctueert de parkeervraag in Valkenburg aan de Geul sterk gedurende het jaar. Een groot deel van het jaar is het aanbod ruim voldoende, slechts op een beperkt aantal momenten is de parkeerdruk zeer hoog. Om invulling te geven aan de ambities en de gewenste flexibiliteit te verkrijgen, zijn diverse acties en maatregelen noodzakelijk:

1. Realisatie van aanvullend parkeeraanbod in Valkenburg is in de basis niet noodzakelijk, tenzij bestaand aanbod vervalt of ontwikkelingen om parkeren in de openbare ruimte vragen.
2. We willen de beschikbare parkeerruimte dichtbij het centrum nadrukkelijker gaan gebruiken voor kort parkeren en het lang parkeren naar de randen verschuiven.
3. Om de parkeersituatie voor de bezoekers te verduidelijken en misverstanden te voorkomen voeren we, daar waar van toepassing, gelijke tijden in voor betaald parkeren (10:00u – 22:00u), met uitzondering van parkeerterrein Cauberg en parkeergarage Aan de Kei. Op deze plekken hanteren we het bestaande 24uurs regime.
4. Om Valkenburg gedurende het hele jaar aantrekkelijk te houden als regiogemeente voor onze lokale bezoekers, bijvoorbeeld om boodschappen te doen of om te sporten, wordt het in heel Valkenburg aan de Geul mogelijk om gedurende het eerste uur tegen een nul tarief (gratis) te parkeren op alle parkeerterreinen.
5. In parkeergarage Aan de Kei (regulering 24/7) worden de bestaande regelingen voor gratis parkeren (tussen 08.00u -11.00u met de Valkenburgpas) afgeschaft. Met de nieuwe aanpak is dit niet meer noodzakelijk omdat voor iedereen die de parkeergarage bezoekt (ongeacht het moment) het eerste uur parkeren gratis is.
6. Om het lang parkeren door bezoekers op deze terreinen in het centrum te ontmoedigen, gaan we differentiëren met de parkeertarieven. Zo zullen de parkeertarieven op het Walramplein en in mindere mate Berkelplein/Neerhem/Plenkertstraat/Daalhemerweg toenemen ten opzichte van de huidige situatie.
7. Om het gebruik van parkeergarage Aan de Kei voor kort parkeren te stimuleren handhaven we hier een lager tarief dan op het Walramplein, vergelijkbaar met de overige parkeerterreinen in Valkenburg. Lang parkeren in Aan de Kei wordt door het ontbreken van een dagtarief niet gestimuleerd.
8. Om het parkeren aan de rand van Valkenburg te stimuleren krijgen enkele parkeerplaatsen een aanzienlijk lager parkeertarief met een aantrekkelijk dagtarief. Om de randparkeerplaatsen aantrekkelijker te maken kijken we naar de mogelijkheden voor het plaatsen van deelmobiliteit.
9. Ontwikkeling parkeerterrein aan de Nieuweweg. Hier onderzoeken we de ontwikkeling van een parkeerterrein dat aansluit bij de behoefte van bezoekers die langer in Valkenburg aanwezig zijn, met een lager dagtarief. Deze parkeervoorziening brengt meer capaciteit op afstand en kan een mogelijk verlies aan parkeerplekken in het centrum (als gevolg van ontwikkelingen uit de Gebiedsvisies) opvangen.
10. Om bezoekers van evenementen te stimuleren met andere vervoerwijzen naar Valkenburg aan de Geul te komen wordt bij evenementen ingezet op financieel aantrekkelijke tickets voor het gebruik van het openbaar vervoer om naar de gemeente te komen. In het parkeerplan van evenementen dient nadrukkelijk op deze tickets ingezet te worden (middels het evenementenbeleid).
11. Faciliteren van alle vervoerswijzen (fiets, trein, bus en auto), zodat de bezoeker zelf zijn keuze kan maken.
12. Goede communicatie, zodat je als bezoeker weet waar je kunt parkeren met de auto en de fiets en wat de bijbehorende kosten zijn, zodat de bezoeker reeds vooraf een keuze kan maken waar hij wil gaan parkeren. In de communicatie tevens informatie bieden over de aard van de parkeervoorziening, zoals parkeergarage, parkeerterreinen en fietsenstallingen.
13. Stimuleren van bel/app-parkeren (achteraf en op rekening, waardoor de bezoeker niet met betalen bezig is en geen kans loopt op een naheffing). Daarnaast zal in het kader van veiligheid en efficiëntie op termijn het contant betalen worden uit gefaseerd.
14. Inzetten op 'zorgeloos' parkeren, zoals kenteken parkeren. Op dit moment is dat al bijvoorbeeld in parkeergarage Aan de Kei actief via Stadsparkeren.
15. Zoekverkeer voorkomen door vooraf thuis (bijvoorbeeld via onze website) en ook door middel van in-car informatie. Informatie over de beschikbaarheid van parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld in de vorm van een parkeerverwijssysteem) is met name van relevantie op piekdagen. De mogelijkheden hiervoor onderzoeken we nog.
16. Daarnaast is het belangrijk te constateren dat bezoekers van Valkenburg feitelijk de klanten zijn van de verschillende functies en attracties. Een intensievere samenwerking tussen de publieks-

trekkers en de gemeente als parkeerexploitant zal op termijn leiden tot een betere dienstverlening naar de bezoeker.

Fiets parkeren

Dit parkeerbeleid vindt zijn oorsprong in overkoepelend beleid, zoals het Mobiliteitsplan. Het stimuleren van fietsgebruik voor het bezoeken van Valkenburg aan de Geul is onderdeel van dit Mobiliteitsplan. Ondanks dat parkeerbeleid zich vooral focust op het parkeren van motorvoertuigen, is fiets parkeren in dit kader tevens een belangrijke schakel in het stimuleren van het fietsgebruik.

Zowel elektrische fietsen als sportieve fietsen (zoals racefietsen en mountainbikes) zijn vaak kostbaar. Dit maakt dat de gebruikers hun fiets vaak "in het oog" willen houden of hun fiets alleen stallen in veilige en of bewaakte stallingen. Om het centrum van Valkenburg aantrekkelijker te maken voor bezoekers met de fiets en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan, gaan wij aan de slag met:

- Opstellen van een plan van aanpak voor fietsenstallingen in het centrum, met logische en praktische logische locaties inclusief moderne faciliteiten voor het veilig stallen van (elektrische) fietsen;
- Naast het verbeteren van de fietsenstallingen onderzoeken we of het mogelijk is om gedurende de drukke momenten, bijvoorbeeld in de zomervakantie een extra beveiligde (bewaakte) fietsenstalling in het centrum van Valkenburg te realiseren.

Differentiatie parkeertarieven ten behoeve van flexibel parkeeraanbod

In de huidige situatie is geen verschil in de tariefstelling tussen de parkeervoorzieningen en daarmee dus ook niet in de doelgroepen en hun motief die gebruik maken van de verschillende parkeerterreinen. Om hier beter op te kunnen sturen en duidelijk te communiceren naar de verschillende doelgroepen en gebruikers wordt de tariefstelling in de nieuwe situatie gedifferentieerd naar drie principes:

Tabel 5-1: Kenmerken doelgroep en bijbehorende kenmerken van de parkeervoorziening

Doelgroep	Principes tariefstelling
Bezoekers kort parkeren < 2 uur	<ul style="list-style-type: none"> • 1ste uur nul-tarief parkeren, daarna doorlopend uurtarief • Geen (voordeliger) dagtarief • Geen dag-, week- en maandkaarten
Bezoekers en dagrecreanten lang parkeren > 2 uur	<ul style="list-style-type: none"> • 1ste uur nul-tarief parkeren, daarna uurtarief • Dagtarief • Dag-, week- en maandkaarten verkrijgbaar via digitaal loket
Dagrecreanten en evenementbezoekers lang parkeren > 4 uur op afstand	<ul style="list-style-type: none"> • 1ste uur nul-tarief parkeren, daarna laag uurtarief • Voordelig dagtarief • Dag-, week- en maandkaarten verkrijgbaar via digitaal loket

Met het bovenstaande als achtergrond stellen we de volgende nieuwe tarieven in Valkenburg voor:

- €1,- per uur op de parkeerplekken aan de rand van Valkenburg. Deze plekken zijn nadrukkelijk voor bezoekers die lang in Valkenburg en omgeving verblijven.
- €2,- per uur op de parkeerterreinen die niet direct aan het centrum van Valkenburg liggen en waar we bezoekers ook de mogelijkheid willen geven om langer te parkeren. Deze terreinen zijn voorzien van een maximaal dagtarief.
- €3,- per uur op de parkeerplekken direct aan de rand van het centrum van Valkenburg of waar we een hoge circulatie (kort parkeren en weer vertrekken) nastreven. Door een hogere circulatie ontstaat capaciteit voor nieuwe parkeerders. Op enkele van deze plekken (bijvoorbeeld Daalhemmerweg en Neerhem) streven we door de hogere circulatie naar parkeercapaciteit voor onze bewoners.
- €4,- per uur op het Walramplein; met dit hogere tarief willen we het terrein nadrukkelijk inzetten als parkeerterrein voor kort parkeren met een hogere circulatie.

Zoals reeds beschreven geldt op alle parkeerterreinen het nul-tarief (gratis) voor het eerste uur.

Tabel 5-2: Tariefstelling nieuwe parkeerbeleid

Parkeerterrein	Betaaltijd	0-tarief	uurtarief	Dagtarief
Cauberg	24/7	1ste uur	€ 2,00	€ 12,00
Odapark I (Pr. Bernhardlaan)	ma t/m zo 10:00-22:00u			
Odapark II (Pr. Margrietlaan)				
Aan de Polfermolen				
Par'course I				
Spoorlaan				
Burgemeester Henssingel				

Koningswinkelstraat I	ma t/m zo 10:00-22:00u	1ste uur	€ 3,00	-
Koningswinkelstraat II				
Neerhem				
Daalhemerweg				
Plenkerstraat I				
Plenkerstraat II				
Berkelplein				
Walramplein	ma t/m zo 10:00-22:00u	1ste uur	€ 4,00	-
Aan de Kei	24/7	1ste uur	€ 2,00	-
Geulpark	ma t/m zo 10:00-22:00u	1ste uur	€ 1,00	€ 6,00
Par'course II				
Nieuweweg (nieuw te ontwikkelen)				

Om gebruik te kunnen maken van het 1e uur 0-tarief ('gratis' parkeren) moeten parkeerders zich vooraf aanmelden bij de parkeerautomaat. Dit betreft een zogenaamde 'fiscale en digitale variant' van een blauwe zone. Na het 1e uur 0-tarief volgt het reguliere uurtarief dat voor je parkeerlocatie geldt al dan niet met een maximaal dagtarief. De belangrijkste kenmerken van deze regeling zijn:

- Vooraf aanmelden op kenteken. De automaten in Valkenburg zullen hier allemaal geschikt voor gemaakt moeten worden;
- Na 1ste uur 0-tarief geldt het reguliere parkeertarief; dat start automatisch na de duur van het eerste uur;
- Stimulans om gebruik te maken van parkeerproviders;
- Tijdens de periode met het 0-tarief rekenen de parkeerproviders geen fee/kosten;
- Niet aanmelden – handhaven en opleggen naheffingsaanslag. Inkomsten uit naheffingsaanslagen gaan naar de gemeente.

De invoering van een generiek 1ste uur 0-tarief vraagt om moderne parkeerapparatuur die de mogelijkheid biedt om het kenteken in te voeren. Voor invoering van dit 1ste uur 0-tarief dient de parkeerapparatuur aangepast te worden.

Werknemers

In het centrumgebied, maar ook op andere locaties binnen de gemeente (zoals bedrijventerreinen) is parkeren van werknemers in de basis de verantwoordelijkheid van de bedrijven en ondernemers zelf. Als gemeente zijn wij ons bewust van de parkeerbehoefte van onze ondernemers en hun werknemers en op specifieke locaties faciliteren wij deze vraag. Mede gelet op het voorkomen van uitwijkgedrag naar woonwijken. Dit gebeurt door de uitgifte van maandkaarten (voor werknemers) op een specifiek aangewezen locatie.

Werkparkeervergunningen verstrekken we alleen als de ondernemer kan aantonen dat het voertuig nodig is voor de bedrijfsuitoefening of bedrijf verbonden activiteiten.

Vergunningen, maandkaarten en overige parkeerproducten

Op dit moment zijn er veel verschillende parkeerproducten beschikbaar. Deze 'menukaart van parkeerproducten' is in de loop der jaren organisch gegroeid en uitgebreid. Naast de verschillende doelgroepen zijn er diverse zones en tarieven. Het aantal vergunning soorten en het bijbehorende 'tarievenhuis' wordt daarom eenvoudiger en eenduidiger gemaakt.

Zie hieronder de hoofdlijnen van de 'menukaart' dat met dit nieuwe beleid zal worden ingevoerd.

Tabel 5-3: Parkeerproducten 2025

Parkeerproduct	Op dit moment beschikbaar	Beschikbaar in 2025
Bewonersvergunning	Ja	Ja
Bezoekersregeling/vergunning	Ja	Ja
Vriendenvergunning	Ja	Nee*
Hotelparkeervergunning	Ja	Nee**
Werkparkeervergunning	Ja	Ja
Maandvergunning ring centrum	Ja	Nee**
Maandvergunning rand centrum	Ja	Nee**
Maandvergunning Polfermolen	Ja	Nee**
4-uurs vergunning Polfermolen	Ja	Nee**
Gehandicaptenparkeerkaart	Ja	Ja

*) Valt dadelijk onder de bezoekersregeling

**) wordt dag-, week-, en maandkaart

Dag-, week- en maandkaart

De dag-, week- en maandkaart worden in 2025 voor zowel particulieren als bedrijven zonder aanvullende condities/voorwaarden verkrijgbaar via het digitaal loket van de gemeente. Dit betreft een parkeerrecht dat via het loket kan worden aangeschaft en per direct te gebruiken is. De tariefstelling van deze kaarten wordt afgeleid c.q. afgestemd op de gewenste locatie en bijbehorende parkeertarieven.

Vriendenvergunning

De vriendenvergunning wordt is een vergunning bovenop de bezoekersregeling en alleen van toepassing in de Hekerbeek en Broekhem zuid. In het kader van eenduidigheid wordt dit product in de toekomst opgeheven. Dit betekent dat deze vergunning niet 'per direct' wordt ingetrokken bij de bestaande gebruikers (27 stuks in sector Hekerbeek en 18 stuks in Broekhem Zuid) maar dat deze op termijn (na verdere uitwerking) niet meer beschikbaar is. Na opheffing kan de parkeervraag opgelost worden conform de regeling voor bezoekers parkeren of met een dag-, week-, maandkaart.

Maandvergunning ring/rand

Om medewerkers van bedrijven in Valkenburg (en eenieder ander die dat wenst, gunstig te laten parkeren zijn op dit moment twee vergunningen beschikbaar (maandvergunning ring of rand). Afhankelijk van de prijs (€70,- resp. €35,- per maand) kan met deze vergunningen geparkeerd worden op enkele aangewezen parkeerplaatsen. Deze vergunningen worden beperkt aangevraagd (80 vergunningen in totaal). Werknemers wijken op dit moment nog uit naar Broekhem Noord en Hekerbeek (mogelijk deels via de vriendenvergunningen). Daar beide uitwijkmogelijkheden op termijn komen te vervallen worden de bestaande (parkeer) producten voor medewerkers aantrekkelijker om te gebruiken. Deze beide producten blijven dan ook in de toekomst gehandhaafd maar worden omgezet naar maandkaarten. Waarbij de tariefstelling van deze maandkaarten nog nader wordt onderzocht en afgestemd op de verschillende parkeerlocaties.

5.2 Streven naar een balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor bewoners en hun bezoek

De stad is er niet alleen voor bezoekers. Levendigheid en aantrekkelijkheid worden voor een belangrijk deel gecreëerd door de inwoners. Een deel van de leefbaarheid wordt mede bepaald door de openbare ruimte.

We streven ernaar dat, waar het kan in Valkenburg aan de Geul, de auto, waar mogelijk, minder beeldbepalend is in de openbare ruimte: het centrumgebied is autoluw en de parkeerplaatsen in de woongebieden rondom het centrum zijn niet toegankelijk voor dagjesmensen en toeristen.

Parkeren doelgroep bewoners

Bewoners Centrum

Parkeren voor bewoners in het centrum vindt primair plaats op eigen terrein. Woningen die niet over een eigen parkeerplaats beschikken komen in aanmerking voor één (of twee) parkeervergunning(en) waarmee geparkeerd kan worden op de openbare parkeervoorzieningen in en rondom het centrum. Hierbij wordt door de gemeente geen maximale loopafstand tussen woning en parkeerplaats gegarandeerd of nagestreefd.

Voor nieuwe woningen/appartementen is het uitgangspunt dat ontwikkellocatie in zijn eigen parkeerbehoefte voorziet. Dit aspect wordt verder toegelicht en uitgewerkt in de nieuwe Nota Parkeernormen.

Woongebieden rondom het centrum

In de woongebieden rondom het centrum laten we geen andere gebruikers parkeren dan bewoners en hun visite. Door de keuze dat in de woongebieden rondom het centrum alleen door bewoners (vergunninghouders) en het bezoek van bewoners (bezoekersregeling) kan worden geparkeerd, blijft het aantal verkeersbewegingen in deze gebieden beperkt.

In de regel is de 'exploitatie' van een vergunninghouders gebied (E9 parkeren op basis van de Wegenverkeerswet) voor de gemeente financieel minder aantrekkelijk dan een fiscaal regime. Voor een deel komt dit door minder inkomsten via de ticketautomaten, maar belangrijker is het feit dat handhavingskosten niet kunnen worden terugverdiend met naheffingen. Foutparkeren is dan namelijk een verkeersovertreding die geïnd worden door het CJIB. En sinds 1 januari 2015 krijgen gemeenten *geen* vergoeding meer voor de handhavingskosten die zij maken.

Ondanks dat de inkomsten uit de boetes voor overtredingen één op één naar het Rijk gaan, blijft de parkeerregeling in de woongebieden rondom het centrumgebied van Valkenburg gebaseerd op de Wegenverkeerswet (E9). De voordelen zijn:

- Het is een heldere en eenvoudige maatregel voor bewoners;
- Bewoners van Valkenburg aan de Geul kennen het systeem;
- Het moedigt gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein aan;
- Er wordt 'maximaal' orde geschapen in de openbare ruimte.

Met het E9-regime in de woongebieden rondom het centrumgebied wordt het parkeren op eigen terrein bij de woningen gestimuleerd. Voor de auto's van bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren, zijn binnen of indien nodig buiten een vergunningensector voldoende parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand beschikbaar, hierbij wordt gestreefd naar een afstand van circa 250 meter tussen de woning en de parkeerplaats. Indien nodig kan er door bewoners worden uitgeweken naar een van de openbare parkeervoorzieningen rondom het centrum.

Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Valkenburg aan de Geul voor bewoners te handhaven gaan we aan de slag met de volgende maatregelen:

1. De invoering van de digitale parkeerproducten in 2017 had in het begin opstartprobleem en had voor sommige gebruikers een steile "leercurve". Inmiddels is het aantal meldingen met betrekking tot dit proces verminderd, maar er is behoefte aan een evaluatie van deze digitaliseringsslag. Deze evaluatie draagt bij aan het verder optimaliseren van dit proces.
2. De eerste bewonersparkeervergunning is in Valkenburg "gratis", wat het parkeren op eigen terrein minder interessant maakt. Dit is een ongewenst effect waar we in de evaluatie aandacht zullen besteden.
3. Uniformeren van de diverse parkeerproducten voor bewoners. Op dit moment verschillen de tarieven, de tijden en het aantal parkeerproducten dat bewoners kunnen aanvragen, afhankelijk van het gebied waar men woont. Deze voorwaarden worden gelijkgetrokken voor heel Valkenburg, waarbij de tariefstelling van de parkeervergunning tegen het licht wordt gehouden.
4. Opstellen van een nieuwe nota Parkeernormen die de bestaande normen uit 2012 vervangt en die inspeelt op huidige ontwikkelingen rondom parkeren. Op dit moment is alleen Broekhem Noord niet opgenomen in de parkeerregulering (vergunninghoudersparkeren). Om uitwijkgedrag naar de wijk te voorkomen en in het kader van eenduidigheid naar bewoners en bezoekers wordt, in overeenstemming met de bewoners, ook in Broekhem Noord vergunninghoudersparkeren ingevoerd.
5. De bezoekersregeling wordt aangepast in lijn met de verruiming van de parkeertijden. Op dit moment hebben bewoners 500 uur parkeren tot hun beschikking die door de gemeente Valkenburg aan de Geul wordt verstrekt. Door de verruiming van betaald parkeertijden (naar 10:00-22:00u) verruimen we ook het budget naar 700 uur. De "kosten" voor 1 uur parkeren voor bezoekers blijft gelijk en bedraagt €0,10 per uur. Daarnaast bekijken we de mogelijkheden voor het eenmalig (per jaar) aankopen van maximaal 200 parkeeruren in de bezoekersregeling.

5.3 Het uitvoeren van parkeertaken gebeurt efficiënt en blijft voor de gemeente 'betaalbaar'

Het organiseren van parkeren brengt naast inkomsten ook aanzienlijke kosten met zich mee. Uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat de inkomsten uit parkeren ten minste nagenoeg gelijk blijven in de toekomst en de uitvoeringskosten ten behoeve van parkeren in de toekomst worden beperkt en de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk worden uitgevoerd.

Steeds meer gemeenten werken toe naar een gedigitaliseerde parkeerketen en digitaal handhaven. Dit biedt volop voordelen: efficiënter handhaven, verlaging van de personeelskosten, de mogelijkheid om meer data te verzamelen, waarmee informatie gestuurd gewerkt kan worden, en een bredere dienstverlening richting inwoners en ondernemers.

Het verder digitaliseren van de parkeerketen betekent voor de gemeente de volgende stappen:

1. Aanpassen van de parkeerautomaten om invoeren van kenteken parkeren mogelijk te maken (noodzakelijk voor 1ste uur nul-tarief). Eventuele digitale vormen van handhaving (bijvoorbeeld een scanauto) vragen ook om kenteken parkeren;
2. Contracten rondom parkeren dienen geactualiseerd en (opnieuw) afgesloten te worden. Gezien de complexe specifieke materie, mede gelet op gewenste veranderingen is aanvullende expertise binnen de organisatie voor dit proces noodzakelijk.
3. Het is essentieel dat handhaving maximaal efficiënt (alles op kenteken en op termijn met inzet van scanvoertuigen) kan worden uitgevoerd;
4. Vergunningen dienen bij voorkeur volledig geautomatiseerd via een E-loket te worden aangeschaft en gewijzigd. Dit maakt het mogelijk om het parkeren ook in de toekomst binnen de financiële kaders van de parkeerexploitatie uit te kunnen voeren. Een aandachtspunt hierbij is de groep mensen die minder ervaren zijn met de digitale wereld.

De huidige contracten met P1 en Q-Park voor de uitvoering van operationele parkeertaken behoeven actualisatie. Daarnaast zijn ook diverse contracten met parkeerproviders eindig en toe aan actualisatie. Voor een nieuwe aanbesteding wordt de verdere digitalisering van de parkeerketen en digitaal handhaven een belangrijk thema en dient intern door de gemeente georganiseerd en begeleid te worden. De benodigde expertise ten behoeve van deze aanbesteding en contractvorming is binnen de gemeente niet aanwezig.

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. Dit wordt ook landelijk gevraagd vanuit de Data top 15.

Daarnaast helpt het als iedere parkeerder op straat netjes zijn parkeerbelasting betaalt. De betalingsbereidheid is direct gekoppeld aan de pakkans. Met de huidige werkwijze van handhaven is het alleen mogelijk om de betalingsbereidheid te verhogen met behulp van kostenverhogende maatregelen (meer handhaafuren). Hier zal het handhavingsplan van afdeling VVTH nader op ingaan.

Een (nog) hogere betalingsbereidheid zonder de kosten van handhaving aanzienlijk te verhogen kan alleen met behulp van kentekenen parkeren en het gebruik van scanvoertuigen ter controle. Dit is zeker het geval als in de digitaliseringsstrategie wordt bewerkstelligd dat een veel groter percentage van de parkeerders gebruik maakt van bel/app-parkeren. In grote steden wordt al meer dan de helft van het aantal parkeertransacties afgerekend via de mobiele telefoon. In Valkenburg is dat momenteel circa 25% van alle transacties.

Monitoring

Naast de benoemde maatregelen en aanpassingen in dit parkeerbeleid gaan we in de toekomst ook investeren in het monitoren van het parkeren in Valkenburg en de effecten van ons nieuwe parkeerbeleid. Dit wordt eenvoudiger als er meer data beschikbaar komt. Naast deze data, zullen we op regelmatige basis evaluaties uitvoeren met de diverse (derde) partijen die voor ons het parkeerbeheer uitvoeren.

Financiële impact parkeerbeleid

Naast de diverse metingen en evaluaties beoordelen we jaarlijks de financiële gevolgen/inkomsten uit het parkeren. Het uitgangspunt van dit Parkeerbeleidsplan is immers dat dit budgettair neutraal gebeurt. Het effect van nieuw parkeerbeleid is tot slechts tot een bepaalde hoogte in te schatten op basis van beschikbare data en expert judgement. De daadwerkelijke gedragingen van parkeerders bepalen uiteindelijk het effect op de exploitatie. Zo ver als onze beschikbare data reiken zijn de effecten berekend en ingeschat. Er blijven echter aspecten in het nieuwe beleid waarvan het verdere (positieve) effect moeilijk in te schatten is, zoals het verruimen van de parkeertijden en het toevoegen van een vergunningzone zoals Broekhem Noord of het aansluiten bij de landelijke samenwerking SHPV of een andere vorm van handhaving.

Op basis van de beschikbare informatie en kennis is een indicatie voor het tarievenhuis voorgesteld waarmee in het centrum het hoogste tarief voor een tweede en volgende uren berekend wordt (het eerste uur is gratis ten behoeve van bezoek aan onze (sociale) voorzieningen en kort bezoek). Daarmee bevinden zich 3 schillen waar het tarief per uur met een euro afneemt, tot €1,- euro op de randparkeerterreinen. De dagtarieven zijn net als nu niet overal beschikbaar en worden daar waar wel aanwezig verhoogd met als doel het rand parkeren voor langparkeerders aan het centrum te stimuleren. In lijn met de voorgestelde tarieven zullen ook de tarieven voor de maand-, week- en dagkaarten worden afgestemd. Het parkeren voor werknemers wordt hierin ook voorzien.

De definitieve tarief indeling wordt nader uitgewerkt in het tarievenbesluit waarin dit bestuurlijk (eind 2024) wordt vastgelegd.

Naast de tarieven zijn er bestaande afspraken, contracten en raadsbesluiten met enkele partijen waar een nieuw besluit over genomen moet worden en welke cruciaal zijn voor het beoogde financiële resultaat. Dit zien we voor nu als haalbare en benodigde optimalisaties.

Om een goede start te kunnen maken met de ambities en acties van het parkeerbeleid is er voor de komende 5 jaar (incidenteel) budget nodig om het tot uitvoering te kunnen brengen. Deze acties zijn verwoord in het Meerjaren Uitvoerings Programma Parkeren (MUPP) 2024-2028 (hoofdstuk 6). Het uitrollen van een nieuw parkeerregime op straat heeft veel voeten in de aarde en vraagt specifieke expertise waarover wij als kleine gemeente met een stadse parkeeropgave, niet over beschikken. Deze expertise is ook niet regulier noodzakelijk maar wel incidenteel zoals nu bij de uitrol van een parkeerregime op straat en het verzorgen van specifieke aanbestedingen op het gebied van parkeren.

Belangrijk onderdeel in het geheel om te komen tot een nieuwe aanpak van ons parkeerareaal is deugdelijke monitoring van de daadwerkelijke opbrengsten van het nieuwe parkeerregime. Alleen op deze wijze kan er jaarlijks adequaat bijgestuurd worden. Ook een voorstel tot indexeringsmaatregelen maakt hier onderdeel van uit.

6. Uitvoeringsprogramma parkeerbeleid

Diverse maatregelen uit deze parkeerbeleidsnota leggen we vast in de documenten van onze lokale parkeerregelgeving. Dit betreft de volgende documenten:

- Verordening op gebruik van parkeerplaatsen en verlening van parkeervergunningen (bevoegdheid gemeenteraad)
- Verordening op de heffing en de invordering van parkeerbelastingen (bevoegdheid gemeenteraad)
 - nieuwe parkeertarieven bezoekers
 - nieuwe parkeertarieven vergunningen

- Besluit privaatrechtelijke tarieven parkeren achter de slagboom (bevoegdheid college)
 - nieuwe parkeertarieven Aan de Kei
- Aanwijzingsbesluit (bevoegdheid college)
 - verlengen werkingstijd regulering
 - gebieden waar parkeerregulering geldt
 - update van parkeer- en uitwijkmogelijkheden voor vergunninghouders
- Besluit uitgifte parkeervergunningen (bevoegdheid college)
 - actualisatie van de 'menukaart' parkeervergunningen en bijbehorende voorwaarden en condities

De implementatie van de maatregelen pakken we stapsgewijs aan. De planning op hoofdlijnen voor de voorbereiding en implementatie is samengevat in onderstaand schema. Uitgangspunt hierbij is dat bestuurlijke vaststelling van het parkeerbeleid plaatsvindt in december 2023 en dat vervolgens de voorbereidingsfase kan starten. We streven er naar om de nieuwe tarieven in de loop van 2025 'op straat' te implementeren. We zijn hierbij echter wel mede afhankelijk van de beschikbaarheid en levertijd van onze techniek-leveranciers, zoals de introductie van kentekens parkeren op onze parkeerautomaten en de informatiecampagne die hiermee gepaard gaat.

In deze fase van het proces gaan we voor zowel de nieuwe tarievenstructuur als de update van de menukaart van parkeervergunningen (en benodigde aanbestedingen) uit van implementatie en ingangsdatum (buiten op straat) in 2025.

Het jaar 2024 staat volledig in het teken van de voorbereidingsfase en 2025 van de implementatie 'op straat'. Parallel aan dit proces worden de voorbereidingen getroffen voor het toekomstbestendig maken van zowel de interne als externe parkeerorganisatie.

Uitvoeringsprogramma 2024-2028

Nr.	Maatregel	Incidentele kosten 2024	Incidentele kosten 2025	Incidentele kosten 2026	Incidentele kosten 2027	Incidentele kosten 2028	Incidentele kosten 2024-2028
Beleid/lokale regelgeving							
1	Uitwerken en verankeren beleidskeuzes in lokale regelgeving						
2	Bestuurlijk vaststellen nieuwe regelgeving parkeren						
3	Opstellen Nota Parkeernormen	€ 10.000,00					€ 10.000,00
4	Update beleid parkeren grote voertuigen						
5	Aansluiting SHPV						
6	Wijzigingen lasten parkeerorganisatie als gevolg van nieuwe contracten						
Onderzoeken/projecten							
7	Evaluatie dienstverlening parkeren aan bewoners	€ 25.000,00					€ 25.000,00
8	Onderzoek bewegwijzering, communicatieprogramma, vindbaarheid parkeergarage	€ 20.000,00	€ 10.000,00				€ 30.000,00
9	Communicatie nieuwe P-beleid, incl. materiaal en maatregelen op straat	€ 20.000,00	€ 20.000,00				€ 40.000,00
10	Onderzoek locaties bewaakte fietsstallingen en laadpunten	€ 15.000,00					€ 15.000,00
11	Onderzoek Gehandicaptenparkeren "autoluw" centrum		€ 10.000,00				€ 10.000,00
12	Onderzoek naar toekomstige standplaatsen touringcars			€ 10.000,00			€ 10.000,00
13	Implementatie vorm monitoring parkeren	€ 5.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 55.000,00
Fysieke maatregelen							
14	Aanpassing parkeerautomaten kentekensparkeren	€ 50.000,00					€ 50.000,00
15	Uitrol vergunninghouderszone Broekhem Noord		€ 30.000,00				€ 30.000,00
16	Realisatie bewaakte fietsstalling			PM			
17	Voorbereiding en Realisatie P Nieuweweg	PM					
18	Implementatie Parkeer bewegwijzering op straat		€ 15.000,00	€ 20.000,00			€ 35.000,00
19	Aanschaf scanscooter/-auto		PM				
20	Ondersteuning implementatie parkeerbeleid	€ 125.000,00	€ 60.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 200.000,00
Totaal investeringen							
	Benodigde incidentele investeringen	€ 270.000,00	€ 160.000,00	€ 50.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 510.000,00

