



# UITWERKINGSPLAN CENTRUM BEST

ONDERDEEL 4: IMPLEMENTATIEPLAN BETAALD PARKEREN

**Parkeerimplementatieplan Best**  
*Naar een nieuwe situatie (betaald)parkeren  
in het Centrum van Best*



met medewerking van:



Den Haag, 11 oktober 2011

**AKROCONSULT**

Auteur: W. Stam

Status: definitief

Kenmerk: WS/parkeerimplementatieplan Best

## **Inhoudsopgave**

|  |           |  |           |
|--|-----------|--|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>  | <b>3</b>  | 7.1 Algemeen   | 24        |
| <b>2. Huidige situatie</b>                                   | <b>5</b>  | 7.2 Opties flankerende maatregelen                                 | 24        |
| 2.1 Huidig programma en aantal parkeerplaatsen               | 6         | 7.3 Fietsparkeren  | 25        |
| 2.2 De huidige parkeerdruk beschouwd                         | 6         | <b>8. Implementatie</b>  | <b>26</b> |
| <b>3. Toekomstige situatie</b>                               | <b>8</b>  | 8.1 Algemeen   | 26        |
| 3.1 Voorziene uitbreidingen op basis van het Uitwerkingsplan | 8         | 8.2 Planning ontwikkeling en realisatie parkeergarage              | 26        |
| 3.2 Parkeren na realisatie Uitwerkingsplan                   | 9         | 8.3 Planning invoering betaald parkeren en flankerende maatregelen | 26        |
| 3.3 Parkeerdruk na realisatie Uitwerkingsplan                | 9         | 8.4 Planning inrichting ambtelijke c.q. parkeerorganisatie         | 27        |
| <b>4. Parkeerreguleringsgebied en zonering</b>               | <b>13</b> | 8.5 Communicatie   | 27        |
| <b>5. Uitgangspunten nieuwe garage</b>                       | <b>16</b> | <b>BIJLAGEN</b>  | <b>28</b> |
| <b>6. Parkeerexploitatie</b>                                 | <b>18</b> | <b>Bijlage 1: parkeernormen conform GVVP Gemeente Best (2008)</b>  | <b>29</b> |
| 6.1 Inleiding  | 18        |  |           |
| 6.2 Voorstel tarifiering                                     | 18        |  |           |
| 6.3 Uitkomsten parkeerexploitatie                            | 21        |  |           |
| 6.4 Financiering parkeerexploitatie                          | 22        |  |           |
| 6.5 Looptijd parkeerexploitatie                              | 22        |  |           |
| 6.6 Risico's   | 22        |  |           |
| <b>7. Flankerende maatregelen</b>                            | <b>24</b> |  |           |

## 1. Inleiding

Waarom een parkeerimplementatieplan voor het centrum van Best? Een blik op de huidige situatie in Best laat zien dat er in het centrum van Best tal van mogelijkheden zijn om de auto te parkeren middels straatparkeren en parkeerterreinen. Daarbij geldt voor een deel de blauwe zone. Uit onderzoek blijkt daarnaast dat het huidige aanbod parkeerplaatsen net voldoende is.

Waarom dan toch een parkeerimplementatieplan?

Het parkeerimplementatieplan is gericht op de toekomst. Een toekomst voor het centrum van Best dat beschreven is in het Basisplan Centrumontwikkeling.



Afbeelding 1: basisplan Centrumontwikkeling Best, raadsbesluit 1 november

Het Basisplan heeft vervolgens zijn uitwerking gekregen in het Uitwerkingsplan; een stedenbouwkundig plan. Doel van het uitwerkingsplan is

onder meer het realiseren van een uitbreiding van het winkelareaal in het centrum. Lege plekken, dan wel huidige parkeerterreinen in het centrum worden ontwikkeld tot nieuw winkel- en woongebied. Door deze ontwikkelingen ontstaat logischerwijs meer vraag naar parkeerplaatsen. Immers, huidig parkeerterrein wordt bebouwd en er wordt extra programma gerealiseerd, dat een extra parkeerbehoefte met zich meebrengt.

Deze parkeervraag dient via structurele maatregelen opgevangen te worden. Het nieuw te realiseren centrum kan namelijk alleen goed functioneren indien het parkeren op een goede manier opgelost wordt. Wat is een goede manier van oplossen van het parkeervraagstuk in de nieuwe situatie?

In de eerste plaats betekent een goede manier van oplossen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het kan niet zo zijn dat bezoekers aan het centrum een groot deel van de dag niet in of nabij het centrum kunnen parkeren, dan wel lang moeten zoeken naar een parkeerplek. Op een gedegen manier dient dan ook bepaald te worden wat op basis van de nieuwe situatie voldoende parkeerplaatsen zijn. In dit parkeerimplementatieplan is dat uiteengezet (hoofdstuk 3).

In de tweede plaats betekent het op een goede manier oplossen van het parkeren dat er kwalitatief goede parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd; de bezoeker aan het centrum van Best dient comfort geboden te worden bij het parkeren van zijn/haar auto. Zo dienen de parkeerplaatsen makkelijk bereikbaar te zijn, dienen de plaatsen voldoende ruim te zijn, goed gelegen ten opzichte van de winkels, schoon, heel en veilig etc. In de uitwerking van het stedenbouwkundig

plan is voor die aspecten aandacht geweest, waarvan de resultaten voor het parkeren in dit parkeerplan zijn verwoord (hoofdstuk 3).

In de derde plaats betekent het goed oplossen van het parkeren dat dit voor de gemeente op een financieel verantwoorde en weloverwogen wijze plaatsvindt. Het toevoegen van parkeerplaatsen, al dan niet via een gebouwde voorziening, kost geld. Daarnaast kost het beheer en onderhoud (om te zorgen voor schoon, heel en veilig) ook geld. Juist doordat in het stedenbouwkundig plan is voorgesteld om een gebouwde, ondergrondse garage te realiseren, is de investering die gemoeid gaat met het parkeren fors. Om tot een aanvaardbare exploitatie te komen, wordt dan ook voorgesteld om in het centrumgebied betaald parkeren in te voeren. Op de wijze van invoeren en de randvoorwaarden daarbij wordt in dit parkeerimplementatieplan ingegaan.

In de vierde plaats betekent het goed oplossen van het parkeervraagstuk dat een parkeerregulering gewenst is. Het realiseren van parkeerplaatsen voor de nieuwe situatie wordt bepaald op basis van een parkeerbehoefteinschatting van verschillende gebruikers (bezoekers, bewoners en werkenden). Zo zijn parkeerplaatsen in het centrum vooral bedoeld voor de bezoeker aan het centrum. Om te zorgen dat de 'juiste gebruiker' op de juiste plek parkeert en er daardoor geen parkeercapaciteitsproblemen op bepaalde plekken ontstaan, is een parkeerregulering gewenst. Deze parkeerregulering wordt ingevuld door het toepassen van parkeertarieven, vergunningen en een gebiedsindeling van parkeerzones. Voorstellen hiertoe zijn opgenomen in het voorliggende parkeerimplementatieplan.

Het parkeerimplementatieplan zoals dat voorligt, is een uitvloeisel van hetgeen is afgesproken bij het vaststellen van het Basisplan. Zo is afgesproken dat als onderdeel van het Uitwerkingsplan een parkeerimplementatieplan zou worden opgesteld. In dat plan worden alle maatregelen weergegeven die genomen moeten worden ten aanzien van parkeren in het centrum. Voorliggend plan bevat de voorstellen daarvoor. Achtereenvolgens wordt in dit plan dan ook ingegaan op:

- huidige parkeersituatie;
- toekomstige parkeersituatie;
- parkeerreguleringsgebied;
- uitgangspunten;
- parkeerexploitatie;
- flankerende maatregelen;
- implementatie.

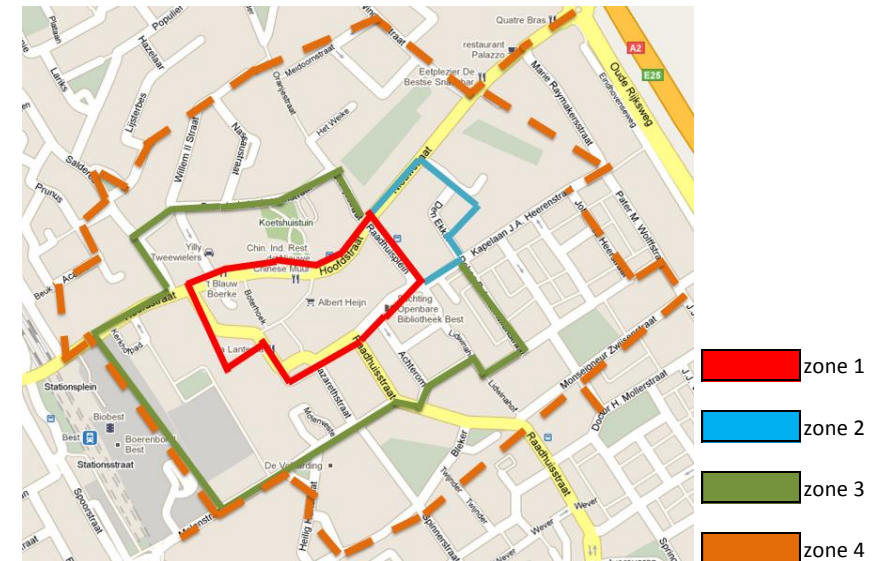
## 2. Huidige situatie

Alvorens te komen tot een beschrijving van de nieuwe situatie, uitgaande van het Uitwerkingsplan, dient eerst de huidige situatie helder in beeld te zijn voor wat betreft het parkeren. Daarbij is het van belang om een beeld te hebben van de huidige hoeveelheid retail, kantoren en woningen in het centrum van Best. Vervolgens is een gedegen beeld van het huidige aantal parkeerplaatsen in het centrum belangrijk. Op basis van het aantal plaatsen en het aanwezige programma wordt tot slot in dit hoofdstuk ingegaan op de parkeerdruk; in hoeverre is het huidige aantal parkeerplaatsen op dit moment voldoende? Dit wordt beoordeeld op basis van feitelijk onderzoek naar de parkeerdruk, op basis van parkeernormen en op basis van ervaringscijfers<sup>1</sup>.

Alvorens in te gaan op de huidige situatie dient eerst helderheid te zijn over de begrenzing van het plangebied; wat tellen we wel en niet mee bij het bepalen van het programma en het aantal parkeerplaatsen. Als begrenzing van het plangebied is de begrenzing gehanteerd van het parkeerreguleringsgebied zoals dat wordt voorgesteld in het voorliggende plan.

Daarmee ontstaat een heldere vergelijking tussen huidige en nieuwe situatie.

De begrenzing van het 'plangebied' is op onderstaande kaart aangegeven met de oranje gestippelde lijn (In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het parkeerreguleringsgebied).



Afbeelding 2: begrenzing (oranje gestippelde lijn) van het plangebied/parkeerreguleringsgebied

<sup>1</sup> Ervaringscijfers zijn gegevens over te verwachten aantal parkeeruren per functie, samengesteld door Akro Consult op basis van ervaringsgegevens van diverse gemeenten en input vanuit partijen als P1 en Q-park.

## 2.1 Huidig programma en aantal parkeerplaatsen

Op dit moment bestaat in het plangebied een aanbod van ruim 18.000 m<sup>2</sup> retail en horeca, ruim 9.000 m<sup>2</sup> kantoren en 298 woningen en 87 zorgwoningen (op basis van inventarisatie gemeente).

| Programma in 2011 |                           |
|-------------------|---------------------------|
| Food              | 3.682 m <sup>2</sup> bvo  |
| Non Food          | 14.845 m <sup>2</sup> bvo |
| Kantoren          | 9.069 m <sup>2</sup> bvo  |
| Dienstverlening   | 958 m <sup>2</sup> bvo    |
| Wonen             | 298 eenheden              |
| Zorgwonen         | 87 eenheden               |

Tabel 1: huidige hoeveelheid retail, kantoren en woningen

Een inventarisatie van het totaal aantal openbaar beschikbare parkeerplaatsen in het plangebied (uitgevoerd door de gemeente eerste helft 2011) leidt tot een totaal van 685 parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er in die inventarisatie 178 parkeerplaatsen geteld op eigen terrein van bewoners. In onderstaande tabel is de telling van het aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied weergegeven. Daarbij zijn de parkeerplaatsen per zone onderscheiden zoals is opgenomen in afbeelding 2.

| Huidig aantal parkeerplaatsen (2011) |            |
|--------------------------------------|------------|
| Zone 1: straatparkeren               | 365        |
| Zone 2: straatparkeren               | 188        |
| Zone 3: straatparkeren               | 67         |
| Zone 4: straatparkeren               | 65         |
| <b>TOTAAL</b>                        | <b>685</b> |

Tabel 2: aantal parkeerplaatsen in de onderscheiden zones van het parkeerreguleringsgebied

Het parkeren in het centrum is op dit moment gratis voor wat betreft kortparkeren. Wel geldt er in het centrumgebied een blauwe zone en is er een ontheffing voor een beperkt aantal bewoners. Deze ontheffing kost thans circa € 60,- per jaar.

## 2.2 De huidige parkeerdruk beschouwd

De gemeente heeft in 2009 onderzoek laten verrichten naar de huidige parkeerdruk in relatie tot het winkelaanbod (onderzoek Via.nl parkeerdruk en parkeerduurmeting, december 2009). Uit dat onderzoek is gebleken dat het aanbod van parkeerplaatsen net voldoende is ten opzichte van de feitelijke parkeervraag.

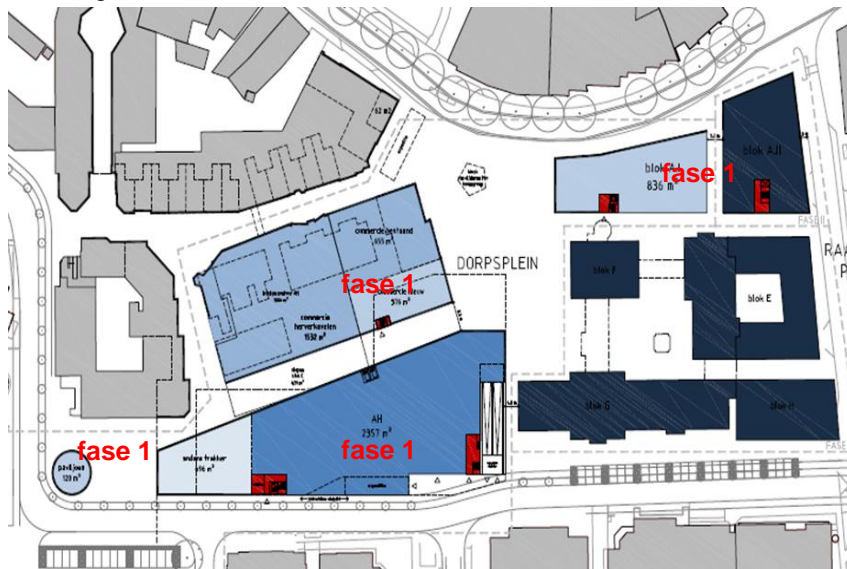
Deze conclusie komt goed overeen met hetgeen wij geanalyseerd hebben op basis van ervaringscijfers (te verwachten aantal parkeeruren per functie). Uit die analyse komt naar voren dat het aanwezige aantal parkeerplaatsen van 685 voldoet op doordeweekse dagen (overdag), maar dat het tijdens koopavonden en op zaterdagen (de piekmomenten) lastig is om een parkeerplaats te vinden.

Indien de normen vanuit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Best (2008) worden gehanteerd voor bepaling van de kortparkeerbehoefte dan blijkt het aantal van 685 parkeerplaatsen te weinig (een overzicht van de normen vanuit het GVVP is opgenomen in bijlage 1). Er zouden dan ruim 1.000 parkeerplaatsen nodig zijn, uitgaande van de piekmomenten (koopavond en zaterdagmiddag). Dit gaat echter uit van een 'optelsom' van de parkeerbehoefte van de verschillende individuele functies, zonder daarbij rekening te houden met het feit dat een menging en concentratie van functies netto tot een lagere parkeerbehoefte leidt dan de 'optelsom'. Op basis van het hanteren van 'ervaringscijfers' ten aanzien van de parkeervraag in centrumgebieden kan dan ook een beter inzicht ontstaan in de benodigde parkeercapaciteit dan enkel en alleen op basis van de parkeernormen.

### 3. Toekomstige situatie

#### 3.1 Voorziene uitbreidingen op basis van het Uitwerkingsplan

In het Uitwerkingsplan Centrumplan Best is een fasegewijze uitbreiding opgenomen van retail en woningen (appartementen boven winkels). Voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte is rekening gehouden met realisatie van fase 1 zoals genoemd in het Uitwerkingsplan. Fase 1 bevat daarbij de bouwblokken zoals aangegeven in afbeelding 3.



Afbeelding 3: uitwerkingsplan, Diederer & Dirrix (2011)

Het programma dat na realisatie van het Uitwerkingsplan ontstaat, is in onderstaande tabel aangegeven. Tevens is daarbij vermeld hoeveel programma er wordt gerealiseerd met het Uitwerkingsplan (in de retail-meters non-food is tevens 951 m<sup>2</sup> bvo horeca opgenomen).

| Programma na realisatie Uitwerkingsplan |               | Toevoeging   |
|---|---------------|--------------|
| Food                                    | 4.526 m2 bvo  | 844 m2 bvo   |
| Non Food                                | 18.949 m2 bvo | 4.104 m2 bvo |
| Kantoren                                | 9.069 m2 bvo  |              |
| Dienstverlening                         | 958 m2 bvo    |              |
| Wonen                                   | 335 won       | 37 won       |
| Zorgwonen                               | 87 won        |              |

Tabel 3: hoeveelheid retail, kantoren en woningen na realisatie Uitwerkingsplan

Een aantal voorziene toekomstige uitbreidingen zoals die waren opgenomen in het Basisplan is niet meegenomen in het parkeerexploitatie-model. Deze uitbreidingen zijn opgenomen in fase 2 van het Uitwerkingsplan en voorsnog programmatisch niet verder uitgewerkt. Dit betekent dat het uitgangspunt voor het parkeren de parkeerbehoefte van fase 1 is. Bij realisatie van volgende fasen dienen de parkeerbehoeftes en –oplossingen dus opnieuw afzonderlijk bekeken te worden. De parkeeroplossingen zullen daarbij met name op het parkeerterrein Den Ekker kunnen worden opgelost, bijvoorbeeld via gebouwde voorzieningen.

### 3.2 Parkeren na realisatie Uitwerkingsplan

In de totstandkoming van het Uitwerkingsplan is het parkeervraagstuk een voortdurend aandachtspunt geweest. De opgave daarbij was om tot een maximale beschikbaarheid van mogelijke parkeervoorzieningen te komen. Om in de parkeerbehoefte na realisatie van het Uitwerkingsplan te voorzien, is uitgegaan van een drietal parkeervoorzieningen:

- parkeren op maaiveld in openbaar gebied;
- parkeren in een te realiseren ondergrondse garage;
- parkeren in de voor centrumbezoekers open te stellen garage Molenveste.

De totale voorziene capaciteit ziet er daarbij als volgt uit:

| Aantal parkeerplaatsen na realisatie Uitwerkingsplan |            |
|--|------------|
| Zone 1: straatparkeren                               | 235        |
| Zone 1: garage nieuwbouw                             | 140        |
| Zone 1: garage Molenveste                            | 169        |
| Zone 2: straatparkeren                               | 205        |
| Zone 3: straatparkeren                               | 67         |
| Zone 4: straatparkeren                               | 65         |
| <b>TOTAAL</b>  | <b>881</b> |

Tabel 4: aantal beschikbare parkeerplaatsen na realisatie Uitwerkingsplan

Bovenstaande betekent dat met het realiseren van het Uitwerkingsplan er netto 196 parkeerplaatsen extra zullen zijn ten opzichte van de huidige situatie.

Aanname is dat de garage Molenveste, die thans een garage met verhuurde plaatsen is, na realisatie van het Uitwerkingsplan voor 169

plaatsen beschikbaar komt voor het parkeren van bezoekers en bewoners.

Daarnaast is in de totstandkoming van het Uitwerkingsplan kritisch gekeken naar de omvang van de nieuw te realiseren parkeergarage. Mede door de beschikbare ruimte op de plaats waar de garage is voorzien, is tenslotte uitgegaan van 140 plaatsen.

### 3.3 Parkeerdruk na realisatie Uitwerkingsplan

Op basis van de constatering dat er na realisatie van het Uitwerkingsplan ongeveer 880 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, dient bekeken te worden hoe dit beschikbare aantal zich verhoudt tot de te verwachten parkeervraag; met andere woorden: wat is de te verwachten parkeerdruk?

Indien het aantal beschikbare plaatsen (881) wordt afgezet tegen de berekende parkeerbehoefte (uitgaande van de piekmomenten), dan ziet de balans er als volgt uit:

| Parkeerbilans na realisatie Uitwerkingsplan | Totaal        | koop-<br>plaatsen | wonen         | bedrijven     | beschikbaar<br>kortparkeren |
|---|---------------|-------------------|---------------|---------------|-----------------------------|
| Zone 1 nieuwbouw garage                     | 140 pp        | 12 pp             |               |               | 128 pp                      |
| Zone 1 Garage (Molenveste)                  | 169 pp        | 35 pp             |               |               | 134 pp                      |
| Zone 1 Straat                               | 235 pp        |                   | 132 pp        |               | 103 pp                      |
| Zone 2 Straat                               | 205 pp        |                   | 115 pp        | 70 pp         | 20 pp                       |
| Zone 3 Straat                               | 67 pp         |                   | 38 pp         | 23 pp         | 6 pp                        |
| Zone 4 Straat                               | 65 pp         |                   | 36 pp         | 22 pp         | 7 pp                        |
| <b>Totale</b>                               | <b>881 pp</b> | <b>47 pp</b>      | <b>321 pp</b> | <b>115 pp</b> | <b>398 pp</b>               |

Tabel 5: parkeerbilans na realisatie Uitwerkingsplan

De getallen in tabel 5 dienen als volgt gelezen te worden:

- Het aantal beschikbare plaatsen in het centrumgebied na realisatie van het Uitwerkingsplan betreft 881 plaatsen.
- Voor de nieuw te realiseren woningen op de winkels is de aanname dat daarvan 12 woningen een eigen parkeerplaats (koop) in de garage zullen hebben.
- Van de garage Molenveste zijn er 35 parkeerplaatsen verkocht en dus niet beschikbaar voor kortparkeren.
- Voor de bewoners van het centrumgebied worden in zone 1 t/m 4 321 parkeerplaatsen voorzien in het openbaar gebied op basis van de vastgestelde gemeentelijke parkeernormen (GVVP 2008, zie bijlage 1). Daarbij is rekening gehouden met 178 parkeerplaatsen van bewoners op eigen terrein in het centrumgebied (op basis van gemeentelijke telling 2011). De bewonersparkeerplaatsen zijn over de zones 1 t/m 4 verdeeld op basis van het percentage straatparkeren in de betreffende zone van het totaal aantal straatparkeerplaatsen (voorbeeld: van de in totaal 572 straatparkeerplaatsen in zone 1 t/m 4 bevinden zich 235 plaatsen in zone 1, dit is 41%. Van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners (321 plaatsen) worden daarmee 132 parkeerplaatsen (41%) voorzien in zone 1).
- Voor de bedrijven (werknemersparkeren) zijn er op basis van de GVVP-norm (zie bijlage 1) 230 parkeerplaatsen nodig. In het kader van parkeerregulering wordt in het voorliggende plan ervan uitgegaan dat de helft hiervan een parkeerplaats buiten het centrum zal moeten vinden. De andere helft wordt gefaciliteerd in het centrumgebied (115 parkeerplaatsen). Indien het gehele werknemersparkeren in het centrumgebied gefaciliteerd zou worden, dan kan het winkeland publiek nog maar moeilijk of zelfs geen parkeerplaats

vinden. De verdeling van de parkeerplaatsen voor werknemersparkeren over de zone 2 t/m 4 is evenals het bewonersparkeren procentueel gedaan.

- In totaal zijn er voor het kortparkeren (bezoekers) in de toekomstige situatie daarmee 398 parkeerplaatsen beschikbaar.

Op basis van het voorgaande dient vervolgens beoordeeld te worden in hoeverre deze 398 parkeerplaatsen voldoende zijn voor het opvangen van de parkeerbehoefte van het kortparkeren in het centrum.

Die beoordeling is gemaakt door een analyse van te verwachten aantal parkeeruren als gevolg van kortparkeren. Die verwachting is gebaseerd op ervaringscijfers van diverse gemeenten en input vanuit partijen als P1 en Q-park. De ervaringscijfers geven een te verwachten aantal parkeeruren per jaar, per m<sup>2</sup> bvo (of per woning) aan. Daarbij is voor de situatie Best uitgegaan van een voorzichtige inschatting wat betreft aantal parkeeruren. In de tweede kolom van tabel 6 is een overzicht gegeven van het aantal parkeeruren dat per functie wordt gehanteerd in het model, gebaseerd op ervaringscijfers. Gecombineerd met het programma leidt dat tot het volgende overzicht:

| Indicatie verwachte parkeeruren                           |                          |               |                           |
|---|--------------------------|---------------|---------------------------|
|   | ervaringsgegeven         |               | te verkopen uren per jaar |
| Food  | 55,00 uur/ jaar / m2 bvo | 3.682 m2 bvo  | 202.510                   |
| Non Food (incl. horeca)                                   | 25,00 uur/ jaar / m2 bvo | 14.845 m2 bvo | 371.125                   |
| Kantoren  | 1,50 uur/ jaar / m2 bvo  | 9.069 m2 bvo  | 13.604                    |
| Dienstverlening   | 0,50 uur/ jaar / m2 bvo  | 958 m2 bvo    | 479                       |
| Wonen   | 130,00 uur/ jaar / won   | 298 won       | 38.740                    |
| Zorgwonen   | 130,00 uur/ jaar / won   | 87 won        | 11.310                    |
|   |                          |               | <b>637.768</b>            |
| Wonen Molenveste per 2015                                 | 130,00 uur/ jaar / won   | 35 won        | 4.550                     |
| Opbouw indicatie verwachte uren uitbreiding               |                          |               |                           |
| Food  | 55,00 uur/ jaar / m2 bvo | 844 m2 bvo    | 46.420                    |
| Non Food (incl. horeca)                                   | 25,00 uur/ jaar / m2 bvo | 4.104 m2 bvo  | 102.600                   |
| Correctie non food i.v.m. uitbreiding                     |                          | -/- 15%       | 15.390-                   |
| <b>Verwachte parkeeruren door uitbreiding commercieel</b> |                          |               | <b>133.630</b>            |
| Wonen   | 130,00 uur/ jaar / won   | 37            | 4.810                     |
| <b>Verwachte parkeeruren door uitbreiding wonen</b>       |                          |               | <b>4.810</b>              |
| <b>Totaal indicatie verwachte parkeeruren</b>             |                          |               | <b>780.758</b>            |

Op basis van aanwezigheidspercentages (GVVP 2008) zijn er 378 plaatsen nodig

Tabel 6: overzicht indicatie te verwachten parkeeruren

Op basis van het toekomstige programma retail en woningen in het centrumgebied is in tabel 6 op basis van te verwachten te verkopen parkeeruren een berekening gemaakt van het totaal aantal te verwachten kortparkeeruren. Daarbij is voor de parkeerbehoefte van de uitbreidingsmeters non-food een reductie toegepast van 15%. De ervaring leert dat niet elke meter toevoeging non-food in dezelfde mate een toename van de parkeervraag kent.

Op basis van aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zoals die zijn opgenomen in het GVVP (gemeente Best, 2008) is te berekenen dat 780.758 parkeeruren een benodigd aantal parkeerplaatsen van 378 vertegenwoordigt.

*Voorbeeld uitleg berekening van parkeeruren naar parkeerplaatsen*

Stel dat voor een hoeveelheid winkelmeters 100.000 parkeeruren voor kortparkeerders per jaar verwacht worden (inclusief verwerking van aanwezigheidspercentages). Stel tevens dat er betaald parkeren geldt van 9.00 uur tot 18.00 uur, zes dagen per week, dan leidt dat tot de volgende som voor bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen:  
 Beschikbaar aantal parkeeruren per jaar per parkeerplaats: 9 uur \* 6 dagen \* 52 weken = 2.808 uren  
 Er zijn 100.00 parkeeruren te verwachten, derhalve zijn er 100.000/2.808= 36 parkeerplaatsen nodig.

Indien het aantal van 378 parkeerplaatsen wordt afgezet tegen de 398 parkeerplaatsen die beschikbaar zijn voor kortparkeren (zie tabel 5) dan kan de conclusie worden getrokken dat het aanwezige aantal parkeerplaatsen (881) voldoende is voor het opvangen van de totale parkeerbehoefte (kort- en langparkeren) in het centrumgebied na realisatie van het Uitwerkingsplan.

Behalve het uitgaan van de ervaringscijfers ten aanzien van te verwachten parkeerdruk, kan ook uitgegaan worden van de parkeernormen conform het GVVP (gemeente Best, 2008, zie bijlage 1) voor het kortparkeren. Indien het toekomstig programma (retail, kantoren, winkels) met die normen wordt geconfronteerd dan blijkt er een parkeerbehoefte voor het kortparkeren van 661 plaatsen (tegenover 378 parkeerplaatsen op basis van ervaringscijfers). Derhalve zouden er daarmee op de piekmomenten 262 parkeerplaatsen tekortkomen. Evenals voor de toepassing van de parkeernormen in de huidige situatie (hetgeen

resulteert in een te groot aantal benodigde parkeerplaatsen) is ook voor de toekomstige situatie te stellen dat het hanteren van de normen voor het kortparkeren tot teveel parkeerplaatsen leidt. De huidige situatie, mede gesteund door het parkeeronderzoek uit 2009, toont aan dat de feitelijke parkeersituatie een ander beeld laat zien (minder parkeerbehoefte) dan op basis van de norm aangenomen zou kunnen worden. Voor de nieuwe situatie is het van belang dat er een goede meting van de feitelijke parkeerdruk plaatsvindt om op die manier zo mogelijk bij te sturen qua parkeercapaciteiten. Op voorhand echter uitgaan van de normstelling voor bepaling van de kortparkeerbehoefte is vanuit ervaringsgegevens en vanuit exploitatieoogpunt niet aan te bevelen. Het beschikbaar komen van in totaal 881 parkeerplaatsen (voor kort en lang parkeren) in het centrumgebied is dus een goede uitgangssituatie voor opvang van de toekomstige parkeerbehoefte.

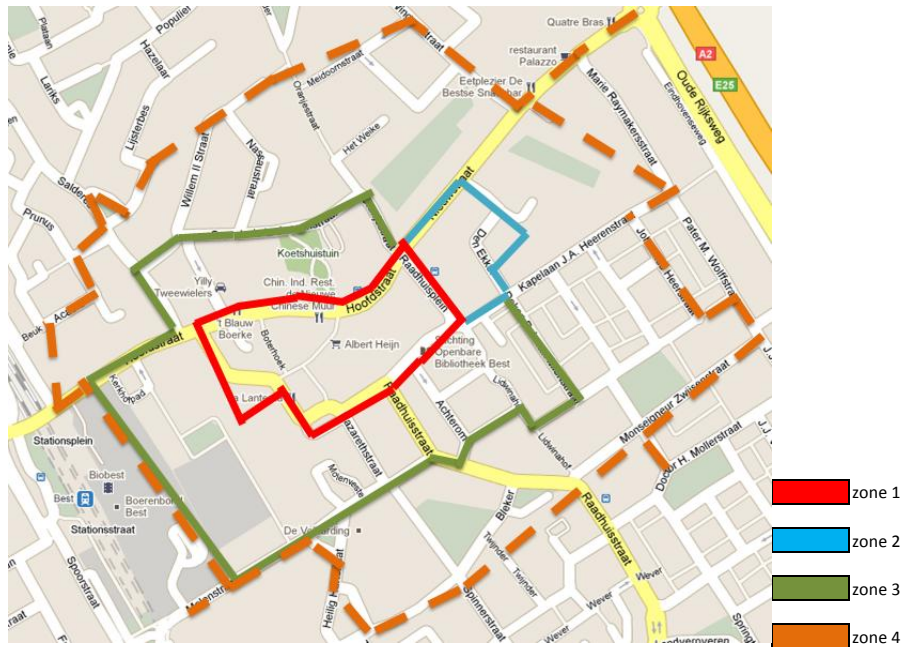
## 4. Parkeerreguleringsgebied en zonering

In het eerste hoofdstuk is al genoemd dat voor het goed kunnen oplossen van het parkeervraagstuk invoering van een parkeerreguleringsgebied nodig is. Daarbij is het belangrijk voor het goed laten functioneren van parkeerregulering dat het gebied en de daarin te hanteren zones zorgvuldig gekozen worden. Neemt men het gebied te ruim, dan zorgt dat voor een te grote administratieve rompslomp en voor te hoge handhavinglasten. Neemt men het gebied te klein, dan zullen parkeerders het reguleringsgebied gaan mijden en hun auto net buiten dat gebied gaan parkeren. Datzelfde geldt voor de verschillende zones binnen het parkeerreguleringsgebied, te weten de zones waar betaald moet worden om te parkeren en de zones waar flankerende maatregelen gaan gelden.

Het voorstel voor afbakening en indeling van het parkeerreguleringsgebied in dit rapport is een eerste voorzet. Op basis van een verdere uitwerking dient dit nader op straat- en huisnummerniveau bepaald te worden. Bovendien is het aan te bevelen om het reguleringsgebied regelmatig (jaarlijks) te monitoren – bijvoorbeeld met behulp van enquêtes onder bewoners – om in de gaten te houden of de parkeerproblemen zich niet verplaatsen naar de buitenranden van het gebied en wat de ervaren parkeerdruk is. Tot slot is het verstandig om voor de grenzen van het reguleringsgebied en de daarbinnen te onderscheiden zones zoveel als mogelijk natuurlijke grenzen te kiezen, bijvoorbeeld daar waar een bepaalde straat ophoudt of wordt onderbroken door een andere straat. Het moet zo veel mogelijk worden voorkomen dat twee directe burens in dezelfde straat elk onder een ander parkeerregime val-

len. Bovendien zou dat afbreuk doen aan het draagvlak voor de parkeermaatregelen.

Het parkeerreguleringsgebied is dus het gebied waarbinnen parkeermaatregelen gelden. Binnen dat gebied kunnen verschillende maatregelen van toepassing zijn of verschillende tarieven gelden. Deze verschillen worden duidelijk door het gebied onder te verdelen in verschillende zones, waarbij elke zone zijn eigen maatregel of tarifiering kan hebben. In het onderhavige geval zou het parkeerreguleringsgebied kunnen worden gedefinieerd als het winkelgebied en alle omliggende gebieden op directe loopafstand daarvan. Op kaart ziet dat er als volgt uit:



Afbeelding 4: parkeerreguleringsgebied

Het gebied zoals aangegeven in afbeelding 4 wordt begrensd door de gestippelde oranje lijn. Dit is de grens van zone 4. Het gebied is opgedeeld in vier zones:

- Zone 1 is het kernwinkelgebied (rode lijn);
- Zone 2 is het winkelgebied Den Ekker (blauwe lijn);
- Zone 3 is het verblijfsgebied dat direct grenst aan het kernwinkelgebied (groene lijn);
- Zone 4 zijn de woonwijken die direct rondom het centrum liggen (oranje lijn).

Voor de buitenste begrenzing (zone 4) van het parkeerreguleringsgebied is met het oog op loopafstanden als uitgangspunt een afstand tot het kernwinkelgebied genomen van 800 - 1.000 m. (hemelsbreed).

In het winkelgebied, in zone 1 wordt in het Uitwerkingsplan een nieuwe ondergrondse parkeergarage voorzien. Daarbij wordt voorgesteld om betaald parkeren in te stellen. Indien deze garage voldoende ruimte zou bieden voor alle bezoekers van het centrumgebied, zou op straat in de directe omgeving daarvan kunnen worden volstaan met vergunningparkeren. Echter, dat is niet het geval zodat ook op straat in het winkelgebied dan betaald parkeren dient te worden ingevoerd. Dit parkeren mag daarbij overigens niet concurrerend zijn met de parkeergarage. Dat betekent dat voor het straatparkeren in het centrum voorgesteld wordt om een iets hoger tarief te hanteren dan het parkeertarief in de garage. In de wijken rondom het centrum die op loopafstand liggen van het winkelgebied (zone 4), hoeft niet per definitie betaald parkeren te worden ingevoerd. Het parkeren daar kan door middel van een vergunningensysteem louter beschikbaar worden gemaakt voor bewonersparkeren. Een ongewenste overloop vanuit het centrum van centrumbezoeker wordt daardoor voorkomen en er ontstaat voor bewoners geen parkeerprobleem.

Gezien de separate winkelvoorzieningen in het gebied Den Ekker is er voor gekozen om dat gebied in een aparte zone (zone 2) onder te brengen, waarbinnen in de toekomst indien gewenst specifieke maatregelen kunnen worden ingevoerd. Vooral is hier in de parkeerex-

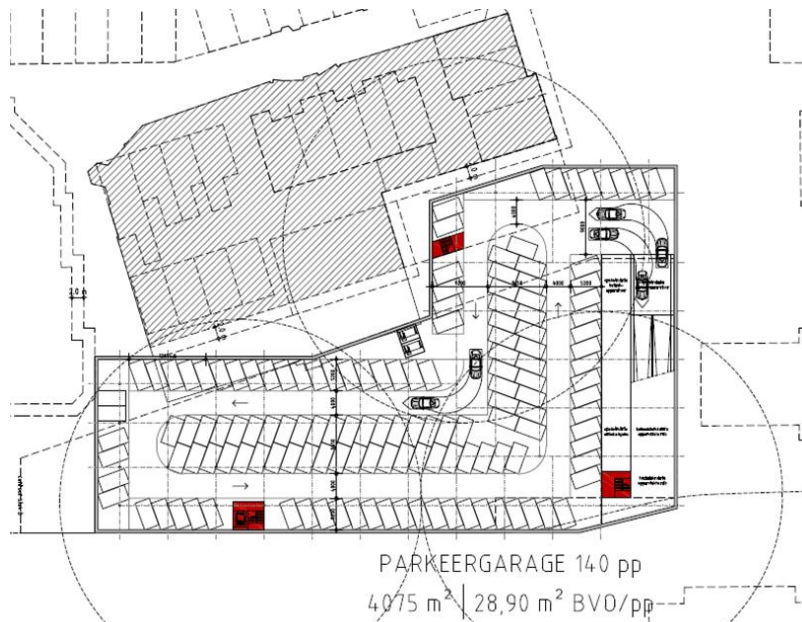
exploitatie uitgegaan van dezelfde parkeervoorwaarden als in zone 1 en 3 (kortparkeren en vergunningparkeren).

Het Stationsgebied, dat nu een P+R gebied is, dient in de verdere uitwerking nader in ogenschouw te worden genomen ten aanzien van te nemen maatregelen voor parkeerregulering. Het kan daarbij in een aparte zone worden opgenomen waar eventueel specifieke maatregelen kunnen gaan gelden. Deze specifieke maatregelen moeten enerzijds tegemoet komen aan de reizigers die hun auto daar parkeren en vervolgens verder reizen met het openbaar vervoer en anderzijds moet voorkomen worden dat werknemers en bezoekers van het winkelgebied hun auto daar gaan parkeren om het betaald parkeren in het centrum te mijden.

Tot slot kan nog aangegeven worden dat op private parkeerterreinen (bijvoorbeeld Tapijtcentrum Nederland en Aldi) uiteraard geen parkeerregulering door de gemeente wordt ingevoerd. Indien in de omgeving betaald parkeren zal worden ingevoerd, leert de ervaring dat winkeliers met eigen parkeerterreinen eveneens tot een vorm van parkeerregulering zullen komen (gericht op het kunnen blijven faciliteren van het parkeren van de eigen klanten). Dit gebeurt veelal door het plaatsen van een slagboom met een (gratis) uitrijkaart voor klanten (al dan niet gekoppeld aan parkeerduur).

## 5. Uitgangspunten nieuwe garage

Zoals al aangegeven in het voorgaande is in het Uitwerkingsplan een nieuwe parkeergarage voorzien. Deze garage zal één laags ondergronds worden gerealiseerd, waarbij er een capaciteit is voorzien van 140 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is zowel bepaald vanuit de geanalyseerde te verwachten parkeerbehoefte (zie hoofdstuk 3) als vanuit de fysiek beschikbare ruimte voor de garage.



Afbeelding 5: lay-out parkeergarage zoals opgenomen in Uitwerkingsplan, Diederer & Dirrix (2011)

Uitgangspunt is dat de garage in gemeentelijk eigendom komt en vervolgens door de gemeente in exploitatie zal worden genomen. Dat betekent dat voor de realisatie van de garage de gemeente het ontwerptraject zal moeten doorlopen en er een aanbesteding dient plaats te vinden van de garage. Op basis van een op dit moment geraamde stichtingskostenniveau van de garage (opgesteld door Arcadis in opdracht van de gemeente, juni 2011) dient de gemeente de realisatie Europees aan te besteden.

Gezien het feit dat de garage fysiek één geheel vormt met de 'bovenbouw' (de winkels en de woningen) dient de gehele bouwopgave integraal Europees te worden aanbesteed. De gemeente legt de afspraken hierover met IPMMC vast in de samenwerkingsovereenkomst.

Ten aanzien van de garage is bij het opstellen van het Uitwerkingsplan veel aandacht geweest voor het op een goede wijze positioneren van de garage zodat een goede en logische bereikbaarheid van de garage kan ontstaan en er een efficiënte en logische indeling van de garage is. In het verdere ontwerptraject van de garage kan dit verder worden gedetailleerd.

De op basis van de huidige gegevens geraamde kosten van de garage (uitgevoerd door Arcadis) zijn relatief erg hoog. Deze hoge kosten ontstaan mede door de beschikbare ruimte. De garage wordt als het ware ingebreed, dat wil zeggen tussen de bestaande bebouwing en kan daarom niet optimaal worden ontworpen.

Ook de lering die getrokken kan worden uit de ervaringen met de spoortunnel en de locatie, geeft aan dat er geen gebruik kan worden gemaakt van heien/ trillen. De harde zandlaag en het gegeven dat niet

alle belendende percelen op palen staan, is de reden dat een duurdere wandconstructie moet worden toegepast dan men in eerste instantie zou verwachten.

## 6. Parkeerexploitatie

### 6.1 Inleiding

Op basis van de uitgangspunten zoals in de voorgaande hoofdstukken aan de orde zijn gekomen, is de parkeerexploitatie opgesteld. Daarmee is er een eerste inzicht in de financiële effecten van de voorstellen die met betrekking tot het parkeren worden opgenomen. De parkeerexploitatie is opgesteld in een rekenmodel dat voor de gehele parkeerexploitatie dan wel voor afzonderlijke objecten (bijvoorbeeld de nieuwe garage) de verschillende financiële parameters en uitkomsten kan laten zien. Vanuit dit rekenmodel zijn in de bijlage enkele overzichten opgenomen.

### 6.2 Voorstel tarifiering

Voor de uitkomsten van de parkeerexploitatie is de tarifiering (en de meerjarige ontwikkeling daarvan) uiteraard zeer belangrijk. Dit bepaalt immers de hoogte van de parkeerinkomsten. Behalve de tarifiering voor het kortparkeren gaat het daarbij ook om de tarieven voor vergunningen.

Ten aanzien van de tarifiering wordt het volgende voorgesteld:

- Garages (nieuwe garage en Molenveste) € 1, - (prijspeil 2015)
- Straatparkeren € 1,25 (prijspeil 2015)
- Vergunningen bewoners: € 60, - per jaar (prijspeil 2011)
- Bezoekerskaart (zone 4): € 20, - per jaar (prijspeil 2011)

- Vergunningen bedrijven: € 120, - per jaar (prijspeil 2011)
- Tariefstijging: eerste 10 jaar jaarlijkse stijging 5%, daarna 3,5%

De hoogte van het tarief is in veel gemeenten, in veel centra een punt van discussie, zeker bij implementatie van betaald parkeren. De hoogte van het tarief zoals wordt voorgesteld en is opgenomen in de exploitatieberekening is mede op basis van een vergelijking met tarieven in de regio bepaald. Daarbij wordt voorgesteld om uit te gaan van een gematigd starttarief. De reden hiervoor is dat er in de huidige situatie nauwelijks een parkeerregulering is (enkel blauwe zone) en de nieuwe situatie zich vanuit het aanbod en de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het nieuwe centrum eerst zal moeten bewijzen richting de consument. Een relatief hoog tarief bij aanvang zet een extra druk op dat proces. In tabel 7 zijn tarieven in omliggende gemeenten weergegeven.

| Huidige tarieven kortparkeren gemeenten regio |  |                        |
|---|--|------------------------|
| Boxtel  | € 0,55                                       | P+R                    |
| Den Bosch                                     | € 2,50                                       | Centrum                |
|   | € 2,00                                       | Schil                  |
|   | € 1,50                                       | Woonwijken             |
| Deurne  | € 0,80                                       |                        |
| Eindhoven                                     | € 1,00                                       | Buiten centrum en ring |
|   | Vanaf € 2,00                                 | Centrum                |
| Geldrop-Mierlo                                | € 0,10 per 8,5 minuut<br>max. € 2,80 per dag | Centrum Geldrop        |
| Gemert  | Gratis                                       | 2012 Raadsbesluit      |
| Helmond                                       | € 1,80 - € 2,00                              |                        |
| Nuenen  | Gratis                                       |                        |
| Oirschot                                      | Blauwe zone                                  |                        |
| Oisterwijk                                    | Oisterwijk                                   | € 0,80 - € 1,60        |
|   | Moergestel                                   | Gratis                 |
| Schijndel                                     | Blauwe zone                                  |                        |
| Sint-Oedenrode                                | Blauwe zone                                  |                        |
| Son en Breugel                                | Blauwe zone                                  |                        |
| Tilburg                                       | € 1,50 - € 1,80                              | garages                |
|   | € 0,90 - € 2,20                              | parkeerterreinen       |
| Valkenswaard                                  | € 0,60 - € 1,30                              | Centrum                |
|   | € 1,30 (€ 2,70/dag)                          | Overig                 |
| Veghel  | € 0,75                                       |                        |
| Veldhoven                                     | € 1,10                                       |                        |

Tabel 7: huidige tarieven (prijsspeil 2011) kortparkeren gemeenten regio

Uit het voorstel voor de hoogte van de tarieven blijkt een verschil tussen straatparkeren en garageparkeren. Omdat het doel is om de parkeergarage zo vol mogelijk te krijgen en daarna pas de parkeerplaatsen op straat, dient het uurtarief in de parkeergarage lager te zijn dan het tarief op straat. Het tarief voor parkeren in de garage is gesteld op € 1,- per uur, het tarief voor straatparkeren op € 1,25 per uur (beide prijspeil

2015). Het is van belang om een goede verhouding te kiezen en te houden tussen het tarief in de garage en het tarief op straat, om de vraag op de juiste manier te sturen. Dit vraagt een goede analyse van de parkeergegevens gedurende met name de eerste periode van exploitatie.

Daarnaast is het voorstel om bewoners en werknemers/winkeliers in het centrum de mogelijkheid van een vergunning te bieden waarmee zij in de zones 1 t/m 4 kunnen parkeren op straat (werknemers/winkeliers kunnen parkeren in zone 2 t/m 4). Voor de werknemers/winkeliers zijn daarbij maximaal 115 vergunningen beschikbaar, voor de bewoners maximaal 321 vergunningen (zie ook tabel 5). De berekening van de aantallen is bepaald op basis van de piekmomenten, dit om te voorkomen dat er problemen ontstaan in de parkeerdruk na uitgifte van teveel vergunningen. Op basis van monitoring kan gezien worden in hoeverre er eventueel meer vergunningen beschikbaar gesteld kunnen worden dan deze aantallen.

De bewoners en werknemers/winkeliers betalen voor deze vergunningen in relatie tot het tarief voor straatparkeren een laag, vast jaarlijks bedrag aan parkeerbelasting. Voor bewoners is dit tarief € 60,- per vergunning per jaar, voor winkeliers € 120,- per vergunning per jaar. Huidige bewoners kunnen maximaal twee parkeervergunningen per huishouden krijgen, nieuwe bewoners één per huishouden. In de berekeningen in het parkeerexploitatie-model is uitgegaan van 1,3 parkeerplaats per woning. De verwachting is dat het aantal uit te geven vergunningen, uitgaande van maximaal twee per huishouden, desondanks niet tot een schaarste aan beschikbare parkeerplaatsen leidt, aangezien de verwachting is dat niet elk huishouden twee parkeervergunningen

gen zal kopen en dat bij de berekening van de parkeerbehoefte uitgegaan is van de piekmomenten. Daarnaast betekent het echter wel dat goed gemonitord dient te worden ten aanzien van de parkeerdruk. Indien de parkeerdruk in een parkeerzone erg hoog wordt (vraag naar parkeerplaatsen groter dan het aantal beschikbare plaatsen) dan dient de zone aangepast (verruimd) te worden of dient het vergunningparkeeren voor bedrijven uit de betreffende zone gehaald te worden. De bewonersvergunningen zullen worden gekoppeld aan het kenteken van de auto waarvan ze kunnen aantonen dat zij de vaste bestuurders zijn van deze auto. Iedere winkelier kan twee parkeervergunningen op bedrijfsnaam krijgen, zodat deze vergunningen bruikbaar zijn in meerdere auto's. Zo kunnen de winkeliers deze vergunningen laten rouleren onder hun werknemers. Alle andere bezoekers in de zones 1-3 worden geacht het normale parkeertarief te betalen.

Ook bewoners in de aangrenzende wijken (zone 4) kunnen voor hetzelfde jaarlijkse bedrag (€ 60,-) een parkeervergunning aanschaffen, waarmee zij alleen in hun eigen wijk kunnen parkeren. In deze wijken wordt geen betaald parkeren ingevoerd. Hier is louter parkeren met een vergunning toegestaan, waardoor dit gebied exclusief blijft voor parkeren door de bewoners en hier geen overloop ontstaat van winkelend publiek dat betaald parkeren wil mijden. Voorgesteld wordt dit in te voeren in combinatie met een regeling voor bezoekersparkeren. Ook daarvoor kan een speciale vergunning worden ingesteld die tegen kostprijs (€ 20,- per jaar) kan worden verkregen. Dit kan in de vorm van een bezoekersschijf waarmee bezoekers maximaal twee uur achtereen in zone 4 kunnen parkeren. Per huishouden kunnen maximaal twee par-

keervergunningen gekoppeld aan een kenteken en twee bezoekersschijven aan toonder worden verkregen.

### Tariefsindexatie

Om draagvlak te creëren voor de invoering van het betaald parkeren en het vergunningparkeren, dient dit bij de start gepaard te gaan met relatief lage tarieven. Deze tarieven kunnen vervolgens jaarlijks worden verhoogd met 5% in de eerste 10 jaar en daarna met een inflatiecorrectie van 3,5%. Aanbevolen wordt om jaarlijks een parkeerrapportage aan de raad voor te leggen, waarbij afhankelijk van de uitkomsten afwijkende maatregelen kunnen worden voorgesteld ten aanzien van tariefsaanpassingen.

In onderstaande tabel is het verloop van de tarieven in de eerste jaren aangegeven.

| Tariefsontwikkeling kortparkeren eerste 10 jaar |      |           |           |      |          |      |  |
|---|------|-----------|-----------|------|----------|------|--|
|   |      | Garage    |           |      | Straat   |      |  |
|   |      | incl. btw | excl. btw | %    | btw vrij | %    |  |
| jaar 1  | 2015 | € 1,00    | € 0,84    |      | € 1,25   |      |  |
| jaar 2  | 2016 | € 1,05    | € 0,88    | 5,0% | € 1,31   | 5,0% |  |
| jaar 3  | 2017 | € 1,10    | € 0,93    | 5,0% | € 1,38   | 5,0% |  |
| jaar 4  | 2018 | € 1,16    | € 0,97    | 5,0% | € 1,45   | 5,0% |  |
| jaar 5  | 2019 | € 1,22    | € 1,02    | 5,0% | € 1,52   | 5,0% |  |
| jaar 6  | 2020 | € 1,28    | € 1,07    | 5,0% | € 1,60   | 5,0% |  |
| jaar 7  | 2021 | € 1,34    | € 1,13    | 5,0% | € 1,68   | 5,0% |  |
| jaar 8  | 2022 | € 1,41    | € 1,18    | 5,0% | € 1,76   | 5,0% |  |
| jaar 9  | 2023 | € 1,48    | € 1,24    | 5,0% | € 1,85   | 5,0% |  |
| jaar 10   | 2024 | € 1,55    | € 1,30    | 5,0% | € 1,94   | 5,0% |  |

Tabel 8: tariefsontwikkeling kortparkeren eerste 10 jaar

NB: bij parkeren achter een slagboom dient het tarief met BTW belast te zijn. Bij straatparkeren is het tarief BTW-vrij.

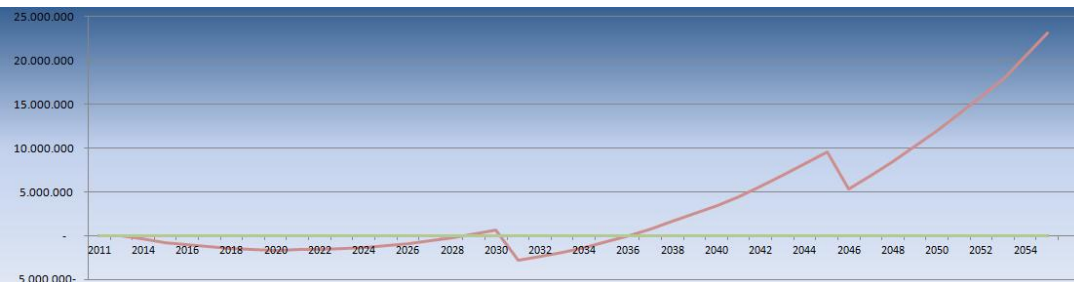
*Dagen en tijden*

Het betaald parkeren op straat zal louter gelden tijdens de openingsuren van de winkels in het centrumgebied. Normaalgesproken is er 's avonds na sluitingstijd en op zon- en feestdagen dus sprake van vrij parkeren, behalve wanneer sprake is van een koopavond of -zondag. Uitgangspunt in de parkeerexploitatie is dat de parkeergarage geopend zal zijn van een uur voor openingstijd tot een uur na sluitingstijd van de winkels.

6.3 Uitkomsten parkeerexploitatie

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van het parkeerexploitatie-model.

Op basis van de kosten en opbrengsten in de parkeerexploitatie ontstaat het volgende beeld van de exploitatie (in grafiek en tabel):



Afbeelding 6: exploitatieverloop op basis van eindwaarde

Tabel 9: exploitatieoverzicht Parkeerexploitatie centrum Best:

| PARKEEREXPLOITATIE BEST - Exploitatieoverzicht |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|  | jaar 1<br>2011  | jaar 2<br>2012  | jaar 3<br>2013  | jaar 4<br>2014  | jaar 5<br>2015  | jaar 6<br>2016  | jaar 7<br>2017  | jaar 8<br>2018  | jaar 9<br>2019  | jaar 10<br>2020 |
| Resultaat                                      | € 0             | € 0             | € -359.921      | € -472.560      | € -96.962       | € -217.065      | € -147.693      | € -72.307       | € 9.514         | € 93.329        |
| Rente  | € 0             | € 0             | € 0             | € -16.196       | € -38.190       | € -44.272       | € -56.033       | € -65.200       | € -71.388       | € -74.172       |
| Eindwaarde                                     | € 0             | € 0             | € -359.921      | € -848.677      | € -983.830      | € -1.245.167    | € -1.448.892    | € -1.586.399    | € -1.648.273    | € -1.629.117    |
| NCW  | € 0             | € 0             | € -329.590      | € -743.693      | € -825.001      | € -999.186      | € -1.112.598    | € -1.165.731    | € -1.159.041    | € -1.096.240    |
|  | jaar 11<br>2021 | jaar 12<br>2022 | jaar 13<br>2023 | jaar 14<br>2024 | jaar 15<br>2025 | jaar 16<br>2026 | jaar 17<br>2027 | jaar 18<br>2028 | jaar 19<br>2029 | jaar 20<br>2030 |
| Resultaat                                      | € 133.220       | € 175.387       | € 219.948       | € 267.031       | € 295.015       | € 346.008       | € 382.461       | € 420.435       | € 459.990       | € -3.456.357    |
| Rente  | € -73.310       | € -70.614       | € -65.900       | € -58.967       | € -49.604       | € -38.561       | € -24.726       | € -8.628        | € 0             | € 0             |
| Eindwaarde                                     | € -1.569.206    | € -1.464.434    | € -1.310.386    | € -1.102.322    | € -856.912      | € -549.464      | € -191.729      | € 220.078       | € 680.068       | € -2.776.289    |
| NCW  | € -1.010.456    | € -902.383      | € -772.687      | € -622.009      | € -462.709      | € -283.919      | € -94.804       | € 104.136       | € 307.935       | € -1.202.971    |
|  | jaar 21<br>2031 | jaar 22<br>2032 | jaar 23<br>2033 | jaar 24<br>2034 | jaar 25<br>2035 | jaar 26<br>2036 | jaar 27<br>2037 | jaar 28<br>2038 | jaar 29<br>2039 | jaar 30<br>2040 |
| Resultaat                                      | € 544.106       | € 588.803       | € 635.355       | € 683.837       | € 713.846       | € 786.910       | € 841.666       | € 898.686       | € 958.062       | € 1.019.888     |
| Rente  | € -124.933      | € -106.070      | € -84.347       | € -59.552       | € -31.459       | € -752          | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             |
| Eindwaarde                                     | € -2.357.116    | € -1.874.384    | € -1.323.376    | € -699.091      | € -16.705       | € 769.453       | € 1.611.119     | € 2.509.806     | € 3.467.867     | € 4.487.756     |
| NCW  | € -977.361      | € -743.732      | € -502.487      | € -254.015      | € -5.808        | € 256.021       | € 512.984       | € 764.716       | € 1.011.129     | € 1.252.151     |
|  | jaar 31<br>2041 | jaar 32<br>2042 | jaar 33<br>2043 | jaar 34<br>2044 | jaar 35<br>2045 | jaar 36<br>2046 | jaar 37<br>2047 | jaar 38<br>2048 | jaar 39<br>2049 | jaar 40<br>2050 |
| Resultaat                                      | € 1.175.183     | € 1.242.214     | € 1.312.007     | € 1.384.674     | € -4.297.598    | € 1.539.103     | € 1.621.112     | € 1.706.491     | € 1.795.378     | € 1.887.915     |
| Rente  | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             |
| Eindwaarde                                     | € 5.662.939     | € 6.905.153     | € 8.217.160     | € 9.601.834     | € 5.304.236     | € 6.843.339     | € 8.464.450     | € 10.170.942    | € 11.966.320    | € 13.854.235    |
| NCW  | € 1.512.005     | € 1.764.283     | € 2.009.095     | € 2.246.553     | € 1.187.597     | € 1.466.216     | € 1.735.451     | € 1.995.531     | € 2.246.682     | € 2.489.128     |
|  | jaar 41<br>2051 | jaar 42<br>2052 | jaar 43<br>2053 | jaar 44<br>2054 |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Resultaat                                      | € 1.984.250     | € 2.084.649     | € 2.548.971     | € 2.679.266     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Rente  | € 0             | € 0             | € 0             | € 0             |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| Eindwaarde                                     | € 15.838.485    | € 17.923.134    | € 20.472.105    | € 23.151.371    |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| NCW  | € 2.723.090     | € 2.948.805     | € 3.223.134     | € 3.487.998     |                 |                 |                 |                 |                 |                 |

De conclusie die bij de exploitatieoverzichten getrokken kan worden, is dat op basis van de gehanteerde uitgangspunten er sprake is van een parkeerexploitatie die meerjarig negatief is. Uitgaande van realisatie van de garage vanaf 2013 wordt de exploitatie vanaf 2036 definitief positief. De maximale dip is in 2030 en bedraagt € 2,8 miljoen (op eindwaarde). In 2054 is, op basis van een doorzetting van de gehanteerde parameters, een eindwaarde van ruim € 23 miljoen berekend.

#### 6.4 Financiering parkeerexploitatie

Beleidsmatig uitgangspunt is dat de invoering van parkeerregulering binnen het centrum en de daarmee samenhangende bouw van een nieuwe parkeervoorziening en openstelling van de parkeergarage Molenveste door de gemeente wordt uitgevoerd en gefinancierd. Dit betekent dat de gemeente de benodigde financiële middelen voor zowel de investering als de (tijdelijke) tekorten in de parkeerexploitatie moet verschaffen. In de programmabegroting 2011 van de gemeente Best is aangegeven dat Best op termijn mogelijk externe bancaire financiering moet aantrekken voor de financiering van investeringen. In het parkeerexploitatie-model is voorzichtigheidshalve verondersteld dat de investering gefinancierd wordt middels een bancaire lening waarbij voorts de gemeentelijke rekenrente van 4,5% is gehanteerd. Er wordt voorts vanuit gegaan dat de aanloopverliezen in de parkeerexploitatie binnen de gemeente volgens het vigerende treasurybeleid worden gefinancierd.

#### 6.5 Looptijd parkeerexploitatie

Er wordt in het parkeerexploitatie-model uitgegaan van een looptijd van 40 jaar, gekoppeld aan de gemeentelijke afschrijvingstermijn ten aanzien van gemeentelijk vastgoed.

Er wordt vanuit gegaan dat de start van de exploitatie van de garage en de invoering van het betaald parkeren per 2015 plaatsvindt. Dit is daarmee gekoppeld aan het gereedkomen van de winkels. De exploitatie / afschrijving van de investeringen loopt van 2013 tot en met 2054.

#### 6.6 Risico's

De beoordeling van de aanvaardbaarheid van de parkeerexploitatie voor de gemeente betreft een inschatting van risico's en de mate waarin deze beheersbaar en beïnvloedbaar zijn. Ten aanzien van de risico's zijn er daarbij twee soorten risico's te onderscheiden:

1. risico's die zich voordoen in de fase naar de daadwerkelijke start van de exploitatie;
2. risico's gedurende de exploitatieperiode.

De belangrijkste risico's in de fase naar de start van de exploitatie zijn de hoogte van de investeringen (met name de geraamde stichtingskosten van de garage) en de zekerheid dat er tot realisatie van de winkels en woningen wordt gekomen op het moment dat gestart wordt met de bouw van de parkeergarage.

Ten aanzien van de geraamde stichtingskosten van de parkeergarage wordt in de Samenwerkingsovereenkomst met IPMMC en BDI opgenomen dat indien de stichtingskosten meer dan 5% hoger uitkomen dan

de vooraf geraamde stichtingskosten de gemeente niet verplicht is tot realisatie van de garage. In de komende ontwerpuitswerking zal er tot een verfijning van de geraamde stichtingskosten worden gekomen.

Voor wat betreft de risico's ten aanzien van de realisatie van de winkels en woningen dient uiteraard voorkomen te worden dat gestart wordt met de realisatie van de parkeergarage terwijl IPMMC zich nog niet ge-committeerd heeft ten aanzien van de grondafname voor de bouw van de winkels en woningen. Dit risico wordt opgevangen doordat partijen in de Samenwerkingsovereenkomst overeenkomen dat het gehele bouwwerk van garage, winkels en woningen integraal wordt aanbesteed (zoals ook aangegeven in hoofdstuk 5). De gemeente, de aanbestedende partij, komt daarbij pas tot gunning nadat IPMMC de gronden c.q. de appartementsrechten heeft afgenomen (en de gemeente derhalve de grondwaarde daarvoor ontvangt).

De risico's die zich tijdens de exploitatieperiode voordoen, hangen met de twee belangrijkste parameters in de parkeerexploitatie samen; tarifiering en te verkopen parkeeruren.

Het tarief is een parameter waar de gemeente zelf grip op heeft vanuit haar parkeerbeleid. Bij wijzigingen van het tarief is het daarbij van groot belang om een helder inzicht te hebben in het effect ervan op de parkeerexploitatie. Dit vergt een goed parkeerexploitatie-model waarin het effect van wijzigingen doorgerekend kan worden. Tevens dient goed gemonitord te worden wat het effect van tariefswijzigingen is op het aantal parkeeruren.

Een ander belangrijke parameter die sterk de inkomsten bepaalt, is uiteraard het aantal te verkopen uren. De mate waarin het aantal te ver-

kopen parkeeruren conform de verwachting in de parkeerexploitatie zal zijn, is sterk afhankelijk van het succes van de centrumontwikkeling en de autonome koopkrachtontwikkeling. Vanuit de parkeerexploitatie c.q. het parkeerbeleid zijn hier geen directe instrumenten voor om dit te beïnvloeden. In de parkeerexploitatie is ten aanzien van het succes van de centrumontwikkeling voor de eerste vijf jaren (2015-2019) rekening gehouden met 'aanloopverliezen' (25%, 20%, 15%, 10% en 5% minder parkeeruren).

## 7. Flankerende maatregelen

### 7.1 Algemeen

In de bufferzone rondom het centrumgebied waarbinnen betaald parkeren gaat gelden, moet ook een parkeerregulering opgezet worden om verplaatsing van de parkeerdruk naar de omliggende wijken te voorkomen. Op basis van de door ons verkende gebiedseigenschappen van het omliggende gebied (aanwezigheid functies, verbinding met centrum etc.) is hierna een voorstel uitgewerkt. Daarbij dient beseft te worden dat dit geen vaststaande maatregelen kunnen zijn. Als gevolg van nieuwe ontwikkelingen zullen na verloop van tijd nieuwe maatregelen nodig kunnen zijn. Een constante jaarlijkse monitoring en herijking van dit beleid is dan ook aan te bevelen. Een structuur daarvoor zal vooraf moeten worden opgesteld (o.a. enquêtes voor draagvlakmeting invoering parkeerregulering).

### 7.2 Opties flankerende maatregelen

#### *Centrum en omliggende wijken*

Zoals al eerder naar voren gekomen bij de tarifiering, is het voorstel om zowel in het winkelgebied als in de omliggende wijken vergunningparkeren in te voeren. De bewoners en winkeleigenaren kunnen een parkeervergunning tegen gereduceerd tarief aanschaffen waarmee zij enkel in een nader te bepalen zone mogen parkeren. Bezoekers van het winkelgebied zullen te allen tijde betalen, ook al komen zij op visite bij iemand die in het winkelgebied woont. Voor bezoekers in de omliggen-

de wijken kunnen de bewoners van die wijken een bezoekerskaart aanschaffen, waarmee hun bezoekers gedurende een periode van twee uur in de betreffende wijk mogen parkeren. Op deze wijze wordt zone 1 zo veel als mogelijk beschikbaar gehouden voor parkeren door winkelend publiek en vindt geen overloop plaats van winkelend publiek naar de aanpalende wijken.

#### *Stationsgebied*

Aangezien het Stationsgebied primair aantrekkelijk moet blijven voor parkeerders die hun reis met het openbaar vervoer vervolgen, zal hier gezocht moeten worden naar bijvoorbeeld een parkeermaatregel gekoppeld aan een OV vervoersbewijs c.q. abonnement. Andere optie is om op de stationslocatie een verlaagd parkeertarief in te voeren, gekoppeld aan een minimale parkeerduur van bijvoorbeeld vijf uur. Ook een optie is het invoeren van een dagtarief op de stationslocatie. Met deze opties wordt het winkelend publiek c.q. kortparkeerders ontmoedigd om op de stationslocatie te parkeren.

Voor het Stationsgebied is het vooralsnog de bedoeling om hier geen betaald parkeren in te voeren. Wel dient goed in de gaten te worden gehouden wat er gaat gebeuren na invoering van betaald parkeren in het centrumgebied en daarop afhankelijk van de parkeerdruk bij het station te anticiperen middels één van de genoemde opties.

#### *Overige maatregelen*

Voor invaliden dient gezorgd te worden voor voldoende invalideparkeerplaatsen op maaiveld en in de parkeergarage. In de verdere uitwerking dient de locatie en het aantal nader bepaald te worden.

Voor auto's die korte tijd in het centrumgebied moeten zijn in verband met het laden en lossen van goederen, zullen diverse laad- en losplekken beschikbaar zijn, waar zij voor korte tijd zonder te betalen kunnen staan om hun laad- en losactiviteiten uit te voeren. Door middel van het invoeren van een parkeerverwijssystem, zal worden getracht om de parkeervraag zo veel als mogelijk te spreiden over de verschillende locaties, zodat niet op de ene locatie de parkeerdruk te veel toeneemt, terwijl op de andere locatie voldoende ruimte is om deze druk op te vangen. Dit is dan ook een belangrijk hulpmiddel om comfort te bieden voor de bezoekers aan het centrum van Best.

### 7.3 Fietsparkeren

Er dient naast het autoparkeren ook aandacht te zijn voor het fietsverkeer. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de plannen voor het centrum is dat er veilige en comfortabele fietsroutes en fietsvoorzieningen dienen te komen. In het Basisplan is aangegeven dat gedacht wordt aan goede en beschikbare fietsparkeerplaatsen dichtbij de bestemming en dat een aantal fietsparkeerlocaties daarbij ook overdekt zijn.

Op basis van exploitatieoverwegingen en beschikbare ruimte wordt voorgesteld om geen fietsparkeerplaatsen te voorzien in de nieuw te realiseren garage. De beschikbare ruimte voor parkeerplaatsen in de garage is hard nodig voor het realiseren van parkeerplaatsen, gezien vanuit de parkeerbehoefte. Het realiseren van een fietsenstalling in de parkeergarage legt daarnaast een onevenredig financieel en ruimtelijk beslag op de exploitatie van de garage.

Derhalve wordt voorgesteld om in zone 1 het parkeren van de fiets in het openbaar gebied goed te regelen. Voorts is aan te bevelen om in de

planuitwerking voor het centrum mogelijkheden te verkennen voor een overdekte stalling. Daarbij is het nodig om de benodigde capaciteit nader te onderzoeken.

## 8. Implementatie

### 8.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt weergegeven welke stappen dienen te worden genomen om de beschreven maatregelen in de praktijk in te voeren en welke termijnen daarbij horen.

### 8.2 Planning ontwikkeling en realisatie parkeergarage

Als planning is aangehouden dat in 2013 de realisatie van de nieuwe parkeergarage start, zodat deze in 2015 volledig operationeel kan zijn in combinatie met het gereedkomen van de winkels. Dit betekent dat in 2012 het ontwerp van de garage verder uitgewerkt dient te worden, zodat vervolgens de Europese aanbesteding van de bouw, als onderdeel van de aanbesteding van de bouw van het gehele werk, kan worden gestart.

### 8.3 Planning invoering betaald parkeren en flankerende maatregelen

Logischerwijs dienen het betaald parkeren en de flankerende maatregelen gelijktijdig ingevoerd te worden, aangezien het complementaire maatregelen betreft. Doel is om de parkeerregulering in te voeren op het moment dat ook de nieuwe winkelvoorzieningen in het centrum gereed zijn, uitgaande van 2015. Er dient voorafgaand aan die datum dus veel voorwerk te worden gedaan. Aanbevolen wordt om dit via een op

te stellen stappenplan (op te stellen eind 2011) uit te werken. In dat stappenplan dienen daarbij de volgende stappen in het tijdsbestek eind 2011 tot 2015 in ieder geval te worden ondernomen:

1. juridische verankering van de voorziene maatregelen door het nemen van besluiten en het vaststellen van verordeningen (zie voor een opsomming paragraaf 8.4);
2. communicatie richting alle belanghebbenden van de maatregelen via een daartoe op te stellen communicatieplan;
3. besloten moet worden welke gemeentelijke afdeling welke taken voor haar rekening gaat nemen (organisatieopzet 'parkeerb企业'/parkeerafdeling) en of er extra medewerkers hiervoor dienen te worden aangenomen;
4. opstellen van een bedrijfsplan voor het 'parkeerb企业'/parkeerafdeling;
5. de benodigde software moet worden geïmplementeerd en de mensen die ermee gaan werken moeten opgeleid worden om die software te gebruiken;
6. de bebording, parkeerautomaten en het parkeerverwijssysteem moeten worden aangeschaft en geïnstalleerd;
7. de parkeervergunningen moeten worden uitgegeven, voorafgaand daaraan moet geïnventariseerd worden wie recht heeft op welke vergunningen;
8. er dient een testperiode/gedoogperiode te worden ingesteld waarin nog niet wordt gehandhaafd;
9. de parkeerregulering dient volledig van kracht te worden met een goed monitoringsysteem.

## 8.4 Planning inrichting ambtelijke c.q. parkeerorganisatie

Zaken als het opstellen van een parkeerverordening, de uitgifte van parkeervergunningen, handhaving van de parkeerregels en de afhandeling van bezwaarschriften zullen aan de voorkant goed juridisch afgedicht moeten worden. Na vaststelling van het voorliggende parkeerimplementatieplan kan het juridische raamwerk daarvoor opgesteld worden. Dit dient vervolgens doorgevoerd te worden in de ambtelijke organisatie. Maar ook dient tijdig de software ten behoeve van de parkeerregulering te worden geïmplementeerd, zowel voor de praktische als voor de financiële regulering. Er dienen nieuwe medewerkers te worden aangenomen en/of bestaande medewerkers te worden opgeleid. Er dient verder een inventarisatie te worden gemaakt van welke taken bij welke afdelingen en welke personen daarbinnen kunnen worden ondergebracht.

Dit gehele traject vergt specifieke kennis waarbij wordt aanbevolen om hier een deskundige voor aan te trekken die dit traject implementeert en de gemeente begeleidt bij een goede invoering van betaald parkeren.

Juridisch dienen in ieder geval de volgende procedures te worden doorlopen:

- Verkeersbesluit:
  - verwijderen blauwe zone
  - invoeren vergunningenparkeren
- Verordeningen
  - vaststellen parkeerverordening
  - vaststellen parkeerbelastingverordening

- Aanwijzings- en uitvoeringsbesluiten
  - aanwijzingsbesluit betaald parkeren
  - uitvoeringsbesluit handhaving parkeren

## 8.5 Communicatie

Een goed communicatietraject is een essentieel onderdeel voor de succesvolle invoering van betaald parkeren en aanpalende parkeerregulering. De winkeliers, bewoners en bezoekers/gebruikers van het centrum, alsmede het gemeentebestuur dienen intensief te worden betrokken bij de uitvoering van het implementatieplan. Bezwaren komen vaak voort uit onwetendheid en emotie en kunnen dus, mits tijdig en intensief wordt gecommuniceerd, worden geminimaliseerd. Iedereen die te maken krijgt met betaald parkeren dient hierover zo persoonlijk mogelijk te worden geïnformeerd. Indien belanghebbenden goede suggesties hebben ten aanzien van de parkeerregulering moeten deze zaken serieus in overweging worden genomen.

**BIJLAGEN**

## Bijlage 1: parkeernormen conform GVVP Gemeente Best (2008)

Bijlage H7.A bij Basisplan Centrumontwikkeling Best (oktober 2010):

Gehanteerde parkeernormen:

| Functies                            | Parkeernorm         |                      |                 |                 |
|-------------------------------------|---------------------|----------------------|-----------------|-----------------|
|                                     | 1 <sup>e</sup> auto | 2 <sup>de</sup> auto | Bezoekers*      | Totaal          |
|                                     | Wonen               | 1,0/woning           | 0,3/woning      | 0,3/woning      |
| Huur kleinschalig groepsverblijf    | 0,2/wooneenheid     | 0/wooneenheid        | 0,3/wooneenheid | 0,5/wooneenheid |
| Huur geclusterd ind. groepsverblijf | 0,2/wooneenheid     | 0/wooneenheid        | 0,3/wooneenheid | 0,5/wooneenheid |

\*Het aandeel bezoekers dient openbaar toegankelijk te zijn.

\*\*Dit type woningen kent geen plaatsgarantie voor parkeren.

| Functies                        | Parkeernorm                      |                            |
|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------|
|                                 | Aantal parkeerplaatsen / eenheid | Aandeel bezoekers in norm* |
| Supermarkt                      | 3,8/100 m <sup>2</sup> bvo       | 85 % bezoekers             |
| Winkels overig (excl. TCN)      | 2,5/100 m <sup>2</sup> bvo       | 85 % bezoekers             |
| Diensten (kantoor met balie)    | 1,7/100 m <sup>2</sup> bvo       | 20 % bezoekers             |
| Kantoren (kantoor zonder balie) | 1,0/100 m <sup>2</sup> bvo       | 5 % bezoekers              |
| Horeca: café                    | 4,0/100 m <sup>2</sup> bvo       | 90 % bezoekers             |
| Horeca: restaurant              | 8,0/100 m <sup>2</sup> bvo       | 90 % bezoekers             |

\*Het aandeel bezoekers dient openbaar toegankelijk te zijn.

Gehanteerde aanwezigheidspercentages:

| Functies       | Werkdag |        |       | Koopavond | Zaterdag |       | Zondag-middag |
|----------------|---------|--------|-------|-----------|----------|-------|---------------|
|                | Ochtend | Middag | Avond |           | Middag   | Avond |               |
| Wonen          | 50 %    | 60 %   | 100 % | 90 %      | 60 %     | 60 %  | 70 %          |
| Supermarkt     | 30 %    | 70 %   | 20 %  | 100 %     | 100 %    | 0 %   | 0 %           |
| Winkels overig | 30 %    | 70 %   | 20 %  | 100 %     | 100 %    | 0 %   | 0 %           |
| Diensten       | 100 %   | 100 %  | 5 %   | 10 %      | 5 %      | 0 %   | 0 %           |
| Kantoren       | 100 %   | 100 %  | 5 %   | 10 %      | 5 %      | 0 %   | 0 %           |
| Horeca         | 30 %    | 40 %   | 90 %  | 85 %      | 75 %     | 100 % | 60 %          |
| Bioscoop       | 15 %    | 30 %   | 90 %  | 90 %      | 60 %     | 100 % | 60 %          |
| Cultuur        | 15 %    | 30 %   | 90 %  | 90 %      | 60 %     | 100 % | 60 %          |

Dubbelgebruik is niet altijd mogelijk. Er is geen sprake van dubbelgebruik wanneer men op zogenaamd 'eigen terrein' parkeert. Voor de woningen geldt dit voor de zogenaamde 1<sup>ste</sup> auto. Voor de topsegment woningen geldt dit ook voor de tweede auto. Het bezoekersparkeren staat open voor dubbelgebruik.