

Notitie Evaluatie parkeerbeleid 2011



Gemeente Goirle
Afdeling Ontwikkeling
Afdeling Realisatie en Beheer

7 september 2011

Inhoudsopgave

	Pag.
1. Inleiding	3
2. Evaluatie van de blauwe zone	4
2.1 Aanleiding	4
2.2 Aanpak	4
2.3 Analyse van de resultaten	4
3. Bereikbaarheid	9
3.1 Bereikbaarheid in relatie tot openstelling	9
3.2 Bereikbaarheid in relatie tot bewegwijzering	9
3.3 Bereikbaarheid in relatie tot veiligheid	10
3.4 Bereikbaarheid in relatie tot gereserveerde parkeerruimte	11
4. Parkeernormering nieuwbouw	13
4.1 Aanleiding	13
4.2 Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle	13
4.3 Juridische verankering	14
5. Exploitatie en beheer parkeergarage De Hovel	16
5.1 Inleiding	16
5.2 Huidige situatie	16
5.3 Second opinion exploitatie	17
5.3.1 Service- en kwaliteitsniveau	17
5.3.2 Kosten	17
5.3.3 Opbrengsten	18
5.4 Second opinion beheer	18
5.5 Adviezen voor verbetering	19
5.5.1 Verbetering van het exploitatieresultaat	19
5.5.2 Verbetering van het beheer	20
5.6 Opvangen parkeervraag hoek Kalverstraat/Tilburgseweg	21
6. Conclusies en aanbevelingen	24
Bijlage 1: Overzicht reacties ervaringen blauwe zone	26
Bijlage 2: Processchema beoordeling gemeentelijke parkeereis	34

1. Inleiding

Het parkeerbeleid in onze gemeente heeft opnieuw aandacht. Nadat in december 2005 werd besloten tot het invoeren van een blauwe zone in het centrumgebied ("Nota parkeerbeleid"), en in juli 2009 dit beleid werd herijkt ("De P van Parkeren"), is er wederom aanleiding om het parkeerbeleid onder de loep te nemen. De blauwe zone creëert nog steeds pijnpunten, de parkeergarage wordt niet optimaal benut, het ontwikkelen van inbreidingslocaties in het centrum leidt tot parkeervraagstukken voor de openbare ruimte, en ook de kosten en baten van parkeren zijn nog in onbalans. Vandaar dat in 2011 opnieuw een evaluatie van het parkeerbeleid is uitgevoerd.

De reikwijdte van die evaluatie werd in maart van dit jaar door het college bepaald. Belangrijke keuze daarbij was, dat er vooralsnog geen onderzoek wordt ingesteld naar het invoeren van betaald parkeren op straat. Verder werd gekozen voor een sobere exercitie, bestaande uit een evaluatie van de in 2009 aangepaste blauwe zone, waar nodig aangevuld met nieuwe beleidslijnen. Dit omdat recent (2009) nog een uitvoerige herijking heeft plaatsgevonden. Anders gezegd: de kaders uit de nota "De P van Parkeren" zoals op 21 juli 2009 vastgesteld door de gemeenteraad blijven overeind, maar worden op basis van deze evaluatie geoptimaliseerd (blauwe zone) en uitgebreid (parkeernormen nieuwbouw).

Daarnaast bestond er behoefte aan het doorlichten van de effectiviteit en efficiëntie van de huidige wijze van exploitatie en beheer van parkeergarage De Hovel.

Genoemde onderwerpen komen in de navolgende hoofdstukken aan de orde. Resumerend zal worden aangegeven welke keuzes en vervolgstappen wenselijk worden geacht.

Gelet op de terugkerende bestuurlijke belangstelling voor het parkeerbeleid c.q. de parkeergarage, de structurele kosten die hiermee jaarlijks gemoeid zijn, en het voornemen om de parkeernormen via de bouwverordening juridisch te verankeren, zal deze notitie na de behandeling in het college, ook ter bespreking aan de raad worden aangeboden.

2. Evaluatie van de blauwe zone

2.1 Aanleiding

In december 2005 koos de raad voor het invoeren van parkeerregulering in de vorm van een parkeerschijfzone. Reden daarvoor was de toenemende frictie tussen parkeerbehoefte en parkeeraanbod in het centrum van Goirle, en de verwachting dat de centrumontwikkeling tot nog meer parkeerdruk zou leiden. Meer winkelaanbod, meer woningen, en de omvorming van het Jan van Besouwhuis tot cultureel centrum Jan van Besouw, bracht immers meer bezoekers, bewoners en werknemers met zich mee. Om verdringing van langparkeerders naar de omliggende woonstraten te voorkomen, werd een groot aantal straten als blauwe zone aangewezen. Voor de langparkeerders waren enkele grotere parkeerterreinen beschikbaar op redelijke loopafstand van het centrum. De blauwe zone werd van kracht op 1 mei 2006. Na enige ervaringstijd moest worden geconstateerd, dat de blauwe zone niet optimaal werkte. Sommige woonstraten ondervonden veel parkeeroverlast, de langparkeerterreinen werden niet of nauwelijks benut, terwijl de centrumparkeerplaatsen zeker op de doordeweekse dagen niet vol stonden. Vandaar dat in 2009 een uitgebreide herijking plaatsvond. Daarin werd geconstateerd, op basis van de balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod, dat het nodig was om de blauwe zone te handhaven als instrument voor parkeerregulering, maar dat aanpassingen wenselijk waren om de verschillende doelgroepen zo goed mogelijk te bedienen. Dit leidde tot een inkrimping van de omvang van de blauwe zone, en het creëren van (gratis) langparkeermogelijkheden binnen het centrumgebied.

De aangepaste blauwe zone trad in werking op 1 oktober 2009, in principe met een proefperiode tot 1 april 2010. In die periode ontstond echter het idee om de mogelijkheden voor het invoeren van betaald parkeren te gaan onderzoeken. Pas in maart 2011 werd duidelijk, dat betaald parkeren vooralsnog niet aan de orde is. Vandaar dat nu alsnog het functioneren van de in 2009 aangepaste blauwe zone is onderzocht.

2.2 Aanpak

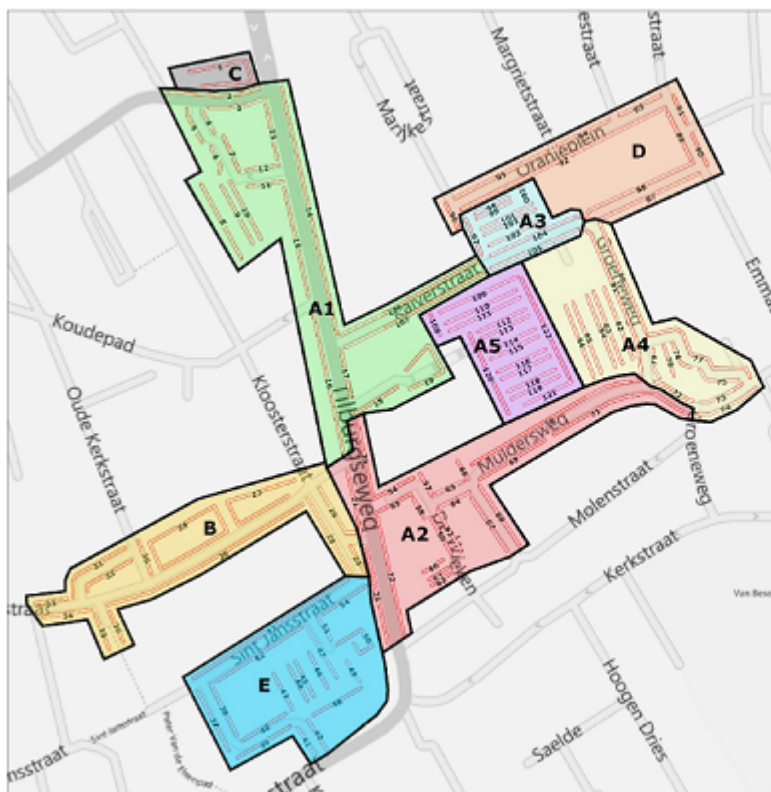
Ten behoeve van de evaluatie van de blauwe zone zijn twee informatiestromen gevolgd en bijeen genomen. Aan de ene kant zijn de externe ervaringen met de blauwe zone in beeld gebracht. Bewoners en bedrijven zijn via een herhaalde oproep in het Goirles Belang (die overigens ook werd overgenomen door het Brabants Dagblad) uitgenodigd om hun reactie te geven. Samen met enkele reeds eerder ontvangen brieven is de inhoud van die reacties samengebracht in een overzicht, dat u aantreft als bijlage 1 bij deze notitie. In totaal zijn 35 reacties opgetekend.

Aan de andere kant zijn er op diverse dagen en momenten parkeertellingen en parkeerduurmetingen gehouden. Bij laatstgenoemd onderzoek worden steeds de eerste 4 tekens van een kenteken genoteerd, zodat kan worden nagegaan wat de doorstroming op een bepaalde parkeerlocatie is. De onderzoeksrapportage van GroenLicht ligt ter inzage bij deze notitie.

Voorts zijn de objectieve en subjectieve parkeergegevens met elkaar vergeleken, en door onze verkeerskundige geanalyseerd.

2.3 Analyse van de resultaten

Ten behoeve van de tellingen en de analyse is het centrum van Goirle opgedeeld in verschillende gebieden, zoals weergegeven in figuur 1. Navolgend worden de conclusies en aanbevelingen uit de verkeerskundige analyse weergegeven.



- A1 Tilburgseweg - Kalverstraat
- A2 De Wieken - Muldersweg
- A3 Oranjeplein (plein)
- A4 Plein 1803 - Molenstraat
- A5 Parkeergarage De Hovel

- B Thomas van Diessenstraat
- C Hoek Dorpsstraat
- D Oranjeplein (woonstraat)
- E Omgeving Bergvenne

Figuur 1: Indeling onderzoeksgebieden evaluatie blauwe zone

Gebied A1: Tilburgseweg - Kalverstraat

De huidige parkeersituatie op de Tilburgseweg en Het Aangelegd functioneert goed. Beide locaties worden vooral door bezoekers gebruikt, en kennen buiten de winkeltijden een lage bezettingsgraad. Sinds oktober 2009 zijn op Het Aangelegd ook enkele langparkeerplaatsen aanwezig (strook langs achterzijde winkels Tilburgseweg). Toch resteert er voldoende ruimte voor kortparkeerders.

De bewoners van de Kalverstraat vragen om meer parkeerplaatsen. Zij moeten nu uitwijken naar het Oranjeplein, en dat heeft sinds 2009 (toen het plein grotendeels uit de blauwe zone werd gehaald) een hoge bezettingsgraad. Binnenkort worden er, in relatie tot de ontwikkeling van een Gezondheidscentrum op het perceel Oranjeplein 2, negen extra parkeerhavens in de Kalverstraat aangelegd (o.a. door omvorming van de laad- en losplaats). Deze worden aangewezen als blauwe zone, en kunnen derhalve zowel door kortparkeerders als door ontheffinghouders (bewoners) worden gebruikt. Na de oplevering van het Gezondheidscentrum wordt het Oranjeplein heringericht, en komen er ook daar meerdere kortparkeerplaatsen ("blauwe") bij. De verwachting is, dat met deze maatregelen voldoende aan de parkeerbehoefte van de bewoners uit de Kalverstraat wordt tegemoet gekomen.

Aan de achterzijde van winkelcentrum De Hovel is ruimte gereserveerd voor het bevoorraden van de winkels. Deze wordt echter bezet door langparkerend winkelpersoneel, met bezettingsgraden boven de 100 % (foutparkeerders). Dit belemmert het laden en lossen. Een herinrichting van dit gebied is echter pas aan de orde wanneer de hoek Kalverstraat/Tilburgseweg wordt ontwikkeld. Tot die tijd wordt de Bijzondere Opsporings Ambtenaar (parkeerpachter) ingezet om op te treden tegen hinderlijk parkeren.

Gebied A2: De Wieken-Muldersweg

De bezettingsgraad van de parkeervakken binnen dit gebied ligt rond de 75 à 80 %, tijdens drukke winkeluren oplopend tot 100 %. Wel is de gemiddelde parkeerduur dan laag.

Een aantal bewoners van de Muldersweg ervaart problemen met parkeren doordat de vakken vol staan met bezoekers. Het merendeel van deze bewoners heeft echter een garage aan de achterzijde van de woning.

De verwachting is dat een verbetering van de parkeerverwijzing, in combinatie met het promoten van het gebruik van de parkeergarage (ook op zondag), de ervaren problemen zal terugbrengen tot een acceptabel niveau.

Gebied A3: Het Oranjeplein

In 2009 is een groot deel van het parkeerterrein aan het Oranjeplein uit de blauwe zone gehaald. Alleen de voorste rij parkeervakken, gesitueerd direct tegenover het gemeentehuis, kent nog een maximum parkeerduur met parkeerschijfplicht. Hierdoor wordt het terrein overdag goed gebruikt door langparkerende werknemers uit het centrumgebied. Dit vertaalt zich o.a. in een sterke afname van klachten over overlast van langparkeerders in de omliggende woonstraten.

Zoals aangegeven onder A1 komen er bij de herinrichting van het Oranjeplein wel wat meer blauwe-zone-plaatsen terug, in verband met de parkeerbehoefte van het Gezondheidscentrum, en ter tegemoetkoming aan de parkeerbehoefte van de bewoners uit de Kalverstraat.

Gebied A4: Plein 1803 en hoek Molenstraat

Sinds de aanpassing van 2009 valt de buitenste parkeerrij van Plein 1803, gesitueerd aan de zijde Groeneweg, buiten de blauwe zone. Deze rij kent een hoge bezettingsgraad en een gemiddeld lange parkeerduur (werknemers). De overige parkeerplaatsen op Plein 1803, alsook het parkeerterrein op de hoek Molenstraat/Groeneweg vallen nog wel onder de werking van de blauwe zone. Binnen dit gebied zijn geen capaciteits- of parkeerduurproblemen geconstateerd.

Gebied A5: Parkeergarage De Hovel

Er is een grote onderbezetting van de parkeerplaatsen in de openbare parkeergarage. De gemiddelde parkeerduur bedraagt een uur, en het motief van de gebruikers is vooral bezoeken. In hoofdstuk 5 wordt het gebruik van parkeergarage De Hovel nader beschouwd.

Gebied B: Thomas van Diessenstraat, omgeving Cultureel Centrum

Uit het onderzoek komt naar voren, dat het voorterrein van het cultureel centrum Jan van Besouw, dat geheel als blauwe zone is aangewezen met een maximum parkeerduur van 3 uur, op doordeweekse dagen overdag slechts voor de helft wordt gebruikt. Om onderbezetting tegen te gaan kan een deel van de vakken, gesitueerd voor De Beukenhof, uit de blauwe zone worden gehaald. Hierdoor kan de overlast door de hoge parkeerdruk van langparkeerders op andere locaties worden verminderd.

De parkeerplaats aan de Koudepad (achterzijde parkwoningen) is abusievelijk niet uitgevoerd als blauwe zone, terwijl dat in 2009 wel als zodanig is besloten. Deze omissie wordt zo spoedig mogelijk hersteld, zodat de parkeergelegenheid meer beschikbaar komt voor bewoners en kortparkerend winkelpubliek.

Gebied C: Hoek Dorpsstraat/Tilburgseweg

Dit parkeerterrein was in 2006 aangewezen als blauwe zone, en is daar in 2009 weer uitgehaald. Dit blijkt niet goed te functioneren, zoals ook meermalen aangegeven door de aanliggende bakkerij (Van Iersel). Voorgesteld wordt om op een deel van bedoeld terrein de blauwe zone terug te brengen, zodat de parkeergelegenheid zich leent voor zowel bezoekers, als werkers en bewoners. Aanbevolen wordt om parallel hieraan aanvullende maatregelen te nemen ter voorkoming van parkeeroverlast in de directe omgeving.

Gebied D: Oranjeplein (woonstraat)

Het Oranjeplein kent naast het centrale parkeerterrein ook een aantal woonstraten met parkeervakken, die sinds 2009 buiten de blauwe zone vallen. Met name aan de noordzijde kennen deze vakken een hoge bezettingsgraad, omdat ze goed bereikbaar zijn. Enkele bewoners ervaren een hoge parkeerdruk door langparkerend centropersoneel.

Uit het parkeeronderzoek blijkt echter dat het vooral bewoners zijn, die hier parkeren. Een verklaring voor de hoge parkeerdruk kan zijn, dat er per woning één parkeervak is. Met de toekomstige uitbreiding van het aantal parkeervakken op het centrale parkeerterrein zullen ook de parkeermogelijkheden voor de bewoners van het Oranjeplein verbeteren.

Gebied E: Omgeving Bergvenne

Rondom het appartementencomplex Bergvenne zijn veel parkeerklachten bekend. Zowel bewoners als het thuiszorg-personeel van Thebe ervaren een tekort aan beschikbare parkeerruimte, sinds de blauwe zone hier in 2009 werd opgeheven. Die ervaringen worden echter niet door het parkeeronderzoek gestaafd.

De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen is meestal acceptabel, oplopend tot 80 % op doordeweekse dagen. De parkeerplaatsen worden dan voor 40 % gebruikt door werkers.

Over de ontvangen klachten is ook navraag gedaan bij Leystromen. Zij bevestigen, dat bewoners soms klagen over een gebrek aan parkeerruimte, maar geven tevens aan dat in de parkeerkelder bij Bergvenne nog 1 à 2 plekken voor verhuur vrij zijn. Leystromen verhuurt enkel gekoppeld aan appartementen (€ 45/maand inclusief servicekosten). Bewoners mogen wel doorverhuren, maar ook in dat geval eindigt de overeenkomst wanneer de bewoner verhuist.

Mogelijk kan de discrepantie tussen de beleving van de parkeerdruk en de meetresultaten worden verklaard door de acceptabele loopafstand. Die is voor doelgroep van het complex Bergvenne, senioren, waarschijnlijk korter dan de standaard richtlijn. Om tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte van de bewoners en kortparkerend thuiszorgpersoneel wordt geadviseerd om de parkeervakken in de buitenring van het parkeerterrein, die gesitueerd zijn in de nabijheid van de ingangen, weer te betrekken in de blauwe zone.

Overige reacties

Buiten de genoemde onderzoeksgebieden zijn nog enkele andere reacties ontvangen.

Enkelen hebben in zijn algemeenheid bezwaar tegen of vraagtekens bij de noodzaak van de blauwe zone. Uit de uitgebreide herijking van 2009 is evenwel afdoende gebleken, dat parkeersturing in ons centrumgebied noodzakelijk blijft om het parkeeraanbod en de parkeerbehoefte met elkaar in evenwicht te houden. Er was geen aanleiding om in 2011 een volledig nieuwe parkeerbalans op te stellen.

Zowel uit de Irenestraat als uit de Emmastraat in één reactie ontvangen, die uiting geeft van onvrede met de huidige situatie. Dat is onvoldoende reden om in te grijpen.

Ook heeft één bewoner (uit de Kerkstraat) verzocht om invoering van de blauwe zone in de Hoge Dries. Dit geeft geen aanleiding tot verdere actie.

Resumé

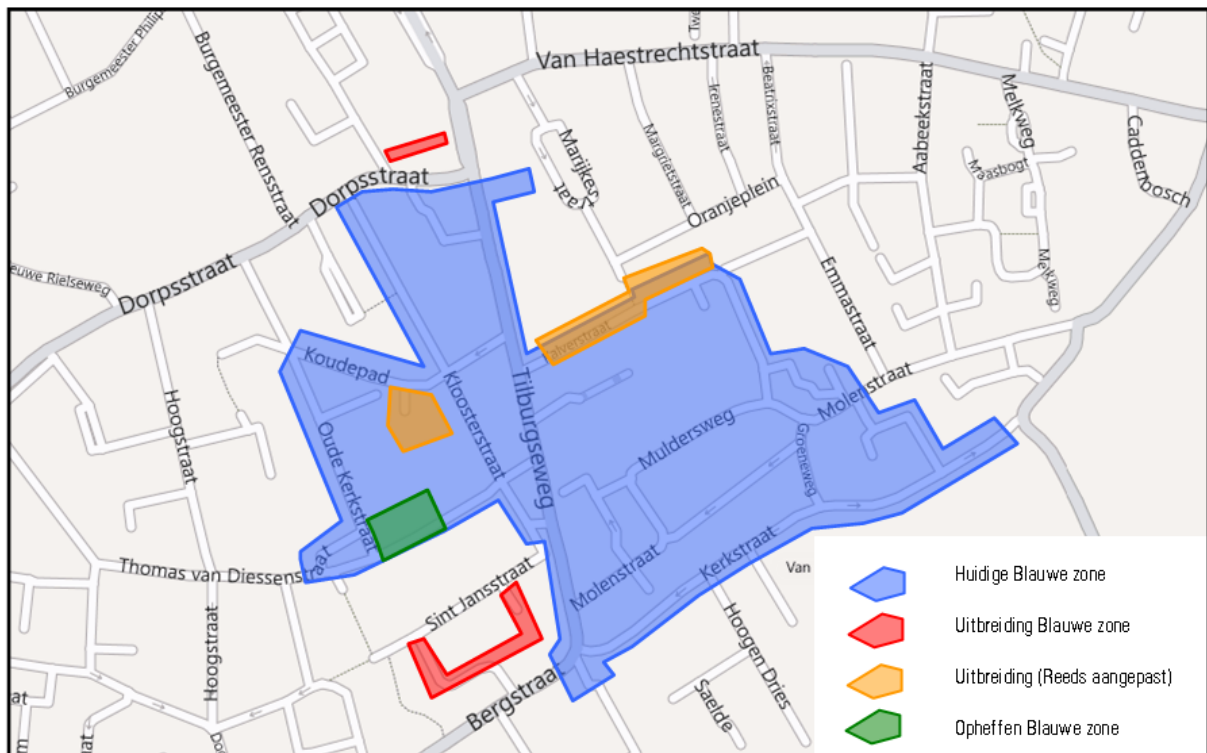
Resumerend mag worden geconcludeerd, dat de wijzigingen in de blauwe zone, zoals doorgevoerd in oktober 2009, in zijn algemeenheid het gewenste effect hebben gehad. Enerzijds is er een meer optimale bezetting van de parkeergelegenheden in het centrum gerealiseerd; anderzijds is de overlast van langparkeerders in de omliggende woonstraten sterk teruggedrongen. Op enkele locaties is nog wat "fine tuning" gewenst om de parkeersituatie beter te laten aansluiten bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte.

Samengevat adviseren wij u het volgende:

- de blauwe zone herinvoeren op een deel van het parkeerterrein op de hoek Dorpsstraat/Tilburgseweg;
- de blauwe zone herinvoeren op een deel van het parkeerterrein aan de Nieuwstraat (complex Bergvenne);
- de blauwe zone opheffen op een deel van het voorterrein van het cultureel centrum Jan van Besouw (Thomas van Diessenstraat).

Daarnaast wordt de blauwe zone op grond van eerdere besluitvorming (als)nog uitgevoerd op het parkeerterrein aan het Koudepad , bij de aanleg van de extra parkeerplaatsen in de Kalverstraat, en bij meer parkeerplaatsen bij de herinrichting van het Oranjeplein.

Een en ander is schetsmatig weergegeven in figuur 2.



Figuur 2: voorstel wijzigingen blauwe zone september 2011

3. Bereikbaarheid

Naast het evalueren van de beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen, is ook gekeken naar de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Bereikbaarheid moet daarbij breed worden geïnterpreteerd.

3.1 Bereikbaarheid in relatie tot openstelling

Sinds de Albert Heijn een zondagopenstelling heeft van 16.00 tot 20.00 uur wordt er ook op zondagmiddag wekelijks een parkeerpiek ervaren op Plein 1803 en omgeving. Daarom is in aanloop naar deze notitie reeds in het voorjaar besloten om met ingang van juni de parkeergarage De Hovel standaard op zondag open te stellen. Voorheen was de parkeergarage alleen op koopzondagen geopend, van 10.00 tot 19.00 uur. Nu is de parkeergarage, bij wijze van proef tot en met december 2011, iedere zondag open, van 12.00 tot 20.00 uur. De garage leent zich immers prima voor gratis kortparkerend boodschappenpubliek, en is ook voorzien van een stalling voor de winkelwagens. De kosten voor de extra manuren, die gepaard gaan met het wekelijks 's zondags openen en sluiten van de garage, worden vergoed door de Albert Heijn. Daarbij geldt de afspraak, dat na afloop van de proefperiode wordt bezien of de openstelling ook bijdraagt aan het verminderen van de parkeerdruk rondom de Albert Heijn op zondag. Als dat niet aantoonbaar het geval is, eindigt de vergoeding.

Bij aanvang van de zondagopenstelling is dit gecommuniceerd door middel van herhaalde publicaties in het Goirles Belang, en met posters in de Albert Heijn, het gemeentehuis en de parkeergarage. Ook op de kassabon van de Albert Heijn werd de parkeermogelijkheid vermeld. Inmiddels wordt er wel meer gebruik gemaakt van de parkeergarage, maar is het gewenste effect nog niet bereikt. De moeilijkheid schuilt in het bereiken van de doelgroep, omdat de Albert Heijn in De Hovel op zondag een regionale aantrekkingskracht heeft. Geadviseerd wordt om nogmaals een communicatie-offensief in te zetten, bijvoorbeeld door op zondag actief bij de Albert Heijn te flieren, en door de parkeermogelijkheid opvallend aan te duiden bij de entrees en kassa's/betaalautomaten van zowel supermarkt als garage.

Ten behoeve van de beeldvorming van het effect van de zondagopenstelling van de garage wordt de parkeerregistratie van garage gemonitord. Daarnaast is het wenselijk om begin november opnieuw een straattekening te houden in de directe (woon)omgeving van de Albert Heijn. Dit kan worden uitgevoerd binnen de aanwezige budgetruimte in Verkeer en vervoer, voorbereiding en uitvoering beheer en beleid, uitbestede werkzaamheden (607020001/4343405). Het totaal aan gegevens leidt tot de benodigde input voor het evaluatiegesprek met Albert Heijn.

3.2 Bereikbaarheid in relatie tot bewegwijzering

Onder bereikbaarheid kan ook worden verstaan, of het voor derden voldoende kenbaar en duidelijk is, waar de geschikte parkeergelegenheden in het centrum te vinden zijn.

Retourroutes parkeergarage

Begin 2010 heeft Akertech in onze opdracht advies uitgebracht over een verbetering van de bewegwijzering van parkeergarage De Hovel. De aanbevolen uitbreiding van bewegwijzering is begin 2010 uitgevoerd. In het voorjaar van 2011 zijn nog twee borden geplaatst voor het verkeer dat de parkeergarage en het centrum van Goirle verlaat. Het bewegwijzeringssysteem voor parkeervoorzieningen in Goirle leek daarmee compleet. Toch wordt in het kader van deze evaluatie een aanvulling voorgesteld. De enige borden die zichtbaar zijn op de retourroute vanuit de parkeergarage verwijzen namelijk naar "doorgaand verkeer". Voor hier minder bekende weggebruikers is echter niet duidelijk naar welke richting zij worden geleid; er is behoefte aan de vermelding van plaatsnamen.

Daarom worden er op korte termijn twee bewegwijzeringspalen geplaatst: één aan de Muldersweg, komende vanuit de Groeneweg, en één aan de Bergstraat, komende vanuit de Tilburgseweg. Deze zullen aansluiten op de huidige bewegwijzering en daarmee de vindbaarheid en duidelijkheid van de retourroutes vergroten. De kosten hiervan kunnen worden gedekt uit het reguliere budget voor verkeersborden en wegwijzers, overige goederen en diensten (607020021/4343899).

Vormgeving bewegwijzering

Sinds mei 2006 kent onze gemeente een blauwe zone, en sinds november 2007 een parkeergarage. In het kader van het parkeerbeleid is de parkeerverwijzing in ons centrumgebied toegenomen. Deze aanpassingen hebben echter geleid tot het ontstaan van een mix aan parkeerverwijzingen, die samen geen geheel vormen. De volgende types bewegwijzering zijn in het centrum aanwezig.



De verschillende typen borden hangen door elkaar. Zo wijst het linkse bord naar de parkeergarage, het middelste en het rechtse bord verwijzen naar gelegenheden voor kort parkeren. Het zou overzichtelijker zijn om alle verwijzingen met hetzelfde type bord aan te duiden.

Vooraf aan de Tilburgseweg is de opvallendheid van de verwijzborden slecht. In de winkelstraat hangen veel verwijzingen en reclame-uitingen, waardoor de borden niet opvallen. Doordat de vormgeving uiteenlopend is, is de attentiewaarde slecht en registreren mensen de borden niet. Door het witte kader valt het middelste type bord nog het meeste op. De locatie van de verwijzborden is wel goed.

Hier wordt aanbevolen om te kiezen voor één type bewegwijzering, te weten de vormgeving met het witte kader, en om alle borden te vervangen voor dit systeem. Verkeersborden kosten ongeveer € 80,00 à € 100,00 per bord. Voor het gehele centrum Goirle zou dit neerkomen op een bedrag van € 4.000,00 tot € 5.000,00 (exclusief plaatsen en overig materiaal). Ook voor het dekken van deze kosten resteert nog voldoende budgetruimte op de post voor verkeersborden en wegwijzers, overige goederen en diensten (607020021/4343899).

3.3 Bereikbaarheid in relatie tot veiligheid

De parkeersituaties in onze gemeente worden kennelijk ervaren als veilig. Zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn geen klachten of verzoeken bekend bij het meldpunt (Realisatie en Beheer) of de parkeewachter (BOA).

3.4 Bereikbaarheid in relatie tot gereserveerde parkeerruimte

Soms ontvangt onze gemeente ook verzoeken voor het reserveren van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Afgezien van de (individuele) invalidenparkeerplaatsen is daarvoor geen beleid vastgelegd.

Artsen en andere hulpverlenende beroepen

Het doel van een gereserveerde artsenparkeerplaats is dat de gebruiker in geval van spoedeisende medische hulpverlening direct de beschikking heeft over zijn geparkeerde auto. Met een parkeerplaats in de buurt wordt in noodsituaties snelheid gewonnen. De gereserveerde artsenparkeerplaats heeft voor huisartsen en verloskundigen een toegevoegde waarde om hun medische taken zo optimaal mogelijk te kunnen verrichten. Bij zorginstellingen en artsenpraktijken worden artsenparkeerplaatsen aangelegd, omdat hier tijdens de openstelling de parkeerdruk vaak hoog is.

Bij woningen zonder praktijk is het echter niet wenselijk om een parkeerplaats te reserveren, omdat dit ten koste gaat van de, vaak in beperkte mate beschikbare, openbare ruimte. Ook zijn artsen thuis niet altijd in dienst en moeten zelden uitrukken. Een gereserveerde artsenparkeerplaats nabij een woning zonder praktijk wordt te weinig gebruikt om deze constant gereserveerd te houden. In de regel zijn er voldoende parkeermogelijkheden op acceptabele loopafstand.

Buiten artsen zijn er meerdere beroepsgroepen met calamiteiten- en oproepdiensten. Voor deze doelgroepen geldt eenzelfde redenatie en afweging.

Autodelen

Een voor Goirle betrekkelijk nieuw fenomeen is autodeelplaatsen. Momenteel telt onze gemeente twee gereserveerde parkeerplaatsen (één aan de Peppelgaard en één aan de M.L. Kinglaan) voor de zogenaamde Buurtauto's van Wheels4all; een derde deelauto lijkt op komst. Voor deze categorie geldt een andere afweging. Om een deelauto te kunnen laten functioneren moet voor de abonnementshouders helder zijn waar de vindplaats is. Bovendien leidt het autodelen per saldo tot minder parkeerdruk, dus is het niet bezwaarlijk om daar een openbare parkeerplaats voor weg te bestemmen. In het kader van het regionale stimuleringsproject autodelen Midden-Brabant heeft uw college in oktober 2010 besloten om in ieder geval in de jaren 2011 en 2012 autodeelinitiatieven gratis te faciliteren. In concreto is afgesproken dat onze gemeente op verzoek een centrale parkeermogelijkheid in het woongebied c.q. nabij de herkomstlocatie van de abonneerders verzorgt. Dit kan zijn (waar nodig en mogelijk) door het aanwijzen en inrichten van een gereserveerde parkeerplaats, maar ook bestaan uit het (bij voorrang) verlenen van een parkeervergunning of -onthefing. Voor het aanwijzingsbesluit (verkeersbesluit) en de fysieke inrichting worden geen (leges)kosten in rekening gebracht. Voor een eventueel benodigde parkeeronthefing zijn het eerste jaar (opstartfase) géén (leges)kosten verschuldigd.

Hier wordt aanbevolen om deze vorm van medewerking als een vaste lijn voor de toekomst te hanteren.

Resumé

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen is het volgende geconstateerd.

- Het is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre de wekelijkse zondagopenstelling van parkeergarage De Hovel het gewenste effect heeft voor wat betreft het terugdringen van de parkeerdruk op Plein 1803 en omgeving. Naast het monitoren van de parkeerregistratie van de garage is het gewenst om begin november ook een straattelling te houden.
- De bewegwijzering naar en van de parkeergarage heeft nog aanvulling in de vorm van twee bewegwijzeringspalen met daarop een aanduiding van de retourrichtingen (plaatsnamen). Deze worden binnenkort geplaatst: aan de Muldersweg en aan de Bergstraat.
- Voor de bewegwijzering naar de diverse parkeervoorzieningen in het centrumgebied worden nu nog uiteenlopende typen borden gehanteerd. Ten behoeve van de herkenbaarheid en attentiewaarde wordt

eenmalige aanpassingsslag kunnen binnen het reguliere budget voor verkeersborden en wegwijzers worden gedekt.

- De parkeergelegenheden in onze gemeente worden kennelijk ervaren als veilig.
- Aan verzoeken voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte voor artsen en andere hulpverlenende beroepen, nabij een woning zonder praktijk, wordt geen medewerking verleend.
- Aan verzoeken voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte voor een deelauto wordt wel medewerking verleend; deze worden gratis gefaciliteerd.

4. Parkeernormering nieuwbouw

4.1 Aanleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen van groot belang om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Bij woononderzoeken komt immers steeds naar voren, dat parkeerruimte voor veel bewoners in belangrijke mate bijdraagt aan de tevredenheid over hun woonomgeving. De ervaring leert, dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachtenspel tussen verkeerskundige, stedenbouwkundige en de projectontwikkelaar. Recente voorbeelden zijn het parkeervraagstuk inzake het Gezondheidscentrum en de gestagneerde ontwikkeling van de hoek Kalverstraat/Tilburgseweg. Maar ook uit woonstraten (zoals De Volmolen) zijn voorbeelden bekend van een grotere parkeervraag in de praktijk dan voorondersteld bij de planvorming. Wanneer er in de praktijk een parkeerprobleem ontstaat, wordt dat bijna automatisch afgewenteld op de openbare ruimte. Beter is om een dergelijke frictie te voorkomen, door de parkeernormen en de bijbehorende systematiek aan de voorkant zo helder mogelijk te omschrijven.

De landelijke richtlijnen vormen een goed vertrekpunt voor parkeernormering, maar kennen een brede interpretatie. Samen met adviseur Empaction heeft onze verkeerskundige in beeld gebracht hoe we in onze gemeente de richtlijnen wensen te hanteren, een Goirlese vertaalslag zogezegd. Dit beleid is bedoeld om in de gehele gemeente bij nieuwbouwontwikkelingen toe te passen.

Bijgaand treft u de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" ter vaststelling aan. Met deze nota scheppen we duidelijkheid voor externen, en verbeteren we onze uitgangspositie bij discussies over een passend parkeeraanbod. Maatwerk blijft mogelijk, door de bandbreedte enerzijds, en door de uitvoeringsregels anderzijds.

Navolgend wordt kort weergegeven welke onderwerpen daarin zijn beschreven. Een processchema voor het beoordelen van de gemeentelijke parkeereis is opgenomen in bijlage 2 bij deze notitie.

4.2 Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle

In de nota is omschreven op welke wijze onze gemeente de parkeervraag berekent. Daarbij worden de volgende hoofdfuncties onderscheiden: wonen; winkels; werkgelegenheid; vrije tijd; zorgvoorzieningen; onderwijsvoorzieningen; overige voorzieningen. Er is in veel gevallen voor gekozen om de norm te bepalen op basis van het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo). De parkeernormen kennen een minimum, zodat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte, en een maximum, zodat er niet zondermeer meer verkeer wordt gegenereerd dan de locatie aan kan. Verder is de parkeereis opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel.

De uitvoeringsregels geven invulling aan de situaties, die om enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de normen. Enerzijds is geformuleerd hoe we omgaan met situaties waarin er minder of juist meer dan de norm kan worden gerealiseerd. Anderzijds is beschreven welke aspecten (buiten de hoofdfunctie) worden meegenomen bij het realistisch bepalen van die norm. Het gaat daarbij om zaken als mogelijk dubbelgebruik, acceptabele loopafstanden, en de berekenwijze bij wijziging van gebruik of nieuwbouw op een locatie met een bestaande functie.

Als redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, èn aantoonbaar is dat nu en in de toekomst er in de openbare ruimte in de directe omgeving van de functie(s) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien, dan kan voor het bezoekersdeel een beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Dit kan alleen als na onafhankelijk onderzoek blijkt, dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85 % zal blijven. Het uitgangspunt daarbij is dat alle kosten (inclusief de onderzoekskosten), die de gemeente daarvoor moet maken of reeds heeft gemaakt, in principe door de ontwikkelende partij worden vergoed.

4.3 Juridische verankering

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: rechtstreeks via een bestemmingsplan of indirect via de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. De bouwverordening fungeert daarbij als vangnet. Wij hebben gekozen om de parkeernormen voor onze gemeente op te nemen in de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" en niet apart in alle bestemmingsplannen. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document, dat van toepassing is voor de gehele gemeente. De nota dient te worden beschouwd als een beleidsregel, een uitwerking van de wijze waarop het college van Goirle invulling geeft aan het beoordelen van de gemeentelijke parkeereis bij bouwinitiatieven, zoals bedoeld in artikel 2.5.30 van de bouwverordening. Om die werkingskracht te verkrijgen moet in principe door de raad een verwijzing in bedoeld artikel van de bouwverordening worden aangebracht, en moet de beleidsregel voorts worden bekend gemaakt. Er is reeds een voorstel tot actualisatie van de bouwverordening in voorbereiding. De hier bedoelde aanpassing zal daarin worden meegenomen.

Mocht op enig moment (door reparatiewetgeving inzake de Wet ruimtelijke ordening) alsnog het parkeerartikel in de bouwverordening, en daarmee de grondslag voor de beleidsregel, komen te vervallen, dan kan alsdan, via een zogenaamd paraplu-bestemmingsplan, de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" rechtstreeks in de diverse bestemmingsplannen worden ondergebracht. Dit vergt uiteraard een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure.

Geen Parkeerfonds

Zoals aangegeven regelt de Nota Parkeernormen tevens, dat de aanvrager van een omgevingsvergunning de kosten voor zijn rekening neemt, die gemoeid zijn met het oplossen van zijn resterende parkeervraag in de omgeving. De Nota Parkeernormen biedt zo een grondslag om kostenverhaal in een anterieure overeenkomst te regelen. Lukt dat niet, dan kan op grond van het hoofdstuk Grondexploitatie van de Wro via een exploitatieplan kostenverhaal worden afgedwongen (limitatief geregeld).

Vooralsnog wordt dus niet gekozen voor de vorming van een parkeerfonds, omdat jurisprudentie heeft uitgewezen dat zo'n fonds voor de gemeente de verplichting met zich meebrengt om op korte termijn, binnen redelijke loopafstand, nieuw parkeerareaal te realiseren. Dit zou betekenen, dat de kosten voor het zoeken naar oplossingen door maatwerk en aanpassingen binnen bestaande parkeervoorzieningen niet op een aanvrager zouden kunnen worden verhaald. Binnen het huidige voorstel is dat wel mogelijk. Overigens geldt ook voor een parkeerfonds, dat de grondslag daarvoor afhankelijk is van het voortbestaan van het parkeerartikel in de bouwverordening.

Dit neemt niet weg, dat het wenselijk is om tijdig te bedenken of het oprichten van zo'n parkeerfonds in relatie tot mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen op termijn wellicht wel zinvol is. Hoe gaan we om met het opvangen van de toekomstige parkeervraag bij de ontwikkeling van locaties als De Wildert of het 1 Loket? En kan dan een parkeervoorziening op bijvoorbeeld het perceel Bergstraat als een redelijk alternatief worden beschouwd? Deze vraag is niet beantwoord onder de vlag van deze evaluatienotitie, maar behoeft wel beantwoording in de nabije toekomst, ook in relatie tot onze afweging van de woningbouwlocaties.

Overgangsregeling

Op het moment dat de beleidsregel, zoals geformuleerd in de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" van kracht wordt, treedt ook een overgangsregeling in werking. Deze houdt in dat de bij de gemeente op dat moment bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar de tijd hebben om een vergunningaanvraag in te dienen op basis van de oude wijze van vaststellen van de parkeereis.

Resumé

- Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen is van groot belang om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.
- Sommige situaties vragen om enige flexibiliteit in de toepassing van de normen.
- Aanbevolen wordt om de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" vast te stellen als beleidsregel, een uitwerking van de wijze waarop het college invulling geeft aan het beoordelen van de gemeentelijke parkeereis bij bouwinitiatieven, en de juridische verankering daarvan te regelen via de bouwverordening (verwijzing naar uitvoeringsregels).
- Het wenselijk is om op korte termijn te bekijken of het oprichten van een parkeerfonds zinvol is in relatie tot (de noodzaak voor) mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen op termijn, en in relatie tot de afweging van de woningbouwlocaties.

5. Exploitatie en beheer parkeergarage De Hovel

5.1 Inleiding

Sinds november 2007 is parkeergarage De Hovel opengesteld, met een openbaar parkeerdeel van 200 parkeerplaatsen. Vanaf aanvang was duidelijk, dat er, gelet op de gemaakte afspraken, "geld bij moest". Toch rijzen er bij herhaling vragen over de wijze van exploitatie en beheer, en of dat niet effectiever en efficiënter kan. Reden om onder de vlag van de evaluatie van het parkeerbeleid ook een second opinion te vragen over onze werkwijze. Extern adviseur Empaction heeft in samenwerking met het ambtelijk apparaat parkeergarage De Hovel doorgelicht, en een benchmark uitgevoerd met vergelijkbare parkeergarages. De conclusie is, dat wij het gegeven de omstandigheden redelijk doen, maar dat er wel enkele punten voor verbetering c.q. aanscherping vatbaar zijn. Meer hierover onder 5.3, 5.4 en 5.5.

Tevens lag de vraag ter beantwoording voor, in hoeverre en onder welke voorwaarden het parkeerareaal van parkeergarage De Hovel kan worden ingezet voor het opvangen van de parkeervraag, die gemoeid is met de toekomstige bebouwing van de hoek Kalverstraat/Tilburgseweg. Dit met het oog op het vlot trekken van de ontwikkeling van dit centrumperceel door Leystromen. Daarop wordt ingegaan onder 5.6.

Een en ander wordt behandeld in een afzonderlijk adviesrapport, "Second opinion Exploitatie parkeergarage De Hovel", dat ter inzage ligt bij deze notitie; de hoofdlijnen en vervolgstappen komen in dit hoofdstuk aan de orde.

5.2 Huidige situatie

Parkeergarage De Hovel is een ondergrondse parkeergarage, die 200 openbare plaatsen telt, en tevens toegang biedt tot 100 (afgescheiden) particuliere parkeerplaatsen. Dit betekent dat de parkeergarage 24/7 moet functioneren. Voor het openbare deel gelden inrijtijden, te weten maandag t/m vrijdag van 08.00-21.00 uur, zaterdag van 08.00-19.00 uur, en zondag (proefperiode t/m december 2011) 12.00-20.00 uur. Het is altijd mogelijk om de parkeergarage (met geldig parkeerbewijs) uit te rijden.

Onze gemeente heeft het appartementsrecht/gebruiksrecht van de openbare parkeergarage, en participeert in die hoedanigheid in de 2^e VvE De Hovel, en de Vereniging Beheer en Onderhoud De Hovel.

In het verleden zijn er afspraken gemaakt met de winkeleigenaars van De Hovel, die voor de eerste 15 jaren garanderen dat de eerste 2 uur parkeren gratis is. Op basis van die parkeerovereenkomst stellen de Verenigingen van Eigenaren (de winkeleigenaren uit de 1^{ste} en 2^e VvE De Hovel) daar jaarlijks een bijdrage in de exploitatiekosten tegenover van circa € 45.000,00 (+ indexering). Verdere inkomsten bestaan uit de parkeergelden (> 2 uur parkeren), waarbij het eerste betaalde halve uur € 1,00 kost, en ieder volgend halve uur € 0,50. Daarnaast worden er sinds 2009 (na vaststelling van de nota "De P van Parkeren") abonnementen en uitrijdkaarten verkocht.

Jaarlijks is er € 120.000,00 opgenomen in de gemeentebegroting om de onrendabele exploitatie van parkeergarage De Hovel af te dekken. Tevens is er een Reserve Parkeergarage ingericht, waarop een beroep kan worden gedaan als de exploitatie nog negatiever uitvalt. Aangezien daarop tot zover nauwelijks een beroep is gedaan (totaal € 26.000,00), is deze reserve van oorspronkelijk € 250.000,00 bij de jaarrekening 2010 afgeroomd met € 100.000,00 en telt nu nog € 124.000,00.

Het operationeel en financieel beheer van de parkeergarage hebben we uitbesteed aan VP&A, dezelfde beheerder die optreedt voor de bewoners van de VvE. Voor het dagelijks beheer en het beheer op afstand (intercom en meldcentrale) is (via VP&A) de firma EBN ingeschakeld. Daarnaast opereert sinds 2011 (eveneens via VP&A) een particulier schoonmaakbedrijf in de garage.

5.3 Second opinion exploitatie

5.3.1 Service- en kwaliteitsniveau: 'basis plus'

Het service- en kwaliteitsniveau van parkeergarage De Hovel wordt ingeschaald op 'basis plus': een parkeergarage die voldoet aan de basiseisen, maar met op een aantal aspecten een iets hoger service- en kwaliteitsniveau. Daarbij zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- bereikbaarheid en locatie:
midden in het centrum; afstand en looproute goed; bewegwijzering voldoende; uitrit op trottoir wat onoverzichtelijk;
- ontwerp en inrichting:
haaks parkeren (schuin is prettiger); voldoende vrij zicht; brede rijbanen; goed toegankelijke parkeerplaatsen; verlichtingsniveau en interne bewegwijzering op orde; tapis roulant en stallingsmogelijkheid winkelwagentjes;
- netheid:
garage wordt regelmatig en goed schoon gehouden; onderhoudscontracten voor (parkeer)apparatuur met diverse particuliere partijen;
- toezicht en veiligheid:
bemanning beheerdersloge alleen bij openen/sluiten; daarbuiten beheer op afstand en bewakingscamera's; na sluitingstijd fysiek afgesloten voor zowel voertuigen als onbevoegde personen;
- openingstijden:
24 uur per dag uitrijden (klantvriendelijk); informatie over tijden en tarieven goed op orde (noot HK: tijden zondagopenstelling worden aangepast); informatie op gemeentelijke website niet (verouderd).
- betaalmogelijkheden en abonnementen:
betalen kan cash (€ 0,10 t/m € 10,00), met creditcard of chipknip (binnenkort ook met PIN); geld wisselen is niet mogelijk; uitrijdkaarten kunnen enkel worden aangevraagd per 100 stuks; parkeerabonnementen zijn slechts geldig op maandag t/m donderdag.

Uit een vergelijking met zes parkeergarages in de centra van andere steden blijkt, dat parkeergarage De Hovel overall op hoofdlijnen gelijk scoort met bijvoorbeeld de Wolfsberg (Deurne) en Boscotondo (Helmond), lager dan het Pieter Vreedeplein (Tilburg) en De Gouden Leeuw (Venray), en hoger dan de Tiliander (Oisterwijk) en het Louis Bouwmeesterplein (Tilburg).

5.3.2 Kosten

In 2009 had de exploitatie van parkeergarage De Hovel een eindsaldo van -/- € 123.981,00 en in 2010 -/- € 112.239,00. Op basis van het resultaat over 2010 kunnen de volgende drie hoofdposten worden onderscheiden (afgerond):

1.	Exploitatielasten gebouw:	€ 138.000,00
2.	Personeelslasten beheer inclusief meldkamer:	€ 39.000,00
3.	Kapitaallasten parkeerapparatuur:	€ 8.300,00

Binnen de hoofdpost 'exploitatielasten gebouw' zijn de vier belangrijkste deelposten (afgerond, rekening 2010):

a.	Energiekosten:	€ 34.000,00
b.	Onderhoud technische installaties:	€ 24.000,00
c.	Administratiekosten en managementfee:	€ 21.400,00
d.	Dagelijks onderhoud:	€ 19.300,00

Uit een benchmark op de kostenstructuur blijkt, dat met name de energielasten en de kosten voor technisch onderhoud (erg) hoog lijken ten opzichte van de referentielasten. Daarbij wordt opgemerkt dat er in de referentielasten geen energielasten voor een tapis roulant zijn opgenomen, omdat dat nog geen standaard is in parkeergarages. Toch wordt verwacht dat een besparing op deze kostenpost mogelijk is (zie ook 5.5.1). Daar staat echter tegenover, dat de begroting voor parkeergarage De Hovel géén dotatie voor groot onderhoud kent. In het algemeen wordt daarvoor jaarlijks 0,5-1,0 % van de stichtingskosten gereserveerd. Op basis van de stichtingskosten van € 4.953.500,00 komt dit voor De Hovel neer op een gemiddeld bedrag van circa € 25.000,00; bij een redelijk nieuwe garage mag dat iets lager zijn. De enige dotatie voor groot onderhoud die onze gemeente nu jaarlijks doet, is die van € 4.000,00 aan de Vereniging Beheer en Onderhoud De Hovel. Dit bedrag is evenwel bestemd voor groot onderhoud aan het gezamenlijk eigendom, zoals het dak. Voor zaken als een nieuwe coating van de parkeervloer of een algehele 'refit' van de garage (doorgaans na 20 tot 30 jaren) is op dit moment geen voorziening getroffen. Empaction adviseert daarom om een voorziening voor meerjarig groot onderhoud te creëren en deze jaarlijks met € 20.000,00 te vullen. Een substantiële verlaging van de lasten is derhalve overall bezien niet mogelijk.

5.3.3 Opbrengsten

De openbare parkeergarage De Hovel bracht in 2010 € 73.000,00 op. Het overgrote deel van deze opbrengsten bestaat uit de jaarlijkse bijdrage van de winkeleigenaren (parkeerovereenkomst VvE's). De betaalde parkeeruren (na het 2^e uur) brachten in 2010 € 16.819,00 op. Dit is op basis van circa 205.000 parkeeruren. Het drukste moment in de parkeergarage is de zaterdagmiddag tussen 12.00 en 15.00 uur, en op bijzondere dagen (bijvoorbeeld de dagen in aanloop naar Kerstmis). In totaal kent de parkeergarage in minder dan 0,3 % van de tijd een bezetting van meer dan 90 %. De huidige registratiewijze levert geen informatie over de gemiddelde parkeerduur van de bezoekers. Daarvoor is een software-update noodzakelijk. De inkomsten uit langparkeren (€ 938,00) betreft met name inkomsten uit de verkoop van uitrijdkaarten, vooral aan het cultureel centrum Jan van Besouw (600 x). Het aantal verkochte parkeerabonnementen is nihil; op dit moment is slechts één abonnement actief.

5.4 Second opinion beheer

Op dit moment zijn alle beheerstaken uitbesteed aan VP&A (met EBN als dagelijks beheerder en beheerder op afstand). Daarbij past de kanttekening dat het lopende contract met VP&A met ingang van 1 januari 2012 is opgezegd, om te voorkomen dat het automatisch met 5 jaar verlengd werd. Het leek ons in het kader van deze evaluatie raadzaam om de handen vrij te hebben voor het maken van nieuwe keuzes.

De huidige regeling met VP&A betekent enerzijds dat de gemeente maximaal ontzorgd is, anderzijds heeft dit ertoe geleid dat er intern onvoldoende zicht en controle is op de beheerssituatie. Deels valt dit toe te schrijven aan onze onervarenheid met het beheer van parkeergarages. Bij aanvang is onvoldoende aandacht besteed aan het opstellen van een duidelijk Service Level Agreement (SLA), zowel met VP&A als met EBN. Daarna is onvoldoende gehamerd op het nakomen van de wel gemaakte papieren afspraken over het aanleveren van rapportages en begrotingen. Ook is er geen meerjarenplan opgesteld (noch een financiële voorziening ingericht) voor groot onderhoud en vervangingsinvesteringen; overigens is dat plan nu (in relatie tot andere gemeentelijke accommodaties) wel in de maak.

Doordat alle beheerstaken aan VP&A zijn uitbesteed, is het parkeergelateerde beheer en het technische gebouwbeheer met elkaar verweven geraakt. Vanuit de gemeente is er onvoldoende zicht op de afzonderlijke onderhoudscontracten. Daardoor is niet altijd duidelijk of buitencontractuele kosten terecht gefactureerd zijn, en wordt een mogelijk voordeel door het opvragen van concurrerende offertes misgelopen. Ook technisch gezien is er geen optimale situatie voor het verkrijgen van de juiste beheersinformatie. Zoals aangegeven onder 5.3.3 is een update van de software nodig om informatie te vergaren over de gemiddelde parkeerduur van de bezoekers.

Daarnaast is het wenselijk om de detectielussen te koppelen aan de parkeerregistratie, zodat er ook juiste gegevens kunnen worden verkregen wanneer een slagboom door storing open staat c.q. eraf is gereden. Uit de benchmark blijkt dat de beheerslasten per saldo ongeveer gelijk zijn aan de referentielasten (uurtarief fysiek beheer hoog, kosten meldkamer laag). Een andere beheerspartij zal naar verwachting dus geen ander kostenniveau met zich meebrengen; wel biedt het mogelijkheden om tegen hetzelfde kostenniveau betere contractafspraken met betere dienstverlening vast te leggen.

5.5 Adviezen voor verbetering

5.5.1 Verbetering van het exploitatieresultaat

Het beheer en onderhoud van de parkeergarage kost structureel € 185.000,00 per jaar. Aangezien er destijds gekozen is voor het basale (minimale) beheermodel, valt er op de meeste posten weinig te bezuinigen. Empaction heeft enkele mogelijkheden voor inkomstenverhoging en kostenreductie op een rijtje gezet. Het betreft de volgende.

Betalen vanaf de eerste minuut

De grootste slag die gemaakt kan worden in het verhogen van de inkomsten is het afschaffen van de gratis parkeerduur van 2 uur. Dit is tevens de enige mogelijkheid om serieus toe te werken naar een meer kostendekkende exploitatie van de parkeergarage. Tegelijkertijd moet echter worden geconstateerd, dat deze optie op dit moment niet aan de orde is. Enerzijds omdat we gebonden zijn aan de parkeerovereenkomst met de winkeliers van de VvE's De Hovel. De afspraken omtrent de gratis parkeerduur gelden in principe voor 15 jaar, en lopen derhalve door tot eind 2022. Het is niet uitgesloten om het contract open te breken, maar daar moeten dan wel goede gronden voor zijn. Anderzijds brengt betaald parkeren in de parkeergarage alleen geld op, wanneer ook het straatparkeren betaald parkeren wordt. Anders ontstaat er immers uitwijkgedrag, staat de garage leeg, en creëren we een nog groter parkeerprobleem. In maart van dit jaar heeft het college besloten om vooralsnog geen onderzoek te doen naar het invoeren van betaald straatparkeren, onder andere gelet op de huidige economische situatie en het behoud van de aantrekkelijkheid van ons winkelgebied. Deze discussie is dus voorlopig gesloten.

Andere abonnementsvorm

In onze gemeente is de enige doelgroep die mogelijk interesse heeft in een abonnement voor de parkeergarage de werknemers in het centrum. De huidige abonnementsvorm geldt voor uitsluitend de dagen maandag tot en met donderdag, terwijl er vanuit werknemers behoefte bestaat aan een parkeerproduct voor werktijden. Gezien de bezetting van de parkeergarage zou de abonnementsvorm kunnen worden verruimd tot maandag t/m vrijdag. Daarnaast kunnen abonnementen aantrekkelijker worden gemaakt door in te spelen op de behoefte van part-timers (flexabonnement). Overigens is het niet de verwachting dat hierdoor de aanvraag van parkeerabonnementen substantieel zal toenemen; parkeren op straat is immers nog altijd gratis.

Reclame-inkomsten

Bij de herijking van het gemeentelijk parkeerbeleid in 2009 is de verwachting uitgesproken, dat er jaarlijks € 10.000,00 aan reclame-inkomsten uit de parkeergarage konden worden gegenereerd. Tot op heden is dat niet gerealiseerd. Als gevolg van de kredietcrisis is landelijk sprake van een flinke daling van reclame-inkomsten. Los daarvan moet worden geconstateerd, dat de eerdere schatting ambitieus was. Ter vergelijking: de inkomsten uit reclame-uitingen in de Tilburgse parkeergarages Tivoli, Koningplein en Louis Bouwmeesterplein bedroegen in 2009 respectievelijk € 1.000,00, € 380,00 en € 730,00. In Breda zijn de reclamemogelijkheden in de parkeergarage uitbesteed (billboards): de gemeente ontvangt daar € 1.500,00 per reclamecampagne, met maximaal twee campagnes per jaar.

Afschaffen toegangsvoorziening

In de gemeente Rijssen leverde het afschaffen van betaald parkeren juist geld op, omdat de kosten van slagboom en parkeerautomaat beduidend hoger waren dan de inkomsten. Voor onze gemeente biedt deze optie echter geen winst: de sec aan betaald parkeren gerelateerde kosten zijn min of meer gelijk aan de opbrengsten.

Energiebesparing

De energiekosten vormen 18 % van de totale kosten, en 25 % van de exploitatielasten van het gebouw. Uit onderzoek van Cofely (medio 2010) zijn twee easy-wins naar voren gekomen:

- de verlichting gebruikersafhankelijk schakelen;
- het tapis roulant gebruikersafhankelijk schakelen.

Het besparingspotentieel is geschat op € 5.500,00 respectievelijk € 850,00; de geschatte investering bedraagt € 7.500,00 respectievelijk € 2.500,00. Dit betekent dat de investeringen in 2 tot 3 jaar worden terugverdiend. Het kostenvoordeel van de eerstgenoemde maatregel wordt versterkt, doordat het aantal verlichtingsuren per jaar afneemt, waardoor de lampen minder vaak vervangen hoeven te worden.

Empaction doet nog een andere suggestie, namelijk het toepassen van LED-verlichting. Via de firma Rentalite BV kan dat ook met een huur-constructie worden gerealiseerd, zodat er niet direct een grootschalige vervangingsinvestering hoeft te worden gedaan. Op basis van een quick scan is becijferd dat dit in onze garage kan leiden tot een besparing van ca. € 8.000,00 per jaar. Overigens kan ook met de LED-verlichting aan de vereisten uit het Politie Keurmerk (voldoende lux) worden voldaan.

Onderhoudscontracten garagegerelateerde installaties

Uit de benchmark bleek dat de kosten voor het onderhouden van garagegerelateerde installaties (niet zijnde de parkeerinstallatie) ten opzichte van de referentielasten fors zijn. Het kan de moeite lonen om de kosten voor onderhoudscontracten bij concurrerende bedrijven op te vragen.

Meer beheer op afstand

Momenteel is de beheerder dagelijks 2 uur aanwezig: 1 uur na opening en 1 uur voor sluiting. Hij is verantwoordelijk voor het 1^e lijns preventief onderhoud aan de parkeerinstallatie (bv. het bijvullen van de parkeertickets), en fungeert als contactpersoon voor onderhoudsbedrijven. Het schoonmaakwerk valt evenwel sinds dit jaar niet meer onder zijn werkzaamheden.

Wanneer het openen en sluiten van de garage met een tijd klok wordt geregeld, kan het aantal uren fysiek beheer worden teruggebracht en bovendien flexibel worden ingezet, bijvoorbeeld op de piekmomenten. Dit sluit ook aan bij de wens van de winkeliers om met name op vrijdag en zaterdag meer bezetting van de beheerdersloge te hebben. Bij het terugbrengen van het aantal beheeruren naar 8 uur per week, zou dit een besparing kunnen opleveren van circa € 12.000,00.

Via de afdeling Realisatie en Beheer kunt u een vervolgdadvies tegemoet zien over de gedane suggesties.

5.5.2 Verbetering van het beheer

Nu het contract met VP&A met ingang van januari 2012 is opgezegd, zijn alle beheeropties feitelijk open. Empaction heeft voor ons in beeld gebracht welke beheersvorm voor parkeergarage De Hovel het meest wenselijk is.

De opties 'zelf doen' of enkel de menskracht uitbesteden zouden betekenen, dat wij als gemeente zelf veel operationele taken in de garage gaan verrichten.

De optie 'exploitatie uitbesteden' is feitelijk niet reëel gezien het negatieve exploitatieresultaat. Bovendien speelt de parkeergarage een zodanig belangrijke rol in de (auto)bereikbaarheid van ons centrum, dat het ook om die reden wenselijk is om de exploitatie (lees: touwtjes) in eigen hand te houden.

Kortom, de huidige werkwijze, het uitbesteden van de beheertaken, blijft de meest gewenste beheersvorm. Maar daarin kunnen wel verbeteringen worden aangebracht.

Zoals bleek uit de second opinion is het zaak om duidelijk in een Service Level Agreement vast te leggen welke kwaliteit van dienstverlening moet worden geleverd, en hoe dat wordt gecontroleerd. Ook moet er beter zicht komen op de afspraken en prijsstelling van onderhoudscontracten, en kan het beheer op afstand c.q. de inzet van fysiek beheer slimmer worden georganiseerd.

In de aanloop naar deze notitie is er door vertegenwoordigers van de afdeling Realisatie en Beheer gesproken met de leidinggevende van het parkeerbedrijf van de gemeente Tilburg. Ook in Tilburg is het parkeerbeheer onder de loep genomen. Men kiest er daar voor om vanaf 2013 niet meer te werken met eigen personeel, maar om het parkeerbeheer uit te besteden en te combineren met beheer op afstand. Daartoe is een centrale meldkamer ingericht in de garage van het Pieter Vreedeplein.

Aangezien de gewenste beheersvorm voor garage De Hovel overeenkomt met de plannen voor parkeerbeheer in Tilburg, kan het voor onze gemeente aantrekkelijk zijn om in dit proces mee te liften. Dit kan leiden tot:

- vereenvoudiging van het inkooptraject (gezamenlijke aanbesteding);
- verbeterde contractafspraken (Tilburg heeft meer ervaring met het vastleggen van een SLA);
- scherpe prijs (omdat de dienstverlening over veel meer garages gaat);
- gezamenlijk contractmanagement, waardoor er meer gewicht in de schaal komt.

Uitgangspunt daarbij is, dat onze gemeente voor garage De Hovel een eigen overeenkomst heeft, en ook zelf als opdrachtgever sturing geeft aan de uitvoerende partij (maandelijkse rapportages etcetera).

Naast het parkeerderelateerde beheer, verricht VP&A momenteel ook werkzaamheden voor ons voor het financieel beheer, administratief beheer en technisch en bouwkundig beheer. Deze taken zouden dan op een andere wijze moeten worden georganiseerd. Het lijkt logisch om dit intern onder te brengen bij Ondersteuning (financiën) en Realisatie en Beheer (accommodaties).

Het advies luidt om op korte termijn in overleg met Tilburg de mogelijkheden verder te onderzoeken, om vanaf 2013 het beheer van de parkeergarages samen te organiseren. Ook intern dient nader te worden bekeken, waar er taken logisch kunnen worden ondergebracht c.q. geïntegreerd met bestaande werkzaamheden.

Dit betekent wel dat er voor het jaar 2012 nog een overbrugging voor garage De Hovel moet worden geregeld. Dit kan ofwel door de afspraken met VP&A voor één jaar te verlengen, ofwel door reeds nu (in lijn met de voor 2013 beoogde beheervariant) zelf aansturing te geven aan de uitvoerend beheerder EBN. Het laatste scenario heeft als voordeel, dat we meer grip hebben op de kwaliteit van de dienstverlening, en ervaring opdoen met het op operationeel niveau direct schakelen met de externe beheerpartij. Dit verdient daarom de voorkeur.

5.6 Opvangen parkeervraag hoek Kalverstraat/Tilburgseweg

Bij het vaststellen van het Plan van Aanpak voor de evaluatie van het parkeerbeleid is tevens opdracht verstrekt om te bekijken in hoeverre binnen parkeergarage De Hovel ruimte kon worden gevonden om een deel van de parkeervraag voor het te ontwikkelen perceel hoek Kalverstraat/Tilburgseweg op te vangen. Oorspronkelijk zou hier door Leystromen een parkeergarage worden gebouwd, in aansluiting op parkeergarage De Hovel. Door de gewijzigde plannen voor de ontwikkeling van dit perceel (géén woontoren) blijkt dit financieel niet haalbaar.

Leystromen verzocht al eerder om een deel van de parkeervraag af te mogen wentelen op de openbare parkeergarage. Empaction heeft voor ons in de second opinion in beeld gebracht, of en hoe we hieraan kunnen meewerken.

Op basis van het laatst bekende plan is becijferd, dat de beoogde ontwikkeling gepaard gaat met een parkeerbehoefte van 36 plaatsen voor de vaste gebruikers, en 45 plaatsen voor de bezoekers. Er zit voldoende "lucht" in de bezettingsgraad van de parkeergarage om plaats te bieden aan deze bezoekers. Daarmee is overigens wel "de rek eruit" voor met name de parkeerdruk op de zaterdagmiddag. Alleen de parkeerbehoefte van ontwikkelingen met een parkeervraag op een doordeweekse dag, zoals bijvoorbeeld een kantoorfunctie, zou desgewenst nog kunnen worden gefaciliteerd in De Hovel.

Aan Leystromen kan derhalve worden aangeboden om een ontheffing van de parkeereis te verkrijgen voor het bezoekersdeel, van maximaal 45 parkeerplaatsen. Het is wel gebruikelijk om daar een financiële bijdrage voor te vragen. De gemeente houdt immers de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten (ca. € 925,00 per plaats). De afkoopsom voor een bezoekersparkeerplaats ligt gewoonlijk lager dan die voor een vaste gebruiker. Over het algemeen is de parkeerduur korter is, zijn er meer mogelijk van dubbelgebruik aanwezig en is de tariefstelling (kortparkeertarief) hoger. Dat laatste gaat voor ons niet op, maar normaliter ontvangt een gemeente naast de afkoopsom ook nog parkeerinkomsten uit het bezoekersgebruik.

Op basis van elders gehanteerde afkoopbedragen lijkt voor Goirle een afkoopbedrag per parkeerplaats ten behoeve van het bezoekersdeel van de parkeervraag van circa € 4.500,00 per parkeerplaats redelijk. Afkoopbedragen variëren sterk per gemeente, ter illustratie: Helmond centrum: € 7.500,00; Eindhoven € 10.000,00; Hellendoorn € 500,00; Brunssum: € 6.250,00.

Indien Leystromen van dit eenmalige aanbod gebruik zou willen maken, dan is het raadzaam om het te ontvangen afkoopbedrag te storten in de (nog in te richten) voorziening voor meerjarenonderhoud van parkeergarage De Hovel. Dan zou het niet noodzakelijk zijn om het eerder in 5.3.2 genoemde bedrag voor de jaarlijkse reservering (€ 20.000,00) de eerstkomende jaren te begroten.

Resumé

- Het service- en kwaliteitsniveau van parkeergarage De Hovel kan worden ingeschaald op 'basis plus'.
- Uit een vergelijking van de exploitatiekosten met de referentielasten blijkt, dat met name de energielasten en de kosten voor technisch onderhoud (erg) hoog lijken.
- Een voorziening voor het doen van meerjarig onderhoud of vervangingsinvesteringen ontbreekt.
- Er zijn diverse suggesties gedaan ter verbetering van het exploitatieresultaat. Ook is geconstateerd dat een kostendekkende exploitatie van de parkeergarage alleen mogelijk is door het afschaffen van de gratis parkeerduur, in combinatie met de invoering van betaald straatparkeren. Deze optie is vooralsnog niet reëel. De afdeling Realisatie en Beheer zal over de overige suggesties voor besparing c.q. vergroting van de inkomsten een vervolgadvisie uitbrengen.
- De huidige beheersvorm (uitbesteden van beheertaken) volstaat. Er zou flexibeler en efficiënter kunnen worden omgegaan met de inzet van fysieke manuren, in relatie tot het beheer op afstand.
- Het kan aantrekkelijk zijn om het uitbesteden van beheertaken samen met Tilburg te gaan organiseren. Onze gemeente geeft daarbij zelf als opdrachtgever sturing aan de uitvoerende partij. Aanbevolen wordt om de mogelijkheden daartoe nader te onderzoeken, ook in relatie tot de interne taakverdeling. Tevens dient een overbrugging voor het garagebeheer in 2012 te worden geregeld. De afdeling Realisatie en Beheer bereidt de vervolgstappen verder voor.
- Ten behoeve van het vlot trekken van de ontwikkeling van het perceel hoek Kalverstraat/Tilburgseweg kan aan Leystromen een eenmalige handreiking worden gedaan om het bezoekersdeel van hun parkeerbehoefte tot een maximum van 45 plaatsen op te vangen in parkeergarage De Hovel. Daar

eerste storting in een voorziening voor meerjarig onderhoud.

6. Conclusies en aanbevelingen

Navolgend zijn de conclusies en aanbevelingen met betrekking tot de diverse onderwerpen nog eens op een rijtje gezet.

I Evaluatie van de blauwe zone

De wijzigingen in de blauwe zone, zoals doorgevoerd in oktober 2009, hebben in zijn algemeenheid het gewenste effect gehad. Enerzijds is er een meer optimale bezetting van de parkeergelegenheden in het centrum gerealiseerd; anderzijds is de overlast van langparkeerders in de omliggende woonstraten sterk teruggedrongen. Op enkele locaties is nog wat "fine tuning" gewenst om de parkeersituatie beter te laten aansluiten bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte.

Samengevat adviseren wij u het volgende:

- a. de blauwe zone herinvoeren op een deel van het parkeerterrein op de hoek Dorpsstraat/Tilburgseweg;
- b. de blauwe zone herinvoeren op een deel van het parkeerterrein aan de Nieuwstraat (complex Bergvenne);
- c. de blauwe zone opheffen op een deel van het voorterrein van het cultureel centrum Jan van Besouw (Thomas van Diessenstraat).

II Bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen

Het is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre de wekelijkse zondagopenstelling van parkeergarage De Hovel het gewenste effect heeft voor wat betreft het terugdringen van de parkeerdruk op Plein 1803 en omgeving. De bewegwijzering naar en van de parkeergarage behoeft nog aanvulling in de vorm van twee bewegwijzeringspalen met daarop de retourrichtingen (plaatsnamen). Daarom worden binnenkort extra aanduidingen geplaatst aan de Muldersweg en aan de Bergstraat.

Voor de bewegwijzering naar de diverse parkeervoorzieningen in het centrumgebied worden nu nog uiteenlopende typen borden gehanteerd. Ten behoeve van de herkenbaarheid en attentiewaarde wordt aanbevolen om te kiezen voor een uniforme vormgeving (met een wit kader).

De parkeergelegenheden in onze gemeente worden kennelijk ervaren als veilig.

Het wenselijk om een lijn aan te houden bij het beoordelen van verzoeken voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte.

Daarom wordt het volgende geadviseerd:

- a. Begin november op zondagmiddag een parkeertelling te houden op Plein 1803 en de directe omgeving daarvan. De kosten hiervan te dekken uit de aanwezige budgetruimte in Verkeer en vervoer, voorbereiding en uitvoering beheer en beleid, uitbestede werkzaamheden (607020001/4343405).
- b. De bewegwijzering naar de diverse parkeervoorzieningen in het centrumgebied te uniformeren. De eenmalige kosten hiervan te dekken uit de budgetruimte op de post verkeersborden en wegwijzers, overige goederen en diensten (607020021/4343899).
- c. Aan verzoeken voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte voor artsen en andere hulpverlenende beroepen, nabij een woning zonder praktijk, geen medewerking te verlenen.
- d. Aan verzoeken voor een gereserveerde parkeerplaats in de openbare ruimte voor een deelauto wel medewerking te verlenen, en deze ook gratis te faciliteren.

III Parkeernormering nieuwbouw

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen is van groot belang om de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Sommige situaties vragen om enige flexibiliteit in de toepassing van de normen.

Daarom wordt het volgende geadviseerd:

- a. De "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle", met de daarin beschreven parkeernormeringssystematiek en uitvoeringsregels, vast te stellen als beleidsregel, zijnde een uitwerking van de wijze waarop het college invulling geeft aan het beoordelen van de gemeentelijke parkeereis bij bouwinitiatieven.
- b. De juridische verankering van de "Nota parkeernormen en uitvoeringsregels gemeente Goirle" te regelen via de bouwverordening (verwijzing naar uitvoeringsregels), en dit mee te nemen in het voorstel tot actualisatie.
- c. Nader te bekijken of het oprichten van een parkeerfonds zinvol is in relatie tot (de noodzaak voor) mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen op termijn, en in relatie tot de afweging van de woningbouwlocaties.

IV Exploitatie en beheer parkeergarage De Hovel

Het service- en kwaliteitsniveau van parkeergarage De Hovel kan worden ingeschaald op 'basis plus'. Uit een vergelijking van de exploitatiekosten met de referentielasten blijkt, dat met name de energielasten en de kosten voor technisch onderhoud (erg) hoog lijken. Een voorziening voor het doen van meerjarig onderhoud of vervangingsinvesteringen ontbreekt.

Een kostendekkende exploitatie van de parkeergarage is alleen mogelijk is door het afschaffen van de gratis parkeerduur, in combinatie met de invoering van betaald straatparkeren. Deze optie is vooralsnog niet reëel. Wel zijn er andere mogelijkheden ter verbetering van het exploitatieresultaat.

De huidige beheersvorm (uitbesteden van beheertaken) volstaat. Er zou flexibeler en efficiënter kunnen worden omgegaan met de inzet van fysieke manuren, in relatie tot het beheer op afstand. Het kan aantrekkelijk zijn om het uitbesteden van beheertaken samen met Tilburg te gaan organiseren. Onze gemeente geeft daarbij zelf als opdrachtgever sturing aan de uitvoerende partij.

Ten behoeve van het vlot trekken van de ontwikkeling van het perceel hoek Kalverstraat/Tilburgseweg kan aan Leystromen een eenmalige handreiking worden gedaan om het bezoekersdeel van hun parkeerbehoefte tot een maximum van 45 plaatsen op te vangen in parkeergarage De Hovel. Daar tegenover dient dan een redelijk afkoopbedrag te staan. Dit bedrag zou kunnen worden gebruikt als eerste storting in een voorziening voor meerjarig onderhoud.

Daarom wordt het volgende geadviseerd.

- a. Het vervolgadvis af te wachten over de diverse suggesties inzake de verbetering van het exploitatieresultaat.
- b. Een mogelijke samenwerking met Tilburg inzake de organisatie c.q. het uitbesteden van parkeergelateerde beheertaken actief te onderzoeken, ook in relatie tot de interne taakverdeling.
- c. In lijn met het gestelde onder b een overbrugging te regelen voor het garagebeheer in 2012.
- d. Met Leystromen in contact te treden over een mogelijke ontheffing van het bezoekersdeel van de parkeereis, die gepaard gaat met de ontwikkeling van het perceel hoek Kalverstraat/Tilburgseweg, met een maximum van 45 plaatsen, en tegen een redelijk afkoopbedrag.

Bijlage 1: Overzicht reacties ervaringen blauwe zone

Ervaringen met de blauwe zone

Een overzicht van de ontvangen reacties n.a.v. de oproep in het Goirles Belang, of in een eerder stadium spontaan.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Algemeen				
Dhr Tosseram, Kastanjegaard 5, 5051 XS Goirle	3 januari 2011	2011000018	Blauwe zone	Vindt blauwe zone onnodig en onvriendelijk. Goirle heeft geen parkeerprobleem, maar creëert er zo een. Ziet relatie tussen parkeerboetes en leegstand Hovel.
Stichting Detailhandel Goirle	21 maart 2001		Blauwe zone	De SDG is tevreden over het functioneren van de blauwe zone en pleit voor behoud. Wel kan het gebruik van de parkeergarage beter worden bevorderd.
Dhr. Van Iersel, Van Haestrechtstraat 66, 5051 VE Goirle.	30 april 2011	2011002783	Straten waar de blauwe zone sinds 2009 is vervallen.	Brede ervaring door thuisbezoeken als fysiotherapeut. Stelselmatig bezetting van voorheen vrije plaatsen door centrupersoneel, waardoor bezoekers van de bewoners gedwongen foutparkeren (bv F.v.Saleshof). Verzoek herinvoering blauwe zone met langere termijn van 3 of 4 uur, maar dan innen als gemeentebelasting.
Dhr. De Kort, Hoge Wal 57, 5053 AP Goirle	3 mei 2011	201102858	Parkeergarage	Parkeergarage blijft financiële molensteen, want parkeren centrum neemt af door 18 nieuwe winkels aan het Van Hogendorpplein.
Dhr. Elbers, De Hovel 20-03, 5051 NP Goirle	8 mei 2011	2011002928	Blauwe zone	Blauwe zone schrikt winkelpubliek af door risico op bekeuring. Ook slechte bereikbaarheid van De Hovel met het openbaar vervoer. Overal vrij parkeren en een verbeterde bereikbaarheid maken winkelcentrum aantrekkelijk.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Mw Van den Ende, De Dieze 3, 5052 TM Goirle	9 mei 2011	2011002997	Blauwe zone	Niet positief over blauwe zone, zie er het nut niet van in, bekeuringen frustreren. Wel 2 uur gratis parkeren in dure garage maar kaart vergeten kost € 60.
Dorpsstraat				
Dhr. Danielse, Meesterbakker Van Iersel, Ledeboerstraat 27, 5048 AC Tilburg	4 maart 2010 31 mei 2010 7 januari 2011	2010001758 201003893 2011000133	Dorpsstraat	Herhaalde klachten over gebrek aan parkeerplaats voor klanten, sinds blauwe zone weg is op parkeerterrein Dorpsstraat/Van Hessen Kasselstraat. Langparkeerders bezetten alle plekken, verzoek herinvoering blauwe zone.
Fam. Rots, Abcovenseweg 25-H, 5051 PT Goirle	28 april 2011	2011002730	Parkeerterrein bakker Van Iersel (Dorpsstraat).	Verzoek om weer blauwe zone in te voeren, staat nu vrijwel altijd vol, problemen voor kortparkeerders.
Mw Van Loon, Bilderdijkdreef 44, 5051 GM Goirle	19 mei 2011	2011003327	Dorpsstraat, blauwe zone	Graag blauwe zone terug op parkeerterrein Dorpsstraat, werk zelf bij bakker Van Iersel en klanten hebben geen parkeerplaats, door langparkerend centrumpersoneel. Blauwe zone in centrum schrikt winkelend publiek van buiten Goirle af door risico op boete.
Kloosterstraat/Koudepad/Oude Kerkstraat				
Dhr. Rokven, Koudepad 2, 5051 RM Goirle	28 april 2011	2011002733	Blauwe zone ten westen van de Tilburgseweg	Parkeerprobleem Kloosterstraat/Koudepad/Oude Kerkstraat vooral in avonduren. Verzoek blauwe zone terrein Koudepad. Verzoek goed onderhoud blauwe belijning, en handhaving. Verzoek verwijderen belijning t.h.v. Koudepad 2 + 2a. Verzoek eenrichtingsverkeer Koudepad; beperk vrachtverkeer. Voorlichting, inbreng bewoners, leefbaarheid.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Dhr. Van der Mast, Koudepad 4, 5051 RM Goirle	29 april 2011	2011002781	Koudepad	Veel last van dubbel parkeren. Verzoek eenrichtingsverkeer, parkeerverbod zuidzijde, parkeerterrein blauwe zone.
Dhr/mw M. van der Minne, Oude Kerkstraat 10, 5051 RP Goirle	2 mei 2011	2011002821	Oude Kerkstraat.	Algemene opmerking: foutparkeerders aanpakken, en op trottoir ruimte creëren voor voetgangers en invaliden. Verder niet blij met vervallen blauwe zone in deel Oude Kerkstraat, graag terugdraaien.
Dhr. Pieters, Kloosterstraat 55-C, 5051 RE Goirle	8 mei 2011	2011002929	Het Aangeleeg	Zeer voldaan met blauwe zone op Het Aangeleeg. Betere doorstroming en minder foutparkeerders voor de garages van de bewoners Kloosterstraat.
Mw Sperber, Kloosterstraat 7, 5051 RB Goirle	11 mei 2011	2011003068	Parkeerterrein Koudepad	Waarom geen blauwe zone op parkeerterreintje Koudepad ? Zou parkeerdrukke Kloosterstraat kunnen verminderen.
Dhr. Spruyt, Kloosterstraat 68, 5051 RE Goirle	19 mei 2011	2011003326	Kloosterstraat, Dorpsstraat	Voor bewoners Kloosterstraat is parkeren probleem sinds parkeerterrein hoek Dorpsstraat geen blauwe zone meer is. Graag blauwe zone daar weer invoeren.
Nieuwstraat/Dr. Schaepmanstraat/St. Jansstraat				
Thebe, mw W. Claassen, Bergstraat 6, 5051 HC Goirle	10 februari 2011	2011000936	Bergvenne en omgeving	Sinds opheffen blauwe zone veel parkeeroverlast bij Bergvenne. Door langparkeerders onvoldoende plaats voor medewerkers thuiszorg, waardoor zij cliënten niet op tijd de nodige zorg kunnen verlenen. Aanvullende toelichting in gesprek met wethouder Van Groenendaal d.d. 14 maart 2011: parkeerprobleem geldt ook voor thuiszorgmedewerkers die bij kantoor Thebe rooster etc. moeten halen/brengen. Parkeerdruk leidt tot foutparkeren, wat weer leidt tot parkeerboetes en gevaarlijke

				<p>verkeerssituaties. Voor bewoners dubbele overlast: zelf kunnen ze niet parkeren, en thuishulp komt te laat.</p> <p>Verzoek: blauwe zone terug.</p>
AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Fa. Van der Pouw Kraan-Kollau, Dr. Schaepmanstraat 1, 5051 JK Goirle	28 april 2011	2011002747	Omgeving Bergvenne	Verzoek om weer blauwe zone in te voeren, grote parkeeroverlast van langparkeerders, resteert geen ruimte voor bewoners. Durven niet meer met de auto weg te gaan, want bij terugkomst plek kwijt.
Dhr/mw W. Spijkers, Dr. Schaepmanstraat 9, 5051 JK Goirle	2 mei 2011	2011002812	Parkeerterrein Dr. Schaepmanstraat.	Veel last van langparkeerders personeel centrum en verpleeghuis. Bewoners die even weg zijn hebben bij terugkomst geen plek meer. Verzoek zone terug.
Mw. Sprengers, St. Jansstraat 4-03, 5051 RH Goirle	3 mei 2011	2011002859	St. Jansstraat, Dr. Schaepmanstraat, Nieuwstraat	Sinds blauwe zone in St. Jansstraat is opgeheven staat alles vanaf 9 uur vol met langparkerend personeel van winkels en verpleeghuis. Als kinderen op bezoek komen moeten ze eerst kleinkinderen afzetten en dan parkeerplek zoeken, meestal bij het zwembad. Na boodschappen doen kunnen we auto niet meer kwijt. Graag blauwe zone terug.
Dhr/mw R. Spijkers, Dr. Schaepmanstraat 51, 5051 JM Goirle	4 mei 2011	2011002860	Dr. Schaepmanstraat	Kotsbeu dat parkeerplaatsen bezet worden door langparkeerders (personeel verpleeghuis, wandel/fietsclubs verzamelen, zelfs man Oranjeplein parkeert hier), en dat eigen bewoners geen plaats hebben. Als we auto pakken en terugkomen moeten we rondjes rijden en soms met boodschappen parkeren bij Wit-Gele Kruis, daarom dikwijls maar te voet. Ondergronds parkeren geen alternatief want met AOW geen geld voor, en bovendien niet rechtvaardig als anderen hier zomaar hele dag gratis kunnen staan.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Mw Van de Lisdonk, Nieuwstraat 35, 5051 NT Goirle	4 mei 2011	2011002857	Nieuwstraat	Afhankelijk van auto want kan sinds beroerte niet meer fietsen. Als mevrouw terugkomt van sporten (voor gezondheid) is er nooit plaats vrij en met ze rondjes rijden tot er een plaats vrij komt. Ook parkeerdrukke begrafenissen draagt daaraan bij. Parkeergarage durf ik niet in.
Fam. Verhoeven, Nieuwstraat 10b, 5051 NS Goirle	4 mei 2011	2011002951	Nieuwstraat	Graag blauwe zone terug in Nieuwstraat. Nu dikwijls geen plaats door langparkerend winkelpersoneel. Gevolg dat er op het trottoir voor de appartementen wordt geparkeerd.
Mw Van Besouw, Nieuwstraat 8, 5051 NS Goirle	9 + 23 mei 2011	Telefonisch	Nieuwstraat	Klacht parkeeroverlast door langparkerend centrupersoneel. Geen plaats over voor de bewoners.
Mw Schalks, Nieuwstraat 39-E, 5051 NT Goirle	9 mei 2011	2011003000	Nieuwstraat	Sinds blauwe zone weg is staat parkeerplaats hele dag vol, en is er geen plaats voor bewoners en hun bezoekers. Ook belemmeren auto's in onderdoorgang naast friettent de doorgang; verzoek gele strepen stoeprand. Rommel cafetariabezoekers.
Kerkstraat/Hoge Dries/Korenmolenplein				
Fam De Jongh, Kerkstraat 28, 5051 LC Goirle	3 mei 2011	2011002819	Kerkstraat, Hoge Dries	Parkeerprobleem bewoners Kerkstraat omdat uitwijken naar Hoge Dries niet kan door langparkeerders centrupersoneel. Verzoek blauwe zone Hoge Dries.
Dhr Van Hal, Kerkstraat 74, 5051 LC Goirle	4 mei 2011	2011002941	Kerkstraat, Korenmolenplein	Fysiotherapeut. Sinds invoering blauwe zone geen enkele parkeerklacht meer gehad van cliënten. Graag behoud van deze situatie.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Dhr. Simons, Kerkstraat 74, 5051 LC Goirle	11 mei 2011	2011003064	Kerkstraat	Graag handhaving blauwe zone Kerkstraat tussen Groeneweg en Beeksedijk, ivm garagebedrijf buurman en daarmee gepaard gaande parkeerbehoefte.
Oranjeplein/Kalverstraat				
Fam. Tra, Kalverstraat 4, 5051 NK Goirle	7 november 2009	2009008184	Oranjeplein	Graag hele Oranjeplein weer blauwe zone, zodat bewoners Kalverstraat ook ergens kunnen parkeren.
Dhr. Zilverberg, Oranjeplein 8, 5051 LW Goirle	3 december 2009 28 april 2011	2011002816	Oranjeplein noordzijde, Marijkestraat-Beatrixstraat.	Verzoek om weer blauwe zone in te voeren, tbv woningen. Nu veel langparkerend centrumpersoneel.
Dhr/mw Van Oirschot, Kalverstraat 8, 5051 NK Goirle	3 mei 2011	2011002865	Kalverstraat	Parkeerbeleid is hel voor bewoners Kalverstraat. Op drukke dagen (bv zaterdag) is uitwijken naar het Oranjeplein geen optie en moet ik naar parkeergarage, en binnen 2 uur opnieuw proberen, rondjes rijden tot er plekje vrij komt.
Dhr Van Disseldorp, Oranjeplein 9, 5051 LT Goirle	6 mei 2011	2011002925	Oranjeplein	Verzoek om blauwe plaatsen op Oranjeplein te verdubbelen tbv betere doorstroming. Langparkerend personeel gemeente etc. houden parkeerplaatsen hele dag bezet; deze tegen gereduceerd tarief in parkeergarage laten parkeren (rendabeler).
Dhr/mw A. Vos, Kalverstraat 14, 5051 NK Goirle	6 mei 2011	2011002926	Oranjeplein	Hebben parkeerkaart voor Oranjeplein maar moeten toch dagelijks uitwijken. Toen Oranjeplein nog helemaal blauwe zone was, was er altijd plaats. Centrumpersoneel kan beter op de fiets komen. Bewoners Hovel en Oranjeplein met eigen parkeerplaats zouden geen kaart voor de blauwe zone moeten krijgen; niet nodig en wordt misschien zelfs tegen vergoeding doorgegeven. Betere parkeercontrole. E.a.z.

AFZENDER	DATUM REACTIE	REFERENTIENR	M.B.T. LOCATIE/GEBIED	INHOUD REACTIE
Irenestraat/Emmastraat				
Dhr/mw M. Weijtmans, Emmastraat 50, 5051 LN Goirle	3 mei 2011	2011002823	Emmastraat	Regelmatig andere auto's voor de deur, niet van bewoners Emmastraat, waardoor het lastig is om voor eigen deur te komen.
Mw Van Berkel, Van Haestrechtstraat 53, 5051 VC Goirle	22 januari 2011 14 mei 2011	2011000409 2011003229	Irenestraat	Graag blauwe zone terug en liefst 24 uur per dag, om ook de bedrijfswagens va. 17 uur te weren. Ook gezinnen met 3 auto's. Geen plaats meer voor mensen die er wonen.
Tilburgseweg/Van Haestrechtstraat				
Dhr. Schraven, bureau MBMB c.q. CPC, postbus 1040, 5004 BA Tilburg. Gevestigd hoek Tilburgseweg/Van Haestrechtstraat	9 november 2009		Tilburgseweg, Van Haestrechtstraat	Huidige parkeersituatie (geen blauwe zone meer) leidt tot hinder voor de cliënten van CPC en Maatschappelijke Begeleiding Midden-Brabant. CPC heeft dagelijks 16 bezoekers, en ook bezoekers MBMB zijn niet in telling meegenomen. Verzoek herinvoering blauwe zone.

Bijlage 2: Processchema beoordeling gemeentelijke parkeereis

