



**NOTITIE**

---

# BEWONERSEVALUATIE DIGITAAL PARKEREN VALKENBURG AAN DE GEUL | 2018

Status: definitief  
Auteur: ing. B. Klinkien | Team Openbare Ruimte  
Versie: 2.0  
Datum: November 2018

## INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
2	Een korte terugblik.....	3
3	Belangrijke uitgangspunten van digitaal parkeren.....	3
4	Gebruiksanalyses digitaal parkeren.....	4
4.1	Bewonersvergunningen.....	4
4.2	Digitale bezoekersregeling .....	4
4.3	Alternatief bezoekersregeling voor niet-digitale bewoners .....	5
4.4	Klachten en meldingen .....	6
5.	Inloopsessies .....	6
5.1	Opkomstanalyse .....	6
5.2	Actie- en verbeterplan digitaal parkeren.....	7
5.3	Actie- en verbeterplan overige parkeerzaken .....	9
6.	Conclusies.....	10

## 1 INLEIDING

In 2017 zijn alle parkeerproducten (en de uitgifte ervan) gedigitaliseerd. Dat geldt voor zowel bewonersvergunningen, abonnementen en ontheffingen en voor de bezoekersregeling (voorheen de kraskaart). Hierover hebben werd de Raad uitgebreid geïnformeerd. Inmiddels is dit (nieuwe) digitale platform ca. 1,5 jaar in gebruik. Daarom heeft er in het najaar van 2018 een brede gebruikersevaluatie plaatsgevonden in de vorm van inloopbijeenkomsten. Het doel was om in gesprek te gaan met bewoners en met gebruikers van het digitale systeem. Vervolgens kon waar nodig hulp of ondersteuning op-maat worden geboden. Deze bijeenkomsten hebben waardevolle inzichten en verbeterpunten opgeleverd. Uiteraard was er gelegenheid om vragen te stellen over digitaal parkeren, zowel plenair als individueel. Deze notitie bevat de uitkomsten van de gebruikersevaluatie en een overzicht van de vervolgstappen.

## 2 EEN KORTE TERUGBLIK

De Raad gaf het College al in 2012 opdracht om het belanghebbendenparkeren (vergunningen, abonnementen en ontheffingen) en de bezoekersregeling (vroegere kraskaart) te digitaliseren. De invoering van digitaal parkeren kan als vervolgstap worden gezien op de realisatie van het Centrumplan Valkenburg. Daarin werd namelijk voorzien in een autoluw stadscentrum met volledig digitale selectieve toegang (dynamisch inzinkbare pollers) en daarbij horende digitale producten (toegangsontheffingen). De opdracht voor de uitrol van digitaal parkeren werd in 2016 gegund aan het bedrijf P1. Deze marktpartij verzorgt overigens ook de (uitgifte en afhandeling) van digitale toegangsontheffingen voor het autoluwe centrum in Valkenburg. In de periode 2016-2017 heeft de gemeente samen met P1 een op-maat systeem voor digitaal parkeren in Valkenburg ontwikkeld. Daarin werd ook de bezoekersregeling werd opgenomen. Voor de groep niet-digitale gebruikers werd een alternatief ontwikkeld. Via dit alternatief kan het digitale systeem (ook) zonder computer, smartphone of tablet worden gebruikt.

Begin 2017 werd gestart met een communicatietraject. Het nieuwe digitale platform werd op 1 mei 2017 in gebruik genomen. Tot 1 juli 2017 gold er een gewenningsperiode. Tijdens de gewenningsperiode was het nog mogelijk om de (oude) papieren parkeerproducten en kraskaarten tegelijk met het (nieuwe) digitale systeem te gebruiken. Per 1 juli 2017 geldt enkel nog digitaal parkeren. Toch bleek dat er behoefte was aan een langere gewenningsperiode voor de digitale bezoekersregeling. Daarom besloot het College dat kraskaarten nog tot en met 31 december 2017 konden worden gebruikt. In diezelfde periode was de nieuwe digitale bezoekersregeling overigens ook beschikbaar. Per 1 januari 2018 zijn enkel nog digitale parkeerproducten geldig.

## 3 BELANGRIJKE UITGANGSPUNTEN VAN DIGITAAL PARKEREN

Enkel de manier van uitgifte en het gebruik van parkeerproducten is gedigitaliseerd. Het beleid is ongewijzigd gebleven. Iedereen die in het verleden recht had op een of meerdere parkeerproducten en/of de bezoekersregeling heeft dat recht ná de invoering van digitaal parkeren nog steeds. De invoering van digitaal parkeren heeft geleid tot lagere exploitatiekosten. Dit is per direct doorberekend in het tarief voor de eerste bewonersvergunning wat een verlaging heeft opgeleverd. Het laten parkeren van bezoek is aanzienlijk gunstiger (lees: goedkoper) geworden. Vroeger kostte 1 kraskaart € 0,50. Daarmee kon bezoek 5 uur parkeren. Wordt er maar 1 uur gebruikt dan was de overige tijd verspild. De digitale bezoekersregeling werkt met “tegoed” en alleen de werkelijke parkeertijd wordt afgeschreven. Voor diezelfde € 0,50 kan nog steeds 5 uur worden geparkeerd maar er wordt per minuut afgeschreven. Er kan nog steeds maximaal € 50,- per jaar aan bezoekersparkeren worden besteedt. Het rendement ligt echter een stuk hoger.

Digitaal parkeren is minder gevoelig voor misbruik en fraude. Iets wat (helaas) veel voorkwam bij de “papieren” parkeerproducten.

## 4 GEBRUIKSANALYSES DIGITAAL PARKEREN

De gebruikscijfers waren vanaf het eerste moment positief. Toch zijn in de eerste maanden na ingebruikname vragen en onduidelijkheden ontstaan over het digitale systeem. Dit had vooral te maken met gewenning maar ook met de communicatiewijze. Zo bleek dat de communicatie vanuit P1 naar onze burgers niet altijd soepel verliep. Er was vooral behoefte aan persoonlijk contact en ondersteuning; in tegenstelling dan wat van tevoren werd verwacht. Daarom zijn er maatregelen genomen. Op de eerste plaats werd in overleg met P1 het antwoordscript van het callcenter aangepast. Op die manier konden standaard vragen beter worden beantwoordt. Vervolgens werd P1 verzocht om één centrale contactpersoon voor onze gemeente aan te wijzen. Deze contactpersoon behandelt alle gevallen waarbij maatwerk of persoonlijk contact nodig is. Hierdoor konden meer specifieke klantvragen snel en adequaat worden opgelost. Bijvoorbeeld via een huisbezoek of telefonische 1 op 1 instructie (desgewenst op afspraak).

### 4.1 BEWONERSVERGUNNINGEN

Ongeveer 2500 adressen (verdeeld over de verschillende sectoren) komen in aanmerking voor een (of meerdere) bewonersvergunning. Uit actuele managementrapportages (gebruiksgegevens) blijkt dat ca. 50-55% van al deze vergunning-gerechtigden ook daadwerkelijk deze digitale producten aanschaffen en gebruiken. Dit loopt gelijk op met de landelijke trend onder gemeenten die het parkeren hebben gedigitaliseerd. Die ligt namelijk rondom de 50%. Deze hoeveelheid lijkt op het eerste gezicht laag maar lang niet iedereen schaft daadwerkelijk een vergunning aan. Er zijn bewoners of gezinnen zonder auto, soms is parkeerruimte op eigen terrein voldoende of er wordt gewoon elders geparkeerd. Dat was overigens ten tijde van de “papierene” vergunning niet anders.

### 4.2 DIGITALE BEZOEKERSREGELING

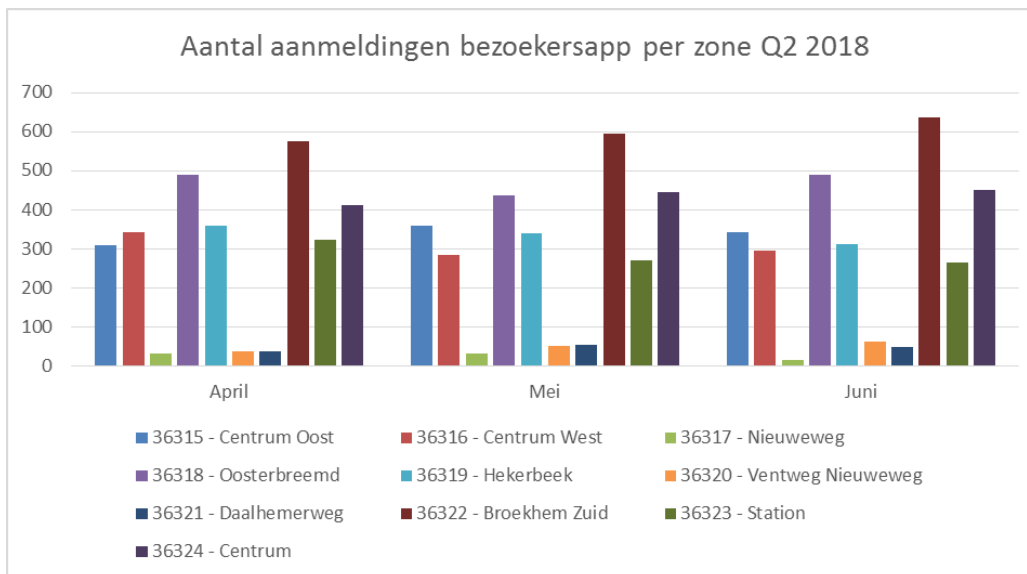
Het gebruik van de digitale bezoekersregeling ligt vanaf het eerste moment hoog. Dat zien we terug in cijfers over de exploitatie en het feitelijke gebruik. Zie tabel 1

TABEL 1| GEBRUIK DIGITALE BEZOEKERSREGELING

Bezoekersapplicatie	Aantal aanmeldingen	Cumulatief	Het verbruik (in uren)	Cumulatief
Januari	1.769	1.769	5.971	5.971
Februari	1.759	3.528	6.125	12.097
Maart	2.307	5.835	7.725	19.821
April	2.926	8.761	9.767	29.589
Mei	2.876	11.637	9.935	39.524
Juni	2.921	14.558	9.866	49.390
Juli	2.765	17.323	9.442	58.832
Augustus	3.022	20.345	10.061	68.893
September	2.775	23.120	8.898	77.791
Totaal	23.120		77.791	

De tabel is een uitsnede uit de werkelijke gebruiksgegevens van 2018 (januari t/m september). Het jaar 2017 is vanwege de opstartfase onvoldoende representatief. Het jaar 2018 is daarentegen nog niet verstrekt. Er worden gemiddeld al zo'n 2600 aanmeldingen per maand geregistreerd. Het gemiddeld aantal verbruikte uren ligt op ca. 8500 per maand. Dat aantal zal naar verwachting nog groeien. Ook dit loopt gelijk op met de trend in andere gemeenten waarin het bezoekersparkeren op een vergelijkbare wijze is gedigitaliseerd.

Figuur 1 hieronder geeft inzicht in het werkelijke gebruik van de digitale bezoekersregeling per sector gedurende het tweede kwartaal van 2018.



FIGUUR 1 | AANTAL AANMELDINGEN BEZOEKERSAPPLICATIE

Het gebruik van de bezoekersapp is dynamisch en verschilt van maand tot maand. Daarom is het belangrijk om een representatieve periode te kiezen om uitspraken over te doen. In dit geval kiezen we voor het 2<sup>de</sup> kwartaal van 2018. Deze periode ligt in het voorjaar maar buiten de “winterdip” en de “zomerpiek”. In alle sectoren wordt het gebruik van de digitale bezoekersregeling geregistreerd. Er zijn wel onderlinge verschillen. Dit moet niet als maatgevend worden beschouwd. De parkeersituatie in zowel de openbare ruimte als op eigen terrein verschilt immers van wijk tot wijk. Dat geldt ook voor het type bebouwing en demografische verdeling. Wat opvalt is dat enkele specifieke sectoren zeer hoog scoren. Dit zijn vooral de sectoren waarin zich veel hoogbouw bevindt (appartementen) of de sectoren waar juist de parkeerruimte op eigen terrein schaarser is. Hier wordt de digitale bezoekersregeling dus gemiddeld genomen meer gebruikt dan in andere gebieden. Extra opvallend zijn de sectoren Broekhem-Zuid en Hekerbeek. Vanuit deze sectoren kwamen in eerste instantie juist negatieve signalen over de digitale bezoekersregeling. Het systeem zou te ingewikkeld zijn en bewoners waren niet of onvoldoende in staat om het te bedienen. Op basis van de feitelijke gebruikersgegevens blijkt dat het digitale systeem juist in deze wijken erg goed (en frequent) wordt gebruikt.

### 4.3 ALTERNATIEVE BEZOEKERSREGELING VOOR NIET-DIGITALE BEWONERS

Bewoners die onvoldoende vaardig zijn met het bedienen van de digitale bezoekersregeling (en er met hulp en instructie ook niet uit komen) kunnen gebruikmaken van een alternatief. Hiermee kunnen kentekens telefonisch worden aan- en afgemeld. Op dit moment zijn er ca. 85 alternatieve regelingen in gebruik. Afgezet tegen het aantal adressen die recht hebben op de digitale bezoekersregeling is dit aantal zeer laag. Zeker wanneer we kijken naar het werkelijke gebruik van de digitale bezoekersregeling en het aantal telefonische aan- en afmeldingen via het gebruikersalternatief. Hieruit blijkt dus dat maar een zeer klein aantal bewoners echt niet met de digitale bezoekersregeling uit de voeten kunnen en wel geholpen zijn met het alternatief.

## 4.4 KLACHTEN EN MELDINGEN

Direct na invoering van digitaal parkeren kwamen relatief veel meldingen binnen, zowel telefonisch als per email. Dat lijkt verklaarbaar. Er heeft immers een forse verandering plaatsgevonden in de wijze van uitgifte en het gebruik van parkeerproducten. Ook kwamen er (vooral in het begin) nog veel vragen bij het KCC van de gemeente terecht in plaats van bij P1. Nog steeds worden er regelmatig vragen gesteld. Na ruim 1,5 jaar zijn wel patronen herkenbaar. Vooral rondom de prolongatieperiode (verlengmoment van jaarvergunningen en ontheffingen) wordt het callcenter veel bevroegd. Dat gold ook voor de periode direct na de jaarwisseling. Dit is waardevolle informatie op basis waarvan de communicatiestrategie verder kan worden afgestemd. Over het algemeen is er een duidelijke terugloop in het totaal aantal klantvragen merkbaar. Dat is een positieve ontwikkeling. Het lijkt erop dat de eerdere wijzigingen in de communicatie- en hulpstrategie goede effecten hebben en dat men steeds beter met het systeem leert omgaan.

## 5. INLOOPSESSIES

In het najaar van 2018 heeft er een brede gebruikersevaluatie van digitaal parkeren plaatsgevonden. Daarvoor zijn een 4-tal inloopsessies georganiseerd. Bewoners en gebruikers werden individueel per brief uitgenodigd. Dat gold ook voor de gebruikers van het alternatief voor de digitale bezoekersregeling. Voor deze gebruikersgroep werd een aparte sessie georganiseerd.

De evaluatiesessies waren als volgt georganiseerd en verdeeld:

- 20-09-2018: sector Broekhem-Zuid (middag)
- 20-09-2018: gebruikers alternatief digitale bezoekersregeling (avond)
- 23-10-2018: sectoren Station en Centrum-West (avond)
- 25-10-2018: sectoren Nieuweweg, Ventweg-Nieuweweg, Hekerbeek en Centrum-Oost (avond)
- 01-11-2018: sectoren Centrum, Oosterbeemd en Daalhemerweg (avond)

Het doel van de bijeenkomsten was om met belanghebbenden in gesprek te gaan over digitaal parkeren en het gebruik ervan. Luisteren naar de gebruikservaringen stond centraal. Tevens was er ruime gelegenheid voor het stellen van vragen, zowel plenair als individueel. Dit heeft tot waardevolle inzichten en actiepunten geleid. Vragen werden zoveel mogelijk direct beantwoordt. Als dat niet mogelijk was of bij specifieke of individuele problemen/vragen werd voor opvolging via P1 gezorgd. Op die manier konden ook de resterende vragen (alsnog) worden afgehandeld. Uiteindelijk bleven er nog een aantal actiepunten over. Die zijn verwerkt in een actie- en verbeterplan.

### 5.1 OPKOMSTANALYSE

Afgezet tegen het aantal verstuurd uitnodigingen was de opkomst niet al te hoog. Gemiddeld ca. 20 tot 30 deelnemers per inloopsessie. Uitzondering daarop was de inloopsessie in de sector Broekhem-Zuid. Daar lag de opkomst met ca. 70 a 80 deelnemers beduidend hoger. Dit lijkt tegenstrijdig met het gebruik van digitaal parkeren in deze sector. Dat ligt immers weer beduidend hoger dan in andere sectoren (zie 4.2 Digitale bezoekersregeling). Wat ook opviel is dat veel vragen en opmerkingen tijdens de inloopsessies niet over digitaal parkeren gingen maar over het parkeerbeleid en tariefstellingen in onze gemeente. Ook over handhaving werden veel vragen gesteld. De opkomst tijdens de inloopsessie voor gebruikers van het alternatief voor de digitale bezoekersregeling was daarentegen laag. Van de ca. 85 gebruikers waren er zo'n 15 aanwezig. Vanuit deze gebruikersgroep komen overigens weinig tot geen meldingen binnen. Uit deze data blijkt dat het alternatief voor de digitale bezoekersregeling (ook) naar wens en behoren werkt.

## 5.2 ACTIE- EN VERBETERPLAN DIGITAAL PARKEREN

De inloopsessies hebben geleid tot waardevolle inzichten en verbeterpunten. Veel vragen konden direct of via P1 worden beantwoordt. Toch zijn er ook heel wat acties en verbeterpunten voorgesteld waar concreet iets mee kan worden gedaan. Daarom is er een plan van aanpak met maatregeloverzicht gemaakt. Ook zijn er vragen gesteld over parkeerbeleid en handhaving. Hiervan hebben is een (apart) plan van aanpak gemaakt. Deze treft u verderop in deze nota aan.

### De “bezoekersapp”

#### **Probleem:**

- De “app” is geen echte app maar een website. Dat werkt onhandig.

#### **Aanpak:**

- Dit is een veel gehoorde opmerking. P1 is hierover door meerdere gemeenten benaderd. De reden dat er geen echte “app” was is dat aanbieders zoals Google en Apple hoge kosten in rekening brengen voor het uitbrengen en onderhouden van een app via hun appstores. Deze regelingen zijn recent veranderd. Daarom heeft P1 de afgelopen maanden een app ontwikkeld waarmee de digitale bezoekersregeling te bedienen is. De uitrolfase van deze app bevindt zich nu in het teststadium. In 2019 komt hij ook voor onze inwoners beschikbaar. Gebruikers worden tijdig door P1 geïnformeerd.

### Handhaving

#### **Probleem:**

- Een veelgehoorde klacht is dat er te weinig handhaving plaatsvindt. Dat vergroot de kans op parkeerovertradingen en overlast. Ook wanneer parkeerproblematiek bij de gemeente wordt gemeld duurt het vaak te lang voordat er op wordt gereageerd. Soms gebeurt er ook helemaal niets.

#### **Aanpak:**

- De BOA-capaciteit is sinds 2018 uitgebreid. Daarmee is er meer ruimte ontstaan om parkeerhandhaving uit te voeren wat betekent dat de BOA's hier frequenter voor ingezet kunnen worden.
- Het College heeft medio 2018 een nieuwe interne parkeerorganisatie vastgesteld. Daarin zijn afspraken vastgelegd over de handhavingcapaciteit die ten behoeve van het parkeerprogramma beschikbaar komt. Ook zijn er afspraken gemaakt over regulier overleg tussen handhavers en de beleidsafdeling (parkeerregisseur). Dat vindt nu maandelijks plaats waarbij vooral wordt stilgestaan bij actuele parkeerproblemen, klachten en meldingen. Vervolgens worden samen prioriteiten binnen de parkeerhandhaving gesteld.

### **Parkeren van bezoek in de avonduren**

#### **Probleem:**

- Het aanmelden van bezoek in avonduren (na 20:00 uur) is niet mogelijk terwijl bezoek in de meeste sectoren ook in de avond aangemeld dient te zijn. Bewoners hebben deze behoefte wel aangezien er voorheen ook na 20:00 uur een kraskaart in het voertuig van het bezoek moest liggen.

#### **Aanpak:**

- Recent werd geconstateerd dat de digitale bezoekersregeling het inderdaad niet toelaat om bezoek na 20:00 uur aan te melden. Dit is overigens het resultaat van een 1 op 1 vertaling van het beleid van de kraskaart naar een digitale regeling. In de meeste sectoren hoefde ten tijde van de kraskaart na 20:00 uur niet gekrast te worden. Dit is in de nieuwe digitale bezoekersregeling onduidelijk en onlogisch voor de bewoners. Het is immers wel verplicht om te allen tijde te beschikken over een digitale bewonersvergunning (indien van toepassing). Ook handhavers kunnen in veel gevallen nu niet controleren of bezoek legaal parkeert of niet.
- In overleg met P1 werd het digitale systeem en het beleid aangepast. Per november is het de bedoeling dat kentekens van bezoek altijd worden aangemeld, ook tijdens de daguren dat er niet voor bezoek hoeft te worden betaald. Er wordt op deze momenten geen tegoed afgeschreven. Er zijn ook sectoren waarin parkeerregulering maar een beperkt deel van een kalenderjaar en gedurende beperkte daguren van kracht is (Hekerbeek, Daalhemerweg en Broekhem-Zuid). In deze sectoren hoeft bezoek natuurlijk niet te worden aangemeld op het moment dat er geen parkeerregulering van kracht is. Alle gebruikers worden op een passende wijze hierover geïnformeerd.
- Na deze aanpassing wordt de handhavingsfrequentie tijdens avonduren in de sectoren verhoogd.

### **Aanmelden van bezoek**

#### **Probleem:**

- Er kan wat tijd zitten tussen het moment van parkeren van bezoek en het feitelijk aanmelden van het kenteken in de digitale bezoekersregeling. Het is niet duidelijk hoe handhavers hiermee omgaan.

#### **Aanpak:**

- Handhavers zijn zodanig geïnstrueerd dat ze altijd proberen te achterhalen of het om moedwillig foutparkeren gaat of niet. De kans dat dit probleem zich voordoet is echter klein. Krijgt bezoek toch een bekeuring in de periode tussen parkeren en aanmelden? Dan dient dit zo snel mogelijk bij de gemeente te worden gemeld. Een eventuele fout (mits aangetoond) kan dan worden hersteld.

### **Belkosten voor het gebruik van het callcenter van P1**

#### **Probleem:**

- De kosten voor het bellen met het callcenter van P1 zijn hoog.

#### **Aanpak:**

- Het callcenter van P1 gebruikt een 088-nummer. Hiervoor geldt het lokale tarief. Het is mogelijk dat een telefoonprovider toch extra kosten hiervoor in rekening brengt. Dat verschilt dus per telefoonaanbieder. Het lijkt erop dat vooral internetaanbieders die tevens telefoondiensten aanbieden (zoals Ziggo) extra kosten in rekening brengen. Dit is natuurlijk ongewenst.
- De gemeente gaat dit melden bij de Autoriteit Consument en Markt.



### 5.3 ACTIE- EN VERBETERPLAN OVERIGE PARKEERZAKEN

Tijdens de inloopsessies zijn ook vragen gesteld over het parkeerbeleid. Hoewel dit niet het onderwerp van de inloopsessies was werd wel geprobeerd om deze vragen zoveel mogelijk te beantwoorden. Ook dit heeft geleid tot een aantal actie- en verbeterpunten. Beneden het plan van aanpak.

#### **Herkenbaarheid van parkeerplaatsen voor vergunninghouders:**

##### **Probleem:**

- De herkenbaarheid van parkeerplaatsen voor vergunninghouders is niet altijd even duidelijk. Dit geldt dan in het bijzonder voor bezoekers, die niet of minder lokaal bekend zijn. Daarom kan parkeeroverlast ontstaan en het zorgt voor onbegrip. Markering is soms versleten.

##### **Aanpak:**

- In 2017 zijn alle verkeersborden in de gemeente op juistheid en volledigheid gecontroleerd. Daar horen ook de borden inzake vergunningparkeren bij. Naar aanleiding van deze melding wordt de bebording rondom de vergunningsectoren nogmaals nagelopen. Zo kunnen eventuele hiaten alsnog worden gedicht. Landelijke richtlijnen blijven echter wel het toetsingskader.
- Een groot deel van de parkeervakken in de vergunningsectoren zijn al voorzien van markering met aanvullende "gele" symbolen. Deze geven aan dat er alleen met een vergunning mag worden geparkeerd. Dit is nog niet overal het geval. In sommige sectoren is er immers bewust voor gekozen om geen parkeerbelijning en/of geen aanvullende symbolen aan te brengen. Dat heeft vooral te maken met het waarborgen van maximaal parkeerrendement. Want fysieke vakken aanbrengen betekent vaak netto minder parkeerplaatsen in de straat. Toch wordt de situatie bij de komende markeringsronde in het voorjaar herzien op basis van de meldingen die tijdens de inloopsessies zijn gemaakt. Daar waar het nuttig is om extra belijning aan te brengen zullen wordt dat overwogen. Versleten markering wordt zo snel mogelijk hersteld.

#### **Wel of geen parkeerregulering in Broekhem-Noord**

##### **Probleem:**

- In Broekhem-Noord is geen parkeerregulering (vergunningparkeren) ingesteld. Daar is wel behoefte aan want er is veel parkeeroverlast.

##### **Aanpak:**

- Parkeerregulering heeft als doel het voorkomen van parkeeroverlast, het waarborgen van voldoende openbare parkeerruimte voor bewoners en het verdelen van de parkeerdruk. Daarmee verbetert de leefbaarheid en het verlaagt de ongewenste (parkeer) effecten tijdens drukke perioden of tijdens grote evenementen.
- Er wordt geregeld verzocht om parkeerregulering in Broekhem-Noord in te voeren. Daarentegen zijn er ook bewoners die dit pertinent niet willen. Want aan vergunning- en bezoekersparkeren zijn kosten verbonden en het kan beperkend werken. Draagvlak vanuit de bewoners is een belangrijke voorwaarde om parkeerregulering überhaupt te overwegen.
- In de eerste helft van 2019 wordt via een enquête de behoefte aan parkeerregulering onder de bewoners van Broekhem-Noord gepeild. Aan de hand van de uitkomsten kan worden besloten wel of geen parkeerregulering in te voeren. Het is geen optie om slechts een gedeelte van de wijk te voorzien van parkeerregulering. Als er sprake is van parkeeroverlast dan zal zich dit verplaatsen naar de straten waar geen parkeerregulering is ingesteld. Met alle gevolgen van dien.

### **Liever geen parkeerregulering meer in Broekhem-Zuid**

#### **Probleem:**

- Het openluchtwembad in Broekhem-Zuid is afgebroken en de Valkenier heeft nu een eigen parkeerterrein. Waarom de parkeerregulering niet afschaffen?

#### **Aanpak:**

- Deze wijk ligt wat verder van het centrum van Valkenburg verwijderd. Daarop is ook de periode van parkeerregulering afgestemd. Deze geldt maar voor een gedeelte van een kalenderjaar. Dit is dus afgestemd op de drukste periode. Op dit moment is er onvoldoende inzicht in de parkeereffecten vanwege het wegvallen van het openluchtwembad en de aanleg van het parkeerterrein bij de Valkenier. Het is mogelijk dat de gemiddelde parkeerdruk hierdoor daalt. Daarentegen is er een grote ontwikkeling gaande langs de Prinses Beatrixsingel (Leeuwbieterrein). Dit kan op korte termijn de parkeerdruk juist weer verhogen. Het is daarom raadzaam om nu nog geen wijzigingen in de parkeerregulering door te voeren. Daarmee kan worden voorkomen dat wijzigen op korte termijn weer moeten worden teruggedraaid. Tijdens de realisatie en na oplevering van het (nieuwe) Leeuwbieterrein zullen de parkeereffecten in de sector door middel van metingen nauwgezet worden gevolgd. Op basis van de uitkomsten kan dan een weloverwogen beslissing worden genomen. Daar worden ook de bewoners van de sector bij betrokken.

### **Veranderend parkeeraanbod**

#### **Probleem:**

- Door het wegvallen van Villa Via Nova en de werkzaamheden op het Walramplein ontstaat er parkeerproblematiek op locaties die buiten de gebieden van gereguleerd parkeren vallen.

#### **Aanpak:**

- Het wegvallen van Villa Via Nova heeft inderdaad effecten op het parkeeraanbod en de parkeerdruk elders. Dat geldt overigens ook voor de werkzaamheden op het Walramplein maar deze zijn van tijdelijke aard.
- Er zijn al maatregelen genomen om het wegvallen van de parkeerplaats Villa Via Nova te compenseren. Zo is extra overloop(parkeer)gebied voor de sector Centrum aangewezen. Bewoners die in het bezit zijn van een geldige bewonersvergunning kunnen vanaf 2019 namelijk ook gebruik maken van het Berkelplein.
- Deze ontwikkelingen zullen de komende tijd op de voet worden gevolgd. Het is mogelijk dat de contouren van de vergunningsectoren op termijn moeten worden aangepast.

## **6. CONCLUSIES**

Op basis van de actuele gebruiks- en managementgegevens komen we tot de conclusie dat digitaal parkeren (voldoende) naar wens functioneert. Dit blijkt uit de opkomst tijdens de inloopsessies en de inhoud van de vragen die worden gesteld. Het is op basis van deze gebruikersevaluatie niet nodig om in te grijpen op beleids- en/of procesniveau. Het is ook niet nodig om de huidige koers inzake digitaal parkeren te wijzigen. De (kwaliteit van) communicatie tussen de P1 en de burgers/gebruikers van het digitaal parkeren blijft wel een belangrijk aandachtspunt. Dit vormt dan ook een terugkerend ijkpunt in het reguliere overleg tussen de gemeente en P1. Om zoveel mogelijk bewoners in digitaal parkeren te introduceren (en wegwijs te maken) zetten we in op een duidelijke en laagdrempelige digitale portal ([www.bereikbaarvalkenburg.nl](http://www.bereikbaarvalkenburg.nl)). Indien nodig faciliteren we in 1 op 1 contact en/of instructie. Deze aanpak lijkt zijn vruchten af te werpen. Dit blijkt onder andere uit het aantal klachten en meldingen (en de aard ervan). Inmiddels zijn er ook enkele onvolkomenheden in het digitale systeem aan het licht gekomen. Deze zijn inmiddels opgepakt en gerepareerd. Dit zorgt er onder andere voor dat de kwaliteit van handhaving fors kan worden verbeterd.