

# Notitie | Verkenning parkeerexploitatie hub | Masterplan Veghel

**Aan:** Projectteam Masterplan Veghel | gemeente Meierijstad en Stam + De Koning

**Van:** Empaction - Dirk Moorees

**Datum:** 25 april 2025

**Betreft:** Verkenning varianten parkeerexploitatie hub

---

## 1. Inleiding

In opdracht de gemeente Meierijstad en betrokken marktpartijen werkt DOK Architecten momenteel aan een stedenbouwkundig masterplan voor het centrumgebied van Veghel, met speciale aandacht voor de omgeving Stadhuisplein en Meierijgaarde.

Om het centrum van Veghel toekomstbestendig en leefbaar te maken, wordt in de herontwikkeling bewust gekozen voor minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte en meer prioriteit voor voetgangers en fietsers. De auto is te gast, en er wordt gekeken naar de ruimtelijke inpassing van een centrale gebouwde parkeervoorziening (hub). Een belangrijk thema hierbij is het versterken van de groenstructuur door middel van groene wiggen vanuit het Julianapark, waardoor hittestress wordt verminderd en het centrum wordt verbonden met prettige openbare ruimtes.

De ruimtelijke ambities in het centrumgebied vragen om een zorgvuldige balans tussen verschillende functies, belangen en kosten. Gezien de beperkte ruimte is het essentieel om parkeren efficiënt en duurzaam in te passen. Daarom wordt onderzocht hoe een meerlaagse gebouwde parkeerhub een deel van de parkeerbehoefte van nieuwe woningen kan opvangen en tegelijkertijd kan dienen als compensatie voor het verdwijnen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zoals Meijerijplein, Bolkenplein en Stadhuisplein). Om de beschikbare ruimte optimaal te benutten, wordt nadrukkelijk ingezet op dubbelgebruik van de hub. Overdag kan de hub gebruikt worden door bezoekers en werknemers van winkels, stadskantoor en andere voorzieningen, terwijl in de avond en nacht vooral bewoners kunnen parkeren.

Deze notitie presenteert diverse exploitatievarianten en geeft een toelichting op de bijbehorende draaiknoppen.

## 2. Parkeercapaciteit hub

Voor de centrumontwikkeling in Veghel wordt een parkeerbalans opgesteld om inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte en -capaciteit van de verschillende ontwikkellocaties en de hub. De volgende uitgangspunten zijn hierbij leidend:

1. **Parkeren voor koopappartementen:** voor de nieuw te realiseren koopappartementen wordt per appartement één parkeerplaats op eigen terrein van de ontwikkellocatie gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn exclusief bestemd voor bewoners. Eventuele extra parkeerbehoefte boven de norm van 1,0 wordt opgevangen en afgekocht in de hub.
2. **Parkeren voor sociale huurappartementen:** de parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren sociale huurappartementen wordt volledig in de hub opgevangen en afgekocht.
3. **Bezoekersparkeren:** het aandeel bezoekersparkeren van de nieuwe appartementen wordt volledig in de hub gerealiseerd en afgekocht.
4. **Compensatie van vervallen parkeerplaatsen:** parkeerplaatsen die in de openbare ruimte vervallen, worden één-op-één gecompenseerd in de hub of in combinatie met een alternatieve parkeerlocatie op afstand.

In deze fase van het planproces hebben we twee varianten voor de capaciteit van de hub doorgerekend:

- een grote hub met 550 parkeerplaatsen;
- een kleinere hub met 400 parkeerplaatsen, 50 terug te brengen pp op maaiveld in het plangebied en 100 parkeerplaatsen op afstand.

Wanneer sprake is van betaald parkeren in de hub, dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met mogelijk uitwijkgedrag van parkeerders naar omliggende (woon)straten. Dit kan leiden tot parkeeroverlast en een afname van de leefbaarheid in deze gebieden. Om dergelijke negatieve neveneffecten te voorkomen en tegelijkertijd een gezonde bezettingsgraad van de parkeervoorziening te borgen, is het in veel gevallen noodzakelijk om gereguleerd parkeren (betaald parkeren en/of vergunningparkeren) in de directe omgeving van de voorziening toe te passen.

In de financiële berekeningen, inclusief regulering, is daarom als uitgangspunt genomen dat in een nader af te bakenen gebied rondom de parkeervoorziening gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Dit gebied omvat met name de omliggende (woon)straten waar de kans op uitwijkgedrag het grootst is. Een dergelijke regulering draagt niet alleen bij aan het beperken van parkeeroverlast, maar ook aan het voorkomen van onderbenutting van de gebouwde parkeervoorziening, wat van belang is voor de financiële haalbaarheid en exploitatie. In de verdere uitwerking van de plannen en besluitvorming met betrekking tot het parkeren in en rondom het centrumgebied, zal de exacte omvang van het reguleringsgebied, de vorm van regulering en de fasering hiervan nader bepaald en onderbouwd moeten worden. Deze afweging zal in samenhang moeten plaatsvinden met andere beleidsdoelstellingen, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

### 3. Varianten parkeerexploitatie

Voor de grote hub zijn twee varianten uitgewerkt, en voor de kleinere hub vier varianten. Het onderscheid tussen de varianten ligt in de wijze van parkeerregulering. Voor de parkeertarieven van zowel bezoekers als abonneementhouders, gaan we uit van het referentieniveau<sup>1</sup> zoals dat door de gemeente Uden wordt gehanteerd. Voor het bezoekersparkeren hanteren wij zowel op straat als in de hub het principe van betaling op basis van de werkelijke parkeertijd ('afrekenen per minuut').

1. **Grote hub zonder regulering<sup>2</sup>**
  - Capaciteit hub: 550 parkeerplaatsen
  - Bijdrage van ontwikkelaars: nee
  - Regulering hub: nee
  - Regulering straatparkeren: nee
2. **Grote hub met regulering**
  - Capaciteit hub: 550 parkeerplaatsen
  - Bijdrage van ontwikkelaars: ja
  - Regulering hub: ja
  - Regulering straatparkeren: ja, vanaf 2027 wordt een spaarpotje opgebouwd
3. **Kleinere hub met regulering + parkeren op afstand**
  - Capaciteit hub: 400 parkeerplaatsen
  - 50 pp op maaiveld in plangebied
  - Parkeren op afstand: 100 parkeerplaatsen

<sup>1</sup> Tarieven (inclusief BTW, prijspeil 2024): €1,25 per 60 min op straat | €1,00 per 60 min in de hub | €175 per jaar abonnement bewoners en €300 per jaar voor abonnement bedrijven

<sup>2</sup> Er is gerekend met stichtingskosten exclusief BTW. In geval van betaald parkeren achter de slagboom (privaatrechtelijke exploitatie), is de BTW op de investering aftrekbaar. Indien de garage echter kosteloos ter beschikking wordt gesteld, geldt dit als een publieke taak en vervalt het recht op BTW-aftrek. In dat geval ligt een beroep op het BTW-compensatiefonds voor de hand, maar betreft nog aandachtspunt in vervolgproces.

- Bijdrage van ontwikkelaars: ja
- Regulering hub: ja
- Regulering parkeren op afstand: nee
- Regulering straatparkeren: ja

**4. Variant 3 + een vorm van 'gratis' parkeren**

- Capaciteit hub: 400 parkeerplaatsen
- 50 pp op maaiveld in plangebied
- Parkeren op afstand: 100 parkeerplaatsen
- Bijdrage van ontwikkelaars: ja
- Regulering hub: ja
- Regulering parkeren op afstand: nee
- Regulering straatparkeren: ja
- Vorm van 'gratis' parkeren:
  - a) 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren op straat en in de hub;
  - b) 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren in de hub;
  - c) Volledig gratis parkeren in de hub.

Door de verschillende varianten met elkaar te vergelijken, ontstaat inzicht in de effecten van parkeercapaciteit, parkeerregulering en het al dan niet aanbieden van gratis parkeervoorzieningen.

## 4. Financiële doorrekening varianten

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de financiële doorrekening per variant. Deze toont het cumulatieve exploitatieresultaat over een periode van 40 jaar, met 2069 als eindjaar. Ter ondersteuning van een goede onderlinge vergelijking is ook de contante waarde van deze resultaten in 2025 weergegeven.

Een resumé van de in de berekeningen gehanteerde uitgangspunten zijn terug te vinden in **bijlage 1**. Een grafische weergave van de financiële uitkomsten zijn weergegeven in **bijlage 2**.

	capaciteit		parkeerregulering			financieel resultaat	
	# pp hub	# pp op afstand	hub	op afstand	straatparkeren	cumulatief in 2069	contant in 2025
<b>1</b>	550	nvt	nee	nvt	nee	-/- € 58,8M	-/- € 33,7M
<b>2</b>	550	nvt	ja	nvt	ja	-/- € 22,6M	-/- € 13,2M
<b>3</b>	400	100	ja	nee	ja	-/- € 11,0M	-/- € 6,4M
<b>4a</b>	400	100	ja 1e uur €0	nee	ja 1e uur €0	-/- € 50,0M	-/- € 28,6M
<b>4b</b>	400	100	ja 1e uur €0	nee	ja	-/- € 19,9M	-/- € 11,4M
<b>4c</b>	400	100	nee	nee	ja	-/- € 24,0M	-/- € 13,7M

## 5. Beschouwing varianten

In deze paragraaf geven we per variant een beknopte beleidsmatige beschouwing.

### 1. Grote hub zonder regulering

In deze variant is geen sprake van parkeerregulering. Zowel bezoekers als vaste gebruikers (zoals werknemers en bewoners) kunnen gratis gebruikmaken van de hub.

Het belangrijkste nadeel van deze variant is dat de hub volledig een kostenpost vormt voor de gemeente, aangezien er geen inkomsten uit parkeertarieven tegenover staan. Daarnaast ontbreekt sturing op het gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit, wat kan leiden tot een suboptimale benutting. Er wordt dan gebouwd voor leegstand.

Zonder regulering bestaat het risico dat langparkeerders, zoals werknemers, in de ochtend de meest aantrekkelijke parkeerplekken innemen. Hierdoor worden bezoekers naar minder gunstig gelegen locaties verwezen, wat de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het dorpscentrum voor winkelend publiek negatief beïnvloedt.

Bovendien ontbreekt zonder regulering de mogelijkheid om gewenst parkeergedrag te stimuleren, bijvoorbeeld door kortparkeerders dicht bij het centrum te faciliteren. Dit kan op termijn leiden tot overbelasting van bepaalde parkeerlocaties en een afname van de gebruikstevredenheid. Tot slot sluit deze variant minder goed aan bij duurzaam mobiliteitsbeleid, waarin wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding en efficiënt ruimtegebruik.

## **2. Grote hub met regulering**

In deze variant wordt zowel in de hub als op straat parkeerregulering ingevoerd: betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen.

Dit biedt de gemeente de mogelijkheid om sturend op te treden in het gebruik van parkeerruimte. Kortparkeerders kunnen worden gefaciliteerd op plekken dicht bij het centrum, terwijl langparkeerders primair worden verwezen naar de hub.

De regulering draagt bij aan een betere verdeling van parkeerplaatsen over doelgroepen, verhoogt de doorstroming en draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het dorpscentrum.

Daarnaast genereert deze variant parkeerinkomsten, waarmee de kosten van aanleg en beheer van de hub deels kunnen worden gedekt. Het beleid sluit beter aan bij duurzaamheidsdoelen en het streven naar bewust autogebruik.

## **3. Kleinere hub met regulering + parkeren op afstand**

In deze variant wordt een kleinere hub gerealiseerd, met regulering zowel in de hub als op straat. Daarnaast wordt er op afstand, maar wel in de nabijheid van de gereguleerde zone, een gratis toegankelijk parkeerterrein gecreëerd, dat voornamelijk gericht is op werknemers van het gemeentekantoor en retail.

Dit biedt een zachte overgang voor de werknemers, aangezien betaald parkeren vaak als een belasting wordt ervaren, vooral voor degenen die op grotere afstand (meer dan 15 – 25 km) wonen en geen goed alternatief, zoals fiets en openbaar vervoer, hebben. Het gratis parkeerterrein zorgt ervoor dat deze gebruikersgroep niet volledig afhankelijk is van betaald parkeren, wat de tevredenheid kan verhogen en tevens de druk op de hub en omliggende wijken vermindert.

Doordat de hub kleiner kan worden, worden de financiële lasten voor de gemeente verlicht. De regulering op zowel de hub als de straat zorgt voor een efficiëntere benutting van de parkeerruimte en voorkomt overbelasting van parkeerplekken, wat ten goede komt aan de bereikbaarheid van het dorpscentrum voor bezoekers.

Al met al biedt deze variant een balans tussen het faciliteren van werknemers en het behouden van een goed bereikbare en functionele parkeervoorziening voor het dorpscentrum, terwijl de gemeente kosten kan besparen door de kleinere schaal van de hub. In deze variant kan bij de bouw van de hub wel bouwkundig rekening gehouden worden met een mogelijke toekomstige uitbreiding met een extra dek.

#### **4a. Variant 3 + 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren op straat en in de hub**

In deze variant wordt een kleinere hub gerealiseerd met parkeerregulering op zowel de hub als op straat. In de hub geldt het eerste uur parkeren als gratis, terwijl op straat regulier betaald parkeren van kracht blijft – ook voor het eerste uur. Deze maatregel is primair bedoeld om lokale ondernemers en winkeliers tegemoet te komen en het dorpscentrum aantrekkelijk te houden als boodschappencentrum.

Hoewel betaald parkeren vaak op weerstand stuit, is de bezorgdheid daarover deels emotioneel van aard. In de praktijk wennen mensen doorgaans snel aan het nieuwe systeem. Het eerste gratis uur vormt in dat licht een sympathiek gebaar, dat ook in de communicatie rondom de veranderingen positief kan worden ingezet.

Tegelijkertijd heeft deze maatregel een fors financieel effect. Doordat het centrum vooral functioneert als boodschappencentrum en de verblijfsduur vaak kort is (veelal minder dan een uur, en vaak zelfs minder dan een half uur), zal naar schatting circa 90%<sup>3</sup> van de potentiële parkeerinkomsten wegvallen. Daarnaast zullen bezoekers hun gedrag hierop aanpassen door hun bezoek bewust binnen het gratis uur te houden, wat het negatieve effect op de opbrengsten en bestedingsduur in het centrum verder versterkt.

De combinatie met een gratis parkeerterrein op afstand voor werknemers blijft behouden. Dit biedt een alternatief voor langparkeeders, maakt downsizing van de hub mogelijk en verlaagt zo de structurele kosten voor de gemeente.

Deze variant biedt daarmee een evenwichtige benadering waarin bereikbaarheid, draagvlak en economische vitaliteit samenkomen, maar kent tegelijkertijd een duidelijke financiële keerzijde.

#### **4b. Variant 3 + 1<sup>e</sup> uur gratis parkeren in de hub**

In deze variant wordt het eerste uur parkeren enkel in de hub gratis, terwijl op straat regulier betaald parkeren van kracht blijft – ook voor het eerste uur.

Deze aanpak biedt ruimte voor een positieve boodschap richting bezoekers en ondernemers: er is een laagdrempelige, gratis parkeermogelijkheid beschikbaar (in de hub). Tegelijkertijd blijven de meest centrale en aantrekkelijk gelegen parkeerplaatsen in de openbare ruimte – direct nabij winkels en voorzieningen – beprijsd.

Het financieel effect van deze variant is aanzienlijk gunstiger dan bij een generieke invoering van het eerste uur gratis parkeren, omdat de drukste en meest lucratieve parkeerlocaties (op straat) inkomsten blijven genereren.

De combinatie met een gratis parkeerterrein op afstand voor werknemers blijft behouden, waardoor de hub compacter kan worden en de structurele kosten voor de gemeente beperkt blijven.

Deze variant biedt daarmee een strategische balans tussen bereikbaarheid, draagvlak, economische vitaliteit en financiële haalbaarheid.

#### **4c. Variant 3 + volledig gratis parkeren in de hub**

In deze variant wordt een kleinere hub gerealiseerd waarin parkeren volledig gratis is. Op straat blijft sprake van regulier betaald parkeren.

Deze opzet biedt de mogelijkheid om richting publiek te communiceren dat er een gratis parkeeroptie beschikbaar is, wat in eerste instantie positief kan overkomen.

---

<sup>3</sup> Aangezien het hier een boodschappencentrum betreft, is de gemiddelde verblijfsduur van bezoekers relatief kort; vaak minder dan een uur. Als het eerste uur gratis wordt, zal het grootste deel van de parkeeders geen parkeerkosten meer betalen. Daarnaast is het aannemelijk dat bezoekers hun gedrag daarop aanpassen en bewust binnen het gratis uur vertrekken om kosten te vermijden. Om deze redenen gaan we gemakshalve uit van circa 90% inkomstenderving bij invoering van deze maatregel.

Tegelijkertijd kent deze variant duidelijke nadelen. Doordat parkeren in de hub voor alle doelgroepen gratis is, ontbreekt de mogelijkheid tot sturing. Er is geen onderscheid tussen kort- en langparkeerders, waardoor bijvoorbeeld werknemers of bewoners langdurig parkeerplaatsen kunnen bezet houden. Dit kan juist leiden tot een lagere beschikbaarheid voor bezoekers en een minder betrouwbare parkeerervaring.

Van echte gebruiksvriendelijkheid is dan ook niet vanzelfsprekend sprake: zonder regulering neemt de kans toe dat zowel bezoekers als vaste gebruikers geen plek vinden, of moeten uitwijken naar minder gewenste locaties. Daarnaast vervalt de mogelijkheid om inkomsten te genereren vanuit de hub, wat een extra structurele last betekent voor de gemeente.

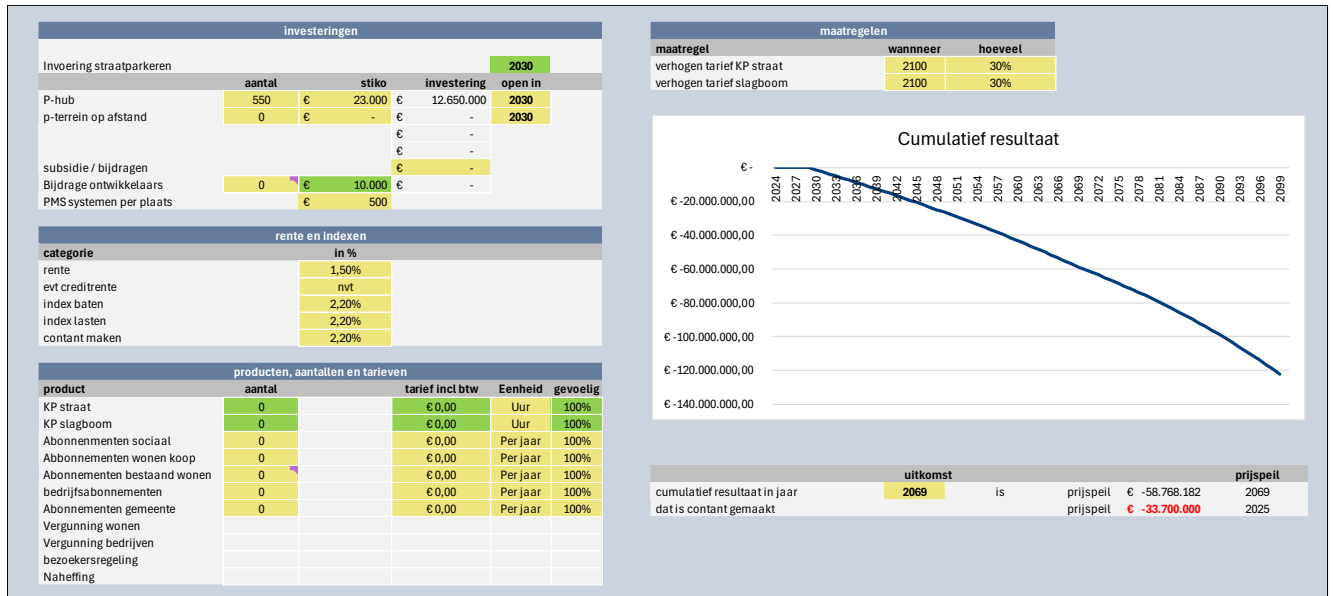
Deze variant levert daarmee beperkte beleidsmatige grip op het gebruik van de parkeervoorziening en kent een financieel ongunstig profiel.

## Bijlage 1 | resumé uitgangspunten parkeerexploitatie

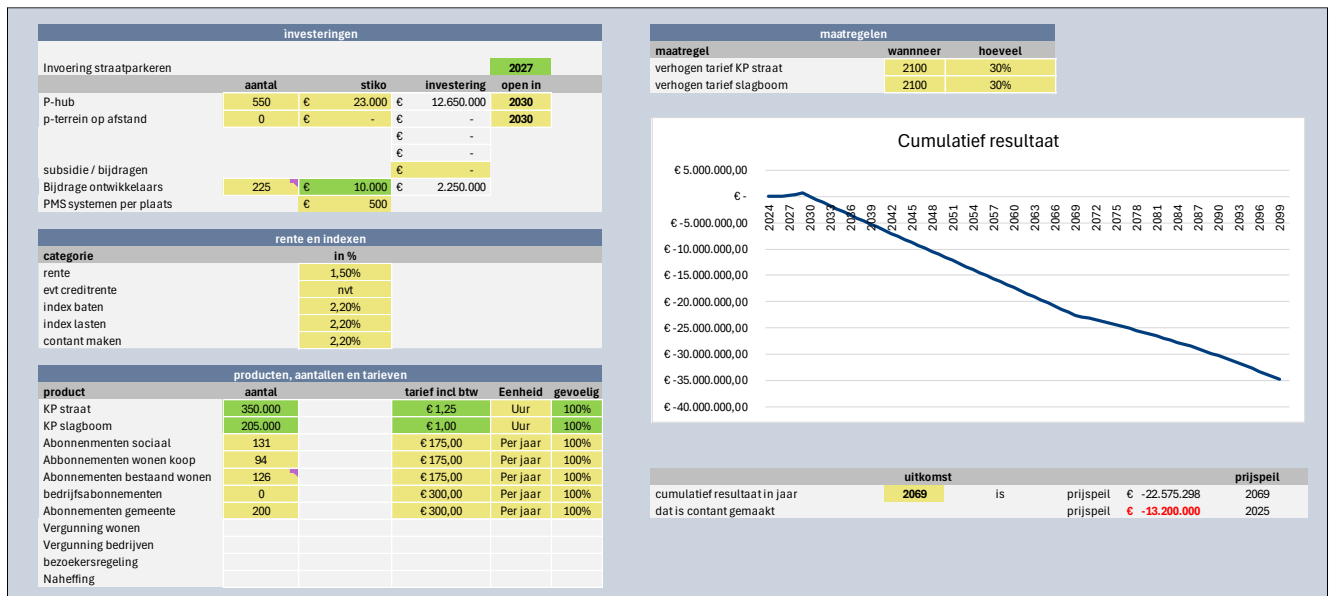
- **Investering hub:** € 23.000 per parkeerplaats
- **Investering parkeren op afstand:** € 5.000 per parkeerplaats
- **Investering parkeermanagementsysteem hub:** € 500 per pp
- **Afschrijving:**
  - hub in 40 jaar, lineair, geen restwaarde
  - pms hub in 10 jaar, lineair, geen restwaarde
- **Rente:** 1,50%
- **Bijdrage ontwikkelaars:** € 10.000 per parkeerplaats
- **Hub open:** per 1/1/2030
- **Betaald parkeren op straat:** invoering per 1/1/2027
- **Parkeertarieven bezoekers (inclusief BTW, prijspeil 2024):**
  - € 1,25 per 60 min – straatparkeren
  - € 1,00 per 60 min – hub
  - 1<sup>e</sup> uur gratis: varianten 4a (hub + straat) en 4b (hub)
- **Parkeertarieven abonnementen (inclusief BTW, prijspeil 2024):**
  - € 175 per jaar – bewoners
  - € 300 per jaar – bedrijven
- **Prijsindex baten:** 2,20% per jaar
- **Jaarlijkse exploitatielasten straatparkeren:** € 285k (prijspeil 2027)
- **Jaarlijkse exploitatielasten hub:** € 492k (prijspeil 2030)
- **Prijsindex lasten:** 2,20% per jaar

## Bijlage 2 | grafische weergave financieel resultaat per variant

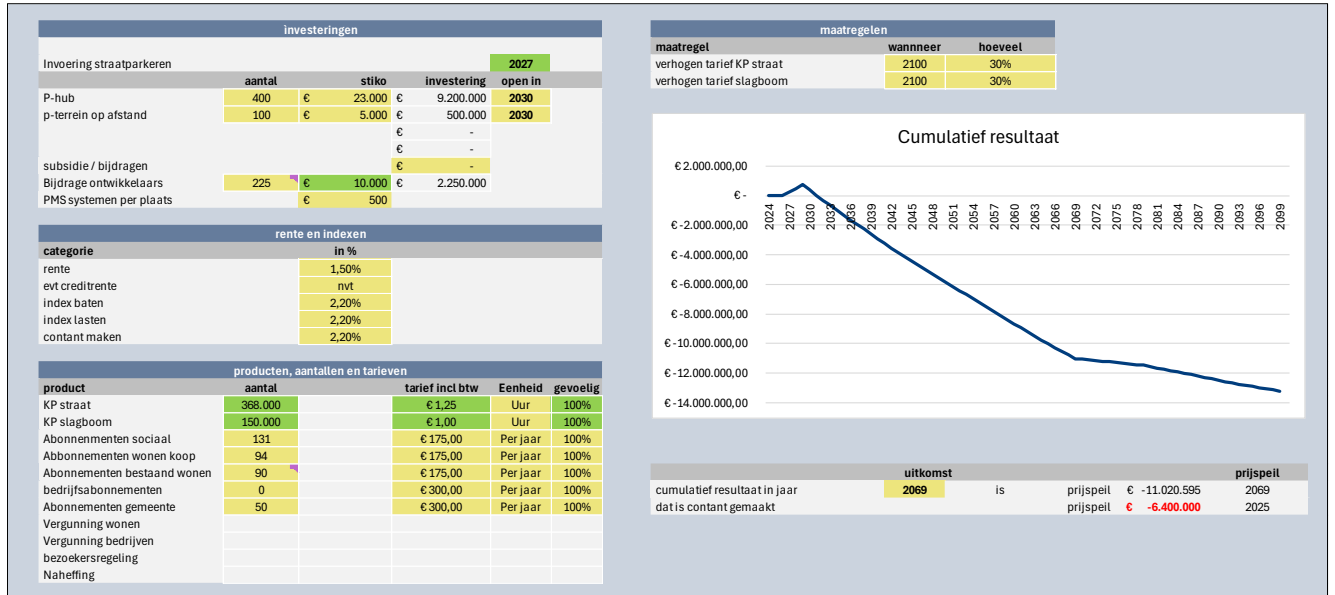
### Variant 1 | grote hub zonder regulering



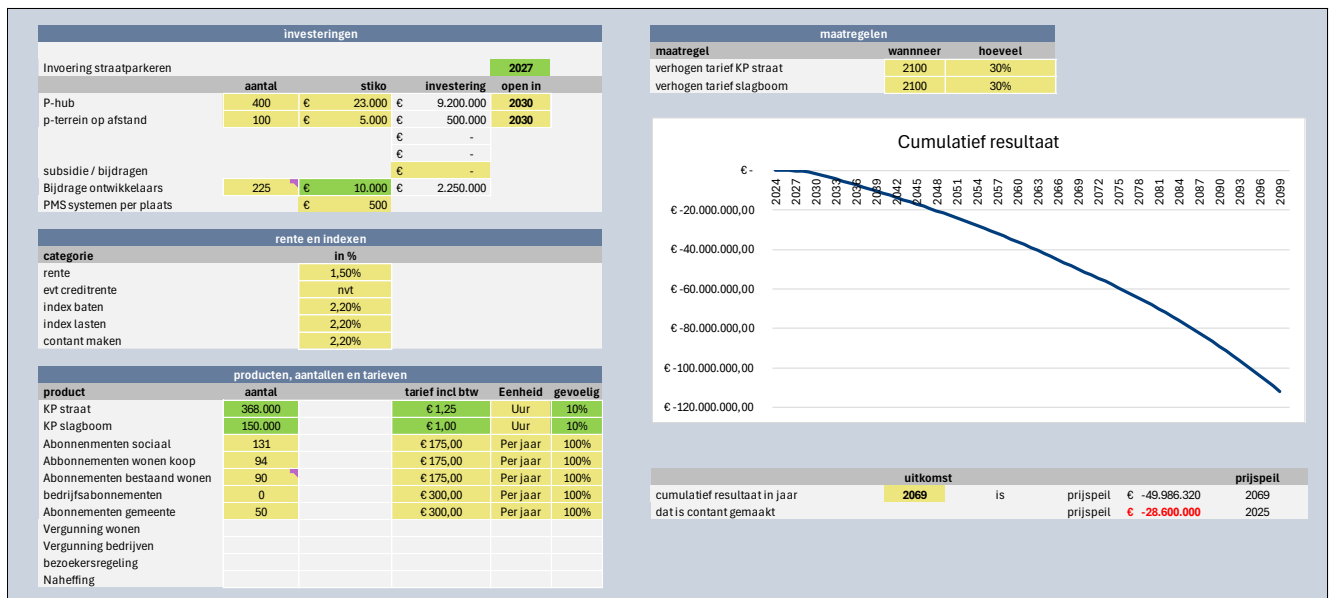
### Variant 2 | grote hub met regulering



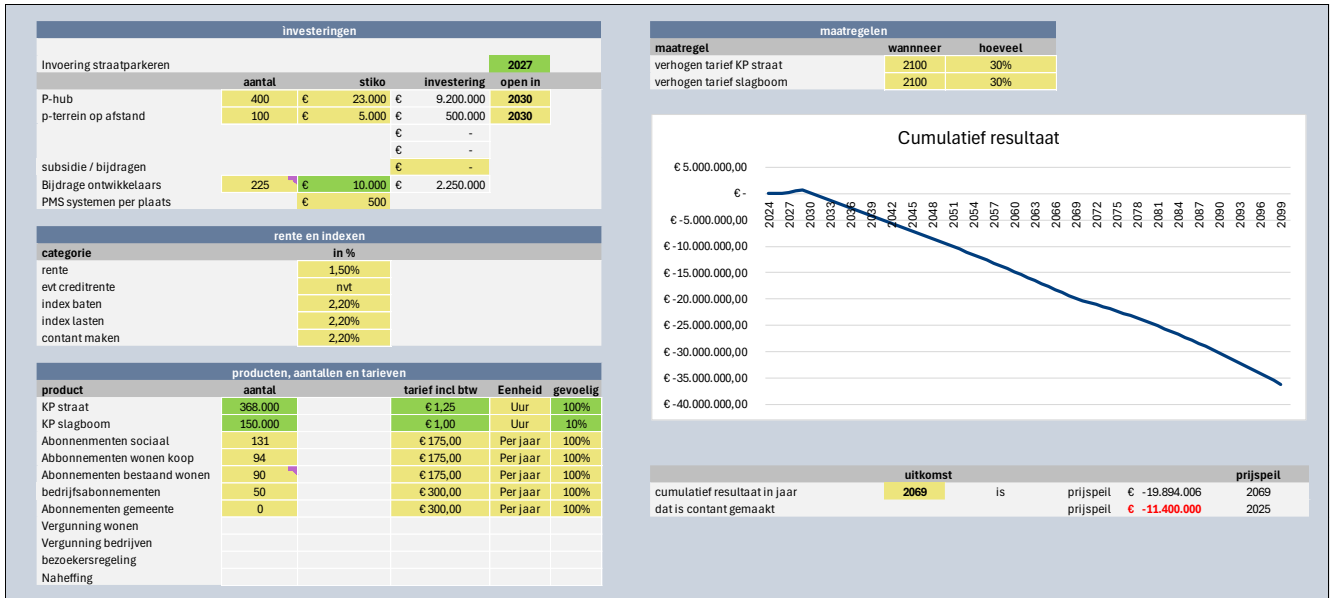
### Variant 3 | kleinere hub met regulering + parkeren op afstand



### Variant 4a | kleinere hub met regulering + parkeren op afstand 1<sup>e</sup> uur 'gratis parkeren' op straat en in hub



## Variant 4b | kleinere hub met regulering + parkeren op afstand 1<sup>e</sup> uur 'gratis parkeren' in hub



## Variant 4c | kleinere hub zonder regulering + parkeren op afstand volledig 'gratis parkeren' in hub

