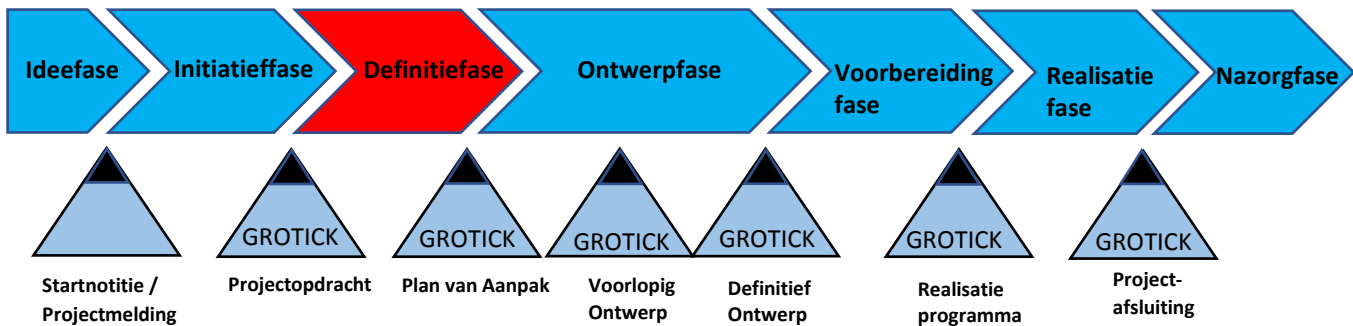


Plan van Aanpak
Parkeren Valkenswaard-Zuid:
Haalbaarheidsonderzoek locatie Natuurpoort de Malpie



Bestuurlijk Opdrachtgever : Kees Marchal
 Ambtelijk Opdrachtgever : Maarten van Leeuwen
 Project-, cq programma manager : Kasper van de Langenberg
 Datum : 05-03-2021
 Versie : 1
 Status : Definitief
 Projectnummer :
 Kenmerk :

Akkoord:

Opdrachtgevers		Projectmanager / programmamanager		Kwaliteitsparaaf	
Paraaf	Datum	Paraaf	Datum	Paraaf	Datum

Plan van Aanpak locatie Natuurpoort de Malpie

Inhoud

1. INLEIDING	3
2. DOELSTELLING EN PROJECTRESULTAAT	5
2.1 DOELSTELLING	5
2.2 PROJECTRESULTATEN	5
2.3 KRITISCHE SUCCESFACTOREN	5
3. UITGANGSPUNTEN, AFBAKENING EN PROJECTOMGEVING.....	6
3.1 RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN	6
3.2 PROJECTAFBAKENING	6
3.3 RELATIES MET ANDERE PROJECTEN C.Q. TRAJECTEN	7
4. AANPAK	9
4.1 PROJECTFASERING.....	9
4.2 PARTICIPATIE	11
5. PROJECTBEHEERSING	12
5.1 GELD	12
5.2 RISICO'S.....	12
5.3 ORGANISATIE	13
5.4 TIJD	14
5.5 INFORMATIE	14
5.6 COMMUNICATIE EN OMGEVINGSMANAGEMENT	14
5.7 KWALITEIT	15
6. BESLUITVORMING	15
6.1 BESLUIT GEMEENTERAAD	15
6.2 BESLUIT COLLEGE VAN B EN W	15

1. Inleiding

Terugblik

In 2016 is bij de behandeling van de programmabegroting 2017-2020 geconstateerd dat met de aanleg van de nieuwe N69 benodigde parkeercapaciteit ten behoeve van evenementen op en rondom het Eurocircuit zal verdwijnen. Om hier een oplossing aan te kunnen bieden, is een krediet van €700.000,- in de begroting opgenomen ten behoeve van 'algemene alternatieve parkeercapaciteit ten zuiden van Valkenswaard'. De gedachte ging toen al uit naar de stort om hier in één project de afdekking op peil te brengen in combinatie met het realiseren van een parkeerplaats. In afwachting op duidelijkheid met betrekking tot de nieuwe N69 en het Eurocircuit, is nog geen aanspraak gemaakt op dit krediet. Inmiddels wordt er echter hard gewerkt aan de toekomst van dit gebied. De N69 wordt aangelegd, het programma Dommelland geeft meer richting aan de recreatieve ambities in het gebied en met het uitwerken van een aantal scenario's over de toekomst van het Eurocircuit, wordt ook een lange termijnvisie voor het Eurocircuit uitgewerkt. Al deze ontwikkelingen vragen om duidelijkheid in de wijze waarop de parkeerbehoefte in het gebied wordt opgelost.

Om voldoende parkeerfaciliteiten in Valkenswaard-Zuid nu en in de toekomst mogelijk te maken, zijn een drietal onderzoekslocaties in beeld. Dit is de locatie op/rondom de voormalige vuilnisstort aan de Victoriedijk, het gebied rondom natuurpoort de Malpie (Molenstraat) en het gebied nabij de Zuidelijke Randweg. Er worden veel ontwikkelingen voorzien in Valkenswaard-Zuid (o.a. Masterplan Dommelland). Als gevolg van het nieuwe N69 tracé wordt Valkenswaard-Zuid tevens in belangrijke mate de nieuwe entree van Valkenswaard. Omdat deze locaties nauw met elkaar te maken hebben wordt dit als één project opgepakt.

Middels het raadsbesluit 'Beschikbaar stellen voorbereidingskrediet parkeren Valkenswaard-Zuid' van 24 september 2020 is een voorbereidingskrediet verstrekt aan het college om nader parkeeronderzoek te doen en één plan van aanpak voor de realisatie van de parkeerlocaties aan de raad voor te leggen. Dit krediet is afkomstig uit het eerder genoemde krediet 'algemene alternatieve parkeercapaciteit ten zuiden van Valkenswaard' a € 700.000,-. Met behulp van dit voorbereidingskrediet is voor ieder van de drie onderzoekslocaties een eigen plan van aanpak opgesteld. Dit omdat iedere locatie zijn eigen specifieke aanleiding, urgentie, aanpak en doorlooptijd heeft. In dit plan van aanpak wordt beschreven op welke wijze de haalbaarheid van de parkeervoorzieningen binnen onderzoekslocatie natuurpoort de Malpie kan worden onderzocht.

Huidige parkeercapaciteit

Het recreatieve cluster in de Molenstraat kampt met parkeercapaciteitsproblemen. Er zijn relatief veel private parkeergelegenheden. Deze zijn echter in eigendom van de ondernemers. De ondernemers bepalen zelf in hoeverre ze deze willen openstellen voor bezoekers van de Malpie. Er is in de huidige situatie slechts een kleine openbare parkeerplaats ten behoeve van bezoekers van de Malpie. Middels dit plan van aanpak kan gestart worden met het onderzoeken van de haalbaarheid om een of meerdere openbare parkeerplaatsen toe te voegen in dit gebied, in combinatie met het optimaliseren van het gebruik van de private parkeergelegenheden van de ondernemers.

Via verschillende kanalen is de gemeente bekend met de parkeercapaciteitsproblemen. In een verkennend gesprek met vier ondernemers is duidelijk geworden hoe groot deze opgave is en wat hun perspectief is vanuit hun eigen bedrijfsvoering. Deze gesprekken zijn in januari gevoerd met de Malpiehoeve, de Venbergse Molen, het Ruituigenmuseum en Rofra. Verslagen van deze gesprekken zijn bijgevoegd. De ondernemers hebben ook alle vier aangegeven open te staan om gezamenlijk met de gemeente naar oplossingen te zoeken voor zowel openbaar- als privaat parkeren in het gezamenlijke belang van het gebied. Ook vanuit de gemeenteraad zijn (o.a. door de CDA en PvdA fracties) vragen gesteld over deze parkeerproblemen en de mismatch tussen vraag en aanbod.

Toekomstige parkeercapaciteit i.r.t. recreatieve ambities Dommelland

De gemeente Valkenswaard heeft recreatie in een groene omgeving in haar toekomstvisie als één van de drie speerpunten benoemd. Binnen het programma Dommelland wordt hier sindsdien uitwerking aan gegeven. Hiervoor zijn in een eerder stadium de gebiedsontwikkelingsvisie Natuurlijk Avonturenlandschap en het Masterplan Dommelland opgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan de vertaling naar een uitvoeringsprogramma voor vijf deelgebieden.

Eén van de deelgebieden betreft natuurpoort de Malpie. De doelen voor dit deelgebied zijn vastgelegd in de beleidskaders Dommelland en bijbehorende startnotitie. Deze zijn vastgesteld door de gemeenteraad op 30-01-2020. Hierin staat: "De bestaande natuurpoort De Malpie wordt verder uitgebouwd tot dé gemeentelijke poort. Binnen het ensemble moet gestreefd worden naar een representatieve ontvangst voor bezoekers, individueel en groepsgericht, jong en oud, voor de particuliere en zakelijke markt." Er worden diverse mogelijke initiatieven aangedragen voor verdere ontwikkeling van de natuurpoort.

Met de komst van de Westparallel wordt de Natuurpoort de Malpie in de toekomst eenvoudiger te bereiken voor bezoekers van buiten Valkenswaard. Deze goede bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het verder opwaarderen van de Natuurpoort. Hiermee wordt het autoverkeer aan de rand van het park Dommelland afgevangen. Nabij de bestaande recreatieve voorzieningen aan de Molenstraat, de nabijgelegen natuur en de autoinfrastructuur moet voorzien worden in voldoende goed gefaciliteerde parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat deze parkeergelegenheid de bestaande Natura2000 en NNB gebieden niet aantast. De realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen moet gepaard gaan met het opheffen van de bestaande parkeerplaatsen bij de Malpie. Vanuit de nieuwe parkeervoorziening kunnen recreanten starten met hun wandel- of fietstocht, en de aanwezige recreatieve voorzieningen bezoeken. De ambitie is om deze parkeerplaats te combineren met een OV halte. Tot slot is de parkeerplaats goed bewegwijzerd, zowel vanaf de grote wegen als vanuit het centrum.

Binnen het programma Dommelland wordt gestreefd naar 1 miljoen extra bezoekers in Valkenswaard. Zij zullen gedeeltelijk een bezoek brengen aan Natuurpoort de Malpie, maar bijvoorbeeld ook aan de nog te ontwikkelen Leisurezone, Borkel en Schaft en de paardensport aan de Boulevard.

Nu al weten veel recreanten de weg naar de Natuurpoort te vinden. Uit het Toeristisch Effecten Onderzoek dat gedurende 2018 is uitgevoerd, bleek dat de gemeente Valkenswaard 1,3 miljoen dagrecreanten trekt op jaarbasis. Ca. de helft daarvan komt daarbij voor recreatie in het groen. Een inschatting hiervan maakt dat ongeveer 500.000 dagrecreanten nu al naar de Natuurpoort trekken. De ambitie is om dit aantal te vergroten. Uitgaande van 1 miljoen extra bezoekers, verdeeld over de gemeente, zou dit betekenen dat de Natuurpoort ongeveer kan groeien naar ca. 750.000 dagrecreanten op jaarbasis. Deze bezoekers maken gedeeltelijk gebruik van de recreatieve voorzieningen binnen de Natuurpoort, maar niet allemaal. Voor de overige recreanten moet een publiek openbare parkeerplaats voldoende ruimte bieden.

Camperparkeerplaats

Bij deze locatie zal ook onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn om camperparkeren in Valkenswaard te faciliteren. Hierover heeft de gemeenteraad tijdens de raadsvergadering op 24 oktober 2019 een motie vastgesteld. Insteek van deze motie was een locatie zo dicht mogelijk bij de aansluiting van de nieuwe N69. De daarbij aangegeven locatie bleek niet mogelijk, maar we nemen deze wens mee in dit project.

2. Doelstelling en projectresultaat

2.1 Doelstelling

Het doel van dit project is het onderzoeken en vaststellen van de haalbaarheid van de onderzoekslocatie Natuurpoort de Malpie ten behoeve van parkeren. Deze locatie wordt zowel individueel als in samenhang met de andere twee onderzoekslocaties op de mogelijke bijdrage aan een toereikende en duurzame parkeersituatie in Valkenswaard-Zuid onderzocht. Dit zowel in kwantitatieve (aantallen) als kwalitatieve zin (hoogwaardig, toekomstbestendig, etc.).

2.2 Projectresultaten

Zoals in paragraaf 4.1 van dit plan van aanpak nader wordt beschreven wordt dit project in een aantal fasen uitgevoerd. Na besluitvorming over het plan van aanpak zijn de projectresultaten per fase als volgt:

- Voorbereiding haalbaarheidsstudie
- Opstellen haalbaarheidsstudie met o.a.:
 - Beleidstoets
 - Analyse nut en noodzaak
 - Analyse parkeercapaciteit huidig en toekomstig
 - Juridisch-planologische haalbaarheid
 - Haalbaarheid t.a.v. grondzaken en verwerving
 - Financiële haalbaarheid
 - Milieutechnische- en ecologische haalbaarheid
 - Landschappelijke inpasbaarheid
 - Maatschappelijk haalbaarheid (draagvlak)
 - Planning en aanpak vervolgfase
- College- en raadsbesluit haalbaarheidsstudie en overgang naar planontwikkelingsfase

2.3 Kritische succesfactoren

1. Acceptabele en gedragen haalbaarheidsstudie door organisatie, inwoners, ondernemers en de gemeenteraad.
2. Beschikbaarheid (zowel kwantitatief als kwalitatief) ambtelijke capaciteit en middelen. Het organiseren van capaciteit voor de projectteams staat onder druk omdat de gemeentelijke ambities niet met de beschikbare capaciteit in de vakteams kunnen worden gerealiseerd.
3. Goede communicatie en omgevingsmanagement.
4. Medewerking van externe partijen en grondeigenaren (met name de ondernemers in de Molenstraat).

3. Uitgangspunten, afbakening en projectomgeving

3.1 Randvoorwaarden en Uitgangspunten

Vraagstukken voor dit project:

1. In hoeverre kunnen adequate parkeertellingen worden verricht tijdens de actualisatie van het Mobiliteitsplan, in relatie tot representativiteit daarvan door Corona?
2. Is gemeente bereid tot het verwerven van gronden?
3. Is de gemeente bereid om juridisch-planologisch instrumentarium in te zetten? (zoals Wet Voorkeursrecht gemeenten)
4. In hoeverre zijn de ondernemers in de Molenstraat bereid samen te werken met de gemeente (publieke en private parkeerplaats combinaties e.d.)
5. In hoeverre kunnen de locaties in de toekomst worden aangesloten op het openbaar vervoernetwerk? (huidig en toekomstig)
6. In hoeverre is het mogelijk een of meerdere parkeervoorzieningen goed landschappelijk in te passen, mede gezien de hoge ruimtelijke kwaliteit van het gebied?

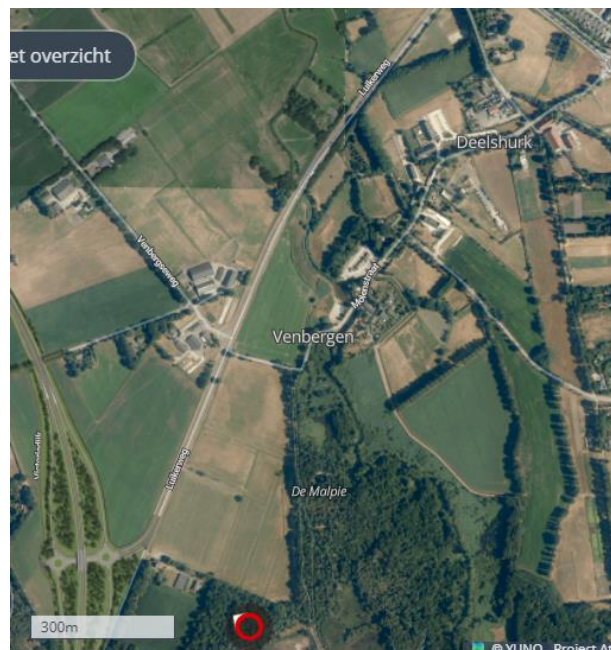
Aanvang en afronding project:

Zodra het plan van aanpak vastgesteld wordt kan het project opgestart worden. Het project zal conform de planning in paragraaf 5.4 worden uitgevoerd.

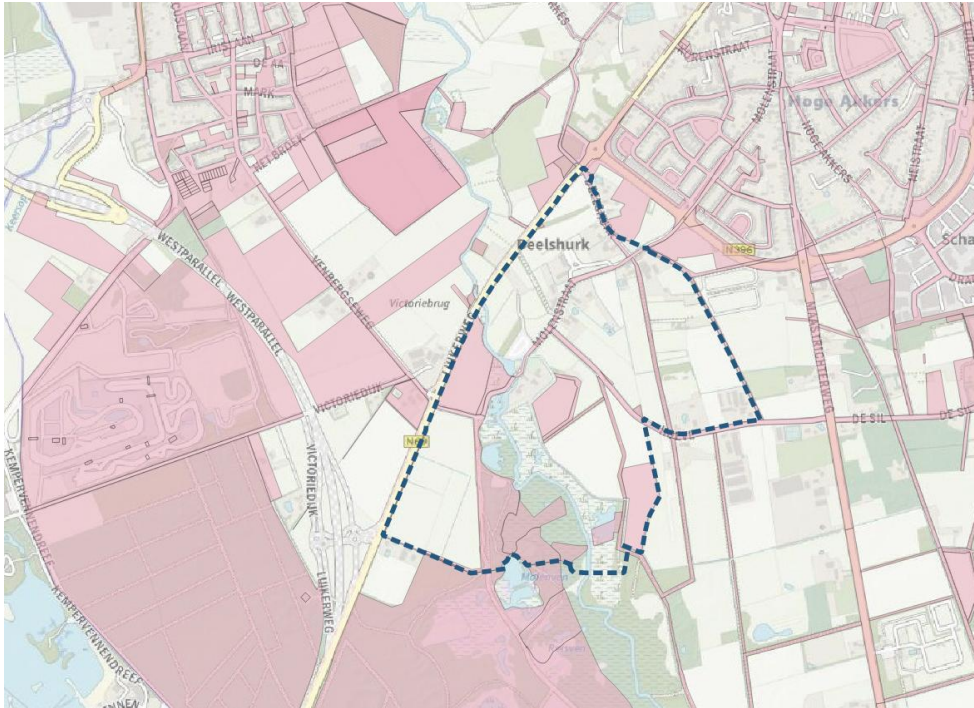
3.2 Projectafbakening

Voor dit project is een zoekgebied het uitgangspunt. De exacte grenzen worden tijdens de haalbaarheidsfase nader vastgesteld. In onderstaande afbeelding is dit zoekgebied van deze onderzoekslocatie indicatief weergegeven.

De inhoudelijke scope van dit project is onder paragraaf 2.2 beschreven. Het haalbaarheidsonderzoek focust zich op een kwalitatief hoogwaardig, maar snel te realiseren haalbaarheidsonderzoek voor parkeren. Uitgangspunt is zowel om snel een korte termijn oplossing te kunnen bieden voor het acute parkeerprobleem, als ook op de lange termijn inzichtelijk te maken hoe een duurzame parkeeroplossing in het gebied mogelijk gemaakt kan worden.



^ Afbeelding 1: Onderzoekslocatie Natuurpoort de Malpie



^ Afbeelding 2: Onderzoekslocatie Natuurpoort de Malpie is blauw gestreept weergegeven aan de oostzijde van de Luikerweg. In roze zijn de gronden in eigendom van de gemeente Valkenswaard weergegeven.

3.3 Relaties met andere projecten c.q. trajecten

1. Toekomstvisie Valkenswaard en Masterplan Dommelland

De gemeente Valkenswaard heeft recreatie in een groene omgeving in haar toekomstvisie als één van de drie speerpunten benoemd. De groen-recreatieve ambities van Valkenswaard zijn uitgewerkt in het masterplan Dommelland. Deze ambities veroorzaken een aanzienlijke toename van het aantal toeristen en andere bezoekers van Dommelland en Valkenswaard. Dit levert in de toekomst een parkeeropgave op. Middels dit project wordt deze toename van de parkeercapaciteit meegenomen in de haalbaarheidsstudie. De resultaten van dit project kunnen en moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van Dommelland alsmede de aantakking van het centrum op Dommelland via auto, fiets en andere modaliteiten.

2. Actualisatie Mobiliteitsplan

Als bijlage is het plan van aanpak van de actualisatie van het Mobiliteitsplan opgenomen. Voor de uitvoering daarvan is reeds krediet opgenomen in de begroting van 2021. Binnen het mobiliteitsplan worden onder meer het verkeersmodel, de circulatiestudie, het beleid en het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Daarnaast wordt een strategie uitgewerkt waarin de positie van Valkenswaard i.r.t. tot het ontwikkelplan Regionale Smarthubs wordt bepaald. Ook wordt uitgewerkt of- en hoe een netwerk van mobiliteitshubs in Valkenswaard van nut en noodzaak zijn en hoe deze uitgewerkt kunnen worden qua vorm en locaties. Tot slot wordt uitgewerkt hoe Valkenswaard kan aansluiten bij de Brainportlijn en een nader te onderzoeken HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) netwerk Eindhoven-Lommel. Voor dit project en deze onderzoekslocatie geldt dat op basis van de kwantitatieve parkeeronderzoeken (zoals hierboven benoemd) in het mobiliteitsplan blijkt wat de exacte toekomstige parkeerbehoefte rondom de onderzoekslocatie zal zijn. Deze kwantitatieve data en resultaten worden meegenomen in de haalbaarheidsstudie voor deze locatie.

3. Masterplan centrum

Het centrum van Valkenswaard wordt op basis van dit masterplan heringericht. Qua mobiliteit wordt minder ingezet op de auto en meer op langzaam verkeer zoals wandelen en fietsen. Het onderzoeksgebied van dit project moet aan gaan sluiten op de zuidelijke entree van Valkenswaard en ook indirect het centrum. Eventuele toevoeging van parkeercapaciteit ten zuiden van de kern Valkenswaard kan bijdragen aan de doelen uit het masterplan Centrum. Daarnaast biedt een kwalitatief hoogwaardige parkeersituatie in het onderzoeksgebied de potentie om de overgang tussen Valkenswaard centrum richting het groene buitengebied, de natuurpoort en Dommelland in Valkenswaard beter vorm te geven.

4. Bereikbaar Valkenswaard

De gemeente Valkenswaard voert de komende jaren meer dan 25 projecten uit die bijdragen aan een bereikbaar verkeersveilig en aantrekkelijk Valkenswaard. Deze projecten zijn beschreven in het Programmaplan N69. Voor de haalbaarheidsstudie in dit project wordt de nieuwe situatie, na de realisatie van alle projecten uit programma Valkenswaard, als uitgangspunt genomen. Dit betreft met name het uiteindelijk gerealiseerde nieuwe N69 tracé. Voor dit project geldt dat onder andere fietsparkeervoorzieningen afgestemd te worden op de te verwachten fietsmodaliteiten op het nieuwe tracé en de kwalitatieve eisen die daar uit voort komen.

4. Aanpak

4.1 Projectfasering

In paragraaf 2.2 zijn de projectresultaten reeds benoemd. De resultaten zorgen gezamenlijk voor het bereiken van het doel van het project. Hieronder wordt een toelichting gegeven op de te nemen stappen in het project, nadat besluitvorming heeft plaats gevonden over dit plan van aanpak.

- **Vorbereiding haalbaarheidsstudie**
 - **Project kick-off**

Tijdens een ambtelijke kick-off bijeenkomst wordt het vastgestelde plan van aanpak gepitcht door de projectleider. Daarnaast wordt gezamenlijk nadere invulling gegeven (op detailniveau) van de verschillende stappen en onderdelen in de haalbaarheidsstudie.
 - **Risico analyse**

Door het projectteam wordt een risico analyse uitgewerkt en actueel bijgehouden. Hierin worden ook beheersmaatregelen benoemd en toegepast indien nodig.
 - **Borgen ambtelijke capaciteit middels MT-besluit projectopdracht**

Op basis van het vastgestelde plan van aanpak en de nadere inhoudelijke invulling tijdens de project-kickoff wordt de benodigde ambtelijke capaciteit geborgd door het managementteam. Indien noodzakelijk wordt interne capaciteit (tijdelijk) aangevuld met externe inzet voor disciplines waar de reguliere capaciteit niet toereikend is (RO, Verkeer, Vastgoed). De gemeentelijke ambitie en benodigde capaciteit voor alle lopende projecten maakt de aanwezige capaciteit in sommige vakteams ontoereikend. Hiervoor wordt een post in de kredietaanvraag opgenomen.
 - **Offertetraject planologisch-stedenbouwkundig adviesbureau**

Voor het opstellen van de haalbaarheidsstudie wordt onder begeleiding van de projectleider en het projectteam een planologisch-stedenbouwkundig adviesbureau ingeschakeld. Deze wordt verantwoordelijk voor de oplevering van de integrale haalbaarheidsstudie. De projectleider en het projectteam begeleiden en beoordelen die werkzaamheden en de haalbaarheidsstudie. Voor de selectie van het bureau wordt een offertetraject doorlopen rekening houdend met het inkoop- en aanbestedingsbeleid van de gemeente en de BIZOB.
- **Opstellen haalbaarheidsstudie**

Het planologisch-stedenbouwkundig adviesbureau stelt een haalbaarheidsstudie op, onder regie van- en met input van de projectleider en het projectteam. Ten minste, maar niet uitputtend zal de studie onder andere de volgende onderdelen bevatten:

 - **Beleidsstoets**

Onderzocht wordt of- en in welke mate parkeerfuncties beleidsmatig passen in- en mogelijk zijn voor de onderzoekslocatie. Het gaat hier om rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid. In dit onderdeel wordt ook de koppeling gemaakt met de in paragraaf 3.3 beschreven programma's en projecten.
 - **Analyse huidige parkeercapaciteit**
 - Een kwantitatieve vaststelling van de huidige binnen de onderzoekslocatie. Onder meer parkeertellingen en inmeting beschikbare parkeerruimte in de huidige situatie.
 - Een kwalitatieve analyse van de huidige parkeersituatie. Gesprekken met eigenaren en gebruikers van de huidige parkeergelegenheden. Onderzoek naar mogelijke optimalisatie van toekomstig gebruik binnen bestaande mogelijkheden.
 - **Analyse toekomstige parkeercapaciteit**
 - Een kwantitatieve vaststelling van de toekomstige parkeercapaciteit die benodigd is. Input voor deze analyse zijn onder andere:
 - Een vertaling van de recreatieve ambities en te verwachten aantal bezoekers naar benodigd aantal parkeerplaatsen in Valkenswaard-Zuid, Dommelland en specifiek de locatie rondom de Natuurpoort.

- Beschikbare informatie over verkeersstromen en -aantallen op het nieuwe N69 tracé. Vanuit programma Bereikbaar Valkenswaard is hiervoor informatie beschikbaar. Ook wordt in het te actualiseren Mobiliteitsplan dergelijk onderzoek verricht, wat onderdeel wordt van deze analyse voor deze locatie.
- Een kwalitatieve vaststelling van de toekomstige parkeercapaciteit en de aard van de benodigde parkeervoorzieningen.
Hieronder wordt o.a. aandacht besteedt aan:
 - Mogelijkheden voor verschillende modaliteiten (Auto, camper, fiets, etc.)
 - Aansluitingsmogelijkheden op bestaand of toekomstige OV-verbindingen
 - Mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik
 - Onderzoek samenwerking tussen gemeente en ondernemers, optimaliseren gebruik bestaande parkeervoorzieningen
- **Juridisch-planologische haalbaarheid**
Van locatie en de nabije omgeving wordt in kaart gebracht welke juridisch-planologische randvoorwaarden van toepassing zijn. Dit betreft o.a. het in kaart brengen van bestemmingen, het feitelijk gebruik, beschermingsgebieden, vergunningen, kansen en beperkingen. Daarnaast een analyse van te volgen planologische procedure(s) voor het realiseren van de parkeervoorziening(en). Een analyse van de mogelijk in te zetten juridisch-planologisch instrumentarium zoals Wet Voorkeursrecht Gemeenten(Wvg).
- **Haalbaarheid grondzaken en verwerving**
Van locatie en de nabije omgeving wordt in kaart gebracht hoe de eigendomssituatie is. Er wordt vastgesteld in welke mate de gemeente zelf geschikte gronden beschikbaar heeft. Daarnaast wordt gekeken wat nodig is om eventueel geschikte particuliere locaties te verwerven en in hoeverre eigenaren hiervoor bereid zijn. Dit laatste wordt door de projectleider en het projectteam nadrukkelijk zelf opgepakt middels gesprekken (niet het adviesbureau).
- **Financiële haalbaarheid**
Op hoofdlijnen wordt in kaart gebracht wat de kosten of eventuele opbrengsten zijn van de te realiseren parkeervoorziening(en) en de verschillende mogelijkheden binnen de onderzoekslocatie. Dit in relatie tot al dan niet verwerving en de kwantitatieve en kwalitatieve bandbreedte van de parkeergelegenheid.
- **Milieutechnische- en ecologische haalbaarheid**
Onderzocht wordt of de locatie haalbaar is met betrekking tot (milieutechnische) omgevingseffecten en de aanwezige natuurwaarden. Haalbaarheid van een natuur inclusieve en/of klimaat adaptieve parkeergelegenheid wordt onderzocht.
- **Landschappelijke inpasbaarheid**
Om te zorgen voor een goede landschappelijke inpassing wordt een beperkte maar realistische landschappelijke studie verricht. Met schetsen wordt inzichtelijk gemaakt hoe de ontwikkeling in het landschap kan worden ingepast.
- **Maatschappelijk haalbaarheid (draagvlak)**
Het draagvlak voor nieuwe parkeervoorzieningen en bijbehorende verkeersstromen van verschillende modaliteiten vraagt om een goede omgevingsdialoog. Dit betreft zowel de huidige situatie als de situatie na de haalbaar bevonden locaties voor parkeren. Gesprekken worden door de projectleider gevoerd met direct belanghebbenden binnen en aangrenzend aan de onderzoekslocatie. Ten minste zijn dat de ondernemers (reeds verkennende gesprekken gevoerd), grondeigenaren en omwonenden. In de eventuele vervolgfase, de planontwikkeling, worden de haalbaar bevonden sublocaties voor parkeren nader uitgewerkt. Binnen de gestelde kaders uit de haalbaarheidsfase kan met direct belanghebbenden invulling worden gegeven aan de haalbare sublocaties.
- **Planning een aanpak vervolgfase**
Een plan van aanpak voor de vervolgfase wordt uitgewerkt. Dat betreft de planontwikkelingsfase. Hieronder wordt een doorkijk op hoofdlijnen gegeven. De exacte invulling hangt af van de resultaten van de haalbaarheidsfase.

- **College- en raadbesluit haalbaarheidsstudie en overgang naar planontwikkelingsfase**
Op basis van het projectresultaat wordt een collegebesluit genomen over het vaststellen van deze resultaten en het overgaan naar de vervolffase: de planontwikkelingsfase. Uitgangspunt is een zo snel mogelijke realisatie, waarmee de planontwikkeling relatief snel doorlopen kan worden.

Planontwikkelingsfase

Voor de uit dit project, de haalbaarheidsfase, voortgekomen haalbare locatie(s) wordt planontwikkeling opgestart. Dit wanneer het college en de gemeenteraad hiertoe besluiten. Deze fase heeft onder meer als projectresultaten:

- Een voorlopig ontwerp (incl. participatie)
- Een voorlopige financiële doorrekening (Grondexploitatie, businesscase of anders)
- Een voorlopige juridisch-planologische uitwerking, indien noodzakelijk (Bestemmingsplanwijziging, vergunning of anders)

Realisatie

Afhankelijk van het succes van de voorgaande fases wordt gestart met de realisatie van de parkeervoorziening(en).

4.2 Participatie

Het primaire doel van participatie is de omgeving bij te laten dragen (binnen de kaders) aan het tot stand komen van een zo goed mogelijk gedragen plan voor uitvoering. Meer concreet: hebben alle stakeholders de kans gekregen op basis van feitelijke/juiste informatie (voor zover beschikbaar) hun visie te geven?

1. Erkennen: Stakeholders voelen zich voldoende betrokken bij de ontwikkelingen en uitvoering van het plan.
2. Verrijken: De opgehaalde input wordt meegenomen in de besluitvorming.
3. Herkennen: Stakeholders kennen de afwegingen die de basis vormen voor de besluitvorming en weten dat daarbij alle relevante invalshoeken en belangen zijn afgewogen.

Een veelgebruikt instrument is de participatieladder, die kent de volgende treden: informeren, raadplegen, adviseren, coproduceren, meebeslissen.

In deze fase van het project gaat het om informeren, raadplegen en adviseren. Voordat de haalbaarheidsstudie ter besluitvorming aan het college en de gemeenteraad wordt voorgelegd zullen de stakeholders in de gelegenheid worden gesteld om hun mening te geven. De exacte manier waarop dit gebeurt wordt uitgewerkt in een participatiestrategie. Sowieso is een van de criteria van de binnen dit project uit te voeren haalbaarheidsstudie de maatschappelijke haalbaarheid. Dit betreft draagvlak van de direct belanghebbenden voor een eventuele parkeervoorziening.

In de vervolffase, de planontwikkelingsfase, gaat het om coproduceren. Samen met de belanghebbenden zullen parkeervoorzieningen op de haalbaar bevonden (sub)locaties worden uitgewerkt. De exacte invulling van participatie tijdens de planontwikkelingsfase wordt uitgewerkt in een participatiestrategie voor die fase.

5. Projectbeheersing

5.1 Geld

Projectmanagement

Voor de leiding en coördinatie van het project wordt een (interne) projectleider aangesteld voor 4u/week, ondersteund door een (interne) projectassistent a 1,5u/week. Deze kosten dienen bekostigd te worden uit het projectbudget van dit project.

Kosten projectleider: **€11.500,-**
Kosten projectassistent: **€3.500,-**

Ambtelijke inzet van capaciteit

Voor inhoudelijke expertise en beoordeling van de haalbaarheidsstudie wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de intern aanwezig expertise bij de afdeling Ruimtelijk Beleid. Deze kosten worden niet op het project geboekt. Het kan echter noodzakelijk blijken capaciteit in te huren. Indien dit noodzakelijk blijkt wordt interne capaciteit (tijdelijk) aangevuld met externe inzet voor disciplines waar de reguliere capaciteit niet toereikend is (RO, Verkeer, Vastgoed). Hiervoor wordt een post van €10.000,- in de kredietaanvraag opgenomen.

De programmamanager Masterplan Dommelland is als opdrachtgever van het project betrokken en geeft gevraagd en ongevraagd advies over het verloop van het project. Ook deze uren komen niet ten kosten van dit project. Een urenraming is opgenomen onder 5.3.

Haalbaarheidsstudie planologisch-stedenbouwkundig adviesbureau

Voor de uitvoering van de onder paragraaf 4.1 beschreven haalbaarheidsstudie wordt een planologisch-stedenbouwkundigadviesbureau ingeschakeld. De kosten voor het uitvoeren, onder regie van de projectleider, van dit haalbaarheidsonderzoek zijn **€15.000**.

Totaal benodigde financiële middelen

Na optelling van de bovenstaande kosten, inclusief een post onvoorzien van 10% bedragen de totale kosten voor de uitvoering van dit project **€44.000,-**

De benodigde financiële middelen worden bekostigd uit het krediet van €700.000,-, welke in de begroting is opgenomen ten behoeve van 'algemene alternatieve parkeercapaciteit ten zuiden van Valkenswaard'.

5.2 Risico's

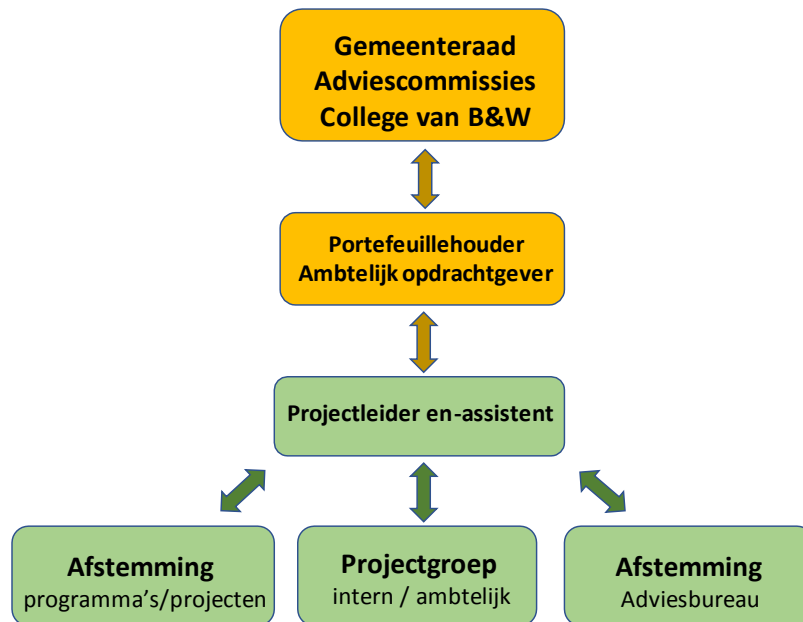
Zoals beschreven onder paragraaf 4.1 is een risicoanalyse onderdeel van de voorbereiding van haalbaarheidsstudie. Bij de uitwerking daarvan worden tevens de benodigde beheersmaatregelen worden benoemd door het projectteam.

Voor nu zijn de voornaamste maatschappelijke en bestuurlijke risico's als volgt ingeschat:

- Er is onvoldoende ambtelijke capaciteit in de vakteams en de raad is niet bereid het hiervoor gevraagde krediet te verstrekken.
- Er is geen of weinig maatschappelijk draagvlak onder direct belanghebbenden voor het realiseren van een parkeervoorziening nabij hun woning, bedrijf of anderzinds.
- Er is geen of te weinig bestuurlijk draagvlak onder de Provincie of de gemeenteraad om over te gaan tot planontwikkeling voor het daadwerkelijk realiseren van parkeervoorzieningen in het gebied.
- Er zijn te veel juridisch-planologische beperkingen binnen de onderzoekslocaties voor parkeervoorzieningen.
- De gemeente heeft te weinig gronden in bezit en/of particulieren eisen een disproportioneel hoge prijs voor de gronden.

5.3 Organisatie

De projectorganisatie is weergegeven in onderstaand organogram. In deze fase wordt geen stuurgroep ingesteld. Wel kan een overleg op bestuurlijk niveau met de private partijen op enig moment opportuun zijn. In overleg of op verzoek wordt dat dan georganiseerd.



Onderstaande capaciteitsraming is tot stand gekomen op basis van de te nemen stappen zoals beschreven in paragraaf 2.2 en de benodigde inhoudelijke expertise en tijd die daar voor nodig is.

Functie	Uren/ week	Uren totaal
Projectleider	4	128
Projectassistent	1,5	48
Communicatie adviseur	0,5	32
Programmamanager	1	32
Strategisch adviseur	0,5	16
Verkeer- en parkeren	1	32
ODZOB/Milieu	0,5	16
Ecologie/landschap	0,5	16
Grondzaken	0,5	16
Juridisch	0,5	16
Ruimtelijke Ordening	1	32
Stedenbouwkundige	0,5	16
Recreatie en vrijetijdseconomie	0,5	16

5.4 Tijd-mijlpalenplanning

In de onderstaande tabel is de planning op mijlpalen weergegeven. De projectleider werkt een nadere detailplanning uit zodra besluitvorming heeft plaats gevonden over dit plan van aanpak en houdt deze actueel. Bij ingrijpende wijzigingen op de planning wordt de Gemeenteraad geïnformeerd door het College.

Haalbaarheidsstudie locatie Natuurpoort de Malpie: Planning op mijlpalen	
ACTIVITEIT	PERIODE
Vorbereiding haalbaarheidsstudie	mei – juni 2021
Opstellen haalbaarheidsstudie	juli – november 2021
Collegebesluit haalbaarheidsstudie	december 2021
Raadsbesluit haalbaarheidsstudie	januari 2022
Opstart vervolgfase planontwikkeling	februari 2022

5.5 Informatie

Om goede interne- en externe communicatie en informatievoorziening te borgen wordt gebruik gemaakt van ten minste de volgende drie wijzen van informeren, te weten:

1. Binnen de overlegstructuur zoals beschreven in paragraaf 5.3 worden door de projectassistent agenda's en verslagen gemaakt van de gevoerde besprekingen. Deze zijn terug te vinden in het digitale archief en worden gemaild aan de deelnemers.
2. De portefeuillehouder wordt 6wekelijks geïnformeerd door de projectleider over de voortgang van het project middels een voortgangsrapportage.
3. Bij grote afwijkingen van het plan van aanpak (zowel inhoudelijk als op proces of planning) wordt de gemeenteraad door het college geïnformeerd.

5.6 Communicatie en Omgevingsmanagement

Voor communicatie in ruimtelijke projecten bestaat geen blauwdruk. In essentie is een belangrijk onderdeel het verwachtingsmanagement met als doel vertrouwen op te bouwen en te houden. Dit is mogelijk door het stellen van heldere uitgangspunten en kaders én deze vast te leggen, stakeholders regelmatig te blijven betrekken, duidelijkheid te bieden, vragen te beantwoorden, informatie ook proactief te geven en heldere afspraken te maken over de wijze van terugkoppeling (na een eventuele inbreng of bijeenkomst).

Communicatie, Omgevingsmanagement en Participatie zijn onverbreekelijk met elkaar verbonden. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

1. Het ophalen van kennis vanuit de gedachte dat belanghebbenden de experts zijn als het om hun woonomgeving of die van andere betrokkenen gaat. Wat wordt er met de opgehaalde kennis gedaan en klopt het met de perceptie en intentie van de mensen die input hebben geleverd?
2. Traditionele communicatiemiddelen werken niet altijd meer in deze tijd. Er wordt minder goed gelezen, vooral als de teksten lang zijn. Dan is het beter om met elkaar alternatieven te vinden, zoals onlinemogelijkheden, Facebook, rondetafelgesprekken, social-media etc.
3. Afstemming met eventuele overheden en rekening houden met wet- en regelgeving kost tijd en heeft invloed op het communicatieproces.

Van de communicatieadviseur of het in te schakelen communicatiebureau wordt het volgende verwacht:

1. Het formuleren van boodschappen die antwoord geven op de inzichten en belangen van verschillende partners en partijen, in relatie tot het gewenste resultaat van het project.
2. Het monitoren van verschillende belangen en het adviseren over communicatie.
3. Het ontwerpen en uitvoeren van interventies voor interne en externe communicatie.

5.7 Kwaliteit

De kwaliteit die wordt gevraagd van de haalbaarheidsstudie is op hoofdlijnen in dit plan van aanpak beschreven onder paragraaf 2.2. Bij de voorbereiding van de haalbaarheidsstudie, na vaststelling van dit plan van aanpak, worden de interne experts betrokken om tot op detail invulling te geven aan de verschillende onderdelen en criteria. Het nader te bepalen externe planologisch-stedenbouwkundig adviesbureau zal vanuit zijn/haar adviseurschap hier nadere invulling aan geven. Uiteindelijk is de projectleider eindverantwoordelijk voor de te leveren kwaliteit van het project. Het is denkbaar dat tijdens de uitvoering van het project een of meerdere criteria worden toegevoegd, of net anders worden ingevuld.

6. Besluitvorming

6.1 Besluit College van B&W

d.d.: 16-03-2021

6.2 Besluit Gemeenteraad

d.d.: 29-04-2021