

Nota

Voor burgemeester en wethouders

Nummer: 14INT00928



Datum vergadering:

Nota openbaar: Ja

18 MAART 2014

▶ Onderwerp:	1. Onderzoek naar de haalbaarheid van slagboomparkeren op de vier grote parkeerterreinen. 2. Invoering real-time parkeren aanvullend op het huidige belparkeren.	7
--------------	---	---

Advies:

1. Niet over gaan tot het invoeren van slagboomparkeren op de vier grote parkeerterreinen;
2. Onderzoeken of slagboomparkeren op het parkeerterrein aan de noordzijde van het station leidt tot een positief effect op de parkeereexploitatie;
3. In 2016 de effecten van de invoering blauwe zone, de invoering vergunninghoudersstelsel in de Bloemenwijk en parkeren bij station evalueren en hierbij betrekken de mogelijkheid van het al dan niet invoeren van Stadsparkeren of Minipark;
4. Uw besluit ter advisering aan de raadscommissie Grondgebied aanbieden;
5. Uw besluit ter besluitvorming aan de gemeenteraad aanbieden.

Besluit B en W:

*conform advies, met dien verstande dat de wet-
houders Ten Have en Bauhuis-Horstink aantekenen
dat zij niet kunnen instemmen met de onderdelen
2 en 3 van het besluit.*

Korte samenvatting:

Op 1 juli 2013 heeft de gemeenteraad de evaluatienota betaald parkeren behandeld. Tijdens de behandeling is een amendement aangenomen waarin het college opgedragen wordt slagboomparkeren te introduceren op de vier grote parkeerterreinen met als doel om het huidige systeem van realtime parkeren (belparkeren) aan te vullen voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van een mobiele telefoon.

Slagboomparkeren is duur (ca. € 48.000,- per jaar), vandalisme gevoelig, niet uitnodigend en levert problemen op voor de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en percelen. Voorgesteld wordt geen slagboomparkeren in te voeren op de vier grote parkeerterreinen.

Goedkopere en flexibelere alternatieven zijn voorhanden: Stadsparkeren en Minipark. Alle drie vormen van realtime parkeren hebben, net als belparkeren, het voordeel dat de parkeerder niet meer betaalt dan nodig en zich geen zorgen hoeft te maken of hij wel op tijd terug is bij de auto. Maar zij leiden naar verwachting ook tot een jaarlijks terugkerend negatief resultaat voor de parkeereexploitatie. Voor het Nijveldserf is dit bedrag berekend op circa € 14.000,- voor Minipark en circa € 48.000,- voor slagboomparkeren. Meer terreinen uitrusten met deze systemen leidt tot een groter negatief resultaat. Omdat het huidige tekort op de parkeereexploitatie aanzienlijk is wordt voorgesteld vooralsnog niet over te gaan tot een aanvullend systeem van realtime parkeren maar eerst de financiële effecten van de invoering blauwe zone, invoering vergunninghoudersstelsel in de Bloemenwijk en het parkeren bij het station te monitoren. Uitgangspunt is wel dat het gebruiksgemak voor de parkeerder vergroot wordt.

Aanleiding:

Op 1 juli 2013 heeft de gemeenteraad in het kader van de evaluatie van betaald parkeren een amendement aangenomen waarin is opgenomen dat er, ten behoeve van realtime parkeren, op de parkeerterreinen in het centrum van Nijverdal slagbomen geplaatst moeten worden. In deze notitie informeren wij u over de (financiële) gevolgen van deze keuze en geven wij twee alternatieven.

Relevante eerdere besluiten:

Parkeernota 2008; vastgesteld op 22 juni 2009, 09int00455.
Evaluatie Betaald Parkeren, vastgesteld op 1 juli 2013, 13int01252.

Doelstelling:

Komen tot een (financieel) haalbare vorm van realtime parkeren, aanvullend op het huidige realtime belparkeren.

Oplossing:

Slagboomparkeren

Locaties

De terreinen (Markt, Nijveldserf, Hendrik Wormser en Beltmolenweg) die voorzien moeten worden van slagbomen liggen in het centrum en worden begrensd door woningen, bedrijven en (bedrijfs)percelen. Dit betekent dat als gevolg van het plaatsen van slagbomen deze woningen, bedrijven en percelen nog uitsluitend via het passeren van een slagboom (met de daarbij behorende betaling van parkeerbelasting) bereikbaar zijn.

Bevoorrading

Een deel van de bedrijven worden via het parkeerterrein bevoorrad. Bevoorradend verkeer kan dus uitsluitend na het betalen van parkeerbelasting het parkeerterrein weer verlaten. Beheer op afstand, kentekenherkenning of het gebruik van transponders zijn geen volwaardig alternatief door hoge kosten, kwetsbaarheid van de techniek, ureninzet en administratie. De situatie zal voor de bedrijven die bevoorrad moeten worden tot problemen leiden.

Gehandicapten

Gebruikers van een gehandicaptenparkeerplaats zijn vrijgesteld van het betalen van parkeerbelasting. Op de parkeerterreinen in het centrum liggen gehandicaptenparkeerplaatsen. Door het plaatsen van slagbomen kunnen deze niet meer gratis gebruikt worden. De op de terreinen gelegen gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen elders in het betaald parkeren gebied worden terug gebracht.

Handhaving

Het huidige gefiscaliseerde parkeerregime is een open systeem zonder fysieke beperkingen. Dat heeft als voordeel dat er geen sprake is van beperkingen voor bijvoorbeeld doorgaand- of bevoorradingsverkeer. Parkeerders die niet betalen of onvoldoende parkeergeld betalen krijgen een naheffingsaanslag opgelegd. De opbrengsten van de naheffingsaanslag zijn voor de gemeente. Daar staat tegenover dat alle kosten voor opleggen naheffingsaanslag, verzenden, invordering en het al genoemde bezwaar en beroep ook voor rekening van gemeente Hellendoorn komen.

Klantvriendelijkheid

Het grote voordeel van slagboomparkeren ten opzichte van een fiscaal parkeerregime is de mogelijkheid om achteraf te kunnen betalen waarbij ook real-time kan worden afgerekend (of bijna real-time door bijvoorbeeld af te ronden per € 0,10 cent of per tien minuten). Dat is fijn voor parkeerders want in tegenstelling tot een traditioneel ingericht fiscaal regime hoeven parkeerders niet vooraf te bepalen hoe lang ze willen parkeren. Nadeel van het slagboomparkeren is dat een parkeerder meer handelingen moet verrichten. Landelijk onderzoek toont aan dat er een groep parkeerders is die niet achter de slagboom wil parkeren omdat zij de angst hebben het terrein niet te kunnen verlaten.

Verblijfsduur

Een belangrijk argument bij betalen achteraf is dat de verblijfsduur van de parkeerder wat langer is dan bij een systeem waar vooraf betaald moet worden. Een parkeerder die achter de slagboom parkeert, heeft immers geen tijdsdruk om weer op tijd bij de auto terug te zijn omdat de parkeertijd verloopt en kan rustig nog een kop koffie gaan drinken of nog even bij een andere winkel naar binnen lopen. Echter, in december 2012 is een analyse uitgevoerd op de managementgegevens uit zowel het garagesysteem als de gegevens uit de parkeerautomaten. Daar kwam uit dat het verschil in verblijfsduur tussen parkeerders op het fiscale maaiveld en parkeerders in de garage maar enkele minuten is en dat de gemiddelde parkeerduur op straat en in de garage onder het uur zit. Vermoedelijk is de verblijfsduur in de parkeergarage weliswaar wat langer dan bij het parkeren op maaiveld, maar bij vooraf betalen is er over het algemeen sprake van een bepaalde mate van overbetaling omdat de parkeerder nooit helemaal exact kan inschatten hoe lang deze zal parkeren met als gevolg dat vaak iets meer parkeertijd wordt gekocht dan daadwerkelijk wordt gebruikt. Op basis van het bovenstaande verwachten wij niet dat invoeren van parkeren achter de slagboom leidt tot hogere opbrengsten als gevolg van het achteraf kunnen betalen.

Kosten en opbrengsten

Parkeren achter de slagboom is een dienst/product. Daarover is BTW verschuldigd. Dat betekent dat van iedere ontvangen euro aan parkeergeld 21% moet worden afgedragen aan de fiscus. Dat er sprake is van een gemeente doet er niet toe want bij parkeren achter de slagboom gedraagt de gemeente zich als ondernemer / private partij, net als bij de parkeergarage.

Bij gefiscaliseerd parkeren hoeft geen BTW te worden afgedragen. Het is immers een belasting. Dat scheelt 21%. Daar staat echter wel tegenover dat de betalingsbereidheid bij parkeren achter de slagboom 100% is. De parkeerder zal immers moeten betalen om te kunnen uitrijden. Bij fiscale parkeerregulering betaalt niet iedere parkeerder. Handhaving is noodzakelijk om de betalingsbereidheid te vergroten.

Voor eventuele vergunninghouders die nu parkeren in het fiscale gebied en die straks mogelijk op een locatie achter de slagboom parkeren zal het betekenen dat de vergunning omgezet moet worden in een abonnement. Bij dezelfde prijsstelling als bij de huidige vergunning betekent dat dat 21% van de opbrengsten verloren gaan, omdat wij ook over de abonnementsgelden BTW moeten afdragen.

Bij gefiscaliseerd parkeren is naast de opbrengsten uit de parkeergelden ook sprake van opbrengsten uit naheffingsaanslagen. Tegenover deze opbrengsten staan wel kosten. Dan gaat het om handhaving, verzenden van naheffingsaanslagen, behandeling van bezwaar en beroep op uitgeschreven naheffingsaanslagen, kosten voor (dwang)invordering bij niet betalen en dergelijke.

Casus Nijveldserf

Inleiding

De raad heeft, bij aanneming van het amendement, besloten dat slagboomparkeren op de vier grote parkeerterreinen moet worden ingevoerd. Ook heeft de raad aangegeven de wens te hebben dat er gestart wordt met het Nijveldserf gevolgd door de Markt en Hendrik Wormserplein en als laatste het parkeerterrein Beltmolenweg. Slagboomparkeren levert op alle terreinen problemen met betrekking tot bereikbaarheid van woningen, ondernemingen en percelen op. Deze zijn op het Nijveldserf relatief eenvoudig op te lossen. Om bovenstaande is de inrichting van het Nijveldserf met slagbomen als casus uitgewerkt.

Uitwerking

Om slagboomparkeren op een locatie mogelijk te maken zal geïnvesteerd moeten worden in apparatuur en mogelijk ook in civieltechnische aanpassingen voor de locatie om deze verder af te sluiten.

De inrichting en bedrijfsgerede oplevering van het slagboomsystemen inclusief civiel-technische aanpassingen wordt geraamd op ongeveer € 215.000,-. Wij verwachten niet dat, als gevolg van een aanpassing van het regime, de opbrengsten zullen toenemen door een langere verblijfsduur. Ook een hogere betalingsbereidheid heeft beperkte voordelen gegeven de BTW component. Verder vallen de naheffingsaanslagen weg, wat zelfs een negatief effect heeft op de opbrengsten. Dit betekent dat het terugverdienen van de investering gerealiseerd moet worden door een besparing op de handhaving. Handhaven van een locatie door middel van fiscale parkeercontroleurs is duurder dan het beheer op afstand van een slagboomlocatie. De lagere handhavingskosten, geraamd op ca. € 6.000,-, zijn echter onvoldoende om de extra investeringen te kunnen dekken. Ook is het niet mogelijk de lagere opbrengsten uit minder geschreven naheffingen te compenseren. De introductie van slagboomparkeren op Nijveldserf geeft naar verwachting een negatief effect op de parkeerexploitatie van ca. € 48.000,- per jaar (kosten en opbrengsten gesaldeerd). Een nadere onderbouwing is in bijlage 1 opgenomen.

Parkeerterrein noordzijde NS-station

Een flink aantal forenzen gebruikt de auto om naar het station te rijden. Het parkeerterrein, dat nog niet volledig is aangelegd, vult zich dan al vroeg in de ochtend met auto's. Na volledige realisatie zijn er ruim voldoende parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn er ook op zaterdag ruim voldoende parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen die niet gebruikt worden door forenzen worden deels gebruikt door bezoekers van het centrum. Hierdoor worden er minder inkomsten uit parkeren gegenereerd. Verwacht wordt dat na volledige aanleg van het parkeerterrein de afvloeit van inkomsten verder zal toenemen. Wellicht dat slagboomparkeren op dit parkeerterrein leidt tot een positief effect op de parkeerexploitatie. Onderzoek zal dit uit moeten wijzen.

Conclusie slagboomparkeren

Slagboomparkeren op de vier grote parkeerterreinen in het betaald parkeren gebied is mogelijk maar leidt tot verslechterde bereikbaarheid van woningen, ondernemingen en percelen. Daarnaast kunnen gehandicapten niet meer gratis op de gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren. Het bevoorradend verkeer ondervindt hinder van het systeem en extra inkomsten worden niet verwacht. In tegendeel, door de grote investering zal een extra exploitatielast ontstaan van € 48.000,- voor het Nijveldserf. Als de andere terreinen ook van slagbomen worden voorzien zal de extra exploitatielast navenant toenemen, Beltmolenweg is berekend op € 18.000,- per jaar bij huidig gebruik. Meer gebruik leidt hogere kosten. Gratis parkeren bij het station leidt nu en in de toekomst tot inkomstendering. Mogelijk dat slagboomparkeren, waarbij de OV-reiziger gratis parkeert en de centrumbezoeker betaalt, leidt tot een positief effect op de parkeerexploitatie.

Advies

Voorgesteld wordt:

1. niet overgaan tot het invoeren van slagboomparkeren op de vier grote parkeerterreinen in het betaald parkeren gebied;
2. onderzoeken of slagboomparkeren op het parkeerterrein aan de noordzijde van het station leidt tot een positief effect op de parkeerexploitatie.

Alternatieven

Het plaatsen van slagbomen om realtime parkeren aan te kunnen bieden is niet alleen een dure oplossing maar levert ook in de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en percelen problemen op. Er is onderzocht welke alternatieven er in de markt zijn. Twee van deze alternatieven lichten we hieronder toe. Voor het berekenen van de investeringskosten wordt normaliter gebruikt gemaakt van offertes. Het opstellen van een offerte voor onderstaande complexe systemen is tijdrovend en daarmee kostbaar. Om die reden zijn er door de leveranciers kostenindicaties afgegeven in plaats van offertes. Het spreekt voor zich dat genoemde bedragen daardoor een grotere bandbreedte hebben.

Alternatief 1: Stadsparkeren (in nagenoeg het hele betaald parkeren gebied!)

Naast de belparkeerders zijn tegenwoordig ook partijen als Stadsparkeren actief in het aanbieden van real-time parkeren. Bij Stadsparkeren kan worden betaald voor het parkeren op dezelfde wijze als bij belparkeer-providers. Daarnaast bieden zij gemeenten ook een systeem aan waarbij real-time kan worden betaald voor het parkeren, waarbij het aanmelden voor de parkeeractie gebeurt via paslezers en niet alleen via de telefoon. De paslezers worden gemonteerd naast een parkeerautomaat, bijvoorbeeld aan een lantaarnpaal. Een parkeerder beschikt over een pasje (zoals een OV-chipkaart) die is gekoppeld aan een persoonlijk account.

In plaats van dat de parkeerder een ticket koopt aan de parkeerautomaat haalt de parkeerder de pas langs de paslezer. De parkeeractie wordt direct gestart.

Als de parkeerder vertrekt dan meldt deze zich op dezelfde wijze weer af. Een parkeerder kan kiezen voor een abonnement of voor transactiekosten per parkeerbeweging. Een abonnement kost € 2,- per maand en dan zijn er geen verdere transactiekosten per parkeerbeweging. Zonder abonnement betaalt de parkeerder € 0,25 transactiekosten per parkeerbeweging. Dit is vergelijkbaar met belparkeren. Het stadsparkeren beperkt zich niet tot de parkeerpas maar de transactie kan ook door middel van bellen, sms'en, "app'en" of internet verricht worden. Maandelijks ontvangt de parkeerder een overzicht met een rekening van alle gemaakte parkeerkosten. Betaling kan via automatische incasso.

Ook het gefiscaliseerde regime kan gewoon in stand worden gehouden. De transactiekosten voor de gemeente zijn laag, 2% tot 4% van de opbrengsten die uit stadsparkeren wordt gegenereerd. Dat is lager dan de kosten voor het legen van de parkeerautomaat. Vaak dragen de providers ook bij aan de introductie van het systeem door bijvoorbeeld de afspraak te maken dat zij alle huishoudens in de gemeente voorzien van een pasje en dat de gemeente de kosten draagt voor het plaatsen van de paslezers nabij de parkeervoorzieningen. Deze pasjes zijn overigens ook te gebruiken in andere plaatsen waar Stadsparkeren geldt.

Optioneel onderdeel van Stadsparkeren is kentekenherkenning in de parkeergarage. Een parkeerder met een account bij Stadsparkeren komt aanrijden, de slagboom leest en herkent het kenteken en opent vanzelf. Bij het verlaten van de garage hoeft de parkeerder niet naar de betaalautomaat om af te rekenen. Hij hoeft slechts zijn auto te halen en naar de uitrit te rijden. Hier leest en herkent de slagboom het kenteken en opent vanzelf. De parkeerder krijgt maandelijks een rekening van de tijd die hij heeft geparkeerd in de garage. Betaling kan via automatische incasso. Dit onderdeel is heel klantvriendelijk en bevordert de doorstroming op drukke momenten bij de betaalautomaten en uitrit. Dit vraagt een investering van circa € 12.000,- met een kapitaallast van circa € 1.000,- per jaar.

De investering in Stadsparkeren in nagenoeg het hele betaald parkeren gebied (inclusief kentekenherkenning in de garage) bedraagt circa € 55.800,- en is daarmee een stuk lager dan de investering in slagboomparkeren (ca. 215.000,-).

Bij het stadsparkeren verwachten we dat de inkomsten uit naheffingen flink zullen dalen, omdat veel naheffingen zijn geschreven voor tijdsoverschrijdingen. Die tijdsoverschrijdingen zijn er niet bij real-time parkeren met stadsparkeren. Al met al verwachten we dat de parkeerexploitatie circa € 40.000,- lager uitkomt (kosten en opbrengsten gesaldeerd). Een nadere onderbouwing is in bijlage 1 opgenomen.

Alternatief 2: Kentekenherkenning bij Minipark (alleen op Nijveldserf)

Weer een stukje geavanceerder dan het huidige systeem van Stadsparkeren is het Minipark systeem van Taxameter Centrale (TMC). Het systeem van TMC werkt met kentekenregistratie bij het oprijden van de parkeerlocatie. Het systeem scant het kenteken van het voertuig. De parkeerder parkeert zijn auto en loopt het centrum in. Bij terugkomst voert de parkeerder het kenteken van de auto in op een betaalautomaat en betaalt achteraf op rekening de verschuldigde (real-time) parkeertijd.

Doet de parkeerder dit niet en rijdt deze weg zonder te betalen dan wordt dit eveneens door een camera geregistreerd en wordt automatisch een naheffingsaanslag opgelegd. Daarbij is het mogelijk om de parkeerder te herinneren dat deze nog niet heeft betaald. Dat kan door bij de uitgangen van een parkeerlocatie een signalering te plaatsen die gaat branden op het moment dat het systeem een auto detecteert die het terrein wil verlaten zonder te betalen. Op dat moment heeft de parkeerder alsnog een kwartier de tijd om het parkeergeld te voldoen. Wij hebben onderzocht wat het betekent als we dit systeem (alleen) op Nijveldserf inrichten. De investeringskosten voor een dergelijk systeem bedragen ongeveer € 73.800,-. Al met al verwachten we dat de parkeereexploitatie circa € 14.000,- lager uitkomt (kosten en opbrengsten gesaldeerd). Een nadere onderbouwing is in bijlage 1 opgenomen.

Daarmee is Minipark goedkoper dan slagboomparkeren. Het systeem kan stand-alone draaien. Tevens is niet langer sprake van handhavingskosten omdat als het ware sprake is van een altijd actieve geautomatiseerde parkeercontroleur in de vorm van het camerasysteem. Ook zijn de civieltechnische ingrepen beperkt en blijft sprake van een gefiscaliseerd regime. Minipark kan ook weer gekoppeld worden met de diensten die de parkeerproviders Parkline, Yellowbrick, Stadsparkeren en Parkmobile leveren. Dat kan zelfs volledig automatisch waarbij het systeem de parkeerder informeert, door middel van signalering, dat het kenteken is herkend en dat de parkeeractie automatisch start en wordt afgeschreven van het account. Uiteraard is het daarbij ook in te stellen dat indien een parkeerder de locatie oprijdt en binnen enkele minuten weer verlaat, bijvoorbeeld omdat iemand werd weggebracht, geen kosten in rekening worden gebracht. Gesteld kan worden dat dit soort systemen de klantvriendelijkheid hebben van slagboomparkeren voor parkeerders, gecombineerd met de voordelen van een fiscaal regime voor de gemeente waarbij het systeem voor alle parkeerders bruikbaar is, ook als ze geen pasje of account hebben bij een parkeer-provider. Daarnaast worden geen additionele kosten in rekening gebracht bij de parkeerder. Nadeel is dat de betrouwbaarheid van kentekenherkenning nog geen 100% is. Bij een betrouwbaarheid van gemiddeld 98,5% en 100.000 parkeerbewegingen per jaar betekent dit dat er 1.500 foutieve waarnemingen worden gedaan. Dit is 5 per dag.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van voor- en nadelen van Slagboomparkeren, Stadsparkeren en Minipark.

Conclusie Stadsparkeren en Minipark

Beide vormen van realtime parkeren hebben hun voordelen. De grote geografische dekking van het Stadsparkeren doet het meeste recht aan de wens van de gemeenteraad realtime parkeren in het centrum in te voeren. Daarnaast is dit systeem het meest flexibel. Beide vormen hebben ook hun nadelen. Belangrijk nadeel van Minipark is dat de betrouwbaarheid van de kentekenherkenning nog geen 100% is waardoor er \pm 1.500 kentekens per jaar niet goed worden opgenomen waardoor er veel "herstelwerk" door de loketmedewerkers moet worden verricht. Voor beide vormen geldt tevens dat de kosten hoger zijn dan de opbrengsten waardoor het negatief resultaat van de parkeereexploitatie toeneemt.

Zowel Stadsparkeren als Minipark hebben een negatief effect voor de parkeereexploitatie. Ook de invoering van de blauwe zone, het gratis parkeren aan de noordzijde van het station en de invoering van het vergunninghoudersparkeren in de Bloemenwijk hebben effect op de parkeereexploitatie. Voordat (weer) een nieuw systeem wordt geïntroduceerd is het van belang om inzichtelijk te hebben hoe groot deze financiële en parkeerkundige effecten zijn. Alleen vanuit een gestabiliseerde parkeersituatie kan de nieuwe maatregel op de juiste manier gemonitord en geëvalueerd worden.

Overige overwegingen

Het afgelopen jaar zijn er een aantal maatregelen doorgevoerd:

1. Invoering van blauwe zones op de:
 - a. Constantijnstraat
 - b. Rijssensestraat
 - c. Molukkenstraat
 - d. Meijboomstraat
2. Invoering van vergunninghoudersgebied in een groot deel van de Bloemenwijk

Binnenkort wordt op het parkeerterrein van Albert Heijn een blauwe zone ingevoerd waardoor de parkeerduur wordt beperkt en langparkeerders elders een plek moeten zoeken.

In 2013 is een gedeelte van het parkeerterrein aan de noordzijde van het station in gebruik genomen. Op dit terrein hoeft geen parkeergeld te worden betaald. Eind 2014, begin 2015 zal het resterende deel van het parkeerterrein in gebruik genomen worden. De NS staat niet onwelwillend tegenover het heffen van parkeerbelasting op dit terrein mits de OV-reiziger gratis kan parkeren.

Het contract met Parkeer Combinatie Holland (PCH) loopt in april 2015 af. In 2014 zal besloten moeten worden of van de mogelijkheid om dit contract te verlengen gebruik wordt gemaakt of dat er een nieuwe aanbesteding voor de parkeerdienstverlening moet worden opgestart. Deze aanbesteding zal dan in april 2014 moeten worden opgestart.

Al bovengenoemde aspecten zijn van invloed op het parkeergedrag van de automobilist. Het is belangrijk de genomen en de nog te effectueren maatregelen te monitoren en daarmee inzichtelijk te krijgen welke (financiële) invloed zij hebben op de parkeerexploitatie.

Het monitoren van de genoemde maatregelen en het onderzoeken of het parkeerterrein bij het NS-station achter de slagboom gebracht kan worden vraagt personele inzet. In het werkplan 2014 is hier slechts ten dele rekening mee gehouden. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden welke werkzaamheden door de unit Verkeer wel en niet kunnen worden uitgevoerd.

Advies

Voorgesteld wordt om in 2016 de effecten van de invoering blauwe zone, de invoering vergunninghouderssysteem in de Bloemenwijk en parkeren bij station te evalueren en de mogelijkheid van het al dan niet invoeren van Stadspasparkeren of Minipark hierbij te betrekken.

Effecten:

N.v.t.

Planning:

Behandeling van het voorstel in de raadscommissie van 9 april 2014.

Behandeling van het voorstel in de gemeenteraad van 22 april 2014.

Financiële consequenties:

De financiële consequenties van de drie varianten zijn opgenomen onder het kopje: "oplossingen" en in bijlage 1. Met de huidige aannames hebben de 3 varianten een negatief effect op de huidige parkeerexploitatie. Voor Slagboomparkeren (op het Nijveldserf) is dit effect het grootst, namelijk ca. € 48.000,- per jaar. Stadspasparkeren (in bijna het hele betaald parkeren gebied) heeft een negatief effect op de parkeerexploitatie van ca. € 40.000,- per jaar en bij Minipark (op het Nijveldserf) is dit effect ca. € 14.000,- per jaar.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de effecten op basis van de cijfers tot nu toe, maar niet van effecten die de blauwe zones op de Constantijnstraat, Meijboomstraat en Rijssensestraat, het vergunninghoudersgebied in de Bloemenwijk, het gratis parkeren aan de noordzijde van het station etc. hebben. De werkelijke effecten van slagboomparkeren, stadspasparkeren of minipark zullen dus positief of negatief af kunnen wijken. Op dit moment is er geen dekking voor de invoering van een van deze varianten.

De veranderingen in het betaald parkeren (Blauwe zone, vergunninghoudersgebied etc.) maken het lastig om goed te kunnen inschatten wat de effecten voor de parkeerexploitatie zullen zijn bij de in deze nota beschreven varianten voor real-time parkeren. Dit onderbouwt mede het voorstel om af te wachten hoe de parkeerexploitatie zich ontwikkelt en de komende 2 jaar niet over te gaan tot het invoeren van realtime parkeren.

Personele consequenties:

Wanneer gekozen wordt voor het invoeren van Stadspasparkeren of Minipark zal ca. 300 uur vrijgemaakt moeten worden om het systeem te implementeren. In het werkplan 2014 is hier geen rekening mee gehouden. Er zullen dan keuzes gemaakt moeten worden welke werkzaamheden door de unit Verkeer wel en niet kunnen worden uitgevoerd.

Juridische consequenties:

N.v.t.

Informatisering / Automatisering:

N.v.t.

Burger- en overheidsparticipatie:

N.v.t.

Communicatie:

N.v.t.

Overige consequenties:

N.v.t.