

Evaluatie proef gratis parkeren centrum

Inhoud

Aanleiding	2
Regime voor 1 december 2016	2
Regime tijdens proef	2
Vrij parkeren	2
Blauwe zone, max. 2 uur	3
Blauwe zone, max. 5 uur	3
Uitgevoerde Onderzoeken	4
Inventarisatie van klachten	4
Bezwaarschriften	4
Brieven of email	5
Klachtenformulieren	5
Telefoon/mondeling	6
Parkeerdruk	7
Parkeerduuronderzoek op kenteken	9
Belevingsonderzoek	12
Ontheffingen	13
Handhaving	13
Gehandicaptenparkeerkaarten en –plaatsen	14
Financiën	15
Kosten	16
Inkomsten	16
Conclusies	16

Versie: 9 november 2018

Aanleiding

Vanaf de Gemeenteraadsverkiezingen in 2014 vormde gratis parkeren in het centrum van Den Helder een belangrijk punt op de agenda van de Raad en het college. De discussie over hoe een dergelijke wijziging binnen het parkeerbeleid bekostigd zou moeten worden zorgde ervoor dat pas op 7 november 2016 in de Raadsvergadering werd besloten tot het houden van een proef van anderhalf jaar met gratis parkeren in het gehele centrum. Aan de hand van de uitkomsten van de proef zou het nieuwe gemeentebestuur, na de verkiezingen in 2018, een definitief besluit kunnen nemen over het inpassen van gratis parkeren in het parkeerbeleid.

Regime voor 1 december 2016

Vanaf de jaren tachtig van de vorige eeuw moet voor het parkeren in het centrum van Den Helder worden betaald door de gebruikers.

Hoofdrede voor de keuze om de parkeerder te laten betalen voor een parkeerplek was om de kosten voor handhaving van het parkeren in het centrum te bekostigen. Ook de bouw en het beheer van de 2 gemeentelijke parkeergarages werd op deze wijze afgedekt.

In de loop der jaren breidde het gebied waar parkeergeld werd gevraagd uit waarbij ook een aantal tegen het centrum aangelegen woonbuurten werd meegenomen om de negatieve effecten door uitwijkgedrag tegen te gaan.

Het beleid was gericht op een kostendekkend parkeerbeheer waarbij de kosten die werden gemaakt vrijwel gelijk waren aan de opbrengsten. Globaal kwam dit neer op € 950.000,- aan kosten en opbrengsten per jaar.

Regime tijdens proef

In de raadsvergadering van 7 november 2016 werd besloten om met ingang van 1 december van dat jaar vrij parkeren in te voeren. Voor het gehele centrum golden daarbij geen parkeerregulerende maatregelen meer.

Parkeerregime	Aanvang
Vrij parkeren (geen regulering)	1 december 2016
Blauwe zone, max. parkeerduur 2 uur	1 maart 2017
Blauwe zone, max. parkeerduur 5 uur	1 mei 2017

Vrij parkeren

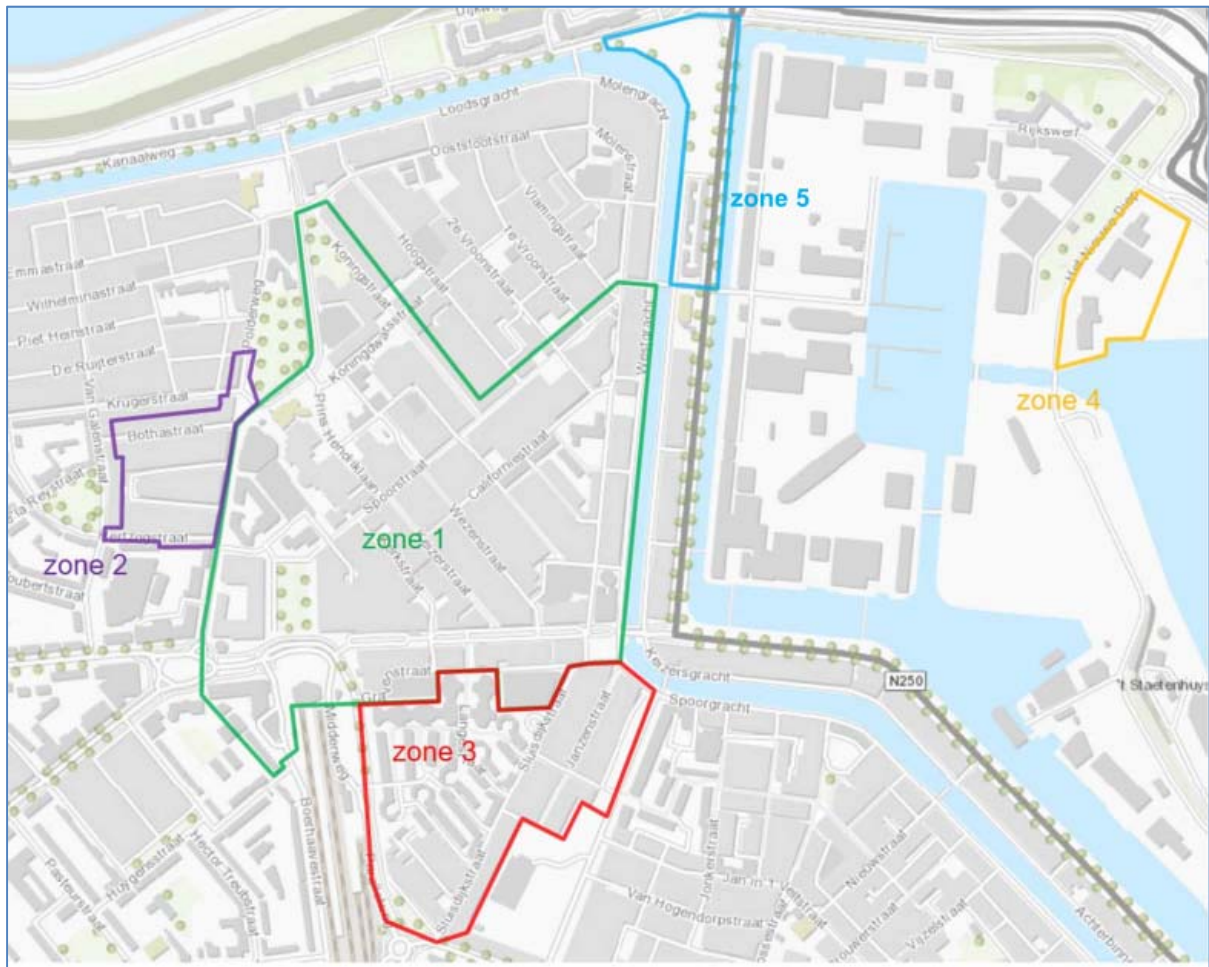
Het effect van het vrij parkeren was binnen enkele weken na 1 december 2016 overduidelijk. De meest populaire parkeerterreinen, zoals: Bernhardplein, Kroonpassage, Breewater en Gravenstraat waren overvol. Dit leidde tot veel klachten over de chaos in het centrum en in de pers werd ruim aandacht besteed aan de problemen die ontstonden. Met name bezoekers en bewoners van het centrum konden geen parkeerplek nabij de winkels of woningen meer vinden.

Het college besloot daarop dat zo snel mogelijk een vorm van parkeerregulering noodzakelijk was om de beschikbare parkeerruimte eerlijker te verdelen onder de verschillende groepen gebruikers, te weten: bezoekers, ondernemers en bewoners.

Blauwe zone, max. 2 uur

Met ingang van 1 maart 2017 werd, voor het gehele gebied waar voorheen betaald parkeren gold, een zone ingesteld met een parkeerduurbepanking van 2 uur. Vanwege de blauwe belijning die op straat langs de parkeervakken binnen deze zone wordt aangebracht, is deze maatregel beter bekend als “blauwe zone”.

De keuze voor deze maximale parkeerduur kwam voort uit het onderzoek dat is gedaan naar de parkeerduur van bezoekers van het centrum op het parkeerterrein Bernhardplein/Kroonpassage. Daarnaast is gekeken welke maximale parkeertijden werden gehanteerd bij andere gemeenten in Nederland waar het parkeren werd gereguleerd door middel van “blauwe zones”. Tenslotte is een afweging gemaakt ten aanzien van de negatieve effecten die het instellen van een langere maximale parkeerduur kan hebben.



Blauwe zones vanaf 1 maart 2017

Tegelijkertijd met het instellen van de “blauwe zone” is besloten om houders van een Gehandicaptenparkeerkaart in de zones 1 t/m 3 (centrum) geen beperkingen op te leggen bij het parkeren in een parkeervak. Deze categorie kan hierdoor onbeperkte tijd parkeren bij een bezoek aan het centrum.

Blauwe zone, max. 5 uur

De ondernemers binnenstad maakten bezwaar tegen deze, in hun ogen, te korte parkeerduur. Zij drongen aan op een verruiming van de parkeertijd naar 5 uur. Het college besloot tegemoet te komen aan deze wens voor de rest van de duur van de proef.

Per 1 mei 2017 is de maximale parkeerduur op straat verruimd naar 5 uur.

Uitgevoerde Onderzoeken

De Raad heeft bij het besluit tot de proef aangegeven dat de effecten van de proef gemeten en onderzocht moesten worden en dat na afloop een evaluatie moest plaatsvinden. Wij hebben de volgende onderzoeken verricht:

- Inventarisatie van klachten
- Parkeerdruk onderzoek in het centrum
- Parkeerduur onderzoek aan de hand van kentekens
- Belevingsonderzoek onder bewoners centrum en ondernemers

Wij hadden ook graag de uitkomsten van het periodiek te houden Consumentenstroom onderzoek meegenomen. Maar de resultaten van dit onderzoek, dat dan betrekking hebben op 2017, komen pas beschikbaar aan het eind van dit jaar.

Wij hebben geen onderzoek kunnen doen naar een eventuele stijging aan omzet/inkomsten bij ondernemers in het centrum. Daarvoor is de medewerking nodig van de verschillende ondernemers in het centrum. Gelet op de vertrouwelijkheid van deze gegevens was er geen behoefte om deze beschikbaar te stellen. Wij zijn niet verder gekomen dat de algemene mededeling dat de inkomsten met ca. 20% zijn gestegen.

Inventarisatie van klachten

Klachten over de gevolgen van het invoeren van de blauwe zone met een maximale parkeerduur van 5 uur zijn op verschillende wijzen binnengekomen.

Bezwaarschriften

Het instellen van een blauwe zone vindt plaats door middel van een verkeersbesluit. Het college is hiervoor het bevoegd gezag. Na openbare kennisgeving van het besluit kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen. De bezwaarschriften worden voor advies in handen gesteld van de Commissie Bezwaarschriften, waarna een hoorzitting plaatsvindt.

Er zijn totaal 6 bezwaarschriften ingediend. Twee bezwaren betroffen belangenorganisaties van ondernemers Binnenstad en hadden betrekking op het instellen van een blauwe zone met een maximale parkeerduur van 2 uur. De overige 4 bezwaren kwamen van bewoners en waren gericht tegen het besluit om de maximale parkeerduur te verruimen naar 5 uur.

In de bezwaren van de ondernemers werd aangegeven dat de maximale parkeerduur van 2 uur te kort was voor een redelijk centrum bezoek. Vanwege de korte duur verwachtte men schade te leiden en kon de stad zich niet ontwikkelen. Aangezien het college inmiddels had besloten om de maximum parkeerduur te wijzigen naar 5 uur, was voldaan aan de wens en werden de bezwaren buiten verdere behandeling gelaten.

De bewoners gaven aan dat door het instellen van een maximale parkeertijd van 5 uur, lang parkeren in hartje centrum zou worden gefaciliteerd. De parkeerkans voor de bewoners werd daardoor minimaal. Voorts vond men de onderbouwing van het besluit om te komen tot een maximum tijd van 5 uur slecht. De Commissie Bezwaarschriften kwam tot de conclusie dat het besluit van het college niet voldoende was gemotiveerd en gaf het advies om het besluit te heroverwegen. Het college besloot dat er gedurende de looptijd van de proef met gratis parkeren geen wijzigingen in het parkeerbeleid zouden worden aangebracht. Na evaluatie zou het besluit worden heroverwogen.

Brieven of email

Gedurende de proefperiode hebben wij 22 brieven of e-mails ontvangen van hoofdzakelijk bewoners van het centrum.

De klachten kunnen als volgt worden samengevat :

- Bewoners kunnen niet meer nabij de woning parkeren
- Winkelpersoneel neemt plekken bewoners in
- Personeel draait schuif door
- Veel fout parkeerders (Breewater), meer controle
- 5 uur te lang, terug naar 2 uur
- Ontheffinghouders hebben geen plek
- Veel bedrijfsbussen
- Weststraat ook blauwe zone maken

De bewoners die een klacht hebben ingediend wonen in de volgende straten:

Straat	Aantal klachten
Wezenstraat	2
Steengracht	1
Boerhaavestraat	1
Westgracht	2
Weststraat	1
Diaconiestraat	2
Breewaterstraat	3
Polderweg	2
Parallelweg	1
Californiestraat	1
Bothastraat	2
Gravenstraat	1
Langestraat	1
Bezoeker centrum	2

De meeste klachten werden ontvangen betreffende het parkeerterrein Breewater. Dit parkeerterrein is vanwege de naastgelegen woonbuurt erg belangrijk voor bewoners.

Klachtenformulieren

Aan de balie van het Parkeerservicebureau zijn gedurende de proef veel bewoners langs gekomen met vragen over het parkeerbeleid en om klachten te uiten over de gang van zaken. Op het PSB waren standaardformulieren aanwezig waar mensen hun klachten op kwijt konden. Er zijn totaal 65 formulieren ingediend. 33 van deze formulieren hadden betrekking op de eerste periode van de proef, toen het geheel vrij parkeren was in het centrum. De overige 32 klachtformulieren betroffen de periode waarbij de blauwe zone gold met een maximale parkeerduur van 5 uur.

De klachten die werden geuit kwamen grotendeels overeen met de klachten die via brieven en e-mails werden ontvangen. Maar aangezien in deze categorie ook veel klachten zaten over het Bernhardplein zijn deze redenen nieuw:

- Geen plek voor bezoekers gezondheidscentrum Bernhardplein.

De bewoners die een klachtenformulier hebben ingediend wonen in de volgende straten:

Straat	Aantal klachten
Basstraat	1
Bernhardplein	12
Breewaterstraat	7
Wezenstraat	12

Rond het Bernhardplein wonen veelal ouderen die niet al te ver van hun woning willen parkeren in verband met de loopafstand.

Telefoon/mondeling

Gedurende de proefperiode zijn regelmatig telefonisch of mondelinge klachten ontvangen van bewoners en een enkele ondernemer. De klachten van bewoners kwamen overeen met de klachten zoals die hierboven zijn genoemd. De ondernemers die klaagden gaven aan dat zij voor hun bedrijfsvoering de auto meerdere keren per dag nodig hebben voor het afleveren van goederen of etenswaren. Terugkomend van een bezorging, bij de zaak kon men, ondanks de aangeschafte ontheffing, geen parkeergelegenheid vinden, zodat men gedwongen was de bestelauto op afstand van de zaak te parkeren. Hierdoor werden problemen met de bedrijfsvoering ondervonden.

In vrijwel alle gevallen hebben wij de klager geadviseerd de klacht schriftelijk in te dienen. Helaas gaven velen aan dit niet te willen doen. Als reden werd vaak genoemd dat men er geen vertrouwen in had dat er geluisterd werd omdat alles toch al besloten was. Deze reactie is te begrijpen met het oog op de wijzigingen in het parkeren die in een periode van enkele maanden na elkaar zijn doorgevoerd. Van betaald parkeren naar vrij parkeren, van vrij naar de blauwe zone van 2 uur en tenslotte naar een blauwe zone van 5 uur.

De indruk kan dus bestaan dat het aantal schriftelijk ingekomen reacties niet zo groot is, maar gelet op het vorenstaande kan worden gesteld dat er, met name onder de bewoners van het centrum, grote onvrede bestaat over het huidige parkeerregime.

Parkeerdruk

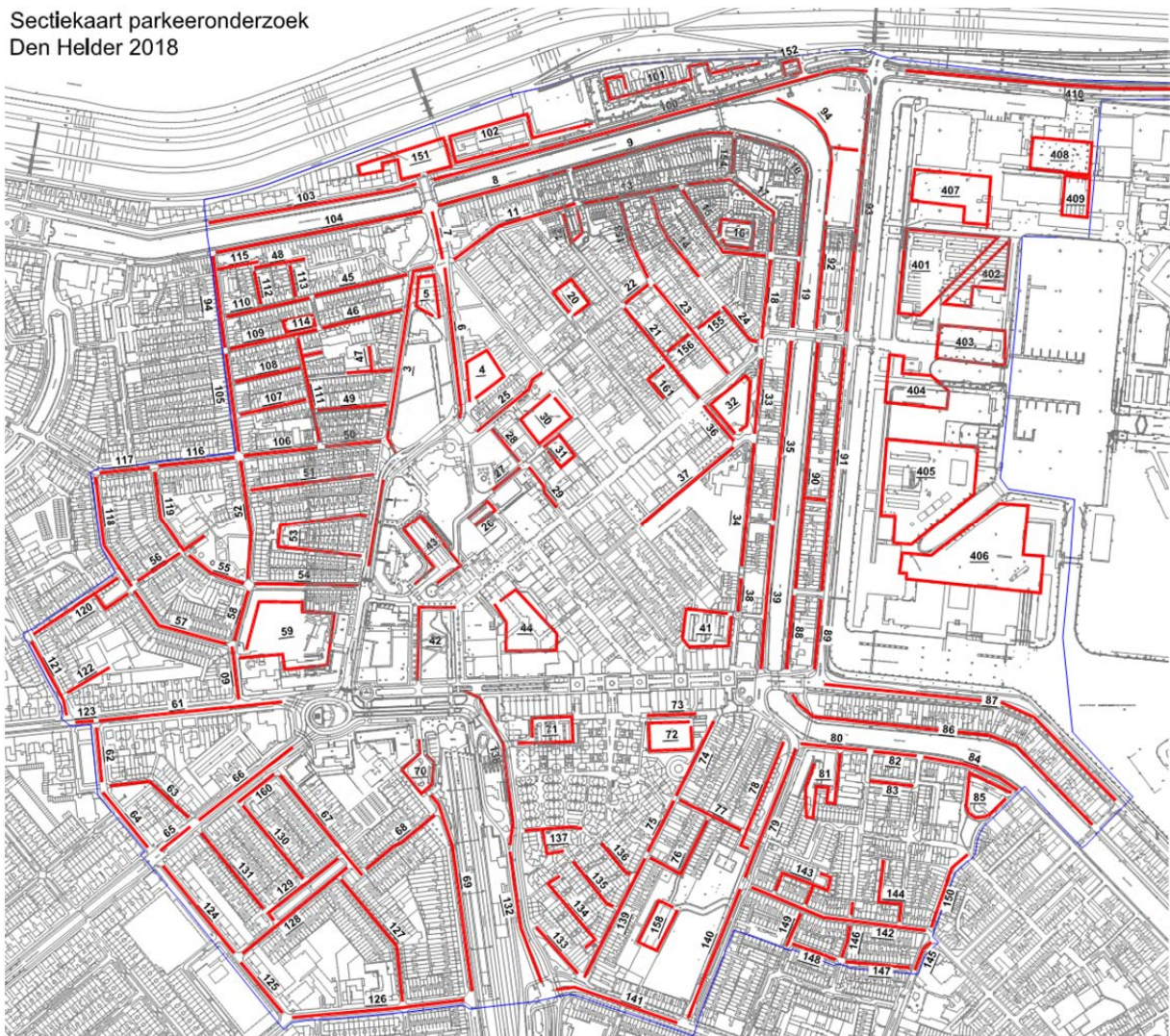
Jaarlijks wordt de parkeerdruk in het centrum gemeten door op verschillende dagen op kenmerkende tijdstippen te tellen hoeveel auto's geparkeerd staan per vooraf gedefinieerd wegvak. De metingen vinden plaats in het centrum en de periferie. De periode waarin wordt geteld is bij voorkeur eind mei, begin juni van het teljaar.

Telmomenten zijn:

- Nacht van maandag op dinsdag, tussen 1.00 uur en 4.00 uur
- Dinsdagochtend, tussen 10.00 uur en 12.00 uur
- Dinsdagmiddag, tussen 13.00 uur en 15.00 uur
- Donderdagavond, tussen 18.30 uur en 21.00 uur
- Zaterdagmiddag, tussen 13.00 uur en 15.00 uur
- Zaterdagavond, tussen 21.00 uur en 23.00 uur

Het gebied waar de verkeerstellingen hebben plaatsgevonden wordt op onderstaande kaart weergegeven.

Sectiekaart parkeeronderzoek
Den Helder 2018



Voor deze evaluatie hebben wij de telgegevens over de jaren 2016, 2017 en 2018 met elkaar vergeleken.

Parkeerbezetting gehele onderzoeksgebied (excl. Willemsoord)

	aantal parkeerpl.	dinsdag middag	% bezetting	donderdag avond	% bezetting	zaterdag middag	% bezetting
2016	4009	2165	54	2485	62	2485	62
2017	4068	2307	57	2678	66	2982	73
2018	4019	2234	56	2871	71	3504	87

Om een goed vergelijk te maken tussen de genoemde jaren wordt gekeken naar het percentage parkeerplekken dat bezet is op een door-de-weekse dag en op de zaterdagmiddag. In 2016 gold betaald parkeren. In 2017 en 2018 was het parkeren gratis. De donderdagavond (koopavond) was altijd al gratis parkeren.

In deze periode is het aantal parkeerplekken in het gebied niet ingrijpend veranderd. Op de dinsdagmiddag is er een kleine stijging van 2% aan geparkeerde auto's te zien.

Op de donderdagavond is de stijging groter met 9%.

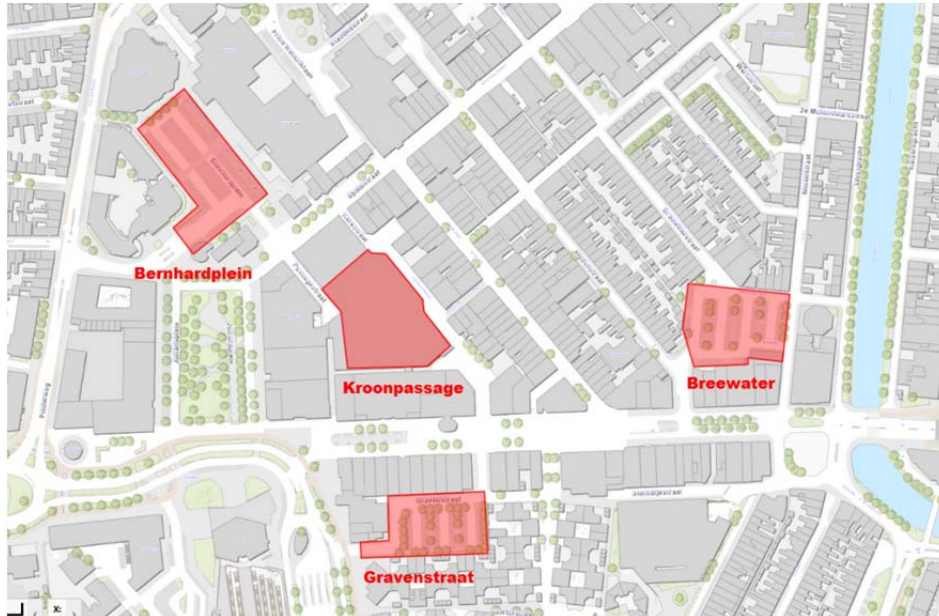
De zaterdag laat de grootste stijging zien. Daarbij moeten we wel opmerken dat tijdens de telling in 2018 op de zaterdag gelijk viel met het muziekweekend. Als alleen naar het verschil tussen 2016 en 2017 wordt gekeken valt een stijging van 11% te constateren.

Het is lastig te zeggen of de stijging het gevolg is van het aanbieden van gratis parkeren. Er spelen namelijk ook andere factoren mee. Genoemd kunnen worden:

- autonome groei autogebruik
- aantrekkende economie
- meer personeel komt met de auto
- plannen zijn gerealiseerd waardoor centrum aantrekkelijker wordt.

Parkeerduuronderzoek op kenteken

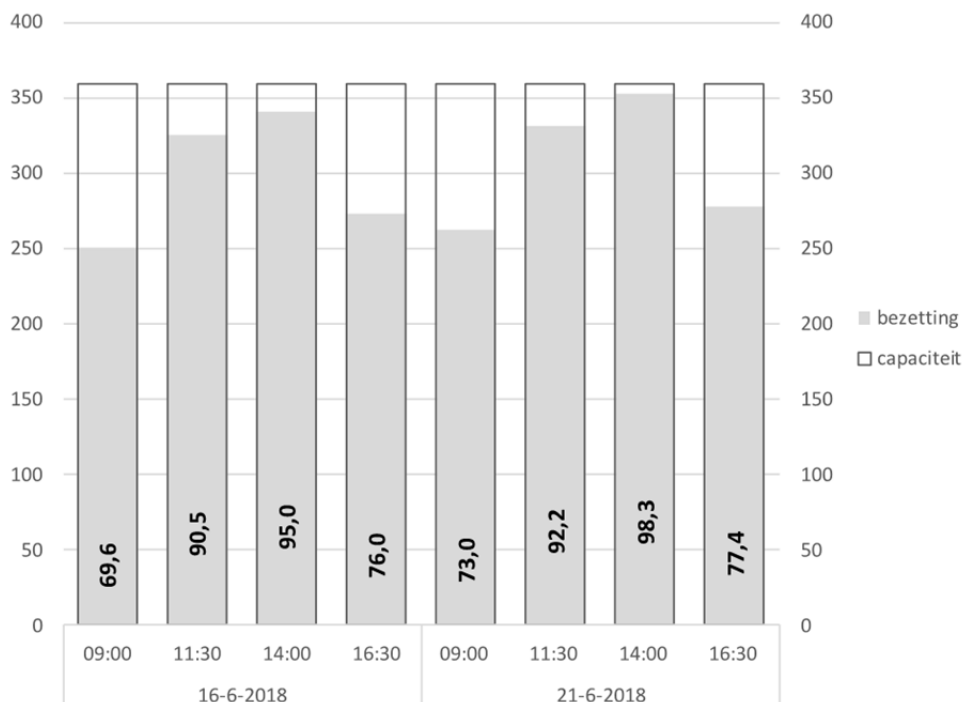
Het onderzoeksbureau TRAJAN heeft voor ons een parkeerduuronderzoek uitgevoerd waarbij aan de hand van kentekens is gekeken hoe lang auto's staan geparkeerd op 4 parkeerterreinen in het centrum, te weten: Bernhardplein, Kroonpassage, Gravenstraat en Breewater. Deze parkeerterreinen zijn het meest aantrekkelijk voor winkelend publiek dat een bezoek brengt aan het centrum. De parkeergarage sluisdijk is buiten het onderzoek gelaten omdat hier geen blauwe zone geldt.



Op 4 momenten per dag zijn de kentekens van geparkeerd voertuigen geregistreerd. Zo kan worden vastgesteld hoeveel lang-parkerende voertuigen hier aanwezig zijn en hoeveel kort-parkeerders gebruik maken van de voorziening.

De parkeercapaciteit van de 4 parkeerterreinen is 359 plekken. De parkeerdruk op de meetmomenten was als onderstaand weergegeven.

Figuur 1: Uitkomsten telling blauwe zone Den Helder per meetmoment



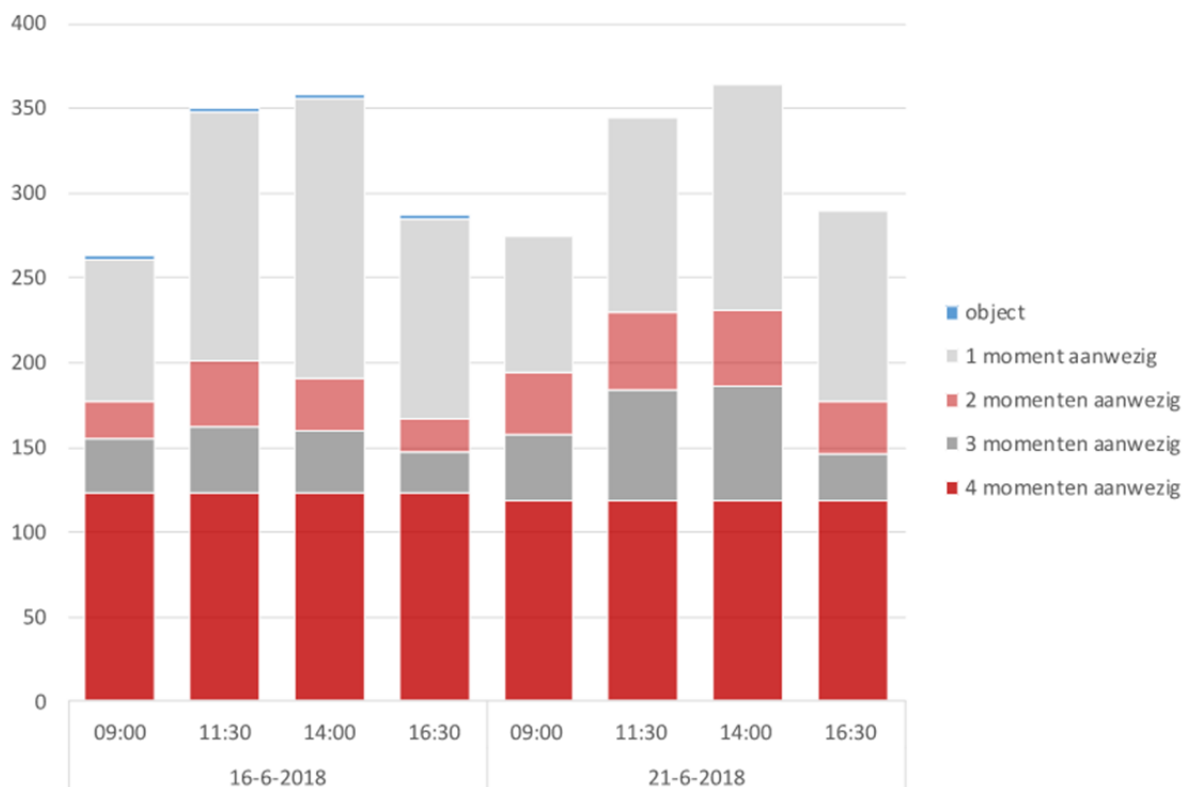
We zien dat de parkeerterreinen rond de middag vol staan. Kijken we per parkeerterrein dan valt op dat met name Breewater en de Gravenstraat op een aantal meetmomenten een hogere bezetting laten zien dan er capaciteit aanwezig is. Dit betekent dat er buiten de vakken wordt geparkeerd.

Tabel 2: Uitkomsten telling Den Helder 4 meetmomenten

	capaciteit	objecten	totale bezetting	parkeerdruk (%)
16-06-2018 - 09:00	359	2	267	74,4
Bernhardplein	106	1	55	51,9
Breewaterstraat	105	1	107	101,9
Gravenstraat	52	0	58	111,5
Kroonpassage	96	0	47	49,0
16-06-2018 - 11:30	359	2	341	95,0
Bernhardplein	106	1	91	85,8
Breewaterstraat	105	1	107	101,9
Gravenstraat	52	0	47	90,4
Kroonpassage	96		96	100,0
16-06-2018 - 14:00	359	2	359	100,0
Bernhardplein	106	1	101	95,3
Breewaterstraat	105	1	106	101,0
Gravenstraat	52	0	59	113,5
Kroonpassage	96	0	93	96,9
16-06-2018 - 16:30	359	2	287	79,9
Bernhardplein	106	1	78	73,6
Breewaterstraat	105	1	98	93,3
Gravenstraat	52	0	54	103,8
Kroonpassage	96	0	57	59,4

De parkeerduur is ook op 4 momenten gemeten. Wij gaan uit van lang parkeren indien een voertuig op tenminste 3 van de 4 meetmomenten aanwezig was.

Figuur 3: parkeerduur blauwe zone terreinen Den Helder



Uit het onderzoek blijkt dat op het drukste moment van de dag de helft van het aantal parkeerplekken op deze parkeerterreinen wordt ingenomen door lang-parkeerders. Dit zijn ontheffinghouders en bestuurders die hun parkeerschijf doordraaien.

Per parkeerterrein bekeken blijkt dat met name op Breewater het aantal lang-parkeerders tussen de 65% en 70% is gelegen. Aantekening daarbij is wel dat dit terrein erg belangrijk is voor de bewoners van de buurt die wordt gevormd door de Wezen-, Breewater- en Diaconiestraat. Het aantal ontheffinghouders onder de langparkeerders is daardoor ook navenant hoog.

Aangezien de 4 parkeerterreinen waar het onderzoek plaatsvond de meest aantrekkelijke parkeerlocaties zijn voor kort-parkerende bezoekers (1 tot 2 uur) van het centrum is het wenselijk dat zij hier makkelijk een vrije parkeerplek vinden.

Het is daarom zaak om het hoge aantal langparkeerders op deze parkeerterreinen te beperken.

Dit kan worden bereikt door:

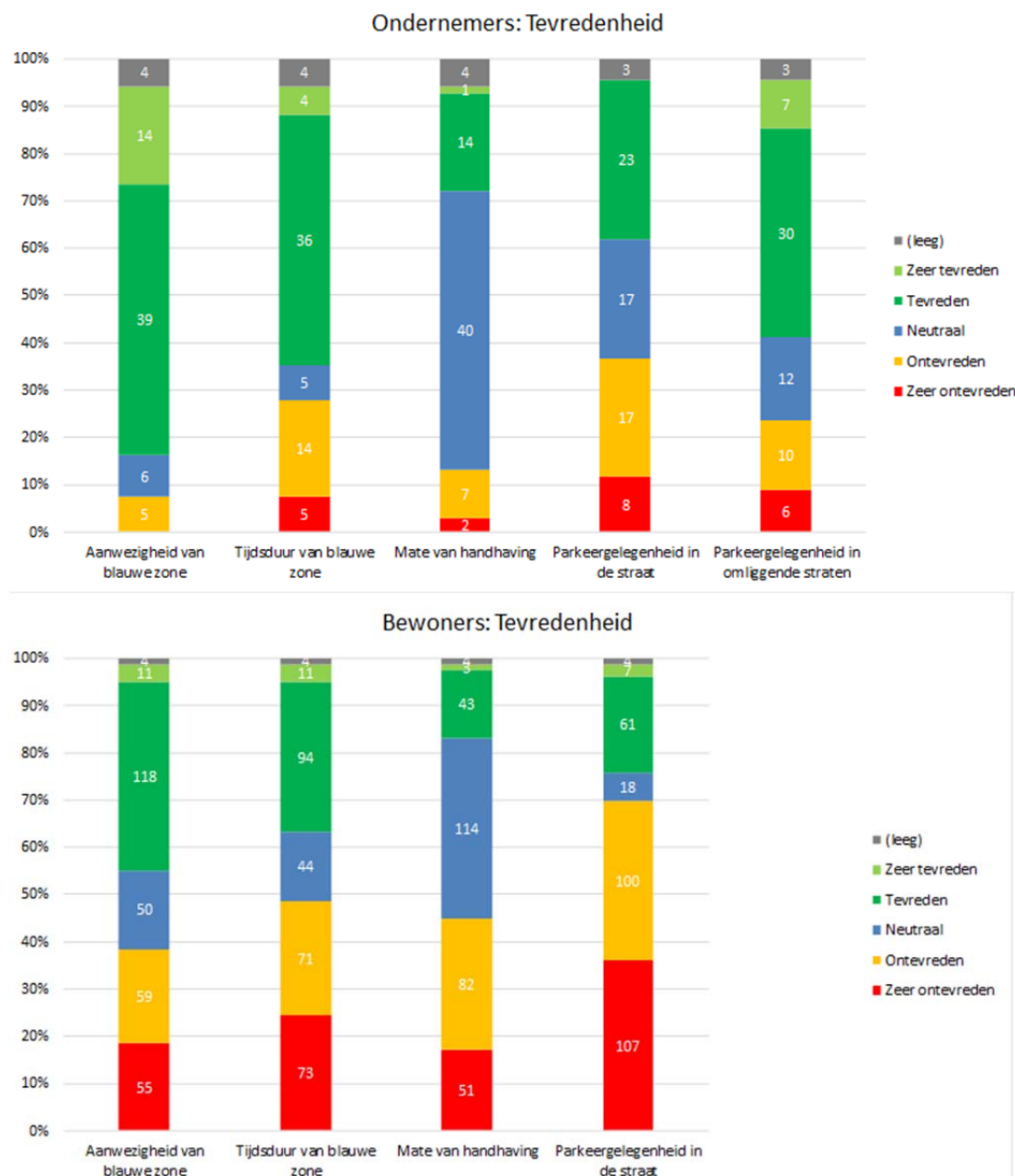
- het ontheffingenbeleid aan te scherpen;
- het doordraaien van de parkeerschijf te ontmoedigen.

Belevingsonderzoek

Wij hebben in juni 2018 bewoners en ondernemers in het centrum van Den Helder persoonlijk bevraagd over hoe zij de proefperiode hebben beleefd. Daarbij zijn 1235 adressen in het deel van het centrum waar een blauwe zone geldt, bezocht. Er is met 97 ondernemers gesproken.

Aan de deelnemers aan het onderzoek zijn een aantal standaard vragen voorgelegd.

Zo is gevraagd naar de tevredenheid over enkele zaken die met het parkeren samengaan:



Zoals te verwachten valt is er een verschil in tevredenheid tussen bewoners en ondernemers. Bewoners zijn bijvoorbeeld over de aanwezigheid en tijdsduur van de blauwe zone (max. 5 uur) minder tevreden dan de ondernemers.

Over de beschikbaarheid van parkeergelegenheid in de straat is een opvallend groot deel van de bewoners ontevreden. De hoge parkeerdruk kan hier debet aan zijn.

De mate van handhaving wordt ook als opvallend knelpunt gezien. Er zijn veel klachten over foutparkeren. In de loop van de proef met gratis parkeren is het aantal in te huren handhavings-uren teruggebracht omdat de ingestelde blauwe zones minder controle behoeven dan in geval van betaald parkeren.

Ontheffingen

In de periode voorafgaande aan de proef met gratis parkeren werden op grond van de Verordening Parkeerbelastingen parkeervergunningen uitgegeven aan bewoners en ondernemers in het centrum. In die verordening was tevens opgenomen welke vergoeding moest worden betaald voor een bepaalde vergunning.

Bij de start van de proef met gratis parkeren vervielen deze vergunningen, omdat het parkeren geheel vrij werd.

Het daarop volgende besluit om met spoed blauwe zones in te voeren, om de ontstane parkeerchaos op te heffen, betekende dat ook een ontheffingensysteem moest worden opgezet om belanghebbenden in het centrum vrijstelling te geven van de maximum parkeertijd. De kostprijs voor ontheffingen is geregeld in de Legesverordening. De snelle invoering van blauwe zones (collegebesluit) maakte het niet mogelijk om de Legesverordening (raadsbesluit) tijdig aan te passen.

Gevolg was dat de kosten van parkeerontheffingen lager waren dan die van de oude parkeervergunningen.

	Vergunning p/j 2016	Ontheffing p/j 2017
bewoner	€ 38,66	€ 23,90
ondernemer	€ 386,95	€ 23,90

De beleidsregels voor de afgifte van parkeerontheffingen in blauwe zones voorzien er wel in dat er per adres maximaal 2 ontheffingen worden afgegeven.

Het aantal afgegeven ondernemersontheffingen is in 2017 aanzienlijk gestegen omdat het sturende effect van de kosten wegviel. In 2016 waren er 125 bedrijfsvergunningen afgegeven en in 2017 steeg dit aantal naar 191. Een vermeerdering met 52% is opvallend groot.

Het aantal bewonersontheffingen is niet significant toegenomen.

De kosten die voor de afgifte van een ontheffing in rekening mogen worden gebracht liggen vast in de gemeentelijk Legesverordening. De kosten zijn gerelateerd aan de werkelijke kosten die de gemeente moet maken om de ontheffing af te geven. Aangezien de kosten voor een bewoners- en bedrijfs-ontheffing vrijwel gelijk zijn kan uitsluitend één tarief worden gehanteerd.

Er dient berekend te worden wat de werkelijke kosten voor een parkeerontheffing voor de blauwe zones zijn. Wij verwachten dat deze kosten hoger uitkomen dan het huidige tarief en op het niveau liggen van het tarief voor een parkeervergunning voor bewoners ten tijde van het betaald parkeren.

Handhaving

Parkeerregulerende maatregelen kunnen niet functioneren zonder gerichte handhaving. Ten tijde van het betaald parkeren werd een totaal 2500 uur parkeerhandhaving per jaar ingehuurd, gericht op het parkeren in een afgebakend gebied in het centrum. Met dit aantal handhavingsuren kon een aanvaardbaar niveau van betalingsbereidheid bij de parkeerders worden bereikt.

Bij de start van de proef met gratis parkeren en de daaropvolgende instelling van blauwe zones is bekeken of het handhavingsniveau dat gold ten tijde van het betaald parkeren in stand moest worden gehouden. In nauw overleg met de marktpartij die de handhavingstaken voor ons uitvoert, P1 On Street bv, is gezocht naar een optimalisering. Gelet op de lange maximale parkeerduur van 5 uur is het aantal in te kopen uren handhaving teruggebracht naar 1600 uur per jaar.

De afgelopen tijd is gekeken welk effect het verminderen van de parkeercontrole had op het parkeren in het centrum.

Voor handhaving van de blauwe zone blijkt dit aantal uren voldoende. Wij constateerden echter wel dat het aantal foutparkeerders is toegenomen. Het belevingsonderzoek en de ingekomen klachten geven aan dat de verminderde handhaving tot ergernis en problemen leidt.

Aangezien wij uren handhaving inkopen is het relatief eenvoudig om dit aantal aan te passen. Wij staan momenteel voor een nieuwe openbare aanbesteding van de uitvoerende taken binnen het parkeerbeheer. Wij stellen voor om bij deze aanbesteding uit te gaan van 2000 uur handhaving per jaar. Het nieuwe contract voor de werkzaamheden, w.o. deze handhaving zal met ingang van 1 mei 2019 in werking treden,

Met eventuele meerkosten is in de financiële paragraaf op pagina 15 al rekening gehouden.

Gehandicaptenparkeerkaarten en -plaatsen

Gelijktijdig met het besluit van de Raad om de proef te houden met gratis parkeren is besloten om het parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten in het centrum aan te passen.

Op grond van het beleid vóór 1 december 2016 mochten houders van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) gebruik maken van de aanwezige gehandicaptenparkeerplaatsen. Zij moesten echter, net als iedere bestuurder van een auto betalen voor het parkeren.

Het beleid na 1 december 2016 voorziet er in dat houders van een GPK, op alle parkeervakken in het centrum, onbeperkt mogen parkeren. Voor hen geldt dus niet de parkeerdurbeperking van de blauwe zone.

Deze aanpassing van het beleid had tot gevolg dat de waarde van de GPK aanzienlijk is gestegen. Dit in combinatie met de toegenomen parkeerdruk in het centrum maakte dat het bezit van deze kaart aantrekkelijker is geworden.

Deze GPK's worden afgegeven door de gemeentelijke afdeling Sociaal Domein.

Op grond van het huidige beleid kost het verkrijgen van deze kaart de aanvrager niets. De kosten komen ten laste van de WMO. Naast de kosten voor het maken van de kaart worden er ook kosten gemaakt voor de medische keuring van de aanvrager. De kosten voor deze indicatiestelling bedragen € 250,-- per aanvraag.

Aan de hand van de toenemende kosten voor indicatiestelling blijkt dat het aantal aanvragen sinds 2017 met 20% is toegenomen. De toename aan aanvragen heeft ook gevolgen voor het aantal fte's dat moet worden ingezet om de aanvragen af te handelen.

Bewoners in het centrum die houder zijn van de Gehandicaptenparkeerkaart kunnen onder voorwaarden in aanmerking komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats nabij de woning. Met name rond het Julianaplein, waar veel ouderen wonen, zien wij op dit moment het aantal GPP's toenemen.

Gevolgen van het bovenstaande:

- onvoorziene extra kosten (procedure en fte's) ten gevolge van gratis parkeren
- vermindering van het aantal openbare parkeerplaatsen in het centrum

Oplossingsrichtingen:

- mogelijkheden onderzoeken om (een deel van) de kosten voor de GPK door te rekenen aan aanvrager (WMO);
- beleidsregels voor toewijzen GPP aanscherpen (Stadsbeheer).

Financiën

Raming Kosten Parkeerbeheer 2018

Algemeen		
rente/afschrijving	12.538	
interne kosten (uren)	28.880	
onderhoud terreinen	42.700	
overige kosten (adv/onderz)	50.000	
		134.118
inhuur P1		
managementkosten		
controle		
ontheffingen en abonnementen		
beheer garages		
		140.000
Parkeerservicebureau		
bemensing		
huur en nutsvoorzieningen		
beveiliging/schoonmaken		
verbruiksgoederen		
		86.000
Sluisdijk		
onderhoud	136.660	
schoonmaken	14.000	
bewaking	4.000	
parkeerapparatuur	11.000	
overige	10.000	
rente/afschr.	99.395	
nutsvoorzieningen	10.000	
		180.915
Koninckshoek		
onderhoud	71.080	
schoonmaken	14.000	
bewaking	4.000	
rente/afschr.	15.238	
VVE	30.000	
overige	5.000	
nutsvoorzieningen	10.000	
		149.318
Kroonpassage		
onderhoud	10.320	
		10.320
	totaal	700.671

Kosten

Het organiseren van een goed parkeerbeheer in het centrum van Den Helder brengt kosten met zich mee. Deze kosten bestaan met name uit de kosten die verband houden met het beheer van de gemeentelijke parkeergarages Koninckshoek en Sluisdijk. Daarnaast zijn er ook de kosten die voortvloeien uit de regulering van het parkeren in het centrum, zoals de “blauwe zone”. Dit zijn kosten voor handhaving, uitgifte en beheer van parkeerontheffingen/-abonnementen en de exploitatie van het gemeentelijk parkeerservicebureau. Tenslotte wordt nog een aantal interne kosten doorgerekend die verband houden met genoemde posten.

De posten die verband houden met lopende contracten op basis van inhuur, welke via een openbare aanbesteding tot stand zijn gekomen, zijn, gelet op het vertrouwelijke karakter, in de bovenstaande tabel, niet uitgesplitst.

Voor 2018 zijn de kosten voor het uitvoeren van het parkeerbeheer begroot op € 798.000,--. Inmiddels is duidelijk dat door een aantal efficiëntie maatregelen en aanpassingen in de bedrijfsvoering de kosten lager gaan uitvallen, op ongeveer € 700.671,--. Daarmee verwachten wij een besparing van € 97.000,-- op de begroting te behalen. Deze besparing werkt op gelijke wijze door in 2019.

Inkomsten

Hoewel het parkeren gratis is, zijn er toch nog jaarlijkse inkomsten. Deze worden gegenereerd door de afgifte van abonnementen aan gebruikers van de parkeergarages. Daarnaast zijn er inkomsten verbonden aan de afgifte van de parkeerontheffingen.

De inkomsten worden op basis van het huidige beleid geraamd op € 60.000,-- per jaar.

Veelal is niet duidelijk dat de bekeuringen die de gemeentelijke parkeercontroleurs uitschrijven voor parkeerovertredingen, zoals in de blauwe zone, niet ten goede komen van de gemeente. De bekeuringen (Beschikkingen) worden toegezonden naar het Centraal Justitieel Incassobureau die deze beschikkingen verwerkt en de boete int. Alle inkomsten gaan naar de Rijksoverheid. De gemeente krijgt hier geen vergoeding meer voor. Tot enkele jaren geleden kregen wij nog € 25,-- per beschikking. Deze regeling is komen te vervallen.

Wij schreven in 2017 ca. 2000 beschikkingen uit. Een beschikking voor het foutief parkeren kosten gemiddeld € 95,-- en wordt verhoogd met € 6,-- administratiekosten.

Conclusies

Over het algemeen kan gesteld worden dat het bieden van gratis parkeren positief is ontvangen. We zien een toename van de parkeerdruk in het centrum, maar deze is niet geheel toe te schrijven aan deze wijziging van het beleid. Ook andere factoren spelen daarbij een rol.

Om de schaarse hoeveelheid parkeerplekken in het centrum eerlijk te kunnen verdelen onder de verschillende groepen belanghebbenden in het centrum, is een vorm van parkeerregulering noodzakelijk gebleken.

Het instellen van een parkeerduurbeperking in de vorm van een “blauwe zone” is hiervoor een adequaat middel. De ingestelde maximale parkeerduur van 5 uur voor de “blauwe zones” in het centrum heeft een opvallend negatief effect opgeleverd. Deze lange parkeerduur maakt het relatief eenvoudig om door middel van het doordraaien van de parkeerschijf de gehele dag te kunnen parkeren. Klachten van bewoners en observaties van parkeerbeheer bevestigen dit gedrag, dat met name werknemers in het centrum vertonen. Zij nemen daarbij tevens de meest aantrekkelijke parkeerplekken voor bezoekers van het centrum in. Gratis parkeren is juist ingevoerd om het voor bezoekers aantrekkelijker te maken naar het centrum te komen.

De maximale parkeerduur van 5 uur zorgt voorts niet voor een eerlijke verdeling van de beschikbare parkeerruimte. Met name de bewoners klagen over verdringing van hun parkeermogelijkheden door lang parkerende werknemers.

Landelijk zien we bij steden die al langer de “blauwe zone” inzetten in het centrum, dat daar maximaal een parkeerduur van 2 of 3 uur wordt toegepast.

Het college wordt geadviseerd om aan te sluiten op de landelijk gehanteerde maximale parkeertijden en wijziging van de parkeerduur naar 3 uur te bespreken van de Helderse Ondernemersvereniging Binnenstad.

Het aantal parkeerontheffinghouders is ten opzichte van het aantal parkeervergunninghouders, ten tijde van het betaald parkeren, toegenomen. Het is wenselijk om de aanschaf van een ontheffing te beperken door middel van prijsbeleid. Voorbeelden uit andere gemeenten met “blauwe zones” kunnen daarbij als basis dienen. Een voorstel zal worden uitgewerkt.

Het college zal binnenkort een voorstel worden voorgelegd voor beleidsregels bij het toewijzen van gereserveerde gehandicapten parkeerplaatsen. Doel daarvan is om deze voorziening alleen toe te kennen als er geen ander alternatief aanwezig is.