

Gemeente Cuijk

Afweging scenario's parkeerregulering

Bijlage 3 bij Parkeernota Cuijk 2016 -2023



VERANTWOORDING

Titel: Afweging scenario's parkeerregulering,
Bijlage 3 bij Parkeernota Cuijk 2016 – 2023

Opdrachtgever: Gemeente Cuijk

Omvang rapport: 8 pagina's

Datum: 04 mei 2016

Status: Eindrapport

Auteur: E. Hesselink (HTPP-Verkeer en Parkeren)

E-mailadres: info@http.nl

Contact: HTPP-Verkeer en Parkeren
Postbus 426
3990 GE HOUTEN
Telefoon: +31 30 63 75 010
Mobiel: +316 1377 2545
www.http.nl

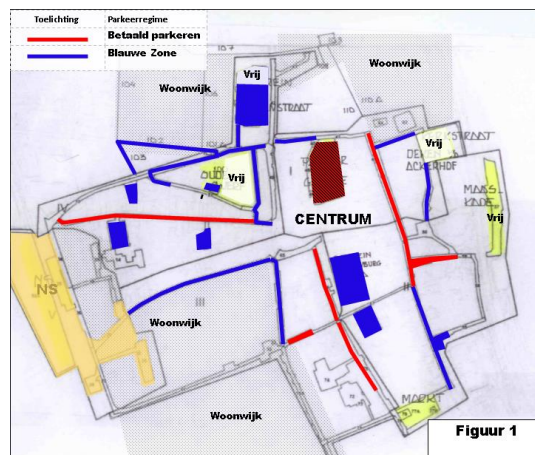


INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
2. Effecten per scenario	5
2.1 Parkeerexploitatie 2015 (huidige situatie)	5
2.2 Scenario A: voortzetten van het huidige parkeerregime	5
2.3 Scenario B: Afschaffen betaald parkeren: in centrum gratis en in parkeergarage eerste 2 uur gratis.....	5
2.4 Scenario C: Afschaffen betaald parkeren. In centrum Parkeerschijfregeling (Blauwe Zone tot 2 uur parkeren). Parkeergarage eerste 2 uur gratis.	6
2.5 Samenvatting en advies.	7

1. Inleiding

Figuur 1 toont dat er in het centrum van Cuijk diverse parkeerregimes van kracht zijn. Bewoners en medewerkers van bedrijven, winkels en instellingen mogen er parkeren met een vergunning. Het betaald parkeren wordt door winkeliers omschreven als een weerstandsfactor die hun omzet negatief beïnvloedt. Zij vinden dat de attractiviteit van het centrum al te wensen over laat als gevolg van leegstand en verloedering in het centrum. Dan ervaren bezoekers het betalen voor parkeren als een extra weerstand. De roep van winkeliers verheft om betaald parkeren af te schaffen. Zij vinden evenwel dat een vorm van regulering nodig blijft. Een Blauwe Zone is acceptabel. Ook kan het parkeerregime in de parkeergarage ongewijzigd blijven.



Door het afschaffen van het betaald parkeren in en rond het kernwinkelgebied is de verwachting geuit dat er meer bezoekers naar het centrum komen. Daardoor zal de parkeerdruk daar toenemen en zal positief bijdragen aan de winkel- en bedrijvenomzet. Voorkomen moet worden dat de aantrekkelijkste parkeerplaatsen in en direct rond het winkelgebied bezet worden door langparkeerders. Voor winkelend publiek zou er dan geen plaats meer zijn om er te parkeren en bestaat het risico dat zij uitwijken naar omliggende gemeenten.

Om zicht te krijgen op de effecten van het invoeren van gratis parkeren, al of niet in combinatie met andere vormen van regulering, zijn scenario's voor de toe te passen parkeerregulering opgesteld. Die zijn op hoofdlijnen behandeld tijdens de themabijeenkomst Parkeren van de raad op 29 februari 2016 en daarna tijdens de klankbordbijeenkomst op 22 maart 2016. Tenslotte zijn de resultaten in detail op 29 maart 2016 behandeld met het college. De scenario's die uitgewerkt zijn, betreffen:

- a. **Voortzetten van de huidige situatie**
- b. **Afschaffen van betaald parkeren. In het gehele gebied gratis parkeren, met uitzondering van de Parkeergarage Smidstraat (blijft alleen de eerste 2 uur gratis).**
- c. **In het gehele gebied gratis parkeren, maar regulering door middel van een Blauwe Zone, met uitzondering van de Parkeergarage Smidstraat (blijft alleen de eerste 2 uur gratis).**

De uitwerking toont dat het afschaffen van betaald parkeren veel nadelen heeft, zoals een hogere parkeerdruk als gevolg van langparkeerders (werknemers, bezoek aan bedrijven en instellingen) die op de aantrekkelijkste plaatsen zullen parkeren. Die plaatsen zijn voor de winkelbezoekers bedoeld. Een Blauwe Zone heeft de voorkeur. Het gebruik van de parkeerschijf kan er bijvoorbeeld twee uur gratis worden geparkeerd. Langparkeerders dienen op grotere afstand te parkeren. Bewoners moeten in de Blauwe Zone blijven parkeren. Invoeren van de Blauwe Zone leidt evenwel tot hogere kosten voor de gemeente, omdat kosten blijven voortgaan, maar er nauwelijks inkomsten tegenover staan.

In deze notitie worden de effecten per scenario beschreven.

2. Effecten per scenario

2.1 Parkeerexploitatie 2015 (huidige situatie)

Onderstaande overzicht maakt de huidige parkeerkosten en -baten in 2015 zichtbaar. In de kostenstructuur maken de parkeerverwijzing en fietsparkeren geen deel uit. De beheer-, onderhoud- en vervangingskosten worden buiten de gemeentelijke Parkeerexploitatie (PEX) gedekt. Tot de inkomsten behoren ook de inkomsten uit ontheffingen van de Blauwe Zone uit andere kernen. Het PEX-resultaat voor 2015 is negatief en bedraagt **-/- € 72.329**.

Resultaat	PG Smidstraat	Straatparkeren+management	PRIS	Fietsparkeren	Totaal
Lasten	€ 73.587	€ 71.630			145.217
Baten	€ 24.000	€ 48.888			72.888
Saldo	-/- € 49.587	-/- 22.742			-/- 72.329

2.2 Scenario A: voortzetten van het huidige parkeerregime

In dit scenario zet de gemeente het huidige beleid voort. Er zijn investeringen noodzakelijk om de 15 betaalautomaten te vervangen. Bij de vervanging worden digitale onderdelen, zoals belparkeren en digitale vergunninguitgifte toegepast. Ook zijn maatregelen noodzakelijk om kosten te drukken. In dit scenario zullen de inkomsten niet stijgen, omdat er te weinig maatschappelijk draagvlak is om de inkomsten te verhogen door aan de tariefknop te draaien. Dan zal een tariefsverhoging vooral leiden tot minder verkochte parkeeruren. Dat is juist tegengesteld aan hetgeen men wil bereiken. Betaald parkeren kost ook geld. Het gaat om:

- Aanschaf, plaatsing en kapitaalslasten van 15 automaten en infrastructurele maatregelen.
- De kosten voor het beheer, onderhoud en exploitatie van de parkeerautomaten.
- De kosten voor de handhaving.
- De kosten voor het verlenen van parkeervergunningen
- Overige kosten

De investering wordt geraamd op € 200K, inclusief vervangingskosten. De kosten worden in overeenstemming met het gemeentelijk beleid in 10 jaar afgeschreven, vermeerderd met 3% rente over het niet-afgeschreven bedrag. De kosten voor beheer vallen ten opzichte van de huidige situatie € 15K lager uit, in verband met efficiëntere handhaving. Ook de kosten voor Onderhoud en Electra vallen respectievelijk ruim € 2K en ruim € 1K lager uit in verband met de nieuwe, energiezuinigere apparatuur. Daardoor treden minder storingen op en is het stroomverbruik lager. Het PEX-resultaat voor het eerste jaar van scenario A is negatief: **-/- € 101.425**. De kosten van parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat.

Resultaat	PG Smidstraat	Straatparkeren+Management	PRIS	Fietsparkeren	Totaal
Lasten	€ 68.505	€ 105.808			174.313
Baten	€ 24.000	€ 48.888			72.888
Saldo	-/- € 49.587	-/- 56.920			-/- 101.425

2.3 Scenario B: Afschaffen betaald parkeren: in centrum gratis en in parkeergarage eerste 2 uur gratis.

In dit scenario blijft het regime in de schil ongewijzigd (Blauwe Zone en vrij parkeren). De 15 parkeerautomaten, bebording en belijning worden verwijderd. Medewerkers van onder meer winkels, bedrijven en het gemeentehuis zullen op de aantrekkelijkste parkeerplaatsen gaan parkeren. Zij zijn vaak eerder op die plaatsen dan de centrumbezoekers. Dit gedrag heeft onmiskenbaar gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum en de parkeerplaatsen. Ook heeft dit gevolgen voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit van het centrum zal ontoereikend worden, omdat

langparkeerders momenteel buiten het centrum parkeren. Die weerstand vervalt en zullen zij hun auto in het centrum gaan parkeren. Ook zal er zoekverkeer optreden.

In het centrum zijn bewoners- en bedrijfsvergunningen uitgegeven. De meeste vergunningen zullen vervallen. Zij zullen gratis parkeren, maar blijven op dezelfde parkeerplaatsen staan. Het zal evenwel voorkomen dat zij op de drukste momenten op zaterdag en koopavond in het centrum niet langer een gegarandeerde plaats hebben dichtbij hun woning, bedrijf en/of winkel.

De kosten voor het verwijderen van 15 automaten + bebording en belijning worden geraamd op € 100K. In de parkeergarage worden twee parkeerautomaten teruggeplaatst, voorzien van belparkeren. De kosten voor beheer en onderhoud, geldgaring, elektra, handhaving en naheffingsaanslagen. In de parkeergarage blijft een vorm van handhaving (schil) en toezicht nodig en gaan de kosten van onderhoud, et cetera door.

Ook in dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de parkeergarage efficiënter beheerd en onderhouden wordt. Daardoor is jaarlijks € 5K te besparen. De jaarlijkse bijdrage van Maasburg aan de gemeente van € 24K blijven gehandhaafd. Die bijdrage voorziet in de administratie-, beheer- en onderhoudskosten die voortvloeien uit demarcatieafspraken tussen de gemeente en de gebouweigenaar/-beheerder. Ook de inkomsten uit gehandicaptenkaarten en ontheffingen van Blauwe Zones elders in de gemeente blijven gelijk. Het PEX-resultaat voor het eerste jaar (2017) voor scenario B is negatief en bedraagt **-/- € 43.742**.

Omdat de kosten van verwijdering van automaten eenmalig zijn, zijn de kosten voor het tweede jaar en volgende jaren lager. Daar tegenover staan jaarlijkse kostenstijgingen en prijsindices. Er is van uitgegaan dat deze kosten de eenmalige kosten compenseren. De kosten van parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat.

Resultaat	PG Smidstraat	Straatparkeren+Management	PRIS	Fietsparkeren	Totaal
Lasten	€ 59.429	€ 32.218			91.647
Baten	€ 24.000	€ 23.905			47.905
Saldo	-/- € 35.429	-/- 8.313			-/- 43.742

2.4 Scenario C: Afschaffen betaald parkeren. In centrum Parkeerschijfregeling (Blauwe Zone tot 2 uur parkeren). Parkeergarage eerste 2 uur gratis.

Het regime in de schil blijft ongewijzigd (Blauwe Zone en vrij parkeren). De huidige Blauwe zones blijven van kracht. In dit scenario kan er in het centrum niet geparkeerd worden door langparkeerders (>2 uur). Een deel van deze parkeerders (bewoners, arts, gehandicapten, et cetera) kan wel een ontheffing krijgen om toch in het centrum te parkeren als zij aan voorwaarden voldoen. Voor anderen dienen plaatsen elders beschikbaar gesteld te worden, bijvoorbeeld aan de Maaskade of bij het NS-terrein.

Met de Blauwe Zone komen de aantrekkelijkste parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers aan het centrum. Zij gebruiken de Blauwe Schijf. Bij de Blauwe Zone is handhaving nodig. De inkomsten van boetes vloeien naar het Rijk (Mulder-feit). De gemeente draagt de handhavingskosten, maar krijgt daar geen inkomsten uit.

De parkeeronderzoeken en de enquêtes tonen dat op de aantrekkelijkste parkeerplaatsen binnen een uur vrijwel alle bezoekers vertrokken zijn. Dat betekent dat een periode van 2 uur voldoende is. Een langere periode heeft gevolgen voor de capaciteit en frequentie van het mogelijk gebruik van parkeerplaatsen. Bovendien zal een langere tijd meer langparkeerders (vooral werknemers) aantrekken.



In bijeenkomsten is gevraagd naar de mogelijkheden om in de "Blauwe Zone" 3-4 uur parkeren toe te staan. Het parkeeronderzoek toont dat 2 uur ruim voldoende is. Opgemerkt wordt het volgende. Als voorbeeld nemen we 100 parkeerplaatsen. Daarop is de Blauwe Zone per dag dan gedurende 12 uur van kracht.

- a. Op 100 plaatsen mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. De plaats kunnen 600x gebruikt worden.*
- b. Bij een maximale parkeerduur van 4 uur zijn de plaatsen nog maar 300x te gebruiken. Dat is een halvering.*
- c. Bij een bezetting van 85% treden parkeerproblemen op. Om aan die grens te voldoen, zijn in het centrum minimaal 520 plaatsen nodig. Die plaatsen zijn er niet.*

Verruiming van de parkeerduur leidt tot een behoefte aan méér parkeerplaatsen. Daarin voorziet het huidige parkeerareaal niet en zal er een tekort aan plaatsen ontstaan.

De kosten voor het verwijderen van de huidige parkeermeters e bebording worden geraamd op € 100K. Het onderhouden van onder meer belijning, vakaanduiding en bebording worden geraamd op € 10K. De parkeergarage kan efficiënter beheerd en onderhouden worden. Daardoor is jaarlijks € 5K te besparen. De handhavingskosten vallen lager uit vanwege 2 betaalautomaten (ipv 4 automaten). De inkomsten voor de gemeente van € 24K blijven gehandhaafd en worden gezien als bijdrage in de beheer- en onderhoudskosten die voortvloeien uit demarcatieafspraken. De inkomsten uit gehandicaptenkaarten blijven gelijk. De inkomsten van ontheffingen in de Blauwe Zones worden geraamd op € 15K. Het PEX-resultaat voor het eerste jaar (2017) voor scenario C is negatief en bedraagt **-/- € 69.948**. Dat tekort loopt tot 2023 op tot ruim € 100K. De kosten van de parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat. De eenmalige kosten en de kosten van jaarlijkse stijgingen heffen elkaar op. De kosten van de parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat.

Resultaat	PG Smidstraat	Straatparkeren+Management	PRIS	Fietsparkeren	Totaal
Lasten	€ 66.829	€ 52.942			119.771
Baten	€ 30.000	€ 19.823			49.823
Saldo	-/- € 36.829	-/- 34.819			-/- 69.948

2.5 Samenvatting en advies.

Onderstaande tabel en de figuur geven per scenario inzicht in de inkomsten (groen), uitgaven (rood) en het saldo (donkerrood). Dan blijkt dat alle scenario's leiden tot een jaarlijks financieel tekort. Van dit financiële resultaat maken de kosten van de parkeerverwijzing en van fietsparkeren (nog) geen deel uit.

Bij scenario B (aanschaffen betaald parkeren) is dat financiële tekort het geringst. Voor dat scenario is er nauwelijks maatschappelijk en politiek draagvlak. De nadelen van dat scenario zijn erg groot. Er is geen sturing mogelijk op parkeergedrag. Op de aantrekkelijkste plekken voor kortparkeerders zullen eerst langparkeerders parkeren. Zij moeten immers "de deuren open doen" voor de kortbezoekers. Dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid (zoals voor de supermarkt op het Zwaanplein). Voor (winkel)bezoekers zijn er nauwelijks parkeerplaatsen tijdens de drukste momenten: markt, koopavond en zaterdag. Ook heeft dit scenario gevolgen voor het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De parkeercapaciteit van het centrum zal ontoereikend zijn, omdat langparkeerders nu nog buiten het centrum parkeren. Die weerstand vervalt en zij zullen in het centrum parkeren. Bovendien zal er veel zoekverkeer optreden.

Scenario C (Blauwe Zone) heeft ten opzichte van scenario B grote voordelen en heeft in beginsel dezelfde uitwerking als de huidige situatie en scenario A. Met scenario C kan gestuurd worden op parkeergedrag. Zo is de parkeerbehoefte (met handhaving) binnen de grenzen van de parkeerbalans te houden. De kosten van de parkeerverwijzing en fietsparkeren maken geen deel uit van dit resultaat. De kosten van beheer en onderhoud zijn te verlagen, maar dat gaat ten koste van onder meer het kwaliteitsniveau van de parkeervoorzieningen, zoals het hanteren van een lager onderhoudsniveau en/of anders beheren van de parkeergarage.

Scenario C wordt aanbevolen om toe te passen. Dat scenario geniet de voorkeur bij de klankbord- en informatiebijeenkomst. Toepassen van dit scenario leidt wel tot een jaarlijks tekort op de parkeereexploitatie. Afhankelijk van de uitgangspunten bedraagt dat minimaal ruim €69K en loopt dan op tot ruim €100K in 2023. Voorwaarde is wel dat er intensieve samenwerking en overeenstemming is en blijft tussen gemeente en winkeliers en tussen gemeente en gebouweigenaar/beheerder van Maasburg.

Aspect	Scenario		
	A	B	C
Positieve bijdrage			
Efficiënter contractbeheer	X		
Parkeerapparatuur up-to-date	X		
Geen kosten parkeerder		X	
Lagere kosten parkeerorganisatie		X	
Geen kosten Parkeermeters		X	
Lagere energiekosten		X	
Meer ruimte voor bezoekers			X
Hogere inkomsten agv ontheffingen			X
Alleen hoge parkeerdruk tijdens pieken			X
Beheerder /ondernemers Maasburg dragen € 24K bij aan parkeren in parkeergarage	X	X	X
Meer doorstroming op parkeerplaatsen			X
Handhaving aanwezig			X
Negatieve bijdrage			
Hoge kosten (investeren, beheer c.q. onderhoud)	X	X	X
Geen inkomsten voor gemeente		X	X
Minder parkeer ruimte voor bezoekers		X	
Foutparkeren en overlast		X	
Gevolg projecten (voorzien in eigen P-behoefte)	X	X	X
Hoge Boetes			X
Hoge parkeerdruk, plaatsen tekort (geen sturing)		X	

