

Aan de raad van de gemeente Lelystad

uw brief van	uw kenmerk	 ons kenmerk U17-105136	datum 19 OKT. 2017
behandeld door R. Michels	doorkiesnummer 14 0320	bijlagen	dossiernummer
onderwerp Afdoening motie 15 (kadernota) aangaande Parkeerexploitatie Stadshart			pr-nummer

Geachte leden van de raad,

Op 30 mei 2017 heeft de raad, tijdens de behandeling van de Kadernota 2018 -2021, motie 15 aangaande de parkeerexploitatie aangenomen. Met deze brief informeren wij u op welke wijze het college de motie heeft afgedaan.

Met de motie heeft de raad het college opgedragen:

- in ieder geval te onderzoeken:
 - hoe de 'weglek' in de omgeving (b.v. door opheffen van gratis parkeren De Meent en dat bij het witte KPN-gebouw in de Botter) kan worden voorkomen;
 - verkleining van het parkeerareaal straatparkeren (zodat de exploitatie van de garages positief beïnvloed wordt);
 - vermindering van het areaal blauwe zones;
 - nadere afstemming tussen de gemeente en haar partners, zodat de vakinhoudelijke oplossingsgerichtheid vanuit het specialisme Parkeren maximaal tot zijn recht kan komen;
- de resultaten hiervan voor de begroting 2018 aan de raad voor te leggen;
- het stimuleren van de abonnementen (parkeerbundels).

Voorkomen 'weglek' in de omgeving

Bij het invoeren van parkeerregulering rond het centrum moet rekening gehouden worden dat een deel van de parkeerdruk zich verplaatst verder de wijk in. In de nieuwe gereguleerde gebieden zelf neemt de parkeerdruk af. Maar de forens, werknemer of bezoeker van het Stadshart die niet wil betalen voor parkeren zoekt naar een alternatieve gratis parkeerplaats. Nu al zijn er signalen dat treinreizigers hun auto in de Schouw of verderop in de Botter parkeren en met de vouwfiets naar het station gaan.

Het afgelopen jaar is op verzoek van bewoners in de Botter 13 de parkeerschijfzone uitgebreid. De keuze voor regulering (vergunning parkeren of parkeerschijfzone) is op voorstel van de bewoners.

In het Hanzepark (Rigastraat 2-40 en 19-43, Bruggestraat, Danzigstraat, Windastraat en de Kopenhagenlaan 1-63) is inmiddels het besluit genomen om vergunningparkeren in te voeren. Bewoners waren hier in meerderheid voor deze vorm van regulering. Op grond van klachten uit Saerдам en het Bastion zal daar binnenkort een onderzoek starten onder de bewoners of zij parkeerregulering wensen. Bij de invoering van parkeerregulering wordt gebruikt gemaakt van de kaders die de raad heeft gesteld bij het vigerende Parkeerbeleidsplan 2009. De instrumenten die het college mag hanteren zijn een parkeerschijfzone of vergunningenzone.

In de motie wordt gevraagd te onderzoeken of het gereguleerde gebied uitgebreid kan worden naar bijvoorbeeld De Meent en de Botter (terrein bij Getronics).

De Meent

Voor dit gebied is een herinrichtingsplan in ontwikkeling. Doel hiervan is het terrein beter geschikt te maken voor de grotere evenementen die niet in het stadshart zelf kunnen plaatsvinden. Hierbij zou de huidige half verharding vervangen worden door een ander materiaal. Bij voorkeur komt er een vakindeling, waardoor het 'klemzetten' van auto's kan worden voorkomen. De Meent valt buiten het centrum. Parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren kan niet volgens het huidige vastgestelde beleid en is niet wat het college voorstaat."

Er wonen geen mensen direct aan De Meent. Er zijn wel diverse bedrijven gevestigd. Deze bedrijven geven aan dat er met name door hun werknemers en hun bezoekers geparkeerd wordt. Uit een recent parkeeronderzoek blijkt dat op werkdagen circa 40% van de parkeerders er de hele dag staat. Ongeveer 30% lijkt gericht op bezoek voor de omliggende bedrijven.

Botter / Getronics

De parkeerplaats bij Getronics wordt grotendeels gebruikt door forensen en werknemers van het provinciehuis en het Stadshart. Er is hier in het verleden al eens gekeken of hier parkeren met een P+R-parkeerplaats gemaakt zou kunnen worden OV-reizigers tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren. Vanwege de bezuinigingsopgave is dit plan niet gerealiseerd. Daarnaast speelt mee dat in de directe omgeving (Botter) veel parkeerplaatsen niet gereguleerd zijn. De verwachting is dat het P+R-terrein slecht gebruikt zou worden en de wijk nog voller komt te staan.

In de Botter is recent de parkeerschijfzone uitgebreid. Mensen verderop in de Botter merken nu al een toegenomen parkeerdruk. De eerste signalen zijn er dat er meer klachten uit de Botter volgen met verzoeken om parkeer regulerende maatregelen. Als het parkeren bij Getronics wordt gereguleerd moet dit gecombineerd worden met het reguleren van Botter 12, 17 en 19. Gezien het hoge aandeel bewoners in dit gebied zal de invoering per saldo een negatief financieel effect hebben.

Financiële gevolgen

Op basis van de huidige DVO kost de handhaving per gereguleerde parkeerplaats buiten het Stadshart circa € 130. Indien de schilgebieden rondom het Stadshart en Lelycentre, en het gebied Saerдам waar ook sprake is van weglekeffecten, parkeerregulering wordt ingevoerd, neemt het aantal gereguleerde plaatsen toe met 1.100.

De extra handhavingskosten bedragen ca. € 143.000 per jaar. Daarnaast moeten er per gebied een minimale hoeveelheid parkeerautomaten geplaatst worden met de daarbij behorende kosten.

Verkleining van het parkeerareaal straatparkeren

De motie spreekt van het daadwerkelijk verkleinen van het aantal parkeerplaatsen op straat, zodat bezoekers worden gedwongen in een parkeergarage te parkeren. Dit staat dus los van eventuele omzetting van straatparkeerplaatsen (vooraf betalen) naar achteraf betalen.

Voor de afweging of het opheffen van parkeerplaatsen verstandig is, wordt gebruik gemaakt van de parkeerbalans Stadshart, die de prognose van de balans tussen vraag en aanbod aan parkeerplaatsen beschrijft. De parkeerbalans is onlangs volledig geactualiseerd. Daarbij is rekening gehouden met:

- de ruimtelijke ontwikkelingen vanaf 2005 tot en met 2030;
- het verloop van de parkeercapaciteit vanaf 2005 tot en met 2030;
- aanwezigheidspercentages; bezetting van de parkeerplaatsen in de tijd;
- de geldende parkeernormen;

Tevens is in de parkeerbalans inzichtelijk gemaakt hoeveel treinreizigers hun voor- en natransport per auto afleggen en wat de effecten daarvan op de beschikbare parkeercapaciteit. Als toetsingskader wordt uitgegaan van een maximale bezetting van gemiddeld 85%. Dit is een landelijk kencijfer voor een percentage dat aangeeft wanneer een gebied praktisch gezien als vol moet worden beschouwd en het zoekverkeer flink toeneemt. Wat opvalt is dat de maximale parkeerdruk zich verplaatst van de werkdag naar de werkdagavond. Dit wordt veroorzaakt door de afname aan detailhandel, toename van woningen en toename van *leisure* en horecafuncties. Deze laatste functies hebben op een zelfde moment een piek aan bezoekersaantallen.

Hoewel in de huidige situatie er nog sprake is van restcapaciteit wordt er bij de geplande ontwikkeling van het Stadshart vanaf 2020 een tekort aan parkeerplaatsen op piekmomenten verwacht. Dit betekent dat behoedzaam moet worden omgegaan met de aanwezige parkeercapaciteit.

We onderzoeken, zoals eerder aangekondigd, of bestaande straatparkeerplaatsen kunnen worden omgevormd naar achteraf betalen en zo de gebruiksvriendelijkheid te verhogen en een gelijk speelveld te creëren voor alle ondernemers in het Stadshart. Momenteel wordt in samenwerking met de supermarkten in het Stadshart gewerkt aan een voorstel hiervoor. In vervolg op dit voorstel wordt de meest passende aanpak voor het resterende areaal aan parkeerplaatsen ter hand genomen.

Vermindering van het areaal blauwe zones

Bij de beantwoording van deze vraag maken we onderscheid tussen de blauwe zones in het Stadshart en deze daarbuiten.

Blauwe zones in het Stadshart

Wij kennen in het Stadshart 'ultrakort'-parkeerplaatsen nabij de Jumbo en de Deen waar men, met gebruikmaking van een parkeerschijf, maximaal 15 minuten mag parkeren. In Nederland is echter de regel van kracht dat - in verband met het feit dat een kwartier niet goed is aan te geven op een parkeerschijf -, de aankomsttijd naar boven op een half uur mag worden afgerond. Op de bestaande ultrakortplaatsen kan daarom pas verbaliserend worden opgetreden indien langer dan een half uur wordt geparkeerd.

De ultrakortparkeerplaatsen zijn gerealiseerd om de volgende redenen:

- behoefte aan een parkeervoorziening zeer vlak bij de bestemming (betaalautomaat, stomerij, sigarettenverkooppunt, diervoerder, et cetera);
- het gaat om daadwerkelijk kort parkeren en geen laden en lossen;
- behoefte aan een snelle doorstroming op deze parkeerplaatsen om langparkeerders te weren en zo veel als mogelijk de parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor de 'kleine' boodschap;
- de voorkeur kort parkeren gratis te laten zijn;
- de betaaltransactie meer tijd kost dan de hele parkeeractie zou moeten duren.

Medio 2012 is de parkeerschijfzone voor ultra kort parkeren in de Neringweg geëvalueerd. De conclusie was destijds als volgt:

"De enige twee bezwaren tegen de parkeerschijfzone zijn:

- de onmogelijkheid om vaak genoeg te controleren;*
- de verminderde parkeeropbrengsten*

Daartegenover staan de positieve ervaringen van de winkeliers.

Gezien de overige maatregelen in het stadshart rond de parkeertarieven is voor het draagvlak waarschijnlijk wenselijk om de proef met het kortparkeren met een jaar te verlengen of zoveel langer als dat de nieuwe parkeerautomaten in werking zijn gesteld. Tevens bij de nieuwe parkeerautomaten te onderzoeken of kan worden gewerkt met een progressief tarief."

Sinds mei 2015 kan er in Lelystad voor parkeren op straat betaald worden met een telefoon. Met dit belparkeren is het starten en afmelden van een parkeertransactie een zeer korte en eenvoudige handeling. Het pakken van een parkeerschijf uit het dashboardkastje en deze op de juiste tijd instellen kost mogelijk meer tijd. Vanaf 2016 zijn de nieuwe straatautomaten geplaatst en in bedrijf gesteld. Met deze parkeerautomaten kan eenvoudig een progressief tarief (oplopend tarief) worden ingesteld.

De nadelen van een parkeerschijfzone zijn onveranderd. Aan de wensen die hebben geleid tot de parkeerschijfzone, behoudens een kosteloze oplossing, kan tegemoet worden gekomen door de nieuwe technieken die nu beschikbaar zijn; instellen progressief tarief en belparkeren. Wij ondersteunen dan ook de wens om de blauwe zones in het Stadshart op te heffen en zullen dit betrekken bij het creëren van een gelijk speelveld voor alle ondernemers in het Stadshart, zoals ook bij de hiervoor beschreven omzetten van areaal straatparkeren is aangegeven.

Blauwe zones buiten het stadshart

Buiten het stadshart zijn er beperkte mogelijkheden om, op basis van de huidige regels, maatregelen te treffen tegen parkeerverlast/schilparkeren. Er kan gekozen worden voor vergunningparkeren of een parkeerschijfzone. Een parkeerschijfzone heeft als belangrijk voordeel voor de bewoners dat hun bezoek zonder vergunning een bepaalde periode kan parkeren (veelal twee uur). Een belangrijk nadeel is dat een parkeerschijfzone, indien deze goed moet werken frequenter gehandhaafd moet worden. De kosten en vergunning regels zijn voor beide soorten vormen van parkeerregulering vergelijkbaar.

Een nieuwe vorm van vergunningparkeren die in het land steeds meer voorkomt is 'belanghebbendenparkeren'. Bij deze vorm wordt een gebied aangewezen als betaald parkeren gebied waarbij het voor belanghebbenden, zoals bewoners, mogelijk is een vergunning te verkrijgen. Het bestaande vergunninggebied kan op deze wijze worden gefiscaliseerd. In dit soort gebieden mag men parkeren indien men een vergunning heeft (belanghebbende) of betaald heeft. Wanneer iemand in zo'n gebied parkeert zonder vergunning én zonder betaling van de parkeerbelasting, kan een naheffingsaanslag worden opgelegd. Dit betekent wel dat op de parkeerplaatsen die voor belanghebbenden parkeren bestemd waren, ook andere parkeerders geduld moeten worden die het parkeertarief betalen. Om te voorkomen dat het 'belanghebbendengebied' geheel door de incidentele parkeerders wordt bezet, kan een hoog (dag) tarief worden gehanteerd waardoor het parkeren door anderen dan vergunninghouders wordt ontmoedigd. Een financieel voordeel is dat de opbrengsten uit naheffingsaanslagen voor de gemeente zijn (de opbrengst uit een mulder boete, parkeren zonder vergunning, is voor het Rijk).

Voor bewoners verandert er bij fiscalisering ten opzichte van een regulier vergunninggebied weinig. Bewoners kopen net als bij een vergunninggebied een parkeervergunning. Voor hun bezoek kunnen zij, in plaats van een bezoekersvergunning, parkeeruren kopen. Bezoek kan eenvoudig met een app/telefoon/computer aangemeld worden (kenteken) en afgemeld worden. Vooraf wordt in de P parkeerverordening en Parkeerbelastingverordening vastgelegd hoeveel uur bewoners kunnen kopen tegen welk tarief. In de meeste gevallen wordt hier een aantrekkelijk tarief gebruikt. Hierbij kan aangesloten worden bij het tarief van de huidige bezoekersvergunningen van € 50,00 per stuk (voor circa 2.800 uur parkeren van bezoek per jaar).

19 OKT. 2017

Jaarlijks worden er in vergunninghoudergebieden circa 650 zogenaamde Mulderbonnen uitgeschreven (bron 2015). Hiervoor ontvangen wij geen vergoeding meer. Bij fiscalisering van al deze gebieden, door er 'belanghebbendenparkeren' van te maken, zou bij eenzelfde aantal overtredingen jaarlijks € 39.000 aan naheffingsaanslagen kunnen worden opgelegd. De kosten voor handhaving blijven ongewijzigd omdat de handhaving intensiteit niet aangepast hoeft te worden. Wel zijn er kosten gemoeid aan het invoeren van dergelijke gebieden. De opbrengsten uit losse parkeerders wordt in deze gebieden als marginaal ingeschat.

Binnen het huidige kaders van het Parkeerbeleidsplan kan het college deze vorm van regulering niet invoeren. Indien de raad dit een gewenste ontwikkeling acht, zullen wij dit verder uitwerken.

Stimuleren Parkeerbundels

Wij hebben dit verzoek opgevat als het verder stimuleren van de aantrekkelijke abonnementen, zoals deze sinds 2015 worden aangeboden. De zogenaamde parkeerbundels zijn onderdeel van een pakket aan maatregelen die het parkeren in het Stadshart aantrekkelijker maakt. Het pakket bestaat uit:

- nieuwe parkeerautomaten;
- parkeerbundels;
- belparkeren;
- E-loket (digitaal vergunning systeem).

De eerste drie producten zijn uitvoerig gecommuniceerd met (mogelijke) gebruikers. Dit is gedaan door buurtvoorlichters te laten flyeren en mensen aan te laten spreken en uitleg te geven, posters, website, advertenties, stickers en een verloting. Het e-loket is bekend gemaakt via de site en per brief aan de vaste gebruikers.

Door de implementatie van deze producten is het gebruiksgemak toegenomen. Met de invoering van belparkeren is er achteraf betaald parkeren mogelijk op straat. Ongeveer de helft van het aantal parkeervergunningen en –abonnementen kan volledig digitaal worden aangevraagd en worden verleend. In de nog uit te voeren tweede fase zullen zo veel als mogelijk parkeer vergunningen-abonnementen digitaal beschikbaar komen. Alleen de specifieke parkeervergunningen met een kleine omzet blijven buiten het e-loket.

Overwegingen voor uitbreiding parkeerregulering

Er wordt momenteel gewerkt aan het uitbreiden van het gereguleerde gebied in een gedeelte van het Hanzepark, Saerдам en het Bastion.

Opheffen van parkeerschijfzones in het Stadshart levert voordelen op. Indien meteen de inrichting van het Theaterkwartier wordt meegenomen kan het aantal straatparkeerplaatsen worden gereduceerd en de handhaving beter kostendekkend worden gemaakt (doordat er naheffingen kunnen worden uitgeschreven i.p.v. Mulderfeiten).

Het wijzigen van de vergunninggebieden en parkeerschijfzones in de schil rond het centrum naar belanghebbendenparkeren (fiscalisering) levert voordelen op naast een klein nadeel voor de bewoners dat ook andere bezoekers daar tegen betaling kunnen parkeren.

Uitbreiding van het gereguleerde gebied is vooral wenselijk om parkeerproblemen in de wijken op te lossen. Indien de gebieden zoals hiervoor omschreven worden gereguleerd met belanghebbendenparkeren zullen de weglekeffecten afnemen en de bezetting en opbrengst in het Stadshart toenemen. Echter, er zullen altijd mensen blijven die vervolgens nog verder gaan uitwijken. Hoewel er opbrengsten uit boetes, verkoop van parkeeruren en dagkaarten tegenover staan is de verwachting dat de kosten voor de administratie en de handhaving hiermee niet worden gedekt. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de uitbreiding van het gereguleerde gebied de in de motie genoemde € 300.000 aan extra parkeerinkomsten zal opleveren. (€ 300.000 is het resultaat van 200.000 parkeeruren in een garage). Wat aan meeropbrengsten wel zal worden gehaald is ook afhankelijk van het parkeergedrag.

19 OKT. 2017

6

Gezien de hiervoor beschreven analyse richt het college zich nu primair op het verhogen van de gebruiksvriendelijkheid voor parkeerders en het creëren van een gelijk speelveld voor ondernemers in het Stadshart. Wij verwachten u in het vierde kwartaal te informeren over de voorgenomen maatregelen. Daarnaast blijven wij vanzelfsprekend steeds werken aan verdere optimalisatie van de parkeerbedrijfsvoering. Dit doen we in nauwe samenwerking met onze partners in het netwerk van Parkeerservice.

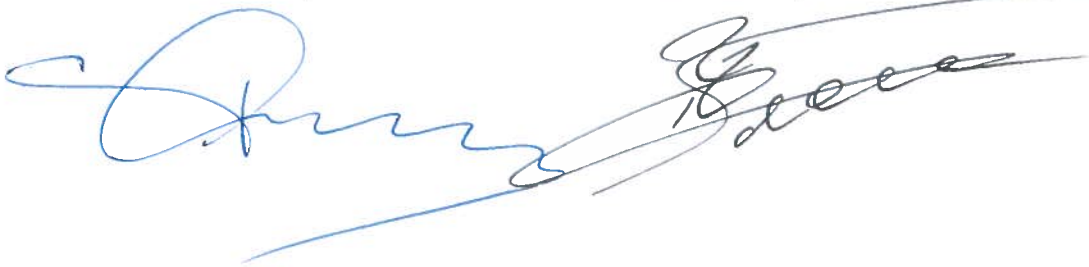
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en stellen u voor de motie als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

Two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is more fluid and cursive, while the one on the right is more structured and blocky.

P.C. Klooster, locosecretaris

I.R. Adema