

# MEMO

## Mogelijkheden en effecten gratis parkeren Bijlage bij raadsvoorstel vaststelling Centrumvisie december 2014

### Inleiding

In verband met het opstellen van de centrumvisie en de daarbij behorende werkateliers hebben wij onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het afschaffen van betaald parkeren en de invoering van een blauwe zone in kaart gebracht.

### Financieel

Er is een doorrekening gemaakt van de financiële effecten van het afschaffen van betaald parkeren. Op basis van de realisatie 2013 (feitelijke kosten en opbrengsten) is een inschatting gemaakt van deze effecten. In 2013 was het gerealiseerde saldo van opbrengsten minus kosten parkeren<sup>1</sup> € 159.227 (voordelig). Bij afschaffen van betaald parkeren vervallen de opbrengsten grotendeels (behalve een deel van de boetes), blijven de kosten grotendeels in stand (doorlopende kosten - zoals bijvoorbeeld kapitaallasten, servicecontracten, energie- en verzekeringskosten parkeergarage, enzovoort) en er komen (extra) kosten voor de handhaving in de blauwe zone bij. Wij schatten op basis van de realisatie 2013 het saldo van opbrengsten minus kosten bij afschaffen van betaald parkeren op € 315.000 (nadelig). Het structureel nadelig verschil is circa € 475.000.

| Schatting financiële effecten afschaffen betaald parkeren |                 |  |                  |
|---|-----------------|--|------------------|
|   | Realisatie 2013 | Schatting na afschaffen betaald parkeren | Vershil          |
| <b>Kosten</b>   | 390.281         | 360.000                                  | -30.281          |
| <b>Opbrengsten</b>  | -549.508        | -45.000                                  | 504.508          |
| <b>Saldo</b>  | -159.227        | 315.000                                  | <b>€ 474.227</b> |

Naast dit structurele nadeel van € 475.000 zijn er incidentele nadelen. Wij zullen een aantal reeds gedane investeringen moeten afboeken tot de eventuele restwaarde. Het gaat om reeds uitgewerkte onderdelen uit de parkeernota 2013 (o.a. invoering belparkeren) en de buitengebruikstelling van huidige apparatuur met boekwaarde in fiscaal gebied en parkeergarage.

Uit andere publicaties blijkt overigens dat ook het invoeren van een beperkt gratis parkeren (bijvoorbeeld het 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> uur gratis parkeren) leidt tot forse tekorten, met name als gevolg van het feit maar weinig mensen zo lang parkeren en veel van de opbrengsten in deze eerste uren worden gerealiseerd. Orde van grootte 95 % van de opbrengsten<sup>2</sup>.

In 2009 en 2012 is door Grontmij een parkeeronderzoek in Haren gedaan. Eén van de uitkomsten van dit onderzoek was, dat het aantal parkeerbewegingen in Haren langzaam maar zeker terug loopt. De stelling die daarbij moet worden onderzocht is of dit het gevolg is van het fiscaal parkeerbeleid. Verschillende onderzoeken (o.a. Erasmusuniversiteit Rotterdam, voorjaar 2014) spreken echter deze stelling tegen. Uit die onderzoeken komt naar voren dat (in lijn met de doelstellingen van de centrumvisie) met name de aantrekkelijkheid van het winkelgebied en een goede differentiatie van het aanbod bepalend zijn voor de winkelkeuze van de consument.

<sup>1</sup> parkeergarage, parkeren fiscaal gebied en handhaving verkeer.

<sup>2</sup> Bron: [www.verkeersnet.nl/10335/twee-uur-gratis-parkeren-leidt-fors-tekort](http://www.verkeersnet.nl/10335/twee-uur-gratis-parkeren-leidt-fors-tekort).

## Neveneffecten

Betaald parkeren bevordert in beginsel de doorstroming op parkeerterreinen (uitzondering geldt voor abonnementen/vergunningen). Een parkeergebied zonder parkeerregulering staat veel sneller vol (zie onder meer het Transferium aan de Vondellaan). De frustratie bij het niet kunnen vinden van een geschikte parkeerplaats is vaak vele malen groter dan het moeten betalen van parkeergeld, mits de parkeertarieven van een acceptabel niveau zijn.

Het instellen van een blauwe zone lijkt klantvriendelijker dan betaald parkeren, maar – los van het niet hoeven betalen van parkeergeld – het effect is gelijk. In beide gevallen moet de parkeertijd te voren worden ingeschat en volgt bij overschrijding daarvan een boete. En daar zit wel verschil in. Een boete voor een fiscale parkeerovertreding bedraagt € 51; een boete voor een parkeerovertreding in een blauwe zone kost € 90 + € 7 aan administratiekosten.

Afschaffen van het betaald parkeren en het gelijktijd instellen van een blauwe zone voldoet (daarmee) niet aan de wens van een breed publiek - inclusief onze ondernemers - om achteraf te kunnen betalen. Immers, de boete is de grootste frustratie bij de parkeerders in het centrum van ons dorp.

Tenslotte wordt ook de waarde van de ontwikkeling Raadhuisplein – Haderaplein (verkoopwaarde grond met bouwpotentie binnen kaderstelling december 2012) mede bepaald door het geldende parkeerregiem. De waarde van de grond wordt bepaald door de inkomsten die ontwikkelende partijen verwachten op basis van verhuur en verkoop minus de bouwkosten. Ontwikkelende partijen gaan er bij hun berekeningen vanuit dat zij voor het parkeerterrein en de ondergrondse garage die zij bouwen en in eigendom houden, ook inkomsten kunnen verwachten. Wanneer rondom deze parkeerfaciliteiten geen betaald parkeren meer geldt, zullen ook zij geen geld meer kunnen vragen en valt dus een deel van hun dekking weg. Deze lagere opbrengsten zullen zij verdisconteren in hun grondbieding. Het invoeren van gratis parkeren is daarmee dus ook van invloed op de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein.

## Herijking parkeerbeleid

Op 16 december 2013 heeft u de ‘Nota herijking parkeerbeleid’ vastgesteld. Ter uitvoering daarvan zijn in het afgelopen voorjaar onze parkeermeters geschikt gemaakt voor het pinnen zonder pincode (dip&go). Op dit moment wordt de invoering van het belparkeren voorbereid en naar alle waarschijnlijkheid zal dit per 1 januari 2015 functioneren. Met het invoeren van belparkeren kan men op digitale wijze de parkeertijd in werking zetten en achteraf het verschuldigde parkeertarief voldoen. De kans op een naheffingsaanslag parkeerbelasting (parkeerboete) is daarmee minimaal. Daarnaast betaalt men met dit systeem slechts voor de werkelijk gebruikte parkeertijd. Dit parkeersysteem voldoet daarmee wel aan één van de wensen van klanten en ondernemers.

## Samenvatting

Met het *afschaffen van betaald parkeren* komt de regulering van het parkeren te vervallen en zullen minder/onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het winkelend publiek. Overgaan naar regulering via een ‘blauwe zone’ lijkt dan noodzakelijk. Deze aanpassing van beleid kost structureel € 475.000,- (per jaar) en daarnaast moeten recent gedane investeringen worden afgeboekt. Daarnaast zal dit leiden tot een lagere grondopbrengst voor de ontwikkeling Raadhuisplein-Haderaplein. De tijdsdruk op het winkelen blijft daarbij bestaan en de kosten van een boete zijn hoger.