

Besparingsvoorstellen - Agenda voor de stad

Naam besparingsvoorstel : Parkeren
Portefeuillehouder(s) : H. van der Linden

1. Wat is de ambitie? / Inzet van de beweging (vertrekpunt)?

Parkeerorganisatie:

We willen de parkeerorganisatie hervormen en de parkeerprocessen en producten digitaliseren zodat we kunnen voldoen aan de toekomstige behoeften van de burgers ten aanzien van parkeerdienstverlening. Daarnaast willen we een organisatie die niet duurder is dan nodig, wat betekent dat met de hervorming en digitalisering ook een aanzienlijke besparing wordt nagestreefd.

Parkeertarieven:

We blijven investeren in een goed woon- en leefklimaat voor alle leeftijd- en inkomensgroepen, een goede bereikbaarheid en een levendige en leefbare binnenstad. Een goede parkeerbalans, waar nodig parkeerregulering en voldoende parkeervoorzieningen dragen hieraan bij. De kosten hiervan worden in rekening gebracht bij de automobilisten die gebruik maken van de voorzieningen. Hierbij streven we naar een gezonde parkeerexploitatie met marktconforme parkeertarieven. We willen de parkeertarieven nu aanpassen aan het niveau dat in vergelijkbare gemeenten gebruikelijk is en daarmee een bijdrage leveren aan de gemeentelijke bezuinigingsdoelstelling.

Dordrecht is geen auto werende gemeente, maar wil wel het parkeren op straat beperken door voldoende aanbod van andere parkeervoorzieningen en ontmoedigen door het hanteren van hogere tarieven voor parkeren op straat. Het aantrekkelijk houden van de binnenstad voor zoveel mogelijk bezoekers blijft topprioriteit en goede en ook in prijs concurrerende parkeerfaciliteiten dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Ook het beperken van autoverkeer en geparkeerde auto's in de straten van de binnenstad verhoogt de aantrekkelijkheid van de binnenstad.

Dordrecht blijft gebruik maken van parkeerregulering om een gezonde parkeerbalans te houden voor de verschillende doelgroepen: bewoners, ondernemers, werkenden en bezoekers (privé, winkelpubliek, recreatie/sport, gebruikers voorzieningen, toeristen). Om betaald parkeren op straat in woongebieden en de overlast als gevolg daarvan zoveel mogelijk te beperken zorgt de gemeente voor voldoende parkeergarages/terreinen in de buurt van voorzieningen en winkelcentra.

De parkeerexploitatie wordt niet gezien als melkkoe, maar indien een overschot mogelijk is als uitvloeisel van noodzakelijke parkeerregulering en een gezonde parkeerbalans kan het overschot bijdragen aan de dekking van een tekort op de stadsbegroting of bijvoorbeeld aan de financiering van het onderhoud van wegen.

De parkeertarieven in Nederland zijn de afgelopen jaren flink gestegen in Nederland. De tarieven voor het garage en straatparkeren liggen in Dordrecht rond het landelijk gemiddelde van vergelijkbare steden. Zowel landelijk als in Dordrecht zien we de trend dat de parkeerinkomsten dalen als gevolg van afname van winkelend publiek. Eerst kwam dit vooral door de economische crisis, maar inmiddels is de voornaamste oorzaak het winkelen via internet geworden. Veel winkels moesten hun deuren sluiten waardoor er nu ook sprake is van flinke leegstand van winkelpanden in de binnensteden.

Verwacht wordt dat deze trend verder zal doorzetten. Dordrecht tracht de bezoekersstroom positief te beïnvloeden door verbetering van het culturele en recreatieve klimaat in de stad. En dat heeft ook effect op de parkeerinkomsten: er lijkt zich begin 2015 weer een lichte toename van het parkeren voor te doen.

2. Wat hebben we gedaan? / Waar zat de energie de afgelopen maanden op?

Parkeerorganisatie:

Het college heeft eind maart besloten taken samen te voegen in een tijdelijke parkeerorganisatie en een verkenning te doen naar samenwerking met andere gemeenten in coöperatie verband en via deze weg de mogelijkheden tot digitalisering te verkennen.

Parkeertarieven:

De mogelijkheden voor tariefaanpassingen die passen binnen het parkeerbeleid zijn geïnventariseerd en onderzocht op mogelijke effecten (prijselasticiteit). Van belang hierbij is de te verwachten ontwikkeling van

de Egalisatiereserve parkeervoorzieningen (EPV). Een nieuwe EPV prognose is inmiddels opgesteld ten bate van het kadernota proces.

Naast de tariefaanpassingen zijn ook voorstellen voorbereid voor parkeerregulering in het gebied bij het Energiehuis (reeds besloten en verwerkt in de parkeerexploitatie) en parkeerregulering op koopzondagen (wordt meegenomen in Agenda voor de stad). Het laatste voorstel draagt bij aan het financieel resultaat voor de Agenda voor de stad.

3. Wat heeft dit opgeleverd? / Waar staan we nu?

Parkeerorganisatie:

Het adviesrapport is vastgesteld en een voorlopige business case is opgesteld, gebaseerd op een te verwachten ontwikkeling van de parkeerorganisatie, gezien het adviesrapport. De verkenning van samenwerking met Coöperatie Parkeerservice (CPS) is gestart. CPS zal in mei/juni een parkeerscan voor Dordrecht uitvoeren en de uitkomsten daarvan worden betrokken bij de verdere uitwerking van de business case. Besluitvorming over de business case en start van een eventuele aansluitingsprocedure bij CPS vindt plaats eind juni/begin juli. De raad zal op dat moment ook worden geïnformeerd over de richting die wordt gekozen.

Parkeertarieven:

De inventarisatie van de mogelijkheden voor tariefaanpassingen heeft geresulteerd in concrete voorstellen voor maatregelen die per 1 januari 2016 ingevoerd kunnen worden.

4. Welke type besluitvorming vragen we nu aan de raad?

Parkeerorganisatie:

- ☐ Gereed voor definitieve besluitvorming: maatregel is direct inboekbaar/maatregel is voldoende uitgewerkt voor definitieve realisatie.
- ☒ Inhoudelijke verandering loopt nog: besluitvorming gevraagd over inhoudelijke richting en (geactualiseerde) taakstelling. Voorstel is nog in bewerking.

Parkeertarieven:

- ☒ Gereed voor definitieve besluitvorming: maatregel is direct inboekbaar/maatregel is voldoende uitgewerkt voor definitieve realisatie.
- ☐ Inhoudelijke verandering loopt nog: besluitvorming gevraagd over inhoudelijke richting en (geactualiseerde) taakstelling. Voorstel is nog in bewerking.

5. Wat is het voorstel?

Parkeerorganisatie:

Kennis nemen van de beweging die is ingezet. In juni of juli zal het college een principebesluit nemen over deelname aan de coöperatie en in september/oktober zal de raad worden gevraagd daarop wensen of bedenkingen te uiten.

Parkeertarieven:

De volgende maatregelen per 1 januari 2016 invoeren:

1. Invoeren parkeerregulering op zondag van 12.00 uur tot 17.00 uur in binnenstad en 19^e Eeuwse Schil inclusief Transvaalbuurt.
Toelichting: de parkeerdruk in de binnenstad op straat is te hoog geworden, blijkt uit onderzoek. In sommige sectoren is die toegenomen tot boven 90% waar maximaal 80 % de norm is. Het zoekverkeer is teveel toegenomen. Het gratis parkeren op straat in combinatie met betaald parkeren in de garages heeft tot gevolg dat te weinig mensen in de garages parkeren. Een hoger tarief op straat (zoals ook op andere dagen) zal ertoe leiden dat de straten ontlast worden en de garages weer voldoende worden benut.
Financieel resultaat: jaarlijks € 275.000.
2. Algemene verhoging kortparkeertarieven (straat en garages) met 10 ct per uur exclusief Gezondheidspark/Sportboulevard.

Toelichting: met deze tariefaanpassing blijft Dordrecht een prijs voor parkeren vragen die passend is voor een stad als Dordrecht. De verhoging is minimaal zodat de aantrekkelijkheid van binnenstad en evenementen niet wordt aangetast en zodat de lasten voor de burgers zo min mogelijk verzwaard worden. Gezondheidspark en Sportboulevard worden uitgezonderd omdat (alleen) daar het afgelopen jaar als gevolg van indexering (CPI index) een verhoging van 10 ct is doorgevoerd.

Financieel resultaat: jaarlijks € 100.000.

3. Betaald parkeren P&R terrein Ark: € 4,- per dag.

Toelichting: het parkeerterrein Ark van Noach zal de functie van P&R voorziening overnemen van het parkeerterrein Energiehuis. Dit zal een extra opbrengst (€ 25.000) genereren aangezien het parkeren op het huidige P&R terrein Energiehuis (de eerste 24 uur) gratis is en we verwachten dat het gebruik van het parkeerterrein Ark van Noach zal toenemen.

Markttechnisch gezien kan een tarief van € 4,- per dag worden gevraagd voor P&R terrein Ark van Noach. We stellen voor het tarief van € 4,- per dag voor het Ark terrein vast te stellen per 1 januari 2016.

Financieel resultaat: € 50.000.

Voor het P&R terrein Weeskinderdijk stellen we voor het gratis parkeren te handhaven omdat betaald parkeren op deze locatie tot gevolg zou hebben dat er veel meer in de naastliggende woonwijk zal worden geparkeerd.

4. Verhoging tarief 2^e bewonersvergunning van € 103,50 tot € 135 per half jaar.

Toelichting: we willen voorkomen dat de stad ten aanzien van parkeergelegenheid plaatselijk op slot gaat door teveel parkerende vergunninghouders. Het beleid is daarom het aantal vergunningen te beperken. Met name de tweede bewonersvergunning wordt extra zwaar belast. Het nieuwe tarief past bij de tarieven die vergelijkbare steden voor de tweede vergunning hanteren.

Financieel resultaat: € 50.000.

5. Verhoging tarief bezoekers parkeren van € 17,25 voor 15 x 3 uur naar € 25 voor 15 x 3 uur.

Toelichting: Dordrecht is op dit punt beduidend goedkoper dan vergelijkbare steden als Schiedam en Leiden. Ook zijn er steden die deze (kortings)regeling niet kennen en waar het volle pond wordt betaald.

Financieel resultaat: € 20.000.

6. Verhoging avondtarief parkeergarages Spuihaven, Veemarkt en Riedijkshaven naar € 2,50.

Toelichting: momenteel geldt hier het zogenaamde horecatarief: een lager tarief om bezoek binnenstad in de avond te stimuleren: eenheidstarief voor de hele avond van € 1,60 (Veemarkt) respectievelijk € 1,40 (Spuihaven). Er is geen indicatie dat dit lagere tarief het bezoek beïnvloedt. In andere steden is dit ook niet gebruikelijk.

Ook de particuliere garage Drievriendenhof hanteert geen lager tarief. Vanuit de aanname dat een te forse verhoging toch verschil zal maken voor het aantal bezoekers in de avond, stellen we een beperkte tariefsverhoging voor: € 2,50 voor de garages Veemarkt, Spuihaven en Riedijkshaven voor de periode 18.00 uur tot 03.00 uur (was € 1,60 voor Veemarkt respectievelijk € 1,40 voor Spuihaven en Riedijkshaven).

Financieel resultaat: jaarlijks € 52.000.

6. Hoe ziet het vervolg richting de Begroting 2016 eruit? En daarna?

Parkeerorganisatie:

In september/oktober volgt de wensen/bedenkingen procedure ten aanzien van deelname aan Coöperatie en aanvraag goedkeuring Provincie.

In oktober wordt het eerste dienstencontract met Parkeerservice voor 2016 afgesloten. Noodzakelijke investeringen in digitalisering in 2016 zijn gedekt in de parkeerexploitatie.

De extra personele inzet voor de hervorming van de organisatie wordt verwerkt in de Begroting 2016.

Parkeertarieven:

Nog voor begrotingsbehandeling wordt de gewijzigde verordening Parkeertarieven aan de raad voorgelegd en beslist het college over de tarieven waartoe het college bevoegd is te besluiten. De resultaten van college- en raadsbesluit worden verwerkt in de Begroting 2016.

Egalisatiereserve parkeervoorzieningen (EPV)

Begin juni wordt de prognose EPV aangeboden. Volgens de voorlopige prognose komt de reserve in de jaren 2016-2018 onder het door de raad vastgestelde minimum weerstandsniveau van € 3,5 miljoen. De jaren daarna blijft de reserve boven dat niveau.

Als spelregel van de EPV is vastgesteld dat de minimaal noodzakelijke omvang van het saldo van de EPV vierjaarlijks wordt vastgesteld. Hiermee wordt bereikt dat aan het begin van een gemeenteraadstermijn voor meerdere jaren duidelijkheid ontstaat over het niveau van de reserve en worden de effecten van schommelingen in de exploitatie verder gedempt. Voor de periode 2015-2018 bedraagt de minimale omvang van het saldo van de EPV € 3,5 miljoen.

Indien volgens de prognose de stand van de reserve de eerstvolgende 5 jaar boven de minimale omvang blijft, wordt het surplus (het positieve verschil tussen € 3,5 miljoen en de laagste stand van de prognose van de reserve in de eerstkomende 5 jaar) afgestort aan de algemene middelen, tenzij de prognose aangeeft dat binnen 10 jaar de stand onder het minimale weerstandsniveau zal dalen.

De voorlopige prognose laat zien dat in 2016 en 2017 ook bij een opbrengst van € 4 ton uit maatregelen in het kader van de Agenda voor de stad geen afstorting aan de algemene middelen kan plaatsvinden, indien ook hiervoor de spelregels van de EPV worden gehanteerd. Het surplus moet dan immers € 4 ton boven het risiconiveau van € 3,5 mln. bedragen en zo blijven voor de eerstvolgende 5 jaren. Dit doet zich naar het zich laat aanzien pas voor vanaf 2018.

Vorgesteld wordt om toch de volledige opbrengst van bovenstaande maatregelen met ingang van 2016 af te storten aan de algemene middelen ten bate van Agenda voor de stad. Immers zonder deze maatregelen zou de PEX evenmin deze extra inkomsten hebben.

Blijft de constatering dat de spelregels ertoe dienen dat de EPV niet teveel schommelingen moet hebben en niet het risico wordt gelopen dat deze opeens onder de nullijn terecht komt. Hierbij moet er rekening mee worden gehouden dat de prognose een gemiddelde verwachting is op basis van meerdere scenario's ten aanzien van kostenontwikkelingen en de ontwikkeling van de inkomsten. Indien bijvoorbeeld de trend inzet dat minder bezoekers naar de Dordtse binnenstad komen (door recessie en internet consumeren) kan de prognose een aanzienlijk minder positieve ontwikkeling te zien geven. Voorlopig geeft de prognose echter een gunstige ontwikkeling te zien vanaf 2018.

In 2013 heeft de raad een motie aangenomen die uitsprekt dat een surplus op de parkeerexploitatie elk jaar voor 50% bestemd zal worden voor wegenonderhoud. Indien u in het kader van Agenda voor de stad zult besluiten om vanuit de parkeerexploitatie jaarlijks de onder punt 7. vermelde netto besparingen bij te dragen aan de algemene middelen betekent dit dat eerst na deze onttrekking een eventueel verder surplus bestemd kan worden als bijdrage voor de Wegennota.

7. Wat betekent dit financieel?

	2016	2017	2018	2019
Bruto besparing organisatie	€ 0	€ 0	€ 350.000	€ 500.000
Inkomstenverhoging tarieven	€ 550.000	€ 550.000	€ 550.000	€ 550.000
Frictie & aanloopkosten	€ 150.000	€ 150.000	€ 125.000	€ 175.000
Netto besparing	€ 400.000	€ 400.000	€ 775.000	€ 875.000

Aanloopkosten in 2016 en 2017: kosten manager TPO en opgaveteam.

Frictiekosten in 2018: frictiekosten overgang personeel.

Frictiekosten in 2019: frictiekosten overgang personeel.