

Actualiseren betaald parkeren City Centrum

Gemeente Veldhoven

Auteur: Paul van Loon

Datum: 4 maart 2015

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Huidige situatie.....	5
3. Scenario's 1A en B: Afschaffen betaald parkeren	8
Scenario 1A: afschaffen betaald parkeren zonder regulering.....	8
Scenario 1B: afschaffen betaald parkeren met regulering (blauwe zone).....	10
4. Dekkingsmogelijkheden gratis parkeren	12
5. Betaald parkeren	12
6. Scenario 2A: betaald parkeren met PIN automaten in combinatie met belparkeren	13
7. Scenario 2B: betaald parkeren door alle terreinen te voorzien van slagbomen.	15
8. Scenario 2C: Deels slagbomen, deels ticketautomaten/belparkeren	18
9. Conclusies en aanbevelingen	19
Bijlage 1: Openstelling 7x24 parkeergarage Geer	23

1. Inleiding

Net als bij veel andere winkelcentra van middelgrote gemeenten loopt door economische en maatschappelijke ontwikkelingen het bezoek aan het centrum terug. Het Centrum Ontwikkelings Programma (COPr) en het Centrummanagement werken er hard aan om het City Centrum levensvatbaar te houden. Hierbij spelen ook aspecten als bereikbaarheid en parkeren een rol. De manier van (betaald) parkeren wordt als een *weerstandsfactor* ervaren. In de ogen van de winkeliers is het Citycentrum er bij gebaat als het betaald parkeren wordt afgeschaft. We zullen in dit document inzichtelijk maken wat de mogelijke consequenties zijn van een dergelijke stap, zowel qua bereikbaarheid van het Citycentrum als qua gemeentelijke financiën. Als er een vorm van betaald parkeren blijft, dan zal dat laagdrempelig, eenvoudig en klantvriendelijk moeten zijn. Dat betekent bijvoorbeeld dat er zoveel mogelijk achteraf betaald wordt voor het parkeren om zo langer verblijven te stimuleren. Tegelijkertijd rekenen op deze manier de bezoekers precies de geparkeerde tijd af (eerlijker) en worden er minder bekeuringen uitgeschreven (klantvriendelijker). Dit wordt ook wel 'gastvrij parkeren' genoemd.

Omdat bij behoud van parkeerregulering er sowieso geïnvesteerd moet worden in nieuwe parkeerapparatuur (vanwege stopzetten Chipknip en veroudering van de apparatuur) is het wenselijk om te bekijken op welke manier het betaald parkeren aan de eisen van 'gastvrij parkeren' kan voldoen. De afgelopen maanden zijn enkele mogelijke scenario's op een rijtje gezet. Ter voorbereiding van deze scenario's is gesproken met de stuurgroep COPr (waarin winkeliers, vastgoedeigenaren en bewoners vertegenwoordigd zijn). Ook is separaat gesproken met winkeliers. De gemeenteraad is geïnformeerd tijdens de beeldvormende gemeenteraadsvergadering van 10 februari 2015.

In dit document wordt een aantal mogelijke scenario's besproken. Deze scenario's zijn

1. Afschaffen betaald parkeren:

- 1A: afschaffen betaald parkeren zonder regulerende maatregelen;
- 1B: afschaffen betaald parkeren met regulerende maatregelen: het instellen van een blauwe zone.

2. Voortzetten betaald parkeren:

- 2A: Betaald parkeren voortzetten en de huidige parkeerautomaten vernieuwen (Dip&Go = Pinnen zonder pincode) in combinatie met belparkeren;
- 2B: Betaald parkeren voortzetten door het aanbrengen van slagbomen op alle terreinen in combinatie met belparkeren;
- 2C: Betaald parkeren voortzetten door slagbomen aan te brengen op enkele terreinen en deels automaten te voorzien van Dip&Go in combinatie met belparkeren.

Maatregelen

Daarnaast zijn er maatregelen die genomen zouden moeten worden, ongeacht het te kiezen scenario:

In het bijzonder betreft dit de openstelling van de parkeergarage Geer. Gezien de steeds ruimere openstellingen van winkels (supermarkten) en ontwikkelingen als de servicebioscoop is het wenselijk om er voor te zorgen dat gedurende langere tijd de garage ingereden kan worden en te allen tijde uitgereden kan worden. Er is uitgezocht wat er moet gebeuren om deze functionaliteit mogelijk te maken en wat de financiële consequenties zijn.

De noordentree van het City Centrum bij De Schalm en Albert Heijn wordt opnieuw ingericht. Dat gaat ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Om de parkeercapaciteit te vergroten wordt dit parkeerterrein en het terrein bij het politiebureau een kortparkeerterrein (blauwe zone).

Bij de scenario's waarin betaald parkeren voortgezet wordt:

Daarnaast is het onontkoombaar dat Veldhoven snel een slag maakt met digitalisering van haar parkeerproducten. In het bijzonder gaat het daarbij om het digitaal verstrekken van vergunningen en ontheffingen, maar ook om een klantvriendelijke digitale bezoekersregeling (bezoek van bewoners).

Alle scenario's hebben een negatief effect op de parkeerexploitatie, waarbij er wel grote verschillen zijn in de mate waarin. In deze nota wordt ook een opsomming gegeven van mogelijke maatregelen die de financiële gevolgen voor de gemeentelijke parkeerexploitatie kunnen verminderen. Dit gaat dan altijd over minder kosten maken en/of meer opbrengsten genereren.

Maar ook in de tarieven sfeer zijn er mogelijkheden denkbaar die toepasbaar zijn indien betaald parkeren wordt voortgezet. Zo is het dagtarief dat gehanteerd wordt op de parkeerterreinen Repel en Bree in alle opzichten laag (€2,90). Een verhoging naar €4,50 lijkt alleszins redelijk. De opbrengst van deze maatregel is beperkt (geschat op € 60.000). Daarnaast kan een starttarief per parkeertransactie worden ingevoerd van € 0,20. De opbrengst hiervan wordt geschat op € 192.000.

Verder kan de bewaakte fietsenstalling worden opgeheven. Hiermee wordt € 120.000 bespaard.

Belparkeren dient bij al deze scenario's te worden ingevoerd. Bezoekers kunnen zich af- en aanmelden met behulp van een app, het versturen van een sms'je of per telefoon. Om dit te stimuleren parkeren zij in 2016 het tweede uur gratis.

Opmerking: de in dit document genoemde bedragen zijn schattingen en zijn vooral bedoeld om een goed inzicht te krijgen van de mogelijke consequenties van bepaalde keuzes.

2. Huidige situatie

Betaald parkeren is in het Citycentrum in 2002 geïntroduceerd om de exploitatie van de parkeergarage rendabel te maken, zodat op drukke momenten de parkeerdruk gereguleerd kan worden. Momenteel is de volgende regeling in het Citycentrum van toepassing. Er zijn verschillende terreinen waar betaald parkeren geldt en er is een parkeergarage.

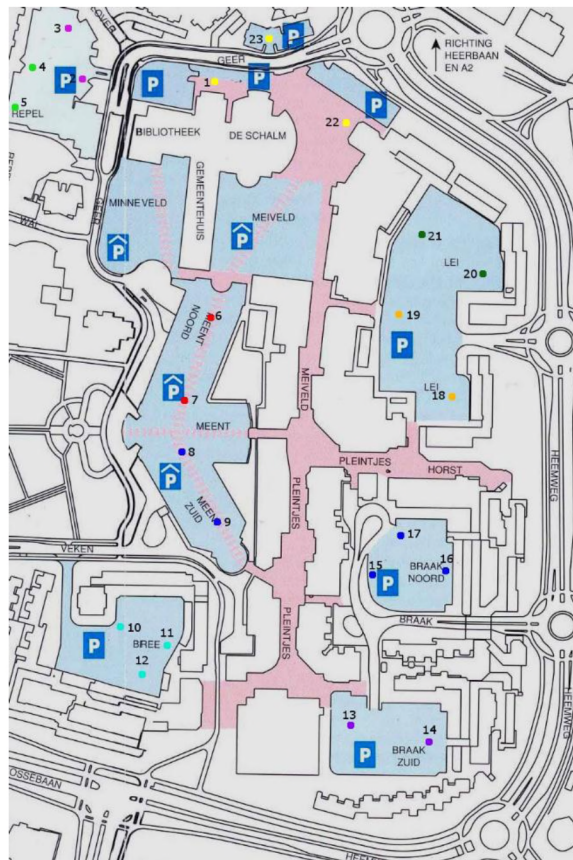
De parkeergarage:

- Openingstijden: Ma-Za 08.00 – 19.00 uur met op koopavond een eindtijd van 22.00 uur.
- Het tarief bedraagt €1,30 per uur, waarbij zoveel mogelijk per betaaleenheid van € 0,10 wordt afgerekend (dus niet per uur!).
- Op koopzondag zijn de tijden 11.00 – 18.00 uur. Het parkeren is dan gratis.

Het straatparkeren:

- Op straat geldt eveneens een tarief van €1,30 per uur.
- Op twee terreinen (Repel en Bree) is het mogelijk een dagkaart voor €2,90 te kopen.
- De betaaltijden op straat zijn Ma-Za tussen 9.00- 18.00 uur en op koopavond tot 21.00 uur.

Overzichtskaartje parkeerterreinen City Centrum



Parkeren kent verschillende doelgroepen, zoals bewoners, bezoekers, ondernemers, werknemers, maatschappelijk/culturele instellingen en de gemeente zelf. Voor elke doelgroep gelden andere prioriteiten en aandachtspunten. In onderstaand schema zijn voor iedere doelgroep belangrijke speerpunten en prioriteiten ingevuld. Daarbij is via kleurstelling aangegeven hoe het huidige regime 'scoort' op de voor de verschillende doelgroepen belangrijke elementen. Wit betekent dat aan dat criterium in voldoende mate voldaan wordt. Oranje geeft aan dat er wel aan voldaan wordt, maar slechts in beperkte mate. Bij rood wordt onvoldoende invulling gegeven aan het betreffende aspect.

Voor de huidige situatie levert dit het volgende beeld op:

PARKEREN (CITYCENTRUM)					
Gemeente	Bewoners	Bezoekers	Winkeliers / Ondernemers	Werknemers-parkeren	Maatschappelijk / Cultureel
creëren maatschappelijk draagvlak	een parkeerplaats dichtbij huis	dicht bij bestemming kunnen parkeren	voldoende parkeerplaatsen voor zijn klanten op acceptabele loopafstand	voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers op acceptabele loopafstand	Voor medewerkers en vrijwilligers: voldoende parkeerplaatsen dichtbij en goedkoop
faciliteren parkeerbehoefte	eerste vergunning betaalbaar (tegen geringe legeskosten)	achteraf betalen, altijd en overal / nooit meer een bekeuring	concurrerende tarieven	betaalbare dagtarieven	voor bezoekers: dichtbij parkeren en bezoekersregeling
verbeteren verblijfsklimaat / economische vitaliteit centrum	makkelijk, goedkoop en dichtbij bezoek kunnen ontvangen	betaalgemak, zoals op rekening rijden	parkeren geen 'dissatisfier' voor klanten	zelf verantwoordelijk om restrictief te zijn in het autogebruik (mobiliteitsplan), maar met faciliterende overheid	mantelzorgers en andere participanten in de samenleving faciliteren
kostenreductie / halen begroting	betaalgemak / eenvoudige aanvraagprocedure	lage tarieven en begrijpelijke tariefstructuur	géén parkeerdurbeperking		géén parkeerdurbeperking
maximaal benutten		real time parkeergeld	zelf goedkoop en dichtbij kunnen parkeren		

Tabel 1: huidige regime Veldhoven. De scores zijn gebaseerd op ervaringen van Empaction bij gemeenten, aangevuld met signalen van Veldhovense ondernemers, COPr en Parkeerbedrijf.

In één oogopslag is te zien dat in de huidige situatie de bezoekers niet voldoende bediend worden. Ondanks dat goed geregeld is dat bewoners en bezoekers dichtbij de bestemming kunnen parkeren is een aantal wensen onvoldoende ingevuld. Dit heeft voor bezoekers vooral te maken met het vooraf moeten betalen, en zij dus vooraf de te verwachten verblijfsduur moeten inschatten. Ook ontbreekt het betaalgemak. Betalen is nu praktisch alléén mogelijk met muntgeld. Voor de bewoners ligt het pijnpunt bij de wijze waarop zij hun bezoek kunnen ontvangen en de wens van een eenvoudige mogelijkheid tot het verkrijgen van parkeerproducten (E-loket en digitale vergunningen).

Met elke vorm van betaald parkeren is het voor de gemeente lastig om een breed maatschappelijk draagvlak te creëren. Diverse van de hiervoor genoemde 'rode criteria' kunnen met behulp van de huidige digitale technieken omgezet worden in oranje en soms zelf in wit. Digitalisering van bijvoorbeeld het aanvraagproces voor vergunningen maakt het mogelijk dat bewoners snel, via internet op een tijdstip dat het hen uitkomt een parkeerproduct kunnen aanvragen. Een ander voorbeeld is dat men zélf het kenteken van een vergunning kan wijzigen op een eigen persoonlijke pagina op internet, in te loggen met DigiD.

In het huidige parkeerregime staan tegenover de te maken kosten en reserveringen vergelijkbare inkomsten uit betaald parkeren. Voor de gemeente is daarmee de parkeereexploitatie in balans.

Opmerking: In de nieuwe situatie is besloten dat voor een aantal locaties kort parkeren gefaciliteerd moet worden. De gekozen systematiek is een blauwe zone (parkeren met parkeerschijf). Het betreft hier de volgende locaties:

- 13 parkeerplaatsen bij AH
- 23 parkeerplaatsen bij het politiebureau

Het voorstel is om hierbij, mede uit oogpunt van uniformiteit, te kiezen voor een maximale parkeerduur van 45 minuten. De plaatsen dienen ook na 18:00 uur beschikbaar te zijn. Daarom is het voorstel de regulering te laten gelden tot 's avonds 21:00 uur. De handhaving zal in eerste instantie coulant zijn. Bij twijfel wordt er niet bekeurd.

3. Scenario's 1A en B: Afschaffen betaald parkeren

Eén van de scenario's die steeds naar voren komt is: gratis parkeren. Niet alleen in Veldhoven, maar in heel veel gemeenten waar het slecht gaat met de detailhandel, wordt het betaald parkeren opnieuw bekeken. In Veldhoven heeft de raad hier vragen over gesteld en voor de winkeliers van het City Centrum zou dit hét scenario zijn voor het parkeren in het centrum. We hebben hiervan twee subscenario's opgesteld: scenario 1A zonder parkeerregulering en scenario 1B met parkeerregulering (blauwe zone).

Scenario 1A: afschaffen betaald parkeren zonder regulering

Wanneer besloten wordt betaald parkeren af te schaffen en de parkeerregulering te laten vallen, dan zal dit consequenties hebben voor een aantal doelgroepen. Ten opzichte van de huidige situatie blijft een aantal zaken gelijk, maar vindt tevens een aantal significante wijzigingen plaats. In onderstaande tabel zijn de effecten weergegeven.

PARKEREN (CITYCENTRUM)					
Gemeente	Bewoners	Bezoekers	Winkeliers / Ondernemers	Werknemers-parkeren	Maatschappelijk / Cultureel
creëren maatschappelijk draagvlak	een parkeerplaats dichtbij huis	dicht bij bestemming kunnen parkeren	voldoende parkeerplaatsen voor zijn klanten op acceptabele loopafstand	voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers op acceptabele loopafstand	Voor medewerkers en vrijwilligers: voldoende parkeerplaatsen dichtbij en goedkoop
faciliteren parkeerbehoefte	eerste vergunning betaalbaar (tegen geringe legeskosten)	achteraf betalen, altijd en overal / nooit meer een bekeuring	concurrerende tarieven	betaalbare dagtarieven	voor bezoekers: dichtbij parkeren en bezoekersregeling
verbeteren verblijfsklimaat / economische vitaliteit centrum	makkelijk, goedkoop en dichtbij bezoek kunnen ontvangen	betaalgemak, zoals op rekening rijden	parkeren geen 'dissatisfier' voor klanten	zelf verantwoordelijk om restrictief te zijn in het autogebruik (mobiliteitsplan), maar met faciliterende overheid	mantelzorgers en andere participanten in de samenleving faciliteren
kostenreductie / halen begroting	betaalgemak / eenvoudige aanvraagprocedure	lage tarieven en begrijpelijke tariefstructuur	géén parkeerdurbeperking		géén parkeerdurbeperking
maximaal benutten		real time parkeergeld	zelf goedkoop en dichtbij kunnen parkeren		

Tabel 2: effecten gratis parkeren zonder regulering

Hieronder worden de effecten toegelicht. Daarbij is een onderscheid gemaakt in effecten in parkeermogelijkheden en in parkeergedrag in het centrum en in financiële effecten.

Operationeel: effecten in het centrum

Een van de mogelijkheden die vervalft is de sturingsmogelijkheid van langparkeerders. In de huidige situatie wordt gestuurd door een 'betaald parkeren'-regime op plaatsen waar we bewoners of bezoekers willen hebben en door specifieke terreinen aan te wijzen waarvoor voordelige dagkaarten te verkrijgen zijn. Daarnaast is de toekenning en uitgifte van vergunningen een sturingsmiddel voor

belanghebbenden, in de regel langparkeerders. Wanneer elke vorm van parkeerregulering wordt afgeschaft, dan is er geen mogelijkheid meer om met deze middelen doelgroepen te sturen en af te dwingen waar langparkeerders bij voorkeur zouden moeten parkeren. Voor zowel de bewoners, de bezoekers, de klanten van ondernemers en de maatschappelijke instellingen betekent dit een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie wat betreft de beschikbare parkeerplaatsen dichtbij de bestemming.

Daar waar het gaat om betaalgemak, eenvoudige tariefstructuur, real time betalen etc. vervallen de nadelen, omdat er geen sprake meer is van betaald parkeren.

Het gebruik van parkeerplaatsen zal veranderen. Werknemers zullen parkeerplaatsen – ook dicht bij hun werkgever - lang bezet houden. Zij zijn vaak de eersten die 's morgens arriveren, waardoor de meest gewilde parkeerplaatsen continu bezet zullen zijn door een – in onze ogen - 'verkeerde' doelgroep.

Airport

Daarnaast zal met name de parkeergarage door werknemers 'ontdekt' worden als ideale plaats voor langparkeren. Extra complicerende factor: door de nabijheid van Eindhoven Airport zullen vakantiegangers en zakenreizigers hun auto voor langere tijd stallen in het City Centrum om van daaruit met een ander vervoermiddel (HOV-bus) naar het vliegveld te gaan. Er wordt nu op internet door diverse partijen concreet gecommuniceerd over de gratis parkeermogelijkheden in Meerhoven en Veldhoven. De kans is groot dat de parkeerterreinen in het City Centrum op deze manier goed gevuld worden door een doelgroep die hier eigenlijk niet thuis hoort, namelijk reizigers.

Wanneer er niet meer betaald hoeft te worden voor parkeren zullen, zeker in het begin, meer mensen met de auto naar het Citycentrum komen. Deels is dit groei, maar voor een belangrijk deel ook verandering van vervoerswijze (van fiets naar auto). Dit betekent meer auto's terwijl door parkerende werknemers en de reizigers van Eindhoven Airport de capaciteit juist minder is. Dit groeieffect van autobezzoek zal o.a. bij supermarktbezoek optreden. Over het algemeen wordt er geen substantiële verandering in het bezoekenpatroon verwacht. Dit heeft als consequentie dat de druk op de parkeerterreinen aan de oost- en zuidzijde (Braak, Lei) toeneemt. Dit zijn de terreinen die op de piekmomenten nu ook al vol staan. Ook zijn dit juist de terreinen waar de bewoners van de omliggende woningen en hun bezoek gebruik van maken. Voor deze belanghebbenden zal de kans op een parkeerplaats verminderen. Het 'conflict' tussen bewoners en bezoekers op deze terreinen zal versterkt worden en met name op piekmomenten voor problemen zorgen.

Gezien de verdeling van winkelaanbod in de omgeving wordt slechts in beperkte mate aantrekkende werking op het Citycentrum vanuit de regio verwacht wanneer betaald parkeren opgeheven wordt.

Operationeel: financiële effecten

De parkeertaken in de gemeente Veldhoven worden deels door de gemeente zelf uitgevoerd en deels door een ingehuurde partij, te weten PCH.

De werkzaamheden van PCH zijn:

- Handhaving op straat, zowel fiscaal als BOA
- Opleggen naheffingsaanslagen (NHA's), bezwaar-en beroepsprocedures
- Beheer parkeergarage
- Inning gelden, zowel bij betaalautomaten in garage als bij parkeerautomaten op straat
- Managementrapportages over bovenstaande activiteiten
- Beheer en onderhoud automaten op straat en in de garage

De gemeente verricht zelf de beleidsgerelateerde taken en alle activiteiten rondom ontheffing- en vergunninguitgifte, bewegwijzering en schoonmaakdiensten.

Omdat bij de gemeente Veldhoven geen medewerkers uitsluitend met parkeren bezig zijn zullen de personeelslasten (€90.000 eigen uren exploitatie parkeerbedrijf straat en garage) na opheffing van betaald parkeren slechts gedeeltelijk dalen, mede vanwege het feit dat er bij de gemeente altijd regietaken blijven. Naar schatting 2/3 deel van deze kosten zal te zijner tijd anders toegerekend kunnen worden.

Het pakket aan beheeractiviteiten van PCH zal in zijn geheel vervallen. Dit betekent dat de contractwaarde van ca. €237.000 op jaarbasis daarmee uit de begroting zal verdwijnen. In het Citycentrum zal wel behoefte zijn en blijven aan controle op verkeerd/onveilig parkeren. Een aantal uren toezicht op met name de piekuren zal nodig blijven. De taak handhaving is momenteel ook uitbesteed aan PCH. Deze kan aanzienlijk worden teruggebracht, waarbij een besparing van naar schatting €60.000 mogelijk is.

Overige kosten die komen te vervallen:

- Beheer en onderhoud ticketautomaten: €25.000
- Geldverwerking: €30.000
- Projectmanagement PCH: €20.000
- Afhandeling naheffingen: €9.000

De apparatuur in de parkeergarage hoeft niet direct verwijderd te worden. Het uitschakelen hiervan en dit helder aan de parkeerder communiceren kan volstaan. Verkoop van de tweedehands apparatuur levert meestal weinig op. De kostenposten in het budgetoverzicht van de gemeente zullen voor de parkeergarage nagenoeg niet veranderen. De kapitaallasten, schoonmaakkosten, verlichting blijven ook in geval van gratis parkeren nodig. Aan de batenkant zal de teller nagenoeg op nul gaan. Dit is een mindering in de totale gemeentebegroting.

Aan de baten kant verdwijnen ook alle inkomsten van straatparkeren, zoals van vergunningen, ontheffingen, naheffingen, etc.

Samengevat komt het erop neer dat bij het afschaffen van betaald parkeren een beperkt aantal lasten vervalt en dat een substantieel aantal lasten zal blijven bestaan. Lasten die (grotendeels) vervallen hebben met name betrekking op de diensten van PCH en een deel interne bedrijfsvoering. Het gaat hier om een jaarlijks bedrag tussen de €250.000 en €300.000. De lasten die blijven zijn met name beheerkosten van de parkeergarage, een summiere beheer- en handhavingstaak en een deel van de interne bedrijfsvoering. Verder blijven de kapitaallasten aanwezig en zijn reserveringen voor groot onderhoud van de parkeergarage noodzakelijk.

Aan de inkomstenkant vervallen nagenoeg alle inkomsten. Dit betekent een verlies aan inkomsten van een kleine 1,3 miljoen euro. Het netto jaarlijks effect van het afschaffen van betaald parkeren wordt geschat op € 900.000.

Scenario 1B: afschaffen betaald parkeren met regulering (blauwe zone)

Los van de financiële consequenties blijkt dat het opheffen van betaald parkeren op een aantal cruciale punten voor verschillende doelgroepen negatieve effecten heeft. Met name zal de beschikbaarheid van parkeerplaatsen dichtbij de bestemming een belangrijk aandachtspunt zijn. Vrij parkeren zal uiteindelijk niet bijdragen aan het gewenste beeld en de tevredenheid van bewoners en bezoekers over de mogelijkheden van parkeren. Om te kijken of de negatieve effecten opgeheven of

verminderd kunnen worden, zonder een vorm van betaald parkeren in te stellen, is het blauwe zone regime in kaart gebracht. Met een blauwe zone mag er slechts binnen een bepaalde tijdsduur worden geparkeerd, in de regel twee uur. Om hierop te kunnen controleren is het gebruik van een parkeerschijf verplicht. In onderstaande tabel zijn op vergelijkbare wijze de effecten van het instellen van een blauwe zone weergegeven.

PARKEREN (CITYCENTRUM)					
Gemeente	Bewoners	Bezoekers	Winkeliers / Ondernemers	Werknemers-parkeren	Maatschappelijk / Cultureel
creëren maatschappelijk draagvlak	een parkeerplaats dichtbij huis	dicht bij bestemming kunnen parkeren	voldoende parkeerplaatsen voor zijn klanten op acceptabele loopafstand	voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers op acceptabele loopafstand	Voor medewerkers en vrijwilligers: voldoende parkeerplaatsen dichtbij en goedkoop
faciliteren parkeerbehoefte	eerste vergunning betaalbaar (tegen geringe legeskosten)	achteraf betalen, altijd en overal / nooit meer een bekeuring	concurrerende tarieven	betaalbare dagtarieven	voor bezoekers: dichtbij parkeren en bezoekersregeling
verbeteren verblijfsklimaat / economische vitaliteit centrum	makkelijk, goedkoop en dichtbij bezoek kunnen ontvangen	betaalgemak, zoals op rekening rijden	parkeren geen 'dissatisfier' voor klanten	zelf verantwoordelijk om restrictief te zijn in het autogebruik (mobiliteitsplan), maar met faciliterende overheid	mantelzorgers en andere participanten in de samenleving faciliteren
kostenreductie / halen begroting	betaalgemak / eenvoudige aanvraagprocedure	lage tarieven en begrijpelijke tariefstructuur	géén parkeerduurbepanking		géén parkeerduurbepanking
maximaal benutten		real time parkeergeld	zelf goedkoop en dichtbij kunnen parkeren		

Tabel 3: Blauwe zone

In de tabel valt direct op dat door de introductie van een blauwe zone de langparkeeders geweerd worden, waardoor de beste parkeerplaatsen weer beschikbaar komen voor de bewoners, bezoekers en klanten van ondernemers. Werknemers zullen alternatieve oplossingen moeten zoeken.

Bewoners kunnen makkelijk, zonder kosten en dichtbij, hun bezoek ontvangen. Parkeren is daardoor geen 'dissatisfier' meer, zowel voor klanten als winkeliers.

Parkeerboetes

De ervaring leert dat bezoekers regelmatig vergeten hun parkeerschijf neer te leggen en vervolgens een bekeuring krijgen. Dit creëert een negatief beeld, omdat deze mensen vaak niet met opzet handelen. Dit kan gedeeltelijk ondervangen worden door een soepeler handhavingsbeleid. Een voorbeeld hiervan is: voertuigen na 2 uur nogmaals te controleren en op basis van kenteken vaststellen of er overlap zit in de voertuigen zonder parkeerschijf. Een voertuig dat tweemaal geen schijf heeft liggen wordt dan beschouwd als langparkeerder en zal vervolgens een bekeuring krijgen.

Voor de garage dient ook een regeling ingesteld te worden om het langparkeren tegen te gaan. Dit kan door ook in de garage een blauwe zone in te voeren. Gezien het feit dat er reeds apparatuur aanwezig is, ligt het echter voor de hand om de eerste twee uur gratis te maken en om voor de tijd daarna daarna een tarief in rekening te brengen. Op deze wijze en in combinatie met abonnementen worden nog enige inkomsten gegenereerd. Dit zal echter volstrekt niet voldoende zijn om de begroting van de gemeente sluitend te krijgen.

Naast het wegvallen van de inkomsten is een serieus pijnpunt het feit dat bij een blauwe zone de kosten voor de BOA-handhaving volledig voor rekening van de gemeente komen, terwijl de opbrengsten, sinds 1 januari 2015, in zijn geheel naar het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) gaan (verkeersovertreding).

Met de Blauwe Zone wordt een parkeerduurbepanking van in de regel twee uur geïntroduceerd. Voor de meeste activiteiten zal dit afdoende zijn. Echter, een bezoek aan het theater duurt meestal langer dan twee uur. Het oprekken van twee naar drie of vier uur bijvoorbeeld zou kunnen, maar daarmee komen ook de langparkeerders weer terug. Theaterbezoekers kunnen gebruik maken van de parkeergarage als daar de eerste twee uur gratis is en vervolgens een tarief in rekening wordt gebracht. Daar is geen sprake van parkeerduurbepanking. Nadeel is wel dat daarmee bezoekers gedwongen worden in de parkeergarage te parkeren.

Bij een Blauwe Zone dienen beoogde langparkeerders, zoals bewoners en mogelijk winkeliers, de mogelijkheid te hebben voor het aanvragen van een ontheffing. Vandaag de dag is de norm dat dit digitaal kan (E-loket op basis van DiGiD). Dit is een investering die Veldhoven in alle scenario's (behalve het scenario waarin alles vrijgelaten wordt) zal moeten plegen.

Samengevat is de Blauwe parkeerschijfzone vanuit de wensen van de verschillende doelgroepen een behoorlijk aantrekkelijke vorm van regulering, zeker als ontheffingen voor de verschillende doelgroepen (bewoners en medewerkers/bezoekers van maatschappelijk/culturele instellingen) in ruime mate beschikbaar zijn en digitaal kunnen worden aangevraagd en gemuteerd. Maar het financiële gat voor de gemeente bedraagt jaarlijks tenminste €950.000.

4. Dekkingsmogelijkheden gratis parkeren

Bij het afschaffen van betaald parkeren ontstaat er voor de gemeente een financiële gat van tenminste 1 miljoen euro per jaar (en voor Blauwe zone van ruim 1,2 miljoen euro). Mogelijke additionele bijdragen (zeer opportuun!):

- Supermarkten: €250.000
- Overige winkeliers: €50.000
- Vastgoedeigenaren: €0
- Ontheffingen bewoners: €0
- Ontheffingen winkeliers: €50.000
- Afschaffen bewaakte fietsenstalling: €120.000

Al met al blijft er een financieel gat over van zo'n €500.000 tot €700.000 (Blauwe Zone) per jaar.

5. Betaald parkeren

Als afschaffen van betaald parkeren, al dan niet in combinatie met een Blauwe Zone, voor de raad geen optie is, dan dient de focus van betaald parkeren te liggen bij zoveel mogelijk achteraf betalen voor het parkeren. Dit wordt ondersteund vanuit de winkeliers. Daarin zijn drie varianten mogelijk:

- A. Invoeren en promoten belparkeren (zie: Gepast Parkeren Helmond en Gastvrij Parkeren Beverwijk) en de huidige parkeerautomaten moderniseren (Dip&Go).
- B. Alle terreinen voorzien van slagbomen.
- C. Een mix van bovenstaande twee opties, waarbij al dan niet gefaseerd mogelijk alle parkeerplaatsen achter slagbomen komen.

Daarnaast is het meer dan wenselijk, ongeacht het te kiezen scenario, gezien de toename aan activiteiten buiten de traditionele winkeltijden, werk te maken van een ruimere openstelling van de

parkeergarage Geer. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om 's avonds tot 22:00 naar binnen te kunnen rijden en 24 uur per dag uit te kunnen rijden. Voor zo'n uitbreiding van de openingstijden zijn verschillende maatregelen nodig (zie bijlage 1), zoals:

- Om de klanten 24 uur per dag lopend de garage binnen te laten moeten deuren voorzien worden van kaartlezers.
- In verband met brandveiligheid zullen de deuren voorzien moeten worden van een systeem waarbij iemand altijd vanuit de parkeergarage te voet naar buiten kan.
- In verband met duurzaamheid zal het licht 's nachts zoveel mogelijk uitgaan, maar zal het licht aan moeten gaan zodra een bezoeker binnenkomt.
- Betaalautomaten moeten 7x24 uur in werking zijn
- De intercom moet 7x24 uur aangesloten zijn op een meldkamer. Ook andere beheertaken zullen worden uitgebreid.
- De afsluiting van de garage (voor auto's) moet snel open kunnen en weer dicht, waarbij het risico dat ongewenste gasten als zwervers en hangjongeren zich in de parkeergarage gaan ophouden minimaal is.
- Daarnaast is ook door de winkeliers aangegeven dat vooral het uitrijden van de parkeergarage een drempel kan zijn voor veel bezoekers. De uitritten zijn namelijk behoorlijk smal. In de plannen om de parkeergarage aantrekkelijker en toegankelijker te maken zal ook de mogelijkheid onderzocht moeten worden om de uitrijterminals verder naar binnen te plaatsen, waardoor er meer ruimte ontstaat voor het uitrijden.
- Gezien de leeftijd van de parkeerapparatuur parkeergarage Geer dient deze apparatuur vervangen te worden. We moeten dan rekening houden met de volgende investeringen en jaarlijkse kosten:
 - Aanschaf en plaatsing apparatuur: €150.000
 - Onderhoud apparatuur: €12.000
 - Beheer/toezicht: €100.000 (nu: €86.000)
- Invoeren belparkeren via SHPV/RDW, zodat in één klap alle providers van belparkeren hun diensten in Veldhoven kunnen aanbieden. Jaarlijkse kosten:
 - €1,75 per gereguleerde parkeerplaats op maaiveld (ca. € 1.975)
 - 2% van de parkeeromzet straatparkeren (= 2% x €860k ≈ €17.000)En verder zijn er nog eenmalige inrichtingskosten (geschat: €25.000), zoals voor het plaatsen van voldoende bordjes met zonenummers.

6. Scenario 2A: betaald parkeren met PIN automaten in combinatie met belparkeren

In dit scenario blijft alles zoals het is, met dien verstande dat de volgende algemene maatregelen nodig zijn:

- Vervanging van alle 23 betaalautomaten. Mogelijke jaarlijkse kosten:
 - Aanschaf en plaatsing: €275.000
 - Onderhoud: €22.500

Daarnaast komen eventueel nog eenmalige kosten inzake het inkooptraject.

Opmerking: het is te overwegen, zeker in combinatie met belparkeren, om het aantal betaalautomaten terug te brengen tot, zeg, 18 stuks, een reductie van de kosten met zo'n 20%.

Ondanks het gegeven dat in Nederland al 1,5 miljoen automobilisten zich hebben aangesloten bij een provider van belparkeren, leert de ervaring bij andere gemeenten dat consumenten enige drempelvrees hebben om lid te worden bij een provider van belparkeren. Tegelijkertijd geldt dat de mensen die het gemak eenmaal ervaren hebben zelden nog anders willen. Dit gegeven heeft een aantal andere gemeenten doen besluiten een tijdelijke promotiecampagne te starten.

Twee voorbeelden:

1. *Gepast Parkeren Helmond* (sinds nov. 2012): Geïntegreerd met belparkeren heeft Helmond de mogelijkheid geboden van pasparkeren, zodat ook bezoekers zonder smartphone eenvoudig achteraf kunnen betalen voor hun parkeeractie. Door lid te worden van Gepast Parkeren Helmond krijgen deelnemers in de drie gemeentelijke parkeergarages het volgende kortingspakket aangeboden:

- a. Een uurtarief van €1,50 in plaats van €2,00
- b. Ma t/m Do het tweede uur gratis
- c. 's Avonds maximaal één uur betalen (€1,50)

Na ruim twee jaar is het aantal deelnemers aan Gepast Parkeren Helmond meer dan 10.000 en wordt bij ruim 30% van de parkeertransacties achteraf betaald. Intussen doen ook de parkeergarages van het Elkerliek Ziekenhuis en de private centrumgarage Elzas met eigen kortingen mee aan het programma. Het promotiepakket is in ieder geval geldig tot einde 2015. Bovendien wordt op dit moment het dienstenpakket uitgebreid met een mogelijkheid voor winkeliers om eenvoudig hun klanten een parkeertegoed te geven.



2. *Gastvrij Parkeren Beverwijk* (vanaf eind januari 2015): Beverwijk wil het achteraf betalen voor parkeren stimuleren en heeft daarvoor belparkeren uitgebreid met pasparkeren, vooral om ook niet-smartphonegebruikers achteraf kunnen betalen. Aan- en afmelden kan daar dus niet alleen met een telefoon/app, maar ook met een 'Gastvrij Parkeren Beverwijk'-pas. Beverwijk beschikt niet over een parkeergarage. Daar krijgt iedereen die achteraf betaalt het parkeergeld van het tweede uur terug als parkeertegoed. Zo wil men een langer verblijf in het centrum stimuleren. Voor een periode van drie jaar is in totaal €180.000 uitgetrokken ter bekostiging van de



maatregel. Na vier weken is het aantal inschrijvingen meer dan 2.000.

Opmerking: op dit moment bieden helaas nog niet alle providers van belparkeren de mogelijkheid van een parkeertegoed.

Aanvullende kosten:

- Mocht besloten worden dat voor de niet-smartphonebezitter ook *pasparkeren* wordt aangeboden, dan dienen op de verschillende parkeerterreinen paslezers te worden geplaatst. De overall investering, incl. plaatsing, website voor aanmelden en de levering van passen, wordt geschat op €75.000 (excl. BTW). Daarnaast zal er sprake zijn van een formeel inkooptraject.
- Stel dat aan belparkeerders het 2^e uur gratis wordt gegeven, dan is het voorstel de periode daarvan kort te houden, zodat het ook echt gezien wordt als een middel om bezoekers te verleiden over te stappen op belparkeren. Voorstel: tot eind 2016. In 2012 is al eens onderzocht wat de financiële effecten kunnen zijn van het tweede uur gratis (voor iedereen). Op basis van die gegevens, zoals het feit dat 2/3 deel van de bezoekers minder dan een uur blijven, en onder de aanname dat eind 2016 maximaal zo'n 50% van de bezoekers op maaiveld afrekenen via belparkeren worden de kosten van deze promotieactie tot eind 2016 geschat op €70.000. Als ook in de parkeergarage het tweede uur voor iedereen gratis wordt weggegeven, dan komt daar nog zo'n €75.000 kosten bij.
- Bij introductie van belparkeren is een communicatieactie gewenst. Providers doen eigenlijk altijd wel mee, hetgeen de kosten enigszins drukt. Op basis van ervaringen elders moet voor de gemeente toch gerekend worden op zo'n €30.000 kosten voor communicatie.

Qua invulling van wensen verandert er betrekkelijk weinig ten opzichte van de huidige situatie.

7. Scenario 2B: betaald parkeren door alle terreinen te voorzien van slagbomen.

De winkeliers hebben aangegeven dat naar hun mening in Scenario 2A, alleen achteraf betalen via belparkeren en de parkeergarage Geer, te weinig impact gaat hebben op een langere verblijfstijd. Zij zien meer in het volledig afdwingen van betaald parkeren door ook de maaiveld-terreinen af te sluiten met slagbomen. In dat geval zal iedereen achteraf betalen.

In de uitwerking betekent dit dat 6 terreinen voorzien moeten worden van slagbomen met bijbehorende randapparatuur en één overall parkeermanagement-systeem (PMS). Hierbij is verondersteld dat de terreinen Braak Noord en Zuid samen achter één slagboominstallatie komen. Uiteraard dient ook in dit scenario de apparatuur van de parkeergarage Geer vervangen te worden.

Over dit scenario zijn de volgende opmerkingen te maken:

- De slagbomen zullen 7x24 uur in bedrijf zijn. Dit om te voorkomen dat iemand 's avonds vrij inrijdt en 's ochtends niet van het terrein af kan komen. Overigens betekent dit niet dat ook de betaaltijden uitgebreid moeten worden. Avondbezoek kan met het inrijdkaartje gratis uitrijden.
- De knip die de Meent splitst in Noord en Zuid kan verdwijnen. Voorwaarde is, dat we sluipverkeer voorkomen. Dat kan door in- en uitrijden (vaak krijgt men een kwartier de tijd om nog gratis uit te rijden) alléén mogelijk te maken bij dezelfde ingang.
- Kosten (excl. BTW) per installatie, bestaande uit een ingang, uitgang, kentekenherkenning en een betaalautomaat (met Abri) worden als volgt ingeschat:

- Aanleg: €30.000
- Aanschaf: €70.000
- Jaarlijks onderhoud: €15.000
- De omzet van straatparkeren is parkeerbelasting waarop geen BTW-plicht rust. Achter slagbomen wordt dit een privaatrechtelijke vorm van exploiteren waarop wel een BTW-plicht rust. De omzet 2014 straatparkeren bedraagt €860.000, die achter slagbomen uiteenvalt in een omzet (excl. 21% BTW) van €710.000 en een BTW-bedrag van €150.000.
- Bij de meeste transacties zal een pin-betaling plaatsvinden. De jaarlijkse kosten hiervan worden geschat op €10.000 (excl. BTW).
- Een terrein achter slagbomen vergt meer beheer en onderhoud. Zo moet voor veiligheid en dienstverlening een meldkamer ingeschakeld worden. Omdat voor de parkeergarage Geer deze taken reeds uitgevoerd moeten worden, blijven de meerkosten voor beheer en onderhoud beperkt tot (geschat) €80.000 (excl. BTW).
- Op het terrein Braak (Noord en Zuid) vinden veel parkeertransacties plaats. Daarom is het wenselijk om hier een tweede kassa te plaatsen, bijvoorbeeld binnen bij de Jumbo. Deze kassa kan dan voorzien worden van alle betaalmogelijkheden, waardoor op maaiveld een muntloze kassa volstaat. Het lijkt verstandig om hiervoor additioneel een investering van €25.000 te reserveren (en jaarlijks onderhoud van €1.000).
- Moderne systemen met slagbomen werken veelal met kentekenherkenning. Hiermee kan het gevoel van gastvrijheid behoorlijk toenemen. Omdat het kenteken gescand wordt, zal bij uitrijden de slagboom direct opengaan, hetgeen de doorstroomsnelheid bevordert.
- Het is aan te bevelen dat deelnemers aan belparkeren ook bij de slagbomen kunnen afrekenen via hun belparkeer-account. Bij aanrijden gaat de slagboom dan automatisch open, wat een gevoel van 'welkom zijn' bevordert. Bovendien hoeft men dan niet meer langs de kassa. Dit mechanisme werkt in beperkte vorm al op enkele locaties, zoals in Tilburg en Helmond, maar is nog niet volledig uitontwikkeld. De uitdaging is een oplossing die door alle belparkeer-providers gedragen wordt (open platform).
- Het systeem levert ook besparingen op, vooral omdat er geen nieuwe ticketautomaten (23 stuks) hoeven te worden aangeschaft. Daarmee zou een investering gemoeid zijn van naar schatting €275.000 en een bedrag van €22.500 aan jaarlijks onderhoud (zie scenario 2A).
- Achter slagbomen hoeft niet te worden gehandhaafd. Deze besparing valt echter weg tegen het verlies aan inkomsten aan naheffingen. Financieel heeft dit dus geen effect, maar het niet uitschrijven van naheffingen heeft wel een bijzonder positief effect op de belevingswaarde aan het Citycentrum.
- Financiën samengevat:
 - Extra jaarlijkse kosten: €424.500 (excl. BTW), opgebouwd als volgt:
 - Kapitaallasten installaties (aanschaf en onderhoud): €180.000
 - BTW afdracht: €150.000
 - Bancaire kosten: €10.000
 - Extra beheer en onderhoud: €80.000
 - Kapitaallasten en onderhoud extra kassa: €4.500
 - Besparing ticketautomaten: €60.000
 - Verschil: €364.500
- Mogelijk aanpassingen/besparingen:
 - Verhogen tarief dagkaartje van € 2,90 naar € 4,50: €60.000,-

- Sluiten bewaakte fietsenstalling: €120.000
- Vaste kosten per transactie¹ van €0,20: €192.000
- Bijdrage winkeliers (via vergunningen/abbonementen): €50.000

Alternatief: slagboomparkeren zonder slagboom

Er zijn tegenwoordig ook systemen die de slagbomen weglaten en enkel werken met camera's en kentekenherkenning. Tot 1 januari 2015 was op deze manier de BTW-plicht te ontlopen. De belasting heeft dit voordeel teruggedraaid. Nadeel van deze aanpak is dat de gebruiker na afloop van de parkeertransactie bij de betaalautomaat zijn kenteken moet invoeren. Dit wordt als een serieuze belemmering ervaren. Een ander nadeel is dat de incidentele bezoeker nog niet vertrouwd is met deze betaalwijze. Verder valt over deze vorm van reguleren nog het volgende op te merken:

- Als het kenteken bij binnenrijden niet herkend wordt, dan kan er niet worden betaald. Leveranciers garanderen echter een succes van 99%.
- Als iemand niet betaalt, dan wordt bij uitrijden het kenteken herkend en zal een standaard boete worden nagestuurd. Hier kunnen klantvriendelijke varianten op worden gemaakt.
- Ook in deze variant is het wenselijk dat deelnemers aan belparkeren kunnen afrekenen via hun account. Zij hoeven dan niet langs de betaalautomaat. Dit mechanisme is helaas nog niet operationeel.

Uit het onderstaande overzicht blijkt dat in dit scenario waarin alle parkeerplaatsen achter slagbomen worden geplaatst een groot aantal wensen van de verschillende doelgroepen kunnen worden ingewilligd:

PARKEREN (CITYCENTRUM)					
Gemeente	Bewoners	Bezoekers	Winkeliers / Ondernemers	Werknemers-parkeren	Maatschappelijk / Cultureel
creëren maatschappelijk draagvlak	een parkeerplaats dichtbij huis	dicht bij bestemming kunnen parkeren	voldoende parkeerplaatsen voor zijn klanten op acceptabele loopafstand	voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers op acceptabele loopafstand	Voor medewerkers en vrijwilligers: voldoende parkeerplaatsen dichtbij en goedkoop
faciliteren parkeerbehoefte	eerste vergunning betaalbaar (tegen geringe legeskosten)	achteraf betalen, altijd en overal / nooit meer een bekeuring	concurrerende tarieven	betaalbare dagtarieven	voor bezoekers: dichtbij parkeren en bezoekersregeling
verbeteren verblijfsklimaat / economische vitaliteit centrum	makkelijk, goedkoop en dichtbij bezoek kunnen ontvangen	betaalgemak, zoals op rekening rijden	parkeren geen 'dissatisfier' voor klanten	zelf verantwoordelijk om restrictief te zijn in het autogebruik (mobiliteitsplan), maar met faciliterende overheid	mantelzorgers en andere participanten in de samenleving faciliteren
kostenreductie / halen begroting	betaalgemak / eenvoudige aanvraagprocedure	lage tarieven en begrijpelijke tariefstructuur	géén parkeerdurbeperking		géén parkeerdurbeperking
maximaal benutten		real time parkeergeld	zelf goedkoop en dichtbij kunnen parkeren		

¹ Hiermee wordt bedoeld dat voor iedere parkeertransactie naast een bedrag per tijdseenheid ook een vast bedrag betaald moet worden. Providers van belparkeren doen dat standaard en ook Eindhoven heeft een dergelijke toeslag. Bij de invoering destijds is die toeslag expliciet gekoppeld aan de financiering van mobiliteitsmaatregelen.

8. Scenario 2C: deels slagbomen, deels ticketautomaten/belparkeren

In het Scenario dat alle maaiveld-terreinen achter slagbomen komen is er een behoorlijk financieel gat te dichten. Achter slagbomen parkeren is vooral van meerwaarde bij kortparkeren, zeg tussen de 0 en 3 uur. Het is dus te overwegen om op locaties waar veel langparkeerders staan (bewoners, werknemers) de ticketautomaten te handhaven en kortparkeerders te verleiden om gebruik te maken van belparkeren. In de praktijk staan er relatief veel langparkeerders op de terreinen Repel en Bree.

In verband met filevorming op de openbare weg ligt bij een terrein met slagbomen de ontsluiting gevoeliger. Van parkeerterrein Lei is de toegangsweg vanaf de Heemweg redelijk kort. In dit scenario wordt er daarom voor gekozen om alleen slagbomen te plaatsen op de terreinen Meent Noord, Meent Zuid en Braak (Noord en Zuid). Op basis van de ervaringen met deze terreinen kan op een later moment eventueel besloten worden om ook het parkeerterrein Lei van slagbomen te voorzien. In dit scenario hebben we dus behoefte aan drie slagboominstallaties (2x Meent en 1x Braak) in plaats van de zes uit scenario 2B. Dat impliceert wel dat we op de andere terreinen nog ticketautomaten en handhaving nodig hebben. Omdat ook het belparkeren wordt gestimuleerd kan er per terrein met minder ticketautomaten worden volstaan. Het voorstel is om ieder van de terreinen (Repel, Bree en Lei) van twee ticketautomaten te voorzien, die allemaal uitgerust zijn met pin-betalingen (Dip 'n Go). Om kosten te besparen zijn de huidige automaten, waarvan de kasten zelf nog in goede staat zijn, te upgraden.

Financieel ziet het plaatje in dit scenario er ongeveer als volgt uit:

- Aanschaf en installatie drie slagboominstallatie + extra kassa: €325.000
- Jaarlijks onderhoud slagboominstallaties en kassa: €60.000
- Pinbetalingen (ook bij ticketautomaten): €10.000
- Jaarlijkse kosten extra beheer: €50.000
- Jaarlijkse kosten BTW: €125.000
- Upgraden 6 ticketautomaten: €30.000 eenmalig
- Besparing op aanschaf 23 ticketautomaten: €275.000
- Besparing op jaarlijks onderhoud ticketautomaten: €16.000

Dit betekent dus een 'gat' van €180.000 initieel en €224.000 structureel. De mogelijkheden tot dichten van dit gat zijn dezelfde als in Scenario 2B. Bijvoorbeeld zou het toevoegen van €0,20 aan een parkeertransactie een belangrijk deel van het gat dekken. Maar ook het sluiten van de bewaakte fietsenstalling en een bijdrage van de winkeliers (via abonnementen/vergunningen).

Opmerking:

In dit scenario is het nog steeds wenselijk om een actieve promotiecampagne te hebben rondom belparkeren. Een mogelijkheid is dat vaste klanten zich laten registreren, waarbij de registratie verplicht gekoppeld is aan een provider van belparkeren. Geregistreerde klanten krijgen het tweede uur gratis als zij belparkeren of gebruik maken van een parkeerplaats achter een slagboom. Alle parkeertransacties worden dan verrekend via automatische incasso. Een geregistreerde klant hoeft dus voor parkeren nooit meer langs een kassa. De financiële consequenties van promotie zijn naast de initiële communicatiekosten (geschat: €30.000 voor 2015 en € 10.000 voor 2016) afhankelijk van het aantal registraties en daarmee lastiger in te schatten. Feit is wel dat geregistreerde klanten gekoppeld kunnen worden aan een loyaliteitsprogramma Citycentrum.

Uit het onderstaande overzicht blijkt dat in dit scenario, waarin een gedeelte van de parkeerplaatsen achter slagbomen worden geplaatst, een groot aantal wensen van de verschillende doelgroepen kunnen worden ingewilligd:

PARKEREN (CITYCENTRUM)					
Gemeente	Bewoners	Bezoekers	Winkeliers / Ondernemers	Werknemers-parkeren	Maatschappelijk / Cultureel
creëren maatschappelijk draagvlak	een parkeerplaats dichtbij huis	dicht bij bestemming kunnen parkeren	voldoende parkeerplaatsen voor zijn klanten op acceptabele loopafstand	voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers op acceptabele loopafstand	Voor medewerkers en vrijwilligers: voldoende parkeerplaatsen dichtbij en goedkoop
faciliteren parkeerbehoefte	eerste vergunning betaalbaar (tegen geringe legeskosten)	achteraf betalen, altijd en overal / nooit meer een bekeuring	concurrerende tarieven	betaalbare dagtarieven	voor bezoekers: dichtbij parkeren en bezoekersregeling
verbeteren verblijfsklimaat / economische vitaliteit centrum	makkelijk, goedkoop en dichtbij bezoek kunnen ontvangen	betaalgemak, zoals op rekening rijden	parkeren geen 'dissatisfier' voor klanten	zelf verantwoordelijk om restrictief te zijn in het autogebruik (mobiliteitsplan), maar met faciliterende overheid	mantelzorgers en andere participanten in de samenleving faciliteren
kostenreductie / halen begroting	betaalgemak / eenvoudige aanvraagprocedure	lage tarieven en begrijpelijke tariefstructuur	géén parkeerduurbepanking		géén parkeerduurbepanking
maximaal benutten		real time parkeergeld	zelf goedkoop en dichtbij kunnen parkeren		

9. Conclusies en aanbevelingen

Samengevat:

Scenario	Gastvrij		Financieel (gemeente)	Voor/tegen
	Eenvoudig / klantvriendelijk	Achteraf betalen / geen haast		
Afschaffen betaald parkeren				
1A, gratis zonder regulering	Ja, gratis	Onbeperkte parkeerduur.	Inkomsten verdwijnen, veel kosten blijven: onderhoud en beheer, kapitaallasten garage.	Lang-parkeerders vanuit airport en werknemers. Niet sluitende begroting. Wensen winkeliers gehonoreerd.
1B, gratis met blauwe zone	Deels, echter kans op parkeerboete bij vergeten parkeerschijf .	Beperkte parkeerduur: maximale parkeertijd loopt af.	Inkomsten verdwijnen, veel kosten blijven: onderhoud en beheer, kapitaallasten garage, handhavingskosten	Beperkte parkeerduur. Niet sluitende begroting. Wensen winkeliers gehonoreerd.
Voortzetten betaald parkeren				
2A, vernieuwen automaten met belparkeren	Ja, Dip&Go (snel pinnen zonder pincode) of belparkeren.	Ja, met belparkeren.	Alleen vervangings- Investerings plus kosten	Goedkoopste oplossing. Minder mogelijkheden

			belparkeren. Handhavingskosten blijven. Geen BTW plicht.	achteraf betalen.
2B, overal slagboomparkeren	Ja, achteraf betalen of automatisch betalen door kentekenherkenning.	Ja, op alle terreinen achteraf betalen. Automatisch betalen belparkeren.	Geen vervangings-investeringen, wel investeringen in slagboomsystemen. Geen handhavingskosten. BTW plicht (21%)	Duurste oplossing door investering in slagboominstallaties. Overall achteraf betalen. Wensen winkeliers gehonoreerd.
2C, deels slagboom parkeren, deels vernieuwen automaten, belparkeren	Ja, achteraf betalen of automatisch betalen door kentekenherkenning.	Ja, keuze om op slagboomterrein te staan of bij automaten. Automatisch betalen dmv belparkeren. Alleen bij vooraf betalen beperkte parkeerduur.	Deels vervangings investeringen, deels investeringen in slagboomsystemen. onderhoud en beheer, kapitaallasten garage, Vermindering handhavingskosten. Deels BTW plicht (21%)	Qua investeringen tussen-variant. Overall achteraf betalen en op enkele plekken ook vooraf betalen. Meer keuze-mogelijkheden voor bezoekers. Wensen winkeliers deels gehonoreerd.

Tabel met vergelijking in kosten tussen diverse scenario's.

Aanbevelingen:

Met betaald parkeren blijft de gemeentebegroting in evenwicht

Bij afschaffing betaald parkeren verdwijnen de inkomsten uit het parkeren, maar blijven de kosten grotendeels bestaan: kapitaalskosten en onderhoudskosten parkeergarage, handhavingskosten (blauwe zone). Dit scenario resulteert in een tekort van circa € 900.000,- per jaar.

Afschaffen betaald parkeren levert geen extra omzet op voor winkeliers.

Uit wetenschappelijk onderzoek (Erasmus universiteit 2012) en ervaringen in gemeenten die geëxperimenteerd hebben met (deels) gratis parkeren (bijv. Dokkum, Geldermalsen, Goes, Oldenzaal) blijkt dat niet aantoonbaar is dat dit extra bezoek, en dus extra omzet genereert. Het kost gemeenten echter wel veel geld. Bezoekers komen niet 'om te parkeren', maar om inkopen te doen of te recreëren.

Scenario 2C komt voor een groot deel tegemoet aan de wensen van de winkeliers en vastgoedeigenaren.

Eerste wens van de winkeliers was om het betaald parkeren af te schaffen, liefst met invoering van een blauwe zone. Zij toonden echter begrip voor het feit dat dit voor de gemeentebegroting vergaande gevolgen zal hebben. Indien het betaald parkeren voortgezet wordt, dan gaat de voorkeur

uit naar gastvrij parkeren: eenvoudig, klantvriendelijk betalen, zo veel mogelijk achteraf, in combinatie met moderne betaalmogelijkheden. De keuze valt bij de winkeliers voor slagbomen, omdat er dan niet meer gehandhaafd hoeft te worden door parkeercontroleurs. Scenario 2C komt aan dit laatste deels tegemoet: op de slagboomterreinen hoeft niet meer gehandhaafd te worden en is er geen risico op een parkeerboete.

Slagboomparkeren is het meest effectief op centraal gelegen terreinen met veel kortparkeerders.

Slagboomparkeren is minder effectief op terreinen met veel langparkeerders en vergunninghouders, zoals de Repel en de Bree. Langparkeerders met een dagkaartje of een vergunning betalen immers nooit te veel: zij kopen een kaartje voor de hele dag of hebben een vergunning. Terreinen met veel kortparkeerders zijn Meent Noord en Zuid (onder de City Passage) en Braak Noord en Zuid (bij Jumbo) en Lei. Ook leent de infrastructuur zich hier goed voor het plaatsen van slagbomen. Bovendien liggen deze terreinen centraal en dicht bij alle winkels. Afhankelijk van de ervaringen kan het slagboomparkeren in de toekomst eventueel uitgebreid worden naar de Lei.

Met slagboomparkeren betaalt iedereen achteraf voor het parkeren.

Vooraf betalen leidt tot gehaast winkelen: men moet vooraf de parkeerduur bepalen en betaalt over het algemeen iets meer om het risico op een boete bij te laat terugkomen te beperken. Daarom is dit systeem niet echt gastvrij. Prettiger is om achteraf het daadwerkelijk aantal geparkeerde minuten te betalen.

Qua investeringslast bevindt dit scenario zich tussen scenario 2A en 2B.

Het aantal automaten op niet-slagboom terreinen wordt verminderd ten opzichte van de huidige situatie. Bestaande automaten worden geüpgrade tot PIN automaten. Voor de slagboomterreinen zijn 3 slagboominstallaties nodig (2x Meent, 1x Braak), met een extra kassa omdat dit terrein feitelijk uit twee terreinen bestaat.

Het biedt mogelijkheden voor winkeliers om parkeren te gebruiken als marketinginstrument.

Voor bepaalde doelgroepen kunnen winkeliers kortings- en loyaliteitsacties inzetten met behulp van het betaald parkeren. Hierbij is te denken aan het elektronisch vergoeden van de parkeertijd door winkeliers bij een bepaald besteed bedrag. Albert Heijn en Jumbo vergoeden het parkeergeld al voor hun klanten, zij het niet digitaal.

Digitaal betalen voor parkeren (PIN en belparkeren) is modern, makkelijker en veiliger.

De PIN automaten en betaalautomaten bij de slagboom worden uitgerust met Dip&Go (pinnen zonder pincode). Dit is een stuk sneller dan gewoon pinnen. Omdat er geen muntgeld meer gebruikt wordt, neemt het risico op inbraak in parkeerautomaten af. Op twee plaatsen in het centrum – in de parkeergarage en parkeerterrein Braak - blijft betalen met muntgeld mogelijk.

Winkeliers en een beperkte groep klanten zijn momenteel ontevreden omdat door het verdwijnen van de Chipknip praktisch alleen betalen met muntgeld mogelijk is.

Wij realiseren ons dat het verstandig is om op korte termijn al enkele maatregelen te nemen om deze ergernissen weg te nemen, zoals het inbouwen van PIN faciliteiten (Dip&Go) in de huidige parkeerautomaten en het invoeren van belparkeren. De omgebouwde automaten die later op een slagboomterrein zouden komen te staan kunnen verplaatst worden naar de terreinen die geen slagbomen krijgen. Zo is er geen kapitaalverlies.

Aanvullende maatregelen:

Deze aanvullende maatregelen zorgen er voor dat scenario 2C kostendekkend kan worden uitgevoerd en dat het betaald parkeren klantvriendelijker wordt.

Langere openingstijden c.q. uitrijdtijden van p-garage Geer is klantvriendelijk richting bezoekers van De Schalm en – mogelijk - de Service Bioscoop.

Er komen meer avondactiviteiten in het centrum (Servicebioscoop, voorstellingen De Schalm, lange openingstijden winkels, wellicht meer verblijfstijd als gevolg van COPr) en ruimere openingstijden c.q. uitrijdtijden sluiten hier goed op aan. Door de betaaltijden aan te passen wordt het gebruik gestimuleerd.

Tweede uur gratis parkeren voor belparkeerders stimuleert het gebruik van belparkeren.

Belparkeerders kunnen aan- en afmelden met een app, een telefoontje of het sturen van een sms. In de toekomst kunnen zij ook sneller in- en uitrijden op de slagboomterreinen: een kentekenscanner herkent belparkeerders en opent automatisch bij in- en uitrijden. Hierdoor zorgen belparkeerders voor een snellere doorstroming bij de slagbomen. Ook wordt er minder gebruik gemaakt van de betaalautomaten en ticketautomaten, zodat we toe kunnen met minder automaten of minder onderhoud.

Met de blauwe zone noordentree komen we tegemoet aan de wensen van de ondernemers op het Meiveld.

Op de kop van het Meiveld verdwijnt een aantal parkeerplaatsen door de herinrichting van de noordentree. Om aan de wens van de ondernemers tegemoet te komen en om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren, wordt hier en voor het politiebureau kort parkeren ingevoerd in de vorm van een blauwe (parkeerschijf-)zone. Dit is klantvriendelijk omdat men kort gratis kan parkeren voor de snelle boodschap. De maximale parkeertijd moet net lang genoeg zijn om bij voorbeeld snel bij de cafetaria, de wok of de klantenservice van Albert Heijn binnen te lopen. Om ook 's avonds voldoende plaatsen beschikbaar te hebben, wordt de tijd waarop de blauwe zone hier geldt, verlengd naar 21.00 uur.

De fietsenstalling wordt slecht gebruikt en is qua exploitatiekosten naar verhouding duur.

Dagelijks komen er gemiddeld circa 85 fietsen. De werkelijke kosten voor de gemeente per gestalde fiets zijn omgerekend € 4,12 per fiets (de fietser betaalt slechts € 0,25 per keer). De fietsenstalling kost per jaar – inclusief overheadkosten – circa € 120.000,- per jaar. Het bespaarde geld kan ingezet worden om de maatregelen voor gastvrij parkeren te bekostigen.

Door verhoging van het starttarief en de dagkaarten blijft de exploitatie in evenwicht.

€ 0,20 starttarief is voor de parkeerder nauwelijks voelbaar. Omdat er meestal real-time betaald wordt, valt het totaalbedrag meestal gunstiger uit. In andere gemeenten is dit gangbaar. De prijs van dagkaarten (€ 2,90) is niet marktconform, een tarief van €4,50 wel. Een dagkaart is rendabel als men langer dan drie uur in het centrum verblijft en wordt meestal gebruikt door werknemers.

Bijlage 1: Openstelling 7x24 parkeergarage Geer

Veldhoven: uitrijden na sluitingstijd

- Waarom moet gemeente de parkeergarage langer openstellen?
- Wat moet er gebeuren om uitrijden na sluitingstijd mogelijk te maken? En wat kost het als we dit realiseren?

Waarom moet gemeente de parkeergarage langer openstellen?

De maatschappelijke ontwikkelingen gaan steeds meer uit van een 24/7 bereikbaarheid en beschikbaarheid. Winkels zijn langer open en klanten gaan ervan uit dat de bijbehorende parkeervoorzieningen ten minste tot ruim na de sluitingstijd van de laatste winkel beschikbaar zijn voor uitrijden. Op dit moment kost het ophalen van de auto na sluitingstijd € 50,00 exclusief de parkeerkosten. Zo'n vorm van dienstverlening is niet meer van deze tijd. In het hele land worden parkeergarages overgezet naar het systeem van 24/7 uitrijden. Dit houdt in dat de garage voor inrijden op enig moment gesloten wordt, maar dat er altijd kan worden uitgereden.

Er zijn inmiddels plannen om ook in het Citycentrum méér avondactiviteiten te realiseren. Bij de komst van een bioscoop is aan een avondopenstelling niet meer te ontkomen. Maar eigenlijk kun je als gemeente nu al niet anders doen dan zorgen voor een 24/7 dienstverlening.

Wat moet er gebeuren om uitrijden na sluitingstijd mogelijk te maken?

- De klanten moeten lopend de garage binnen kunnen komen
- Het licht moet aan als ze binnen komen
- Ze moeten kunnen betalen
- Ze moeten kunnen uitrijden
- Ze moeten iemand aan de lijn krijgen als ze op de intercom drukken
- Ze moeten kunnen vluchten in geval van brand en ander onheil
- De afsluiting van de garage (voor auto's) moet snel open kunnen en weer dicht.

Lopend de garage in

Welke toegangen zijn het meest geschikt om als 'nachtelijke' toegangen te fungeren? Dat lijken de deuren tegenover de in/uitgang van de Schalm en bij de bibliotheek te zijn (ingangen die aan het gemeentehuis grenzen). Wat moet daar gebeuren: Kaartlezer plaatsen. Wie een geldige parkeerkaart heeft kan naar binnen; eruit kan altijd. Kosten van twee zuiltjes met kaartlezers en intercom: ca € 15.000 ex btw plaatsen, in bedrijfstellen, enz,

Het licht moet aan

Er moet een aanwezigheids-detectie komen voor de verlichting. Als er iemand door de garage loopt (of rijdt) moet het licht aan. Als er 10 minuten geen beweging meer is: alle licht weer uit. Daarom wordt een flink aantal bewegingssensoren opgehangen, zodat het licht blijft branden zolang er iemand in de garage is.

Op basis van een pro forma offerte van de E-leverancier worden deze kosten geschat op €100.000. Daarbij de kanttekening dat dan tegelijkertijd de verlichting vervangen is door LED-verlichting. Dit leidt tot een aanzienlijke besparing in de energiekosten waardoor deze investering ten opzichte van de huidige exploitatie zichzelf zal terugverdienen.

Betalen moet mogelijk zijn

Dat is altijd mogelijk. Geen extra investering nodig

Uitrijden moet mogelijk zijn

Dat is na betalen altijd mogelijk. Geen investering aan de apparatuur nodig. Wel zal de uitrit voorzien moeten worden van snelle afsluiting. Gezien de ruimtelijke beperking kan er geen sprake zijn van de standaard oplossing: een speedgate. Het alternatief is een zogeheten turbodeur, wat een rolluik is dat met grote snelheid opgetrokken en neergelaten kan worden.

Intercom doorschakelen

Indicatie van de meerkosten van het 24/7 doorschakelen van de intercom: eenmalig instellen voor nachtelijk gebruik € 2.750 ex btw. Daarna jaarlijks €7.500 ex btw. Mocht de oproep niet via de intercom kunnen worden afgehandeld, dan moet er iemand naar de garage toe. Kosten: ca € 150 per keer.

Vluchten moet mogelijk zijn

De brandweer zal eisen dat in geval van calamiteiten vluchten altijd mogelijk moet zijn zolang er mensen in de garage kunnen zijn. Overdag zijn er voldoende vluchtwegen. Er zijn 5 in- en uitgangen:

- Bij het tapis roulant zitten 's avonds de hekken op slot. Daar is nu geen mogelijkheid om te vluchten. Dat kan mogelijk gemaakt worden door op de kop van de ingang een deur te maken die alleen van binnenuit te openen is.
- Hetzelfde geldt voor de tegenover gelegen uitgang. Daar zit een metalen draaihek. Daar is geen mogelijkheid om te vluchten. Maken van een vluchtdeur met signalering zodat ook deze deur gebruikt kan worden voor vluchten van binnenuit.
- De deur tegenover in- uitgang van de Schalm en bij de bibliotheek. Deze zijn al elektrisch. Het aanpassen van deze deur is een kwestie van software en zal daarom weinig extra kosten met zich meebrengen.
- De deur op Minneveld bij het zwembad zit nu 's nachts op slot. Deze zal zodanig gemaakt moeten worden dat deze altijd van binnenuit te openen is.

De totale kosten van deze aanpassingen worden geschat op €50.000 (excl. BTW).

Rolluik moet open en weer dicht

De garage moet 's nachts dicht zijn. Maar als er een auto in of uit moet, moet dat kunnen.

Hoe zit het nu?

Er zit een rolluik. Dat is prima voor 's morgen open en 's avonds weer dicht. Maar dat is onvoldoende voor het regelmatig snel open- en dichtgaan om een auto uit te laten.

Wat zijn de mogelijkheden?

Er zijn twee mogelijkheden: een speedgate (harmonica-deur) of een turbodeur (roldeur). Beide oplossingen zijn bedrijfszeker voor stand-alone functioneren bij een groter aanbod van auto's. Vaak open en dicht achter elkaar is geen probleem. Als theater of bioscoop in één keer leeg loopt, dan moet deze een paar keer kort op elkaar open en dicht kunnen. Er is, gezien de krappe ruimte, geen plek voor een speedgate. Daarom wordt gekozen voor een roldeur.

Kosten

- kaartlezer inclusief zuiltje, intercom en aansluiting op systeem:
 - eenmalig ca € 7.500
 - jaarlijks ca € 500,00
- licht moet aan d.m.v. aanwezigheidsdetectie:
 - Eenmalig: €100.000
 - jaarlijks: besparing van geschat €6.000
- betalen: geen extra kosten
- uitrijden: geen extra kosten
- intercom doorschakelen
 - eenmalig: € 2.750
 - Jaarlijks: € 7.500
 - Per oproep om ter plaatse te gaan: € 150
- vluchtdeuren: eenmalig €50.000
- turbodeur
 - eenmalig: € 30.000
 - jaarlijks: max € 3.000

In totaal hebben we naar schatting te maken met een investering van €200.000 en jaarlijkse extra kosten van zo'n €6.000