

# Gemeenteraad Gooise Meren

## Informatieve vragen van feitelijke/technische aard

---

Van	: Lodewijk Zweers (CDA)
Datum indiening	: 18 juni 2017
Betreft	: Raadsvoorstel Parkeerbeleid Gooise Meren, zaaknr. 307923
Vraag en beantwoording is openbaar	: JA
Datum toezending antwoord	: 21 juni 2017

---

### Vragen

Welke investering vraagt de pilot van onze gemeente?

#### Bussum

In aanloopstraten, Huizerweg, Laarderweg, Vlietlaan en Lambertus Hortensiuslaan:

Stimuleringsmaatregel	starttarief	Vervolg tarief	Verwachte investering	Verwachte opbrengst
Eerste uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste half uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste uur	0,10 €	1,20 €		
Eerste half uur	0,10 €	1,20 €		

In gehele centrum:

Stimuleringsmaatregel	starttarief	Vervolg tarief	Verwachte investering	Verwachte opbrengst
Eerste uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste half uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste uur	0,10 €	1,20 €		
Eerste half uur	0,10 €	1,20 €		

## Naarden-vesting

1. Kostenreductie toezicht €300.000 Naarden, biedt dit ruimte voor besparingen?
2. Wat levert betaald parkeren i.c.m. met vergunning parkeren op in Naarden-vesting, met in de hoofdstraten betaald parkeren?

Stimuleringsmaatregel	starttarief	Vervolg tarief	Verwachte investering	Verwachte opbrengst
Eerste uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste half uur gratis	gratis	1,20 €		
Eerste uur	0,10 €	1,20 €		
Eerste half uur	0,10 €	1,20 €		

## Aanvullende vragen

3. Wat voor budget had het college aanvankelijk voor pilot gratis parkeren? Wat waren de verwachtingen en de KPI's?
4. Welke doelstellingen stelt het college aan de pilot?
5. Op welke gronden van het college krijgt de pilot een structureel karakter?
6. Ligt hier niet een belangrijke rol voor het centrummanagement?
7. Heeft u het centrummanagement bij de pilot betrokken?
8. Wat was de feedback van het centrummanagement?
9. Hoe denkt het college het centrum management bij dit nieuwe beleid te betrekken?
10. Neemt onze concurrentiepositie toe?
11. Aantal bezoekers die een half uur of korter parkeren (pa)
12. Aantal bezoekers die langer dan een half uur parkeren
13. Verwachte groei van bezoekers die korter dan een half uur parkeren
14. Verwachte groei van bezoekers die langer dan een half uur parkeren
15. Zijn de parkeermeters in Bussum nu niet afgeschreven?
16. Na de prijsdifferentiatie in de tarieven in het centrum van Bussum (1,20€ op het maaiveld en resp. 0,80€ in de garages) wat zijn de kwantitatief voorziene effecten?
17. Hoe is de verhouding nu tussen maaiveld en garage parkeren en hoeveel wordt voorzien na de invoering van de prijsdifferentiatie?

## Antwoorden college

### **Welke investering vraagt de pilot van onze gemeente?**

- We hebben geen nauwkeurige berekening gemaakt van een proef met een eerste (half) uur gratis parkeren in een groot deel of in het gehele centrum van Bussum, omdat uit globale berekeningen al blijkt dat de kosten zeer omvangrijk zijn.
- Bij de fusie zijn verschillende administratieve systemen bij elkaar gevoegd, maar deze administratie is er (nog) niet op ingericht om snel antwoorden te geven op gedetailleerde financiële vragen. De voorgenomen modernisering van het parkeerbeleid (inclusief aanpassingen in de parkeerorganisatie) is mede bedoeld om ook managementinformatie beter te ontsluiten, zodat tijdig kan worden bijgestuurd op basis van periodieke financiële rapportages.
- In de beantwoording van de vragen wordt geen onderscheid gemaakt in verwachte investeringen en verwachte opbrengsten. In hoeverre gratis parkeren (in breder perspectief) iets opbrengt, moet blijken uit de evaluatie van de pilot. De kosten bestaan hoofdzakelijk uit gedeelde inkomsten uit betaald parkeren. Daarnaast wordt rekening gehouden met kosten voor voorbereiding en evaluatie van de maatregel (afhankelijk van de omvang van de pilot) en kosten voor aanpassing van automaten en mobiel parkeren.

Voorstel voor pilot Huizerweg, Laarderweg, Vlietlaan en Lambertus Hortensiuslaan:

- De inkomsten uit betaald parkeren in deze vier straten bedragen ca. € 230.000,- per jaar. Zeker in aanloopstraten is de parkeerduur over het algemeen kort. Daarom zullen de inkomsten grotendeels verdampen als het eerste uur gratis wordt. Een inschatting ('educated guess') is dat er *ten minste* sprake zal zijn van € 150.000,- gedeelde inkomsten bij één uur gratis parkeren en € 100.000,- gedeelde inkomsten bij een half uur gratis parkeren. Hierbij is er nog geen rekening mee gehouden dat men mogelijk na een (half) uur een nieuwe parkeertransactie start om de betaalplicht na die periode te ontwijken.
- Indien de eerste periode niet gratis is, maar € 0,10 zijn de gedeelde inkomsten 8,3% lager (€ 0,10/ 1,20).
- Bij deze optie moet rekening gehouden worden met tot € 25.000,- voor voorbereiding en evaluatie van de maatregel en aanpassing van parkeerautomaten en mobiel parkeren.
- Opmerking: een combinatie van straten met (eerste uur) gratis parkeren en straten waar wél betaald moet worden op korte afstand van elkaar is ongewenst, omdat er extra zoekverkeer ontstaat: mensen gaan eerst op zoek naar de gratis parkeerplaatsen. De kans is dan ook groot dat deze gratis parkeerplaatsen ingenomen worden door anderen dan door bezoekers van de aanloopstraten zelf.

Voorstel voor pilot in gehele centrum:

- De inkomsten uit betaald parkeren in het gehele centrum (inclusief garages, maar exclusief vergunningen en abonnementen) bedragen ca. € 1.350.000,- per jaar. Een inschatting ('educated guess') is dat er *ten minste* sprake zal zijn van € 800.000,- gedeelde inkomsten bij één uur gratis parkeren en € 500.000,- gedeelde inkomsten bij een half uur gratis parkeren. Hierbij is er nog geen rekening mee gehouden dat men mogelijk na een (half) uur een nieuwe parkeertransactie start om de betaalplicht na die periode te ontwijken.
- Indien de eerste periode niet gratis is, maar € 0,10 zijn de gedeelde inkomsten 8,3% lager (€ 0,10/ 1,20).
- Bij deze optie moet rekening gehouden worden met tot € 30.000,- voor voorbereiding en evaluatie van de maatregel en aanpassing van parkeerautomaten en mobiel parkeren.
- Opmerking: een pilot is bedoeld als proef die eerst op beperkte schaal wordt uitgevoerd en afhankelijk van de resultaten van de proef kan worden teruggedraaid of uitgebreid.

### **1. Kostenreductie toezicht €300.000 Naarden, biedt dit ruimte voor besparingen?**

Nee. Het bedrag van € 300.000,- komt uit een overzicht van kosten uit 2015 van de oude gemeente Naarden. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om kosten voor interne uren en overhead. We zien op dit moment geen mogelijkheid om verder te bezuinigen op interne uren, overhead of boa's. Wel is het streven om door middel van modernisering en vernieuwing van de parkeerorganisatie op termijn kosten te besparen.

### **2. Wat levert betaald parkeren i.c.m. met vergunning parkeren op in Naarden-vesting, met in de hoofdstraten betaald parkeren?**

Voor een goed antwoord op deze vraag is niet alleen onderzoek naar parkeerdruk, maar ook naar parkeermotief nodig, dit om te bepalen hoe de verhouding moet zijn tussen het aantal parkeerplaatsen voor vergunninghouders en het aantal betaalde parkeerplaatsen. Vooral betaalde parkeerplaatsen leveren namelijk inkomsten op. Vergunning-parkeren levert niet zo veel op (na aftrek van kosten voor administratie en handhaving). Om voldoende parkeermogelijkheden voor bezoekers te hebben in Naarden Vesting zullen meer betaalde parkeerplaatsen nodig zijn dan alleen op de Marktstraat en de Cattenhagestraat, maar het precieze benodigde aantal kan op dit moment niet worden gegeven. We kunnen daarom alleen een zeer grove schatting maken op basis van een vergelijking met Muiden: als het uurtarief net zo hoog zou worden als in Muiden, zou je in Naarden Vesting misschien zo'n € 300.000,- aan inkomsten kunnen genereren, bij een uurtarief zoals in Bussum, zou het gaan om zo'n € 150.000,-

**3. Wat voor budget had het college aanvankelijk voor pilot gratis parkeren? Wat waren de verwachtingen en de KPI's?**

Er was voorafgaande aan het collegevoorstel geen budget vastgesteld voor de pilot gratis parkeren. In de perspectiefnota is een indicatief bedrag voor de uitvoering van de pilot opgenomen dat na de zomer nog kan worden bijgesteld in het tweede voortgangsverslag. Voor de vraag over de verwachtingen en KPI's: zie antwoord op vraag 4 en 5.

**4. Welke doelstellingen stelt het college aan de pilot?**

Het doel van de pilot is in beeld te brengen in hoeverre het gratis maken van parkeren van invloed is op het bezoek van klanten aan nabijgelegen winkels en voorzieningen.

**5. Op welke gronden van het college krijgt de pilot een structureel karakter?**

Dit is afhankelijk van de uitkomsten van een evaluatie. Zoals in paragraaf 7.3 van de nota 'Parkeerbeleid Gooise Meren' is aangegeven is het niet eenvoudig om de precieze effecten van een pilot te onderzoeken, omdat verschillende externe factoren ook tot veranderingen kunnen leiden. Het voornemen is daarom om de evaluatie te laten uitvoeren door een extern bureau waarbij we dit bureau ook om advies vragen hoe dit onderzoek het meest betrouwbaar kan worden vormgegeven. Het onderzoek wordt in concurrentie aangevraagd en het plan van aanpak van het bureau is een wezenlijk selectie criterium.

**6. Ligt hier niet een belangrijke rol voor het centrummanagement?**

Ja.

**7. Heeft u het centrummanagement bij de pilot betrokken?**

Er zijn gesprekken gevoerd met de Ondernemersvereniging Gooise Meren, de dorpsmanager en de Buurt Preventievereniging Centrum als vertegenwoordigers van het centrum. Alle voorstellen zijn ter sprake gekomen, waaronder de pilot.

**8. Wat was de feedback van het centrummanagement?**

Er is met begrip gereageerd op het collegevoorstel voor de pilot. Ook was begrip voor het standpunt dat gratis parkeren op korte afstand van betaald parkeren leidt tot vermijding van betaalde plaatsen en extra zoekverkeer.

**9. Hoe denkt het college het centrum management bij dit nieuwe beleid te betrekken?**

Op regelmatige basis vindt zowel ambtelijke als bestuurlijk overleg plaats met het centrummanagement. Het centrummanagement zal ook bij de uitwerking en uitvoering van de pilot betrokken worden.

**10. Neemt onze concurrentiepositie toe?**

De bedoeling van de pilot is nu juist om daar antwoord op te krijgen. Dit is echter van veel meer zaken afhankelijk dan alleen van parkeren. Uit divers onderzoek (en uit de resultaten van het burgerpanel) blijkt dat kwaliteit en diversiteit van het winkelaanbod, nabijheid en sfeer belangrijkere criteria zijn voor de keuze van een winkelgebied dan verkeersaspecten. Een goede bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeren zijn op hun beurt belangrijker dan de prijs van parkeren (zeker bij de relatief lage parkeertarieven zoals die in Bussum gelden). Zie bijvoorbeeld de conclusies van het kennisplatform CROW:

<https://www.crow.nl/blog/april-2016/gratis-parkeren-bestaat-niet>

**11. Aantal bezoekers die een half uur of korter parkeren (pa)**

Hiervoor moeten verschillende bronnen (vanuit parkeerautomaten en mobiel parkeren) worden geanalyseerd, waarvoor meer tijd benodigd is.

**12. Aantal bezoekers die langer dan een half uur parkeren**

Hiervoor moeten verschillende bronnen (vanuit parkeerautomaten en mobiel parkeren) worden geanalyseerd, waarvoor meer tijd benodigd is.

**13. Verwachte groei van bezoekers die korter dan een half uur parkeren**

Indien deze vraag gerelateerd is aan de pilot: de bedoeling van de pilot is juist om daar antwoord op te krijgen.

**14. Verwachte groei van bezoekers die langer dan een half uur parkeren**

Indien deze vraag gerelateerd is aan de pilot: de bedoeling van de pilot is juist om daar antwoord op te krijgen.

**15. Zijn de parkeermeters in Bussum nu niet afgeschreven?**

Deels wel. Er is in de begroting dan ook al rekening gehouden met vervanging van een deel van de automaten.

**16. Na de prijsdifferentiatie in de tarieven in het centrum van Bussum (1,20€ op het maaiveld en resp. 0,80€ in de garages) wat zijn de kwantitatief voorziene effecten?**

Er wordt vanuit gegaan dat 5% van de huidige straatparkeerders als gevolg van de tariefsdifferentiatie in de garage gaan parkeren.

**17. Hoe is de verhouding nu tussen maaiveld en garage parkeren en hoeveel wordt voorzien na de invoering van de prijsdifferentiatie?**

Er wordt in Bussum ongeveer drie keer zoveel uren op straat geparkeerd als in garages (exclusief parkeren door vergunninghouders of abonnementen). Na invoering van prijsdifferentiatie verandert die verhouding licht (zie antwoord op vraag 16).