

Discussienota betaald parkeren Lelystad



Discussienota betaald parkeren Lelystad

Gemeente Lelystad, Afdeling Beheer Openbare Ruimte, Cluster Verkeer

Lelystad, juni 2014

Gemeente Lelystad
Stadhuisplein 2
Postbus 91
8200 AB Lelystad
14 0320
www.lelystad.nl

Voorwoord

Bij een sterk en goed functionerend stadscentrum heeft het parkeertarief geen invloed op de bezoekersaantallen en is er geen sprake van concurrentie met wijkwinkelcentra. Echter, de huidige situatie laat zien dat ons Stadshart in zwaar weer zit en werpt het betaald parkeren een extra weerstand op voor bezoekers. Om een sluitende parkeerexploitatie te verkrijgen is de afgelopen jaren het parkeertarief telkens verhoogd; de komende jaren is ook een verhoging voorzien. De meest recente resultaten laten opnieuw achterblijvende opbrengsten zien. Een neerwaartse spiraal dreigt.

In het coalitieakkoord 'Lelystad transformeert' hebben wij aangegeven dat een levendig Stadshart een essentiële voorwaarde is voor een goed woonklimaat. De uitgangspunten van het Masterplan Stadshart staan nog steeds overeind, hoewel de nadruk nu ligt op een compacter Stadshart met meer woonmogelijkheden.

In de transformatie van het Stadshart speelt de toekomst van het betaald parkeren een belangrijke rol. Met deze discussienota brengt het college een aantal creatieve oplossingsrichtingen in beeld en laat zien welke sturingsmogelijkheden de gemeenteraad heeft. Het spanningsveld tussen een sluitende parkeerexploitatie een aantrekkelijk Stadshart staat centraal. Deze nota biedt zo de benodigde informatie voor een evenwichtig raadsbesluit over het te voeren beleid ten aanzien van parkeren in het Stadshart in de komende collegeperiode.

Het college van Burgemeester en wethouders

Inhoud

1	Het Stadshart en betaald parkeren	1
2	Sturingsmogelijkheden	5
2.1	Parkeertarieven	5
2.2	Gebruikskwaliteit	6
2.3	Financiering	7
3	Hoe nu verder?	9

1 Het Stadshart en betaald parkeren

Het Stadshart van Lelystad is in ontwikkeling maar zit tegelijkertijd in zwaar weer. Als onderdeel van het Masterplan Stadshart zijn aantrekkelijke nieuwe parkeergarages gebouwd, die nu kampen met lage bezettingsgraden. De huidige situatie geeft het dilemma weer tussen een aantrekkelijk Stadshart en een sluitende parkeerexploitatie. Voor achtergrondinformatie wordt verwezen naar het document “Brede evaluatie betaald parkeren Lelystad”.

Het Stadshart en betaald parkeren

Lelystad kent al betaald parkeren sinds 1996. De geplande grootschalige investeringen in parkeergarages in het kader van het Masterplan Stadshart gaven in 2001 aanleiding tot het opstellen van een parkeerexploitatie (PEX). Na 2001 is het masterplan tweemaal aangepast aan de ontwikkelingen. Inmiddels is duidelijk dat er wordt gewerkt aan een compacter Stadshart in een trager ontwikkeltempo. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de benodigde parkeercapaciteit. Wel blijft overeind staan dat de parkeervoorzieningen bijdragen aan een hoogwaardige uitstraling van het Stadshart en dat het beleid er op is gericht parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers van het Stadshart.

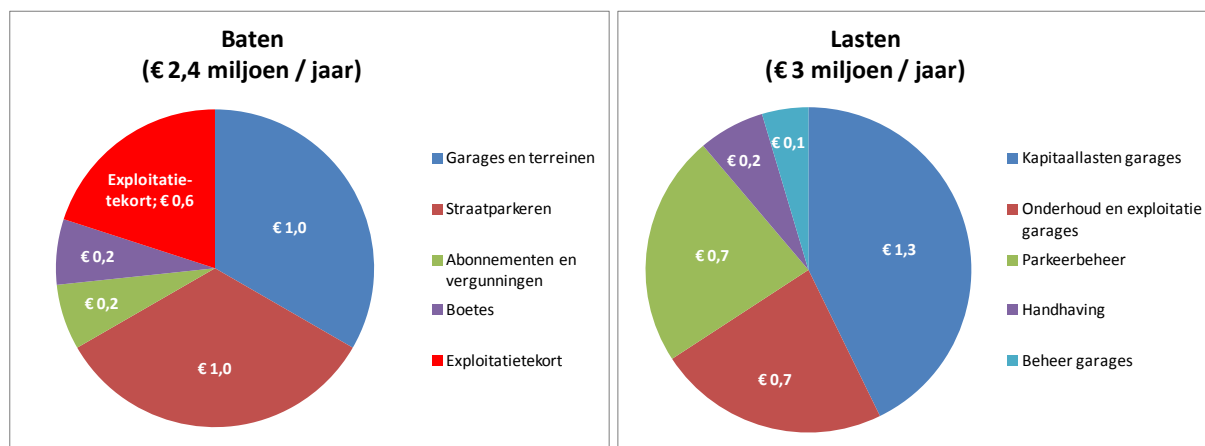
De ambities in het Masterplan Stadshart hebben geleid tot grootschalige investeringen in parkeergarages. De parkeervoorzieningen dragen zo bij aan een hoogwaardige uitstraling van het Stadshart.

De ontstaansgeschiedenis van Lelystad met zelfvoorzienende woonwijken heeft geleid tot relatief sterke wijkwinkelcentra. Stadshartondernemers geven aan concurrentie te ervaren van deze winkelcentra. Dit wordt versterkt door het gratis parkeren aldaar.

Stadshartondernemers ondervinden concurrentie van de relatief sterke wijkwinkelcentra.

De parkeereexploitatie (PEX)

Een PEX geeft de mogelijkheid om een langjarige exploitatie op te zetten en zo eventuele aanloopverliezen te dekken. In 2011 is afgestapt van het principe van een 40-jarige exploitatie en vervangen door dat van een jaarlijks sluitende exploitatie. In aanvang was gekozen voor een 40-jarige exploitatie, waarbij werd geaccepteerd dat de eerste 13 jaar verliesgevend zouden zijn. Deze verliesgevende beginperiode wordt veroorzaakt door het feit dat de jaarlijkse kapitaallasten van de parkeervoorzieningen in het begin een relatief groot deel van de lasten vormen. Op termijn daalt dit aandeel als de overige baten en lasten stijgen als gevolg van de inflatie. De parkeeropbrengsten vormen de dekkingsbron.



De kapitaallasten van de garages vormen een aanzienlijk deel (44%) van de jaarlijkse lasten.

Al meerdere jaren kent de PEX een jaarlijks tekort. Op basis van de resultaten tot en met het eerste kwartaal van 2014 wordt in 2014 op jaarbasis een tekort verwacht van circa € 553.000. De opbrengsten kennen een dalend verloop; er zijn wel aanzienlijke besparingen gerealiseerd op parkeerbeheer en het onderhoud en schoonmaak aan de parkeergarages (zie onderstaande tabellen).

Tabel: verloop kosten parkeerbeheer

	2010	2011	2012	2013	2014
Lasten Perspectief BV	1.720.000	1.628.000	1.609.000	717.000	
Lasten CPS				590.000	1.050.000
Totaal	1.720.000	1.628.000	1.609.000	1.307.000	1.050.000
	incl. kust	excl. kust	incl. fietsenstalling	incl. fietsenstalling	excl. fietsenstalling

Tabel: verloop kosten schoonmaak parkeergarages

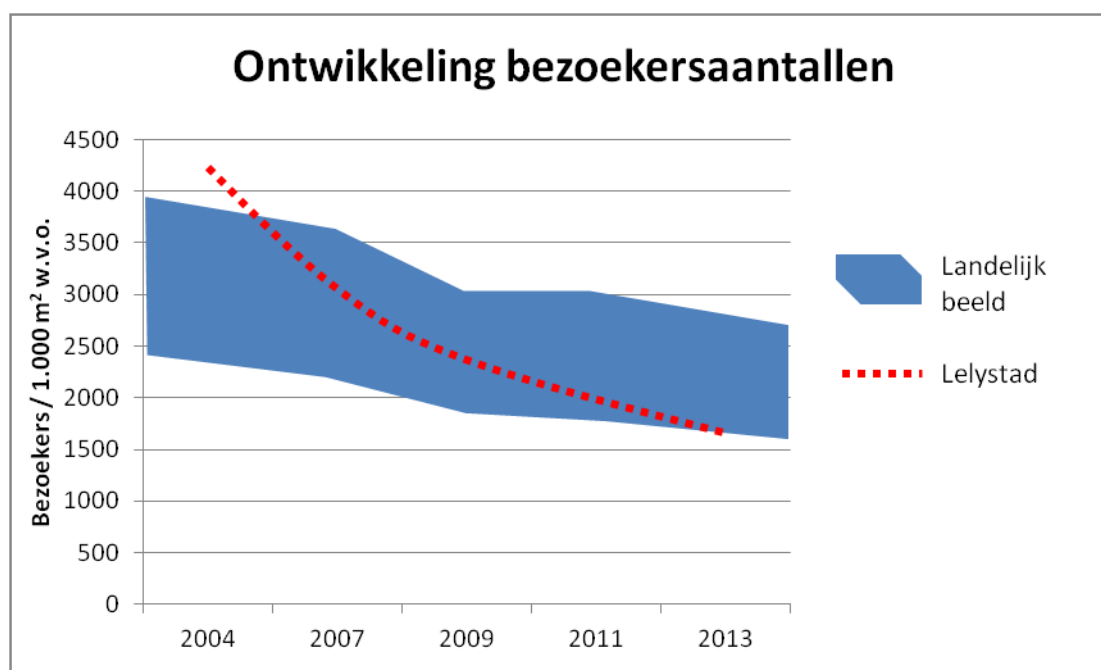
	2012	2013	2014
Schoonmaak	144.500	68.900	33.000

Wat betreft groot onderhoud aan de parkeergarages werd er de afgelopen jaren jaarlijks € 50.000 tot € 150.000 begroot. Deze kosten zijn in werkelijkheid niet gemaakt. Het betreft vooral het vooruitschuiven van onderhoud. Vanaf 2015 ontstaat mogelijk wel weer noodzakelijk groot onderhoud. Bij dagelijks onderhoud is een vergelijkbaar beeld zichtbaar. Onderhoudswerkzaamheden worden als gevolg van een motie in de raad alleen uitgevoerd als de veiligheid in gevaar komt.

De afgelopen jaren zijn veel bezuinigingen gerealiseerd. Toch bedraagt het tekort op de PEX momenteel nog circa € 5,5 ton per jaar.

Verwachte ontwikkelingen 2014 – 2018

Momenteel is de bezetting van de parkeergelegenheid in het Stadshart relatief laag. Dit wordt veroorzaakt door de (landelijke) trend dat het aantal bezoekers naar winkelgebieden de afgelopen 10 jaar is gedaald en dat een deel van de geplande ontwikkeling van het Stadshart niet is gerealiseerd.



Figuur: ontwikkeling bezoekersaantallen winkels 2004 - 2013

Landelijk zijn de bezoekersaantallen in winkelgebieden de afgelopen 10 jaar gedaald. In Lelystad is dit effect bovengemiddeld zichtbaar. Dit is van invloed op de parkeerinkomsten.

Wel is de komende jaren een groei van het aantal inwoners van Lelystad voorzien en zullen nog steeds ontwikkelingen in het Stadshart plaatsvinden. De komende 5 jaar wordt er ingezet op een compacter Stadshart en versterking van de huidige winkelacht. Op langere termijn wordt deze verder naar buiten toe uitgebreid. Volgens het gehanteerde scenario wordt de komende vier jaar in beperkte

mate toegegroeid naar een volwaardige bezetting van het bestaande parkeerareaal. De komende jaren blijft een overcapaciteit in de parkeervoorzieningen bestaan.

De komende jaren is nauwelijks uitbreiding van het Stadshart voorzien. Hoewel de bezoekersaantallen in winkelgebieden zijn gedaald stijgen, mede door de bevolkingsgroei van Lelystad, de bezoekersaantallen licht. De komende jaren blijft een overcapaciteit in de parkeervoorzieningen bestaan.

2 Sturingsmogelijkheden

De voorgaande analyse laat zien dat er een spanningsveld bestaat tussen een aantrekkelijk Stadshart en een financieel gezonde parkeerexploitatie. Aan welke knoppen kan de gemeenteraad draaien om een optimaal evenwicht te bereiken tussen deze twee belangrijke doelstellingen? In dit hoofdstuk worden de belangrijkste knoppen besproken. De consequenties van het draaien aan de knoppen is beschreven aan de hand van oplossingsrichtingen. Een uitgebreide toelichting op deze oplossingsrichtingen is opgenomen in het document “Brede evaluatie betaald parkeren Lelystad”.

2.1 Parkeertarieven

Het parkeertarief is in de huidige situatie de dekkingsbron voor de parkeerexploitatie. De wijze waarop het tarief is opgebouwd draagt ook bij aan de aantrekkelijkheid van het Stadshart.



Aantrekkelijke parkeertarieven

In verschillende varianten zijn aantrekkelijke tarieven onderzocht in de vorm van deels gratis parkeren om zo de drempel voor stadshartbezoek te verlagen. Bij sommige opties, zoals na het 2^e uur gratis, wordt langdurig bezoek gestimuleerd, terwijl anderen, zoals een vast dagtarief, een extra drempel voor kort winkelbezoek kunnen opwerpen.

Participatie ondernemers; loyaliteitsprogramma

Gebruikers van de parkeergarage belonen voor het feit dat ze het stadshart bezoeken en willen betalen voor het parkeren. Het belonen door middel van een loyaliteitsprogramma (vanuit eigenaren en ondernemers) en / of het geven van een korting (gemeente, ondernemers en eigenaren). Het financiële effect is neutraal.

Hogere opbrengsten door: hoger parkeertarief

Dit is de werkwijze zoals deze de afgelopen jaren is uitgevoerd. Jaarlijks is het benodigd parkeertarief berekend voor een acceptabel exploitatieresultaat in het volgende jaar. Bij een parkeertarief van € 2,50 / uur op straat en € 2,00 / uur in de garages ontstaat een sluitende PEX.

2.2 Gebruikskwaliteit

De parkeervoorzieningen zijn het visitekaartje van het Stadshart, zou luidde het uitgangspunt in het Masterplan Stadshart. De gebruikskwaliteit van het betaald parkeren draagt bij aan de positieve ervaring van bezoekers. De afgelopen jaren zijn aanzienlijke bezuinigingen gerealiseerd, onder andere op de schoonmaak en het onderhoud van de garages. Bijsturing op dit onderdeel heeft dan ook direct zichtbare consequenties.



Gebruiksgemak parkeren: nieuwe diensten

Aangezien de straatautomaten in het Stadshart aan vervanging toe zijn, bestaat de mogelijkheid om met nieuwe diensten zoals belparkeren het gebruiksgemak te verhogen. De kapitaallasten van de investering in nieuwe automaten bedragen circa € 39.500 per jaar. De verwachte besparing op onderhoud en geldtransport bedraagt in deze optie circa € 35.000 per jaar.

Differentiatie in tarieven en parkeerplaatsen: plaatsen vrijhouden voor klanten

Op locaties waar langparkeerders de aantrekkelijkste parkeerplaatsen bezet houden wordt door middel van het parkeertarief of een maximale parkeerdur capaciteit vrijgemaakt voor winkelpubliek. Zolang er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is voor alle doelgroepen, is het jaarlijkse effect neutraal. De jaarlijkse kosten worden opgebracht door de extra inkomsten.

Uitstraling garages

De uitstraling wordt mede bepaald door het onderhoudsniveau en de schoonmaak van de garages. Momenteel wordt onderhoud alleen uitgevoerd, indien de veiligheid in gevaar is. Schoonmaak vindt plaats op een basisniveau.

Lagere lasten door: bezuinigen / efficiency verhogen

De afgelopen jaren zijn al aanzienlijke bezuinigingen gerealiseerd. Mogelijk kan een verdere besparing worden gerealiseerd door verdere digitalisering van de dienstverlening. Ook wordt onderzocht of uitbesteden van het afhandelen van naheffingsaanslagen een besparing oplevert. De verwachte besparing bedraagt maximaal circa € 50.000.

Lagere lasten door: verkleinen areaal

Het aantal parkeerplaatsen op straat in het Stadshart wordt verkleind teneinde de exploitatielasten te verlagen. In de praktijk blijken de kosten van het fysiek verkleinen van het areaal hoog, waardoor geen besparing wordt gerealiseerd. Op de korte termijn kunnen gebieden met betaald parkeren wel worden omgezet naar vergunningparkeren, zoals dit al is gedaan in Parkwijk, zodat wordt bespaard op betaalautomaten en het verwijderen van verharding.

2.3 Financiering

Het betaald parkeren is ingevoerd om de kosten voor de parkeervoorzieningen en de handhaving te dekken. Het structureel inzetten van alternatieve dekkingsbronnen is dan ook een fundamentele keuze.



Hogere opbrengsten door: meer bezoekers

Bij de wijkwinkelcentra wordt betaald parkeren ingevoerd met een vergelijkbaar tarief en betaaltijden als in het Stadshart. Gezien de handhavingskosten is het financiële effect neutraal tot licht positief.

Hogere opbrengsten door: alternatieve dekkingsbron cofinanciering ondernemers

Ondernemers in het Stadshart dragen individueel of gezamenlijk bij aan de parkeerexploitatie om zo de tarieven aantrekkelijk te houden voor hun klanten. Daarbij wordt zowel gedacht aan de vastgoedeigenaren als aan de winkeliers.

Hogere opbrengsten door: alternatieve dekkingsbron OZB

Bij het opheffen van het betaald parkeren in het Stadshart kan de parkeerapparatuur worden verwijderd en de parkeerorganisatie kan worden verkleind. Om te voorkomen dat langparkeerders alle parkeerplaatsen bezet houden wordt een blauwe zone ingevoerd. Het resterende kostenniveau daalt naar € 2,1 miljoen. In deze optie worden de lasten van de parkeerexploitatie gedekt uit algemene middelen door middel van het verhogen van de OZB. Bij volledige dekking van de PEX vanuit de OZB (bij de optie Anders financiering), moeten de opbrengsten van de OZB met circa 10% stijgen.

Lagere lasten door: correctie boekwaarde garages

De boekwaarde van de parkeergarages wordt gecorrigeerd naar een reële waarde. Hiervoor wordt de WOZ-waarde gebruikt. De parkeergarages zijn gebouwd voor een toekomst die niet geheel is uitgekomen. Als gevolg van ontwikkelingen in detailhandeland zijn de bezoekersaantallen per m² gedaald. Bovendien is een deel van geplande ontwikkeling in het Stadshart als gevolg van de economische crisis niet doorgegaan c.q. vertraagd. Dit heeft tot gevolg dat de waarde van de garages op de gemeentelijke balans hoger is dan de werkelijke marktwaarde. Deze optie betreft een correctie daarop. De eenmalige lasten van de afschrijving bedragen € 4 miljoen. Structureel levert dit een besparing in de PEX op van € 337.000 per jaar.

Lagere lasten door: verlenging afschrijvingstermijn garages

De afschrijvingstermijn van de parkeergarages wordt verlengd naar 50 jaar. De huidige en gebruikelijke afschrijvingstermijn voor de parkeergarages is 40 jaar. In de praktijk kan een garage de leeftijd van 50 jaar halen. Wel ontstaat het risico dat onderhoudskosten stijgen. Door dit uitgangspunt

te verwerken in de boekhouding dalen direct de kapitaallasten. Deze oplossingsrichting levert een structurele besparing in de PEX op van € 237.000

Lagere lasten door: alternatieve opzet exploitatie en beheer

Deze oplossingsrichting gaat uit van het uitbesteden van de gehele parkeerexploitatie. Daarbij kan ook de gebouwexploitatie op afstand worden gezet (verkoop garages) of alleen de parkeerexploitatie en parkeerbeheer. In beide gevallen zal een marktpartij het exploitatierisico beprijzen. Een eerste verkenning laat zien dat de marktwaarde van de garages lager ligt dan de hogere boekwaarde. In de praktijk betekent dit dat vooral het risico wordt uitbesteed; deze opties leveren niet direct lagere lasten.

3 Hoe nu verder?

In de voorgaande pagina's is een analyse van het betaald parkeren in het Lelystadse Stadshart beschreven en is aangegeven welke keuzes voorliggen bij de gemeenteraad. De bij de keuzes beschreven opties moeten worden gezien als bouwstenen voor een uiteindelijke oplossing. Hoewel deze bouwstenen een goed beeld geven van de mogelijkheden, wordt zeker niet gepretendeerd dat de lijst compleet is.

De te maken keuzes vormen het kader voor de toekomst van het parkeren in het Stadshart. De dilemma's worden ook besproken met de belangrijkste *stakeholders*, zoals vastgoedeigenaren en ondernemers. De belangen en standpunten van de *stakeholders* worden zo betrokken bij het gesprek met de raad. De uitkomst van de discussie in de raad wordt dan ook gebruikt om een concreet voorstel te formuleren.