Binnenstad
Waterfront
Exploitatie 2016

nota
Parkeren

d.d. 6 september 2016,
J.C. van der Veen
Domein Ruimte,
adviseur Verkeer en Parkeren

De nota Parkeren is mede tot stand gekomen in samenwerking met:

Gemeente Harderwijk

Bestuur en organisatie:
dhr. W Gakes
mevr. I van der Graaf
dhr. G. van Lohuizen

Ruimte
dhr. H. Abbing
dhr. D. van Essen
mevr. H. Mons
dhr. J. de Rijk

Samenleving
dhr. D. Egberts
mevr. M. Kroon
dhr. M. Lakeman

Stadsbedrijf
dhr. J. Essenburg

Waterfront
dhr. D. van Schoten

Klankbordgroep Parkeren Binnenstad

Voorzitter:
dhr. F. Asselbergs

Leden:
namens bewoners:
dhr. P van Dam
Dhr. H van der Hoek
dhr. P. de Vries
mevr. M de Zeeuw

namens ondernemers
dhr. R. Jansma
dhr G. Keus
dhr. G. Reijerse
mevr. R. Slokker
dhr. W. Zwaart

Dolfinarium
dhr. F. Kouer

Inhoudsopgave

blz

Deel 1: Algemeen 5

1.1 Aanleiding 6
1.1.1 Parkeren Binnenstad (deel 2) 6
1.1.2 Parkeren Waterfront (deel 3) 6
1.1.3 Parkeerexploitatie 2016 (deel 4) 7
1.2 Kader en uitgangspunten 8
1.3 Doelstelling 10
1.4 Toelichting doelstelling 10

Deel 2: Parkeren Binnenstad

2.1 Parkeren bezoekers binnenstad 11
2.1.1 Betaald parkeren versus gratis parkeren 12
2.1.2 Parkeerproef 13
2.1.3 Aanvullende maatregelen bezoekers binnenstad 13
2.1.4 Parkeertarieven bezoekers binnenstad 14
2.2 Conclusie 15
2.2.1 Voorstel 15

2.2 Parkeren vergunninghouders binnenstad 16
2.3 Parkeren bewoners binnenstad 16
2.3.1 Tariefsverhoging 2de parkeervergunning bewoners 16
2.3.2 Jaarlijkse tariefsverhoging parkeervergunning bewoner met 5% 16
2.3.3 Inzet parkeercapaciteit parkeerterreinen bewoners 16

blz

2.3.4 Aanvullende maatregelen bewoners binnenstad 17
a. Zorgpas 17
b. bezoekerspas 17
c. uitgifte voorwaarden parkeervergunningen 18
d. digitaal parkeren 18
e. versimpeling uitgifte parkeervergunningen 18
2.4 Conclusie 20
2.5 Voorstel 21

2.6 Parkeren werknemers binnenstad 22
2.6.1 Parkeren werknemers in omliggende woonstraten 22
2.6.2 Uitbreiding parkeermogelijkheden werknemers 22
2.7 Beschouwing Parkeerfonds 22
2.8 Conclusie 24
2.9 Voorstel 24

blz

Deel 3: Parkeren Waterfront 25

3.1 Inleiding parkeren Waterfront 26
3.2 Parkeervarianten Waterfront 26
3.3 Overeenkomsten uitgangspunten parkeervarianten 26
3.4 Verschillen uitgangspunten parkeervarianten 27

3.4.1 Variant A 27
3.4.2 Variant B 27
3.4.3 Variant C 28
3.4.4 Totaal overzicht parkeercapaciteit varianten 28
3.4.5 Investering per variant 28

3.5 Wijzingen uitgangspunten voorlopig programma Waterfront 29
3.6 Risico analyse 30
3.7 Scoringsmatrix parkeervarianten 31
3.8 Conclusie 33
3.9 Voorstel 33

Deel 4: Parkeerexploitatie 2016

4.1 Uitgangspunten parkeerexploitatie 2016 35
4.2 Onderdeel 1:
parkeerexploitatie bestaande parkeervoorzieningen binnenstad 35
4.3 Onderdeel 2: parkeerexploitatie Houtwal 35
4.4 Onderdeel 3 parkeerexploitatie Waterfront 36
4.5 Parkeerexploitatie 2017 met vastgesteld programma 37

Bijlage: Parkeertarieven en tarieventabel

I Overzicht wijzigingen tarieven bezoekers en vergunninghouders
II Tabel: Tarief-zones binnenstad en parkeertarieven 2017
Bezoekers binnenstad
III Tabel: Tarief-zones binnenstad en parkeertarieven 2017
Vergunninghouders bewoners
IV Harmonisatie parkeertarieven parkeergarages
V Tabel: Tarief-zones binnenstad en parkeertarieven 2017
Vergunninghouders werknemers

VI Tarieventabel
VII Overzichtskaart tarief-zones: parkeerterreinen en parkeergarages
Bezoekers binnenstad bewoners
VIII Overzichtskaart tarief- zones parkeerterreinen en parkeergarages
Bewoners binnenstad
IX Overzichtskaart tarief- zones parkeerterreinen en parkeergarages
Werknemers binnenstad

De gemeente Harderwijk investeert in haar toekomst, gebruikmakend van de economische regionale functie en de unieke ligging aan het water.
We doen dat onder meer door:

- het versterken van de aantrekkingskracht van de historische binnenstad;
- herinrichting en ontwikkeling van het Boulevardgebied tot wandelpromenade aan het water;
- herontwikkeling van het oude industrie-terrein Haven tot aantrekkelijk woon- en verblijfsgebied.

Deel 1

Algemeen

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de voorliggende parkeernota is de behoefte aan een herziening van zowel het bestaande parkeerbeleid met de exploitatie van de bestaande parkeervoorzieningen als ook de parkeerexploitatie 2014 van het parkeerprogramma Waterfront.
De noodzaak voor een herziening is gevolg van de behoefte om een strategische keuze te maken wat betreft de omvang van de parkeervoorzieningen in Waterfront in relatie tot de bestaande parkeervoorzieningen in de binnenstad. Hoe en op welke wijze is de toename van de kapitaalslasten van de parkeerinvesteringen op te vangen in de begroting?

Daarnaast is er behoefte aan een herziening vanwege veranderingen en nieuwe uitdagingen op het gebied van:
- dienstverlening aan parkeerders binnenstad;
- het reëel ramen van de parkeeropbrengsten.

De beschouwing en herziening van het bestaande parkeerbeleid en de herziening van het parkeerprogramma zijn opgedeeld in de delen:
Deel 1: Parkeren bestaande parkeervoorzieningen;
Deel 2: Parkeren Waterfront,
Deel 3: Parkeerexploitatie 2016.

1.1.1 Parkeren Binnenstad (Deel 2)

In de parkeernota wordt ingegaan op de ontwikkeling van bestaande parkeervoorzieningen. Vanuit de wens tot het versterken van de binnenstad heeft de raad vorig jaar besloten tot het houden van een Parkeerproef. Dit om effecten in beeld te brengen van de mogelijkheid om gratis te parkeren in de binnenstad. Dit in samenhang met regulier betaald parkeren op overige parkeerterreinen in en om de binnenstad. De aanleiding voor een herziening van het parkeerbeleid zijn de aanbevelingen uit de parkeerproef naast overige ontwikkelingen op het gebeid van parkeren (zie bijlage, rapportage Evaluatie Parkeerproef). De herziening van het beleid betreft onder andere: het 2 uur gratis parkeren Houtwal en Westeinde, herziening van de parkeertarieven, het verlagen van de parkeeroverlast in omliggende woonwijken, en overige maatregelen ten gunste van de doelgroepen: vergunninghouders, bewoners en werknemers in de binnenstad.
Het vergroten van de dienstverlening rond parkeren is een essentieel onderdeel voor een aantrekkelijke binnenstad.
Anders gezegd: ”Parkeren is het toegangskaartje naar de binnenstad”.

De parkeernota is in samenspraak met de klankbordgroep Parkeren Binnenstad *) tot stand gekomen en kan dan ook rekenen op breed draagvlak onder de leden van de klankbordgroep.

*) In de klankbordgroep Parkeren Binnenstad zijn vertegenwoordigd: bewoners en ondernemers van de binnenstad en een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente.

1.1.2 Parkeren Waterfront (Deel 3)

In de nota Parkeren Waterfront is de toekomstige parkeerontwikkeling van het projectgebied Waterfront opgenomen. Voortkomend uit investeren in de toekomst heeft de raad besloten tot een kwaliteitsslag van het parkeren aan de boulevardzijde van de binnenstad. Parkeerterreinen op de Boulevard – nadrukkelijk in het zicht en verstorend voor de relatie tussen stad en water – komen te vervallen en worden vervangen door – aan het zicht onttrokken – gebouwde parkeervoorzieningen. Voor de piekopvang van bezoekers Dolfinarium (in de zomerperiode) wordt een extra parkeerterrein aangelegd ; het zgn. ‘Overloopterrein’ aan de noordzijde van de N302. Parkeren op ‘de Stille Wei’ (zuidwestelijk van de Boulevard) is nu en straks in de nieuwe situatie – vanaf 2020 – niet meer aan de orde.

De actuele situatie maakt dat een herijking van de eerdere besluitvorming, alsmede nadere invulling van die besluitvorming noodzakelijk is. Belangrijke elementen daarin zijn ontwikkelingen van inzichten in parkeertarieven, bezoekersaantallen Dolfinarium en Binnenstad en het gewijzigd (voorlopig) leisure programma van het Waterfront. Hiertoe zijn in de nota Parkeren Waterfront een drietal parkeervarianten opgenomen.

1.1.3 Parkeerexploitatie 2016 (Deel 4)
In de nota Parkeerexploitatie 2016 is de integrale vertaling opgenomen van de financiële effecten op de exploitatie/bestemmingsreserve van zowel de bestaande als de nieuwe parkeervoorzieningen Waterfront.

In het afgelopen halfjaar is intensief gewerkt om zoveel mogelijk ingrediënten voor het opzetten van een solide 'Parkeerexploitatie Binnenstad Harderwijk' bij elkaar te brengen. Zo zijn de financiële effecten van de parkeerproef verwerkt en is rekening gehouden met rente en afschrijving vanuit de investeringen voor nog te bouwen en aan te leggen parkeervoorzieningen. De exploitatie geeft inzicht in het bedrijfseconomisch plaatje van het product 'Parkeren' in de binnenstad en Waterfront.

De parkeernota draagt in belangrijke mate bij aan strategische keuzes qua omvang van gebouwde parkeervoorzieningen binnen het plangebied Waterfront. Het vormt de basis voor zorgvuldige en doelmatige inzet van middelen, om beoogd effect (maatschappelijk en economisch) te realiseren en een zo optimale parkeerhuishouding (qua baten en laten) in en rondom de binnenstad/Waterfront in stand te houden.

1.2 Kader van uitgangspunten

Belangrijke bestuurlijke besluiten tot nu toe:

a: Raadsbesluit 10 februari 2011, de raad heeft besloten tot het aangaan van een overeenkomst en tot het verlenen van een garantstelling voor de bouw en exploitatie van de twee parkeergarages in het gebied Waterfront;

b. Raadsbesluit 1 april 2011, instellen Parkeerfondsverordening gemeente Harderwijk. Het parkeerfonds biedt de mogelijkheid tot afkoop van de verplichting om (extra) parkeerplaatsen aan te leggen in het geval van bouwinitiatieven in de gemeente Harderwijk.

c. Raadsbesluit 23 maart 2014, het college heeft besloten:
- Het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarages Dolfinariumeiland en Kop Stadswerven vast te stellen op resp. 525 en 950.
- Een definitief besluit te nemen over aanleg van parkeergarage Kop Stadswerven in 2017 op basis van ontwikkeling van het bezoekersaantal Dolfinarium en de invulling van het Leisure programma in het Boulevardgebied.
- Het ontwikkelen om het structurele begrotingstekort op te vangen in de begroting dat ontstaat door de hogere kapitaalslasten van het parkeren in de gebouwde parkeervoorzieningen.

d. Raadsbesluit 19 juni 2014, waarbij de raad heeft besloten de exploitatie van de parkeervoorzieningen in het Waterfrontgebied integraal onderdeel te laten zijn van de gemeentelijke parkeerexploitatie. Hetgeen impliceert:
- Dat de kosten voor aanleg van het tijdelijk parkeerterrein in gebied Waterfront Fase 3 ten laste worden gebracht van de algemene dienst.
- Het ‘Overloopterrein’ na realisatie tegen kostprijs wordt overgedragen uit exploitatie Waterfront aan de Algemene Dienst.
- De opbrengsten uit de parkeervoorzieningen in het Waterfrontgebied worden verantwoord in de Algemene Dienst.

De raad heeft besloten ter compensatie van de hogere kapitaalslasten van de toekomstige parkeergarages de bijdrage vanuit het project Waterfront aan de Algemene Dienst vast te stellen op € 10,652 miljoen plus aanloopverliezen € 2,348 miljoen (prijspeil 2014) met een totaal bedrag van € 13 miljoen en dit bedrag te storten in de ”Bestemmingsreserve: Parkeren Waterfront”.

e. Overeenkomst 31 maart 2015, gemeente met Dolfinarium over onder andere de parkeercapaciteit t.b.v. de bezoekers Dolfinarium waar onder de parkeerlocaties: Dolfinariumeiland (525 pp), Kop van de Stadswerven (750 pp) en het Overloopterrein (1900 pp). Opgenomen is het artikel dat ruimte geeft aan wijziging van het parkeerprogramma wanneer de parameters met betrekking tot de bezoekersstroom aanleiding geven tot nieuwe inzichten in de behoefte aan parkeerplaatsen ten behoeve van het Dolfinarium.

f. Raadsbesluit 17 maart 2016, waarin de raad besloten heeft tot de aanleg van een tijdelijk parkeerterrein in het gebied Waterfront Fase 3, incl. voorzieningen voor 15 camperplaatsen.

g. Raadsbesluit 26 mei 2016, waarin de raad besloten heeft tot:

- Een voortzetting van de parkeerproef tot aan de behandeling van de parkeernota eind 2016.
- Een verlaging van parkeeropbrengsten te betrekken bij de meerjarenbegroting.
- Het instellen van een blauwe-zone met maximaal 3 uur gratis parkeren (gebruik van parkeerschijf verplicht) Dit voor maximaal 150 parkeerplaatsen gedurende een tekort aan parkeerplaatsen tijdens de werkzaamheden Boulevard en voor maximale periode van 2 jaar.
- Het vaststellen van een voorbereidingskrediet parkeergarage Dolfinariumeiland t.b.v. het ontwerptraject, in samenhang met ontwerp van bebouwingsplint vanuit de VOF Waterfront.

h. Raadsbesluit, 7 juni 2016, de raad heeft de ”Visie op een andere Binnenstad” vastgesteld. Onder het hoofdstuk Parkeertarieven, parkeerbeleid en bereikbaarheid is het onderstaande citaat opgenomen in de visie:

Parkeren (tarieven) en bereikbaarheid wegen voor bezoekers in zeer belangrijke mate mee in hun beslissing om de Harderwijkse binnenstad wel of niet te bezoeken. Voor ondernemers in de verschillende sectoren en vastgoedeigenaren is het daarom een van de belangrijkste onder- werpen. Met de parkeerproef zijn er al stappen gezet in het verlagen van parkeerkosten voor bezoekers. Gemeente, ondernemers en eigenaren zullen gezamenlijk onderzoeken of en hoe het parkeren voor bezoekers gratis gemaakt kan worden, maar tegelijkertijd ook exploitabel en reguleerbaar (vergunninghouders) kan blijven. De parkeerplekken op het Klooster en in de Vuldersbrinkgarage dienen in ieder geval meer gericht te zijn op kort-parkeerders (bezoekers). Vergunninghouders vinden in toenemende mate hun plek in de Houtwalgarage, het Westeinde en het terrein aan de Waltorenstraat. In de Smeepoortstraat worden speciale kort-parkeerplekken gerealiseerd, aansluitend bij het profiel van de bedrijvigheid aldaar.

De maatregelen ten aanzien van parkeren en bereikbaarheid worden meegenomen in de Parkeernota en het besluit over de aanpassing van de rijrichtingen in verband met het afsluiten van de Strandboulevard. De verbeteringen ten aanzien van dienstverlening rondom parkeren worden daarna uitgewerkt. Daartoe behoort ook de uitbreiding van het PRIS-systeem naar de rest van de binnenstad (Westeinde, Vitringasingel, Selhortsweg) ten behoeve van de vindbaarheid en bewegwijzering naar parkeerplaatsen. De informatie hieruit kan via een (parkeer)app ontsloten worden voor gebruikers.

1.3 Doelstelling

Het parkeerbeleid voor de binnenstad beoogt het versterken van de historische binnenstad voor al haar gebruikers. Het parkeren is gericht op dienstverlening ten gunste van de gebruikers i.p.v. het genereren van zoveel mogelijk parkeeropbrengsten. De hoogte van de parkeertarieven sluit aan bij de omvang van Harderwijk en staat in relatie tot een sluitende exploitatie van haar parkeervoorzieningen.

1.4 Toelichting doelstelling

Het bereiken van de doelstelling vindt plaats door parkeerregulering. De parkeerregulering zorgt ervoor dat de parkeervraag aansluit op het parkeeraanbod en stimuleert het parkeren op de juiste plek voor alle doelgroepen in de binnenstad. Het betaald parkeren is hierin een sturingsmiddel en maakt investeringen en exploitatie van parkeervoorzieningen mogelijk. Het college kiest binnen die exploitatie daarom niet voor zo hoog mogelijke parkeeropbrengsten via hoge parkeertarieven, maar baseert zich op het reëel ramen van opbrengsten vanuit een integrale visie.

Het hoofdstuk behandelt het parkeerbeleid voor de verschillende doelgroepen die parkeren in de binnenstad. Deze zijn globaal te verdelen in de categorieën bezoekers, bewoners en werknemers. In Harderwijk is gekozen voor betaald parkeren in en rondom de binnenstad. Deze elementaire keuze wordt hier als uitgangspunt gehanteerd. Belangrijk onderscheid in dat betaald parkeren zijn de vergunninghouders en de betalende bezoekers/consumenten. In samenhang met de aanbevelingen vanuit de evaluatie Parkeerproef (zie bijlage: rapportage Evaluatie Parkeerproef) is daarnaast aandacht voor het vergroten van de dienstverlening parkeren voor bezoekers en de vergunninghouders. Tenslotte wordt aandacht besteed aan het parkeerfonds en de evaluatie daarvan.

Deel 2

Parkeren Binnenstad

2.1 Parkeren bezoekers binnenstad

Het aantal parkeerders in de doelgroep parkeren bezoekers/consumenten binnenstad (in het vervolg bezoekers binnenstad genoemd) is in de afgelopen jaren afgenomen met zo'n 5% (landelijk gemiddelde 6%). De voorspelde groei van het bruto verkoop oppervlak (bvo) waarop de parkeercapaciteit van de p-garage Houtwal is gedimensioneerd blijft uit.

2.1.1 Betaald parkeren versus gratis parkeren binnenstad

Betaald parkeren en de hoogte van parkeertarieven in en rond binnensteden is landelijk een actueel thema en onderwerp van discussie. Veel gemeenten zijn bezig met de vraag of de hoogte van het parkeertarief en het invoeren van gratis parkeren wel of niet van invloed is op het aantal

bezoekers aan de binnenstad. Er zijn gemeenten waar sprake is van een succes door het invoeren van gratis parkeren maar ook gemeenten waar het gratis parkeren inmiddels is teruggedraaid door het uitblijven van het gewenste (economisch) effect of vanwege derving aan parkeeropbrengsten. Op dit moment is er op basis van harde cijfers nog geen landelijke lijn te ontdekken wat het effect is van gratis parkeren op de omzet bij ondernemers. De landelijke, maar ook plaatselijke ondernemers hebben een positief effect van gratis parkeren dan ook niet op basis van "harde cijfers" kunnen aantonen. Daarnaast is het onderling vergelijken van de verschillende winkelcentra in binnensteden moeilijk vanwege het verschil in aanbod van binnenstedelijke winkelgebied en/of de aanwezigheid van gratis parkeren in de directe omgeving. Het moge duidelijk zijn dat ook macro-economische ontwikkelingen het extra lastig maken om na verloop van tijd juiste vergelijkingen te trekken.

In de *visie op een andere binnenstad* 'Heerlijk Harderwijkse binnenstad' d.d. 19 april 2016 stellen ondernemers (van de binnenstad) dat er sprake is van uitwijkgedrag naar (wijk- en regionale) winkelcentra elders, vanwege het betaald parkeren in de binnenstad van Harderwijk. Op basis van deze visie pleiten ondernemers van de binnenstad Harderwijk dan ook voor gratis parkeren.

De wensen van "gratis parkeren'' in de binnenstad van de ondernemers vertaalt zich in de onderstaande financiële effecten wat betreft opbrengsten en lasten van parkeren:

- De lagere parkeeropbrengsten in het geval van gratis parkeren in de binnenstad bedragen jaarlijks € 2,70 miljoen, exclusief het exploitatietekort van de parkeergarage Houtwal.
- De kosten van parkeren inclusief de toename van de kapitaalslasten van het parkeerprogramma Waterfront (op basis van variant B) bedragen in 2017: - 2,3 oplopend tot -3,53 miljoen in 2020 (exclusief exploitatie tekort Houtwal).

Voorbeelden

tabel: 2 uur gratis parkeren zondag t/m zaterdag *		
€	-266.000	Houtwal en Westeinde
€	-908.000	alle terreinen binnenstad (excl Boulevard en zomer parkeren)
€	-167.000	Boulevard (kort- en langparkeren)

tabel: 2 uur gratis parkeren maandag t/m vrijdag*		
€	-130.000	Houtwal en Westeinde
€	-80.000	Klooster
€	-133.000	Vuldersbrink
€	-75.000	Selhorstweg
€	-60.000	Scheepssingel

* op basis van 75% van de totale parkeerduur

Het ”gratis” parkeren bestaat echter niet. Aan het voorzien in parkeergelegenheid zijn hoe dan ook kosten verbonden. In alle gevallen wordt er een dienst geleverd aan een bezoeker/parkeerder en deze dienst kost geld. Dit blijkt uit de opgave van de lasten van parkeren. Deze kosten worden bepaald door onder andere:
- investerings- en exploitatiekosten;
- beheerkosten van parkeervoorzieningen;
- handhaving, bewegwijzering;
- ruimtegebruik.

Het verlagen van de parkeertarieven of het afschaffen van betaald parkeren heeft de nodige gevolgen voor de parkeerexploitatie en leidt - zeker bij afschaffing van betaald parkeren - tot grote nadelige consequenties voor de gemeentebegroting. Het betaald parkeren is (ook) een sturingsmiddel, het maakt de regulering van het parkeren in de binnenstad mogelijk of anders gezegd het parkeren van bezoekers op de juiste parkeerlocatie. Middels tariefdifferentiaties tussen de verschillende parkeerterreinen wordt gestuurd op de wenselijkheid van kort en lang parkeren. Het betaald parkeren maakt investeringen mogelijk in parkeerapparatuur, die onder andere de parkeerder van informatie verstrekt over de parkeercapaciteit van de parkeerterreinen. Dynamische en actuele informatie wordt met de bezoeker gedeeld via internet en bij binnenkomst van Harderwijk via een Parkeer Route Informatie Systeem(PRIS).

In (landelijk) onderzoek en adviezen op het gebied van zowel Parkeren als de Retail geven deskundigen* aan dat de aantrekkelijkheid van het aanbod in grote mate de keuze van de bezoeker bepaald om naar een bepaald winkelgebied te gaan en in mindere mate of er sprake is van betaald parkeren. De bereidheid bij bezoekers om te betalen voor parkeren wordt naast het winkelaanbod mede beïnvloed aldus de deskundigen door:

- De verhouding tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen. Is er veel vraag naar parkeerplaatsen, ligt de bereidheid tot betalen hoger dan wanneer er meer dan voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is.
- De kwaliteit, service en gebruiksvriendelijkheid rondom parkeren.

*) Onderzoeker Giuliano Mingardo (parkeren) en Hoogleraar Cor Molenaar (Retail) beiden verbonden aan de Erasmus Universiteit.

2.1.2 Parkeerproef

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de Harderwijkse situatie in samenhang met de parkeerproef. De resultaten en conclusies van de evaluatie van de parkeerproef vormen het uitgangspunt voor verdere beschouwing op het betaald parkeren in de binnenstad Harderwijk. Een belangrijke conclusie uit de evaluatie is, het handhaven van de eerste 2 uur gratis parkeren op maandag t/m vrijdag in de Houtwalgarage en aan het Westeinde (zie bijlage conclusie: rapportage Evaluatie Parkeerproef). De maatregel bleek een succes. De maatregel laat een significante groei van het aantal bezoekers aan de binnenstad zien op maandag t/m vrijdag. Tevens is er een lichte groei van het aantal bezoekers te zien dat langer in de binnenstad verblijft. Voorts wordt de beschikbare parkeercapaciteit op ma t/m vr beter benut. Ondanks dit positieve effect, blijft er doordeweeks nog voldoende (gratis) parkeercapaciteit in de Houtwalgarage en aan het Westeinde. De gemiddelde parkeerbezetting om 14.00 uur is ca. 35% op doordeweekse dagen. Uit de parkeerproef blijkt verder dat de keuze voor een bezoek aan de binnenstad *niet* alleen wordt bepaald door het al dan niet “betaald” parkeren . De overige parkeerterreinen met betaald parkeren laten tijdens de parkeerproef niet of slechts een lichte afname van het aantal parkeerders zien. Het betaald- en gratis parkeren biedt een keuze aan de parkeerder. Op de zaterdag is er zelfs sprake van een lichte groei van het aantal bezoekers ondanks het

dán betaald parkeren. Naast de harde cijfers, geven geënquêteerde bezoekers Houtwalgarage aan dat zij positief zijn over de 2 uur gratis parkeren. De cijfers en conclusies van parkeerproef en enquête zijn opgenomen in de 'rapportage Evaluatie Parkeerproef'.

De uitkomst van de parkeerproef laat verder zien dat de parkerende bezoeker bereid blijft te betalen voor parkeren op zaterdag (in Houtwalgarage) én wanneer het parkeerterrein is gelegen op korte loopafstand tot de winkels (w.o. parkeerlocaties: Vuldersbrink, Klooster, Waltoren, Plantage, Kerkplein en Scheepssingel). De maatregel 2 uur gratis parkeren heeft daarmee een positief regulerend effect op het bieden van voldoende parkeercapaciteit aan zowel de bezoeker met een korte verblijfsduur (betaald parkeren) alsook de bezoeker met een langere verblijfsduur (2 uur gratis parkeren).

Het toevoegen van meer "gratis" parkeerlocaties is niet noodzakelijk op basis van de nog beschikbare capaciteit in Houtwalgarage en aan het Westeinde, alsmede het kunnen blijven sturen op kort- en lang parkeren.

2.1.3 Aanvullende maatregelen bezoekers binnenstad

Zoals aangegeven de mate van kwaliteit, service en gebruiksvriendelijkheid mede de bereidheid tot betaald parkeren. Om daarop in te spelen, zijn aanvullende maatregelen op het huidige niveau van dienstverlening mogelijk. De invoering van *digitaal parkeren* verhoogt het gemak van de bezoeker bij het parkeren, en besparen we de gang van geparkeerde auto naar de parkeerautomaat en weer terug. Vormen van digitaal parkeren zijn: parkeren met betaalpas, belparkeren, kenteken parkeren, e-tickets (t.b.v. Dolfinariumbezoekers) en/of incasso parkeren. Een eerste aanzet is al gedaan door de aanschaf van zogenaamde "handhelds" die digitale handhaving mogelijk maakt.

Naast het vergroten van het betaalgemak bij parkeren is het van belang dat de bezoeker van de binnenstad op de juiste parkeerlocatie parkeert daar waar parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hiertoe ontvangt de bezoeker aan Harderwijk de juiste parkeerinformatie:

- In de voorbereiding op het bezoek aan de binnenstad of Boulevard/Dolfinarium.
- Tijdens de reis (via internet)
- Bij aankomst in Harderwijk; actuele informatie betreffende de beschikbare parkeerplaatsen en locaties (via internet/app en/of de PRIS).

Hiertoe is onlangs een parkeerserver aangeschaft, die informatie verzamelt van apparatuur op de parkeerterreinen en de parkeerverwijsbebording aanstuurt en informatie kan genereren voor zowel gemeentelijke diensten als ondernemers.

2.1.4 Parkeertarieven bezoekers binnenstad

De binnenstad is opgedeeld in twee zones wat betreft de hoogte van de parkeertarieven voor de bezoekers van de binnenstad (zone A en zone B). In zone A zijn de parkeerlocaties gelegen op korte loopafstand tot de winkels. De parkeerterreinen op relatief grotere loopafstand tot winkels zijn opgenomen in zone B. De huidige parkeertarieven: zijn in zone A € 2,- per uur en in zone B € 1,70 per uur. De hoogte van de parkeertarieven is vanaf 2014 niet meer verhoogd. Uit een benchmark blijkt dat de huidige parkeertarieven in de binnenstad redelijk vergelijkbaar zijn met gemeenten met betaald parkeren van een vergelijkbare omvang en aanbod in de binnenstad. Hierbij is het parkeertarief van zone A in de vergelijking relatief hoog.

Parkeren bezoekers binnenstad

2.2 Conclusie

Het betaald parkeren is essentieel voor het borgen van een bereikbare binnenstad; dit als instrument tot parkeerregulering en het generen van parkeeropbrengsten t.b.v. investeringen, beheer en onderhoud van kwalitatieve (gebouwde) parkeervoorzieningen. Het draagt in belangrijke mate bij aan doelmatig gebruik van voorzieningen. Het biedt de mogelijkheid de parkerende bezoeker te stimuleren op de voor hem/haar juiste locatie te parkeren.

De maatregel van de eerste 2 uur gratis parkeren in de Houtwalgarage en aan het Westeinde (op ma t/m vr) genereert een significante toename van het aantal parkeerders/bezoekers aan de binnenstad en draagt zo bij aan de versterking van de binnenstad. Het draagvlak onder zowel ondernemers als parkeerders voor 2 uur gratis parkeren is groot en draagt bij aan een positief (parkeer) imago van de binnenstad.

De beschikbare parkeercapaciteit wordt effectiever benut door consumenten. Het toevoegen van meer “gratis” parkeerlocaties is niet noodzakelijk op basis van de nog beschikbare capaciteit in Houtwalgarage en aan het Westeinde, alsmede het kunnen blijven sturen op kort- en lang parkeren.

Door het verhogen van het niveau van de dienstverlening bij het parkeren wordt de bereidheid van betaald parkeren vergroot.

2.2.1 Voorstel

- Het handhaven van betaald parkeren met 2 uur gratis parkeren in de Houtwal en de Westeinde.
- Nader invulling geven aan het instrumentarium ten gunste van de dienstverlening van parkerende bezoeker, waaronder: belparkeren (uitvoering 2017), kenteken parkeren, parkeren met een e-ticket etc.
- De huidige parkeertarieven sluiten aan bij de tarieven van vergelijkbare gemeenten waarbij het tarief van zone A relatief hoog is. Het is wenselijk om pas in 2019 de parkeertarieven te verhogen. Daarnaast de tarieven niet jaarlijks te verhogen maar een verhoging door te voeren slechts één maal in de drie jaar. Dit ondersteunt duidelijkheid in tariefbeleid, waarbij ook logische stappen kunnen worden gemaakt in de tariefverhoging.

Parkeren vergunninghouders binnenstad

Momenteel zijn er 900 vergunninghouders bewoners en 518 vergunninghouders werkers. Het deel van de vergunninghouders dat parkeert op de Boulevard bestaat uit 225 bewoners en 150 vergunninghouders werknemers binnenstad. De overige parkeren elders in de binnenstad waarbij de werknemers alleen parkeren aan het Westeinde en tijdelijk aan de Havendijk (langs Vissershaven).

2.3 Parkeren bewoners binnenstad

De aandacht binnen het parkeerbeleid van de vergunninghouders bewoners spitst zich met name toe op de hoogte van de tarieven van de vergunningen en de doelmatige inzet van beschikbare parkeercapaciteit op de diverse parkeerterreinen (parkeerregulering).

2.3.1 Tariefsverhoging 2de parkeervergunning bewoners

Het extra belasten van het tarief van de 2de parkeervergunning met 20% wanneer de vergunninghouder meer dan één auto bezit in de binnenstad roept veel weerstand op onder de bewoners. De maatregel blijkt niet het beoogde regulerend effect te genereren. Het sturen op het parkeren van de 2de auto met als doel meer ruimte te creëren voor de bezoeker binnenstad op korte loopafstand, kan mogelijk meer effectief gevonden worden op andere wijze. Het afschaffen van betreffende maatregel draagt voorts in grote mate bij aan het positief parkeerimago onder de bewoners.

2.3.2 Jaarlijkse tariefsverhoging parkeervergunning bewoners met 5%

In de begroting is in afgelopen jaren rekening gehouden met een jaarlijkse tariefsverhoging vergunningen bewoners met 5%. In de periode vanaf 2014 zijn de tarieven van de vergunningen bewoners niet meer verhoogd door het ontbreken van draagvlak onder de vergunninghouders bewoners. De bewoners van de binnenstad geven dan ook aan dat de tarieven van de vergunningen niet verder moeten stijgen anders dan een mogelijke indexering.

2.3.3. Inzet parkeercapaciteit parkeerterreinen bewoners

Het parkeren op de parkeerterreinen in de 1ste ring (w.o. Klooster, Plantage, Klooster, Vuldersbrink en Waltoren) zijn aantrekkelijk voor zowel vergunninghouders bewoners als voor bezoekers binnenstad vanwege de korte loopafstand tot de woningen en winkels.
De parkeerdruk op deze parkeerterreinen is hoog voor zowel vergunninghouders als de bezoekers binnenstad die kort parkeren.

Het parkeerterrein Scheepssingel en de parkeergarages Houtwal en Bleek hebben daarentegen een overschot aan parkeercapaciteit voor vergunninghouders. Zo biedt de Houtwalgarage nog plek aan 40 vergunninghouders en is in de Bleekgarage nog parkeercapaciteit aanwezig voor 25 vergunninghouders. De tarieven van de vergunningen in de garages Houtwal en Bleek liggen hoger vanwege de hoge parkeergarantie (Bleek op 100%) en de parkeerkwaliteit.
Het parkeerterrein Scheepssingel heeft daarnaast ook parkeercapaciteit over voor vergunninghouders op doordeweekse dagen na 17.00 uur.

Het stimuleren van parkeren in de garages door het verlagen van de tarieven in de garages en de inzet van het parkeerterrein Scheepssingel voor vergunninghouders draagt bij aan een effectievere inzet van de beschikbare parkeercapaciteit en verlaagt de parkeerdruk in de 1ste ring ten gunste van bezoekers aan de binnenstad die er kort parkeren.

2.3.4. Aanvullende maatregelen bewoners binnenstad

In aanvulling op de maatregelen van de parkeerproef hebben bewoners verbeterpunten aangegeven wat betreft:

a. parkeren zorgverleners in de binnenstad (zorgpas);
b. parkeren bewoners in de binnenstad (bezoekerspas);
c. uitgifte voorwaarden parkeervergunningen
d. digitaal muteren van gegevens in het parkeersysteem in het geval van mutaties;
e. versimpeling uitgifte parkeervergunningen

a. Zorgpas

In toenemende mate is er een zorgvraag van met name ouderen in de binnenstad. Deze vraag komt voort uit het overheidsbeleid ten aanzien van de zorg. De mensen blijven langer thuis wonen en de eigen redzaamheid wordt vergroot. In aansluiting daarop stijgt het aantal zorgverleners ; professioneel (commercieel) en niet professioneel (mantelzorg). De mantelzorger besteed naast tijd aan de zorg, vaak ook geld aan reizen en parkeren. Dit is ook maatschappelijk een niet wenselijke situatie. Op verzoek van bewoners biedt een zogenaamde "zorgpas"(met korting of gratis parkeren in de binnenstad) hier een mogelijkheid voor met name niet-commercieel gebruik. Andere steden (bijvoorbeeld Utrecht) kennen al een zorgpas en hebben daarmee dus al ervaring opgedaan. In Utrecht is er voor gekozen dat er met korting mag worden geparkeerd door mantelzorgers. Op dit moment is niet bekend over hoeveel aanvragen voor een zorgpas het dan zou gaan. Een eerste inschatting is dat het om ca.10 tot 15 toewijzingen gaat. De verwachte organisatorische en financiële consequenties zijn gering: de zorgpas past binnen de huidige (analoge) vergunningensystematiek van de stadswinkel en de verwachting is dat het aantal aanvragen voor een zorgpas in de binnenstad relatief laag zal zijn. Een pilot met een evaluatiemoment kan duidelijkheid geven over de omvang/vraag naar het aantal zorgpassen en de te hanteren criteria voor een zorgpas (indicatie "zorgbehoevend").

De uitvoering van de werkzaamheden door commerciële zorgverleners is reeds mogelijk door de aanschaf van een algemene vergunning. Het parkeren van zorgverleners met een commercieel karakter, kan gezien worden als bedrijfsvoering en is dus gelijk te stellen aan de uitvoering van werkzaamheden van andere beroepsgroepen in de binnenstad. Met de aanschaf van een Algemene vergunning, kan de professionele zorgverlener parkeren in de binnenstad.

b. Bezoekerspas

Het bezoek kan in de huidige situatie gratis parkeren in de avonduren, zondag en 2 uur gratis parkeren in de garage Houtwal en aan het Westeinde (op ma t/m vr).

Een bezoekerspas biedt daarnaast de mogelijkheid aan bewoners binnenstad om bezoek gratis te laten parkeren in de periode van betaald parkeren. Diverse gemeenten kennen een soortgelijke regeling waarbij de bewoners tegen een gereduceerd tarief parkeertijd kopen van de gemeente. Vervolgens kan de bewoner op eigen kosten het bezoek laten parkeren. Een bezoekerspas voor bewoners binnenstad is een extra

dienstverlening aan de bewoners. Echter, voor introductie van een bezoekerspas is het noodzakelijk dat het parkeren digitaal is georganiseerd. De bewoner kan met een digitaal parkeersysteem de bezoeker/kenteken aanmelden waarbij de parkeertijd van de bezoeker vervolgens wordt geregistreerd. Het kenteken van de bezoeker wordt automatisch beschikbaar gesteld aan de handhavers. Daarnaast wordt de parkeertijd afgeschreven van het parkeertegoed van de bewoner. In de huidige situatie is het technisch nog niet mogelijk gebruik te maken van digitaal parkeren voor wat betreft het gebruik van bezoekerspassen. Een analoog systeem met uitgifte van - gratis - parkeervignetten of uitrijkaarten is organisatorisch niet haalbaar (arbeidsintensief en fraudegevoelig). Onderzocht wordt naar de mogelijkheden van digitaal parkeren in combinatie met het verstrekken van een bezoekerspas.
De kosten van een bezoekerspas zijn € 5,- en geldig voor een periode van drie aaneengesloten dagen per week. De voorwaarde is dat de bewoner (huisadres) maximaal 1 bezoekerskaart per adres per week mag kopen.

c. Uitgifte voorwaarden parkeervergunningen

De bewoners hebben recht op een parkeervergunning mits zij woonachtig zijn in de binnenstad voor het voertuig dat is geregistreerd op het woonadres in de binnenstad. De gegevens van het kenteken worden bij het RDW gecontroleerd. In steeds meer gevallen komt het echter voor dat er geen koppeling is tussen kenteken van het voertuig en het woonadres binnenstad. Dit in het geval wanneer er sprake is van bijvoorbeeld (private) lease- en deelauto's, maar ook door privéomstandigheden waarbij een partner van de bewoner niet woonachtig is maar wel veelvuldig verblijft in de binnenstad.
Het laten vervallen van de voorwaarde 'koppeling kenteken aan het woonadres binnenstad' biedt meer flexibiliteit bij de uitgifte van de parkeervergunning. Zo is de aanvraag van de vergunning bij lease - en deelauto's eenvoudiger af te handelen, is het mogelijk voor een partner niet woonachtig in de binnenstad een parkeervergunning aan te vragen op naam van de vaste bewoner en is de uitgifte van zorgpassen op naam van de bewoner mogelijk.

d. Digitaal parkeren

De aanvraag en de wijzigingen van parkeervergunningen kunnen op dit moment maar zeer beperkt digitaal worden doorgegeven. Inwoners en ondernemers zijn daardoor verplicht hiervoor naar het stadhuis te komen. Om deze dienstverlening voor inwoners en ondernemers te vergemakkelijken willen we dit proces digitaliseren.

Door de digitale dienstverlening voor parkeren uit te breiden kunnen vergunninghouders straks digitaal een parkeervergunning/-ontheffing aanvragen en beheren in het geval van mutaties. Deze aanpassing verbetert de dienstverlening (gemak en minder kans op fouten) en levert in de bedrijfsvoering tijdwinst op bij de afhandeling van een aanvraag. Naast de mutatie van vergunningen biedt het gelegenheid om zoals aangegeven digitale bezoekerskaarten te introduceren. De bewoner van de binnenstad kan dan het parkeren van het bezoek digitaal regelen .

e. Versimpeling uitgifte parkeervergunningen

Bij de aanvraag van een parkeervergunning is er een diversiteit aan keuzes voor bewoners wat betreft de parkeerlocaties. De bewoner mag vervolgens alleen parkeren op het terrein van haar keuze. De hoeveelheid aan keuzes maakt de aanvraag minder duidelijk en maakt dat wanneer het parkeerterrein "vol" is, de vergunninghouder moet uitwijken naar de Westeinde of de Boulevard. Een versimpeling van deze locatie gebonden keuze bij de aanvraag, geeft meer flexibiliteit voor de vergunninghouder en levert in de bedrijfsvoering winst op. De vergunninghouder kiest in dat

geval alleen voor het parkeren in een bepaalde parkeerring of parkeergarage. De uitwijkmogelijkheid blijft gehandhaafd.

De klankbordgroep adviseert om de locatie gebonden keuze van het parkeerterrein echter niet te los te laten. Reden hiervoor is de veronderstelling dat bepaalde parkeerterreinen aantrekkelijker zijn dan andere. Hierdoor zouden mogelijk de bewoners vaker moeten uitwijken naar een ander parkeerterrein in het geval het parkeerterrein van voorkeur ”vol” is. Daarnaast geven ondernemers aan dat zij veronderstellen dat de vergunninghouders op de favoriete parkeerterreinen gaan parkeren met als gevolg een tekort aan parkeercapaciteit voor bezoekers met een korte verblijfsduur in de binnenstad.

De veronderstelling van zowel van de bewoners als de ondernemers dat bepaalde parkeerterreinen aantrekkelijker zijn om te parkeren wordt onderschreven door de wachtlijsten op de parkeerterreinen: Boulevard (bewonersterrein achter de slagboom), Hortus, Klooster, Plantage, Vuldersbrink en Waltoren.

De verwachting van de klankbordgroep wordt ambtelijk onderschreven. De voorgestelde aanpassing heeft mogelijk niet het positieve effect voor zowel bewoners en als ondernemers. De winst in de bedrijfsvoering van de versimpeling van de uitgifte, kan ook gevonden worden in digitalisering van het parkeerproces. Voorgesteld wordt dan ook om de versimpeling niet uit te voeren.

Parkeren vergunninghouders binnenstad

2.4 Conclusie

De parkeerproef is inmiddels beëindigd. De aanbevelingen uit de evaluatie zijn overgenomen in de nota Parkeren.

Het laten vervallen van de tariefsverhoging voor 2de parkeervergunning draagt bij aan het positief imago van parkeren onder de bewoners. De regeling heeft daarnaast slechts een zeer beperkt regulerend effect.

Het kiezen voor een gedoseerde ontwikkeling van vergunningstarieven in verband met streven naar draagvlak onder de bewoners. Dit door het tarief van de vergunning niet jaarlijks met 5% te laten stijgen, maar door een tariefsverhoging toe te passen met 5% eens in de drie jaar. De eerstvolgende stijging van de tarieven is in 2019. Dit in lijn met de stijging van de parkeertarieven voor bezoekers.

Het doorvoeren van een tariefsverlaging van de parkeervergunningen Houtwal en Bleek stimuleert het parkeren in de Houtwal en biedt meer parkeercapaciteit aan parkeerders die op korte loopafstand tot de winkels willen parkeren. De verwachting is dat het financieel effect van de maatregel kosten neutraal is, omdat nu veelal de parkeercapaciteit onvoldoende wordt benut. Het openstellen van het parkeerterrein Scheepssingel voor vergunninghouders bewoners draagt bij aan een vermindering van de parkeerdruk in de eerste ring.

Het introduren van een zorgpas als pilot komt tegemoet aan de wens van bewoners waarmee mantelzorgers gratis kunnen parkeren in de binnenstad. De omvang van het aantal zorgpassen wordt voorlopig ingeschat op jaarlijks 15 passen. De bezoekerspas voorziet in de behoefte van bewoners waarbij de invoering van de pas afhankelijk is van de introductie van digitaal parkeren. Tevens maakt digitalisering kentekenherkenning van bezoekers binnenstad mogelijk.

De koppeling van het kenteken met het woonadres loslaten en alleen de regel hanteren dat de bewoner woonachtig moet zijn in de binnenstad. Een partner van de bewoner, maar niet woonachtig in de binnenstad, komt in aanmerking voor een parkeervergunning mits de aanvraag op naam is van de bewoner binnenstad.

Het invoeren van digitaal parkeersysteem verbetert de dienstverlening (gemak en minder kans op fouten) en levert in de bedrijfsvoering tijdwinst op bij de afhandeling van een aanvraag.

De versimpeling van de uitgifte van de vergunningen of ook wel de beperking in de keuzes in individuele parkeerterreinen heeft onvoldoende positief effect voor de bewoners en de ondernemers. Om die reden wordt de versimpeling niet voorgesteld.

2.5 Voorstel

De extra 20% verhoging voor de 2de parkeervergunning definitief te laten vervallen.
In 2019 de tarieven met 5% laten stijgen voor een periode van 3 jaar. Vervolgens in 2022 weer met 5% stijgen met een looptijd van 3 jaar etc.

Het tarief van de parkeervergunning Houtwal en Bleek verlagen:
- Houtwal van €324,- naar €225,- per jaar
- Bleek van €750,- naar €450,- per jaar.

Het openstellen van het parkeerterrein Scheepssingel voor vergunninghouders bewoners.

Het introduceren van een ‘zorgpas’ voor mantelzorgers met een niet commerciële karakter om gratis te parkeren in de binnenstad gedurende de periode van een jaar als pilot.

Het nu nog niet introduceren van een bezoekerspas maar de invoering hiervan koppelen aan de mogelijkheid van digitaal parkeren binnen de gemeente. De kosten van de bezoekerskaart zijn, bij de introductie van digitaal parkeren, € 5,- en geldig voor een periode van drie aaneengesloten dagen per week. De voorwaarde is dat de bewoner (huisadres) maximaal 1 bezoekerskaart per adres per week kopen. Hierover in relatie tot de invoering van digitaal parkeren, vindt nadere advisering plaats (begin 2017).

In te zetten op een verdere digitalisering van de dienstverlening binnen het parkeersysteem en deze zo nodig te betrekken bij de kadernota 2018-2021.

Het loslaten van de koppeling tussen kenteken voertuig en het woonadres binnenstad. Dit biedt meer flexibiliteit bij de uitgifte van vergunningen aan bewoners. Het laten vervallen van de kenteken koppeling beperkt het aantal handelingen bij uitgifte en het aantal uitzonderingen op de regel.

2.6 Parkeren werknemers binnenstad

De evaluatie van de parkeerproef laat zien dat werknemers op basis van het bestaande parkeerbeleid uitwijken naar omliggende woonstraten van de binnenstad vanwege de hoogte van het tarief. Een reactie binnen het bestaande beleid hierop is het aanwijzen van blauwe-zones.

2.6.1 Parkeren werknemers in omliggende woonstraten

De maatregel van de parkeerproef om de parkeeroverlast in de omliggende woonstraten te verlagen is effectief gebleken. De maatregel binnen de parkeerproef waarbij het tarief voor een vergunning van € 350,- is verlaagd naar € 50,- (Westeinde) en gratis (Flevoweg), heeft een gunstig effect. Er staan inmiddels 85 voertuigen minder geparkeerd van werknemers in de omliggende woonstraten. Hierdoor wordt de parkeerdruk in deze woonstraten verlaagd. Het gratis parkeren op het parkeerterrein Flevoweg blijkt minder aantrekkelijk te zijn als parkeeralternatief vanwege de ligging, het ontbreken van controle en/of sociale veiligheid. Het toevoegen van het tijdelijk parkeerterrein P2 Lelykade is een beter alternatief gelet op de loopafstand tot de binnenstad.

De inzet van blauwe-zones als alternatief voor het verlagen van het tarief van de vergunning functioneert in mindere mate voor werknemers. die gratis willen parkeren. Zij parkeren immers vaak een hele dag of een dagdeel. De doelgroep werknemers is bereid verder vanaf de binnenstad *gratis* te parkeren, maar veroorzaakt aldus parkeerhinder in woonstraten. Hierdoor verplaatst de parkeerdruk zich, ook al wordt op grotere schaal de blauwe-zone toegepast. Het parkeerprobleem wordt immers niet opgelost terwijl de kosten inzet handhaving toe nemen. Door het verlagen van het vergunning tarief is het parkeren in de binnenstad aantrekkelijker voor werknemers ten gunste van de parkeerhinder in de woonstraten. De parkeerterreinen Havendijk P1, Lelykade P2 en Flevoweg P3 zijn tijdelijke parkeerterreinen. De inzet van deze parkeercapaciteit is afhankelijk van de planontwikkeling Waterfront. Alternatieve parkeercapaciteit voor de tijdelijke parkeerterreinen zijn onder andere: Dolfinariumeiland, Kop van de Stadswerven, Overloopterrein en de Scheepssingel (nu reeds ook al beschikbaar).

2.6.2 Uitbreiding parkeermogelijkheden werknemers

Momenteel parkeren werknemers van de binnenstad op de parkeerterreinen Boulevard, Westeinde, Havendijk/Flevoweg en Scheepssingel. Het parkeren van werknemers in de Houtwal is tot nog toe niet toegestaan. Het wel toestaan voorziet in een behoefte onder werknemers. Het opnemen van de Houtwalgarage als parkeeroptie voor werknemers verhoogt de keuzemogelijkheid en biedt een hogere parkeergarantie/parkeercomfort. De Houtwalgarage biedt vooralsnog voldoende parkeercapaciteit. Het tarief van de vergunning is afgestemd op de extra geboden parkeerkwaliteit of te wel € 450,- per jaar.

2.7 Beschouwing Parkeerfonds

In het geval van nieuwbouw of functiewijzing van bestaande gebouwen vindt er een toetsing plaats van de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. In en rond de binnenstad ontbreekt vaak de ruimte om op eigen terrein de benodigde aantal parkeerplaatsen aan te leggen. In die gevallen biedt de verordening ”Parkeerfondsregeling gemeente Harderwijk” aan de initiatiefnemer de mogelijkheid om de aanleg van de parkeerplaatsen af te kopen voor € 17.500,- per parkeerplaats.

Nu, 5 jaar verder na het instellen van het parkeerfonds, blijkt dat in de praktijk de regeling niet of onvoldoende heeft bijgedragen aan bouwinitiatieven in en rond het centrum. Bij het instellen van het parkeerfonds was er nog sprake van een groei van het bruto verkoop

vloeroppervlak (BVO). Tegenwoordig neemt het BVO af ten gunste van de toename van woningbouw in de binnenstad. Aanleiding voor het intrekken van de Parkeerfondsverordening zijn onder andere:

- Het parkeerfonds bevordert geen nieuwe bouwinitiatieven door de opgenomen afkoopregeling. Dit ondanks de hardheidsclausule, die het college in staat stelt om te mogen afwijken van de bijdrage aan het parkeerfonds.
- Vooralsnog is er niet of slechts zeer beperkt gebruik gemaakt van de afkoopregeling (slechts een storting in het parkeerfonds is gedaan en dan ook nog slechts gedeeltelijk)
- De wens is aanwezig om concreter naar alternatieve parkeeroplossingen te kijken wanneer er geen of onvoldoende eigen terrein beschikbaar is voor de aanleg van parkeerplaatsen i.p.v. de afkoopregeling als voorwaarde te stellen. De alternatieve parkeeroplossingen zijn bijvoorbeeld: de koop van parkeerplaatsen in de Bleek en/of de aanschaf van parkeervergunningen in de Houtwal. Dit al naar gelang de situatie en/of het bouwinitiatief.

Parkeren werknemers binnenstad

2.8 Conclusie

De parkeerproef is inmiddels beëindigd. De aanbevelingen uit de evaluatie zijn overgenomen in de nota Parkeren.
Het verlagen van het vergunning tarief voor werknemers Westeinde en Lelykade van € 150,- naar € 50,-. stimuleert het parkeren op de betreffende parkeerlocaties en verlaagt de parkeerdruk in omliggende woonwijken. Het gratis parkeren op de Flevoweg kan worden gehandhaafd.

Door de Houtwalgarage ook open te stellen voor het parkeren van werknemers, wordt hen meer variatie en dienstverlening geboden. Gelet op het geringe aantal verzoeken is de parkeercapaciteit van de Houtwalgarage en/of garage Bleek toereikend.

Het parkeerfonds biedt niet de beoogde oplossing wat betreft het mogelijk maken van bouwinitiatieven wanneer er geen of een tekort is aan parkeercapaciteit op eigen terrein. Het concreet aanbieden van een parkeeroplossing maakt een storting in het parkeerfonds overbodig. De parkeerfondsverordening kan worden ingetrokken. Hiervoor in de plaats zijn alternatieve parkeeroplossingen bijvoorbeeld: de koop van parkeerplaatsen in de Bleek en/of de aanschaf van parkeervergunningen in de Houtwal. Dit al naar gelang de situatie en/of het bouwinitiatief.

2.9 Voorstel

- De vergunning Westeinde en Lelykade voor werknemers binnenstad te verlagen van € 150,- naar € 50,-.
- Het parkeerterrein Flevoweg handhaven voor vergunninghouders voor gratis parkeren.
- Voor de parkeerterreinen Lelykade en Flevoweg geldt de toevoeging dat parkeren in het Waterfront een tijdelijke voorziening is en afhankelijk is van de planvorming Waterfront.
- De parkeergarage Houtwal ook open stellen voor vergunninghouders werkers binnenstad voor het parkeertarief € 450,- per jaar.
- De Parkeerfondsverordening gemeente Harderwijk evalueren begin 2017.
- Het intrekken van de parkeerfondsverordening. Hiervoor in de plaats het toepassen van alternatieve parkeeroplossingen in de vorm van bijvoorbeeld: de koop van parkeerplaatsen in de Bleek en/of de aanschaf van parkeervergunningen in de Houtwal.

Deel 3

Parkeren Waterfront

Medio 2014 heeft de raad (op basis van parkeerexploitatie Waterfront) besloten tot een overheveling van de exploitatie naar de Algemene Dienst, en deze met GREX Waterfront te verrekenen middels het vormen van een reserve “parkeren Waterfront”. Vanuit de GREX Waterfront is voor een totaal bedrag van € 13 miljoen (prijspeil 2014) overgeheveld naar de Algemene Dienst. Deze gevormde reserve dient primair als dekking voor het toename van de kapitaalslasten als gevolg van benodigde investeringen.

De raad heeft in maart 2014 verder besloten de parkeercapaciteit in het projectgebied Waterfront vast te stellen op:
- parkeergarage Dolfinariumeiland, 525 pp;
- parkeergarage Kop van de Stadswerven, 950 pp;
- Overloopterrein met 1900 pp voor de opvang van de parkeerpieken (+ extra ruimte voor bussen).

Het uitgangspunt wat betreft de definitieve omvang van met name de parkeergarage Kop van de Stadswerven is afhankelijk gesteld van een actuele parkeerprognose. Dit op basis van daadwerkelijke ontwikkeling van het aantal bezoekers van het Dolfinarium + programmatische invulling van het leisure programma in het Boulevardgebied.

De raad heeft in mei 2016 ingestemd met het voorbereidingskrediet van de parkeergarage Dolfinariumeiland.

3.1 Inleiding: ontwikkelingen parkeren Waterfront

In Deel 3 ”Parkeren Waterfront” is de herziening van het bestaande parkeerprogramma Waterfront opgenomen en wordt antwoord gegeven op de vraag over de omvang van het “voorlopige parkeerprogramma Waterfront” als input op de parkeerexploitatie 2016.
Aanleidingen om de exploitatie nu te actualiseren is gelegen in de volgende oorzaken:

- Het huidig inzicht in het leisure programma Waterfront met een lagere parkeervraag.
- De recent vastgestelde tarievenstructuur op basis van de parkeerproef/parkeernota.
- Het huidig inzicht in het aantal dagbezoekers aan het Dolfinarium.
- De behoefte aan een integrale parkeerexploitatie voor alle parkeervoorzieningen.

3.2 Parkeervarianten Waterfront

Als input op de parkeerexploitatie 2016 is een drietal parkeervarianten Waterfront doorgerekend. De varianten onderscheiden zich door het verschil in het aantal parkeerplaatsen van de gebouwde parkeergarages. In de basis wordt in alle gevallen geborgd dat de per variant gestelde parkeerbehoefte wordt opgevangen (van zowel bezoekers/consumenten als ook bewoners en werkers). De varianten onderscheiden zich met name in de beschikbare parkeercapaciteit voor bezoekers Dolfinarium in de parkeergarage Kop van de Stadswerven. De parkeerlocatie Dolfinariumeiland voorziet voornamelijk in de (reeds aanwezige) parkeerbehoefte van bewoners, werknemers en bezoekers van de huidige Boulevard. Op het Overloopterrein parkeren bezoekers Dolfinarium.

- Overloopterrein

Voor het overloopterrein geldt dat deze over voldoende parkeercapaciteit moet beschikken voor de opvang van een parkeerpiek van de bezoekers Dolfinarium. Voor de berekening hiertoe is het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers bij alle varianten verhoogd ten opzichte van parkeerexploitatie 2014 van 1900 pp naar 2100 pp. De omvang van het Overloopterrein is niet vergroot. De extra 200 pp zijn beschikbaar door het dubbelgebruik van de bus-parkeerplaatsen in het hoogseizoen. In het hoogseizoen komen de bezoekers voornamelijk met de auto. In het voor- en naseizoen wanneer er groepen bezoekers met de bus komen, zijn de bus-parkeerplaatsen beschikbaar.

3.3 Overeenkomsten uitgangspunten parkeervarianten Waterfront

Voor de doorrekening van de parkeerexploitatie zijn de parkeervarianten in de basis gelijk wat betreft de volgende uitgangspunten a t/m f:

a. De parkeercapaciteit uitgesplitst naar doelgroepen

- Dolfinariumeiland 525 pp
  - bewoners: 200 pp,
  - werknemers: 125 pp
  - bezoekers Boulevard: 200 pp.
- Kop van de Stadswerven (variabel aantal pp)
  - bewoners Kop van de Stadswerven: 200 pp
  - bezoekers Dolfinarium: variabel (afhankelijk van de parkeervariant).
- Overloopterrein 2100 pp
  - bezoekers Dolfinarium: 2100 pp

b. De parkeerbehoefte is op basis van:

- Het voorlopig leisure programma Boulevard, Kop van de Stadswerven en Watersportboulevard.
- Bezoekersaantallen Dolfinarium: 450.000 bezoekers met een bezettingsgraad: 3,7 personen per voertuig

c. De aanleg- en de exploitatiekosten van de parkeerplaatsen in de gebouwde parkeervoorziening.
d. De omvang van de bestemmingsreserve parkeren.
e. De resultaten van de parkeerexploitatie 2016 van de bestaande parkeervoorzieningen.
f. De tarieven (zie bijlage nota: Parkeertarieven).

3.4 Verschillen uitgangspunten parkeervarianten Waterfront

De parkeervarianten onderscheiden zich door het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers Dolfinarium en de inzet van het overloopterrein.

Variant A: 950 pp (inzet overloopterrein: 1 maand)
Variant B: 600 pp (inzet overloopterrein: 3 maand)
Variant C: 330 pp (inzet overloopterrein: 5 maand)

3.4.1 Variant A

Variant A gaat uit van de parkeercapaciteit zoals in de parkeerexploitatie 2014 is opgenomen. Er vindt geen aanpassing plaats van het aantal parkeerplaatsen. De parkeervariant kan een parkeerpiek opvangen van ruim 10.000 bezoekers. Door een lager aantal bezoekers Dolfinarium is het gebruik van het overloopterrein is gedaald van 2,5 maand (2014) ten opzichte van de herziening naar 1 maand (2016).

Verklaring tabel:

Bew: Vergunninghouders bewoners
Werkn: Vergunninghouders werknemers
Bou+WF: Bezoekers Boulevard en/of overige leisure Waterfront
Dolf: Bezoekers Dolfinarium

	Vergunninghouders		Bezoekers		
Variant A	Bew	Werkn	Bou+Wf	Dolf	Totaal
Dolfinariumeiland	225	100	200	0	525
Kop van de Stadswerven	200	0	130	620	950
Overloopterrein	0	0	0	2100	2100
Eind totaal					3575

3.4.2 Variant B (flex)

Variant B gaat uit van een verlaging van de parkeercapaciteit van de Kop van Stadswerven van 950 pp naar 600 pp. Variant B kan een parkeerpiek opvangen van plusminus 9.000 bezoekers. Voorgesteld wordt variant B uit te voeren met een flexibiliteit wat betreft het aantal parkeerplaatsen. Deze flexibiliteit is mogelijk door de fundatie van de Kop van de Stadswerven zwaarder uit te voeren, waardoor uitbreiding in de vorm van extra parkeerdekken (lees uitbreiding parkeercapaciteit) in de toekomst mogelijk is. Voor deze flexibele schil is bij Variant B een € 400.000,- toegevoegd aan de kapitaalslast van de Kop van de Stadswerven. Over de invulling en de ruimtelijke inpassing vindt nog aanvullende advisering plaats in begin 2017.

Het Dolfinarium wil voor de komende jaren weer een toename van het aantal bezoekers realiseren met een ca. 100.000 bezoekers. De directie van het Dolfinarium heeft in de dialoog aangegeven zich te kunnen vinden in de aanpassing van de omvang van de parkeergarage Kop van de Stadswerven zoals opgenomen in Variant B.

	Vergunninghouders		Bezoekers		
Variant B	Bew	Werkn	Bou+Wf	Dolf	Totaal
Dolfinariumeiland	225	100	200	0	525
Kop van de Stadswerven	200	0	0	400	600
Overloopterrein	0	0	0	2100	2100
Eind totaal					3225

3.4.3 Variant C

Variant C vormt de minimale variant wat betreft de parkeercapaciteit in de Kop van de Stadswerven. De parkeercapaciteit van 950 pp in de Kop van de Stadswerven is verlaagd naar 330 pp. Het overloopterrein zal tijdens nagenoeg het gehele seizoen van openstelling van het Dolfinarium worden gebruikt met dien verstande dat dubbelgebruik in het voor- en naseizoen mogelijk is. Het gebruik van het overloopterrein is dan ook berekend op 5 maanden. De opvang van een parkeerpiek blijft in deze variant voldoende geborgd t/m 8.000 dagbezoekers Dolfinarium.
De directie van het Dolfinarium heeft aangegeven geen voorstander te zijn van Variant C, gelet op de geringe parkeercapaciteit voor de bezoekers van het Dolfinarium op korte loopafstand tot het Dolfinarium in relatie tot een hoge inzet van het voor- en natransport van en naar het Overloopterrein.

	Vergunninghouders		Bezoekers		
Variant C	Bew	Werkn	Bou+Wf	Dolf	Totaal
Dolfinariumeiland	225	100	200	0	525
Kop van de Stadswerven	200	0	0	130	330
Overloopterrein	0	0	0	2100	2100
Eind totaal					2955

3.4.4 Totaal overzicht parkeercapaciteit per variant

Variant	A	B	C
Dolfinariumeiland	525	525	525
Kop van de Stadswerven	950	600	350
Overloopterrein	2100	2100	2100
Eind totaal	3575	3225	2955

3.4.5 Investering per variant

In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de investering van de verschillende varianten (bedragen in miljoenen)

Variant	Dolfinariumeiland	Kop v/d Stadwerven	Overloopterrein	Totale investering*
A	6.83	13.1	6.88	€ 26.81
B	6.83	8.38	6.88	€ 22.09
C	6.83	4.55	6.88	€ 18.26

*) De bedragen opgenomen in de tabel zijn investeringskosten en exclusief exploitatie- en kapitaalslasten.

3.5 Wijzigingen uitgangspunt Waterfront

In het onderstaande overzicht zijn de mutaties m.b.t. de uitgangspunten opgenomen in de parkeerexploitatie 2014 ten opzichte van de Parkeerexploitatie 2016 (zie bijlage notitie). De wijzigingen van de tarieven zijn in de bijlage 'Tarieven en Tarieventabel' opgenomen.

Onderwerp	Parkeerexploitatie Waterfront 2014	Parkeerexploitatie 2016
Bezoekersaantal; dagbezoek Het aantal bezoekers is op basis van een 4 jaar gemiddelde verlaagd.	700.000	450.000
Leisureprogramma Waterfront	15.100 M2	8.400 M2

3.6 Risico analyse

De onderstaande strategische risico's kunnen mogelijk optreden bij de realisatie van de parkeervoorzieningen Waterfront. De omvang en de kans op risico's is moeilijk in te schatten. Voor veel risico's geldt echter dat deze nog deels verminderen/voorkomen/overdragen kunnen worden door:

a. herziening parkeerprogramma op basis van het definitieve Leisure programma Waterfront (begin 2017).
b. Het opnemen van financiële reserves indien het risico zich voordoet.

Een uitgebreide risicoanalyse vindt plaats bij de advisering over de realisatie van de parkeergarage Kop van de Stadswerven. In deze analyse worden ook andere operationele risico's opgenomen.

Risico's

a. Het tempo van het programma waar nu van wordt uitgegaan wordt niet gerealiseerd. Dit leidt tot een vertraagde ontwikkeling van de parkeerbehoefte, hetgeen leidt tot een langere periode met aanloop-leegstand en een negatiever resultaat opbrengsten parkeren.
c. Nieuwe bedrijven redden het niet of trekken toch niet zoveel publiek als waarmee wordt gerekend. Dit leidt tot een lagere parkeerbehoefte, mogelijk leegstand en een negatiever resultaat opbrengsten parkeren. Het omgekeerde kan ook het geval zijn: meer bezoekers dan aangenomen. Gevolg daarvan is een te beperkte parkeercapaciteit.
d. De dagattractie trekt minder bezoekers binnen het bestaande programma of een gewijzigd programma in het geval van een functieverandering van het programma. Dit leidt tot minder dagbezoekers of te wel minder verkochte dagkaarten met als gevolg een negatiever resultaat parkeren. Het omgekeerde kan ook het geval zijn. Een parkeertekort kan het gevolg zijn.
e. De parkeertarieven stijgen niet overeenkomstig de huidige calculaties door maatschappelijke ontwikkelingen. Dit leidt tot lagere opbrengsten. De mate waarin is mede afhankelijk van mogelijk volume-effect van een gematigder tariefontwikkeling.
f. Een terugloop van het bruto verkoop oppervlak (BVO) binnenstad. Een afname van het aantal BVO kan leiden tot minder bezoekers binnenstad. Dit kan leiden tot een lagere parkeerbehoefte in zijn totaal voor de binnenstad/Boulevard en leidt tot een negatiever resultaat opbrengsten parkeren. Het omgekeerde kan ook het geval zijn dat een wijziging in de functie van de binnenstad (funshoppen/beleving) leidt tot meer bezoekers/parkeerders in de binnenstad, ondanks een kleiner aantal BVO.
g. Een afname van de parkeeropbrengsten door uitwijkgedrag naar de woonstraten met gratis parkeren in de directe omgeving.
h. De wijziging van het rekenrentepercentage van 2%. Het gevolg is een negatiever parkeerexploitatie in het geval de rente stijgt. Andersom kan ook het geval zijn wanneer de rente verder daalt.
i. Minder parkeerplaatsen in de gebouwde voorzieningen heeft mogelijk financiële en/of juridische consequenties wat betreft de afspraken met het consortium en/of Dolfinarium.
j. De prijsafspraken parkeergarages zijn op basis van een programma van eisen vastgesteld in 2006. De eisen/wensen m.b.t. zijn in 2016 gewijzigd/aangescherpt hetgeen mogelijk financiële consequenties heeft.

3.7 Scoringsmatrix varianten Waterfront

Bij de afweging in de keuze tussen de verschillende varianten spelen de volgende factoren een rol:

a. benodigde en beschikbare parkeercapaciteit voor de verschillende doelgroepen;
b. flexibiliteit in beschikbare parkeercapaciteit in het geval van een toename van de parkeerbehoefte;
c. inzet van het overloopterrein voor parkeren;
d. omvang van de investering;
e. effect op de begroting;
f. risico's.

Voor de afweging van de varianten is de onderstaande scoringsmatrix opgenomen.

Toelichting: score in de matrix
- = onvoldoende
0 = voldoende
+ = goed

Score variant Deel 3 Parkeren Waterfront	A	B	C
Voldoende parkeercapaciteit voor doelgroepen	+	+	0
Flexibiliteit parkeercapaciteit bij een toename van de parkeerbehoefte	+	+	-
Inzet en gebruik overloopterrein	+	+	0
Risico analyse (par.3.6)	-	0	+

Score variant Deel 4 Parkeerexploitatie 2016	A	B	C
Omvang investering in relatie tot bestemmingsreserve	-	0	+
Effect op de begroting	-	0	+

De varianten scoren in alle gevallen voldoende/goed waar het de opvang van de huidige parkeerbehoefte betreft.

Variant A scoort drie maal een plus op het gebied van parkeren. Echter met de aantekening dat gelet op de huidige parkeerbehoefte de beschikbare parkeercapaciteit is over gedimensioneerd. Het gevolg is een gering gebruik van de relatief "goedkope" parkeerplaatsen op het Overloopterrein. Het "negatief" effect op de begroting/risico is in variant A maximaal.

Variant B (flex) scoort in de scoringmatrix drie plussen op het onderdeel parkeren en op de overige punten m.b.t. de risico/exploitatie een voldoende. Door flexibiliteit in te bouwen is uitbreiding van parkeercapaciteit in de toekomst niet uitgesloten. De flexibiliteit wordt gezocht in het voldoende zwaar uitleggen van de fundatie voor mogelijke uitbreiding van het aantal parkeerdekken in de toekomst. In het voorjaar

2017 wordt geadviseerd over de ruimtelijke inpassing m.b.t. parkeergarage.

Variant C scoort een onvoldoende op het onderdeel flexibiliteit t.a.v. inzet van de beschikbare parkeercapaciteit. De inzet van het overloopterrein is gedurende een lange periode van het jaar noodzakelijk. In het geval van een groei van het aantal bezoekers van de Boulevard en/of het Leisure programma neemt het gebruik van het Overloopterrein verder toe. In dat geval moeten ook vergunninghouders of bezoekers van de Boulevard uitwijken naar het Overloopterrein omdat de beschikbare parkeercapaciteit van de Kop van de Stadswerven te beperkt is. Het parkeren van bezoekers Boulevard en bewoners Binnenstad op het Overloopterrein heeft geen voorkeur gelet op de afstand tot de binnenstad. De verwachting is dat de bereidheid om te parkeren op het Overloopterrein niet of nauwelijks aanwezig is bij deze doelgroepen .

Gelet op het huidige parkeerbehoefte en de flexibiliteit van de parkeerplaatsen naar de toekomst, is het advies variant B (flex) als strategische keuze op te nemen. In het geval de parkeerbehoefte onder druk komt te staan, kan bij de definitieve keuze de parkeercapaciteit in de parkeergarage Kop van de Stadswerven worden bijgesteld. In het geval van het verder verlagen van de parkeercapaciteit Kop van de Stadswerven is het te overwegen om de parkeercapaciteit in de parkeergarage Dolfinariumeiland te maximaliseren. Dit vanwege de aantrekkelijkheid van de parkeerlocatie in relatie tot de korte loopafstand Boulevard en binnenstad.

Parkeervarianten Waterfront

3.8 Conclusie

De integrale parkeerexploitatie maakt het effect op de begroting inzichtelijk. De parkeervarianten Waterfront maken een strategische keuze mogelijk. Deze “voorlopige” keuze is van belang in het verdere planproces Waterfront. Een definitieve keuze voor de omvang van de Kop van de Stadswerven vindt plaats in 2017 en is afhankelijk van een definitief Leisure programma Waterfont en/of wijzigingen in het bezoekersaantal Dolfinarium. De raad heeft al besloten tot de realisatie van de parkeergarage Dolfinariumeiland met een omvang van minimaal 525 pp.

De parkeervarianten A, B en C zijn in de basis gelijk wat betreft de beschikbare parkeercapaciteit voor vergunninghouders bewoners en werknemers. Dit geldt ook voor het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers voor zowel het bestaande programma Boulevard als het Leisure programma Waterfront. Voor het Overloopterrein geldt dat in alle varianten dezelfde parkeercapaciteit aanwezig is. Het verschil tussen de varianten beperkt zich met name in het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage Kop van de Stadswerven en dan met name voor bezoekers Dolfinarium.

3.9 Voorstel

Het voorstel is om variant B (flex) als strategische keuze op te nemen in de parkeerexploitatie 2016 en de effecten voor de begroting inzichtelijk te maken. Daarbij is het voorstel om de overige varianten A en C als alternatief in de parkeerexploitatie 2016 op te nemen en het effect inzichtelijk te maken op de begroting en begin 2017 de strategische keuze opnieuw te beschouwen op basis van het definitieve leisure programma en de stand van zaken wat betreft het bezoekersaantal Dolfinarium.

In de parkeerexploitatie 2016 zijn de financiële effecten verwerkt van de parkeerproef. Er wordt voorts rekening gehouden met de actuele rekenrente en afschrijving vanuit de investeringen voor nog te bouwen en aan te leggen parkeervoorzieningen. De exploitatie geeft inzicht in het (financieel) begroot resultaat van het parkeren in de toekomst. Dit maakt een integrale afweging mogelijk van de drie parkeervarianten Waterfront.

Op basis van baten 2014 en 2015 zijn reële ramingen opgesteld voor de parkeerexploitatie van de bestaande parkeervoorzieningen. In de parkeerexploitatie zijn de maatregelen (vanuit Parkeerproef) op bestaande parkeervoorziening vertaald in een substantiële aanpassing van de (meer jaren) begroting.

Belangrijke basisinformatie voor de herziening van de parkeerexploitatie Waterfont (maart 2014) is afgestemd op de huidige inzichten wat betreft het functioneel programma binnen het Waterfront (o.b.v. het voorlopig Leisure programma en bezoekersaantallen Dolfinarium) en de ontwikkeling in parkeertarieven.

Deel 4

Parkeerexploitatie 2016

- Bestaande parkeervoorzieningen
- Parkeergarage Houtwal
- Parkeerprogramma Waterfront

4.1 Uitgangspunten Parkeerexploitatie 2016

In de parkeerexploitatie 2016 worden de exploitaties van de bestaande parkeervoorzieningen, waaronder de Houtwalgarage, alsmede de toekomstige parkeervoorzieningen in het Waterfront op een uniforme en daarmee doelmatige manier in beeld gebracht. Aldus ontstaat de basis voor een meer integrale afweging op inzet van middelen.

De uitgangspunten voor een integrale parkeerexploitatie zijn:

- De parkeeropbrengsten en kapitaalslasten van zowel bestaande parkeervoorzieningen als de nog te bouwen parkeervoorzieningen worden beschouwd ten opzichte van de cijfers vanuit de financiële administratie 2015.
- De exploitatielasten, nodig voor het functioneren en in stand houden van de parkeervoorzieningen worden beschouwd ten opzichte van 2014 en 2015.
- De financiële effecten van de maatregelen binnen de parkeerproef worden meegenomen (zie bijlage advisering: Parkeren Binnenstad maart 2016).
- De parkeertarieven voor kort- en dagparkeren, alsmede de tarieven parkeervergunningen worden meegenomen, conform de Tarieventabel (zie bijlage parkeernota).
- De maatregel aangaande het parkeren in de blauwe-zone Havendijk wordt opgenomen, conform de Parkeernota (raadsbesluit mei 2016).
- De kosten van de tijdelijke parkeerterreinen t.b.v. werkzaamheden Waterfront conform raadsbesluit feb 2016.
- De exploitatie van parkeervoorzieningen Waterfront (bebouwd en onbebouwd) op basis van de parkeervarianten A, B en C op basis van 2% rekenrente (zie tabel 1).
- Afschrijving van gebouwde parkeervoorzieningen Waterfront in 40 jaar en Houtwal in 50 jaar.
- Inzet bestemmingsreserves Houtwal en Waterfront als dekking voor het (negatief) saldo van kosten en baten op de integrale parkeerexploitatie 2016.

4.2 Onderdeel 1:
parkeerexploitatie bestaande parkeervoorzieningen binnenstad

Het geheel van aanbevelingen van de parkeerproef zoals opgenomen in de Parkeernota en het reëel ramen van de opbrengsten leidt tot een aanzienlijke aanpassing van het resultaat parkeren in de begroting (zie ook bijlage: parkeernota). In de Themabegroting 2016 zijn de parkeeropbrengsten als eerste maatregel reeds met € 400.000 naar beneden bijgesteld. De parkeerbaten blijven de laatste jaren achter. Op basis van de baten 2014 en 2015 zijn reële ramingen opgesteld voor de toekomstige parkeerexploitatie 2016 (zie ook bijlagen: advisering Parkeren Binnenstad april 2016). De ramingen van de parkeeropbrengsten zoals opgenomen in de advisering van maart/april 2016 zijn grotendeels opgenomen in de definitieve kadernota 2017-2020. Voor de definitieve kadernota is vooralsnog uitgegaan van een positiever resultaat van de parkeeropbrengsten met € 135.000,-.
In de onderstaande tabel zijn deze gewijzigde parkeeropbrengsten parkeerexploitatie, kadernota 2017-2020 opgenomen. In het geval het resultaat 2016 achterblijft, is bijstelling mogelijk bij de begroting en/of de kadernota 2018-2021 (zie ook bijlage: Parkeren Binnenstad, maart 2016).

4.3 Onderdeel 2: parkeerexploitatie Houtwal

Het aantal parkeerders is sinds de invoering van de parkeerproef significant gestegen zoals blijkt uit de evaluatie van de parkeerproef en de parkeernota. De bezoekers verblijven langer in de binnenstad. De groei van het aantal bezoekers en de verblijfsduur versterkt de binnenstad. De parkeergarage Houtwal wordt nu na de parkeerproef positiever gewaardeerd door de parkeerders en ondernemers dan voor de parkeerproef.

De exploitatie Houtwal laat op basis van de rekenrente (2 %) een nadelig resultaat zien van plus minus € 0,85 miljoen. De mutaties op het saldo worden verrekend met de bestemmingsreserve Houtwal. De stand van de bestemmingsreserve bedraagt per 1 januari 2016 € 4 miljoen.
Deze reserve zou jaarlijks aangevuld worden door een dotatie die gelijk is aan de stijging van de tarieven met 5% over alle parkeeropbrengsten.

De parkeertarieven zijn vanaf 2014 niet meer verhoogd gelet op de maatschappelijke/economische ontwikkelingen van de binnenstad. Daarnaast is in de exploitatie van de Houtwal voorzien van een groei van de betalende parkeerders. Deze groei wordt niet gerealiseerd, o.a. door het uitblijven van de groei van het winkelaanbod. De groei van het aantal bezoekers bestaat voornamelijk uit bezoekers die gebruik maken van het gratis parkeren. Om die redenen is het noodzakelijk om het resultaat van de Houtwal bij te stellen. Hiertoe zijn voorstellen opgenomen om onderuitputting van de bestemmingsreserve te voorkomen in samenhang met de exploitatie van de overige bestaande en nieuwe parkeervoorzieningen. Voor een integrale afweging van het ”resultaat parkeren” is de komst van twee nieuwe parkeergarages daarom ook wenselijk.

4.4 Onderdeel 3: parkeerexploitatie Waterfront (herziening)
Om verschillende redenen is de noodzaak tot een herziening van de parkeerexploitatie Waterfront al eerder aangeven.
In het onderstaande overzicht is de investering van de drie afzonderlijke varianten opgenomen.

Parkeer-varianten Waterfront	Dolfinariumeiland	Kop van de Stadswerven	Overloop-terrein	Totaal
A	€ 6,83	€ 13,11	€ 6,88	€ 26,82
B	€ 6,83	€ 8,68	€ 6,88	€ 22,39
C	€ 6,83	€ 4,95	€ 6,88	€ 18,66

De opgenomen bedragen zijn de totale investeringsbedragen exclusief de exploitatielasten. De drie varianten zijn afzonderlijk doorgerekend in de parkeerexploitatie 2016. In deze exploitatie is de exploitatie van de bestaande parkeervoorzieningen opgenomen (inclusief Houtwal).

In de onderstaande tabellen zijn voor de varianten A, B en C de exploitatiegegevens opgenomen. Deze gegevens zijn de input voor beoordeling van de varianten zoals opgenomen in de scoringsmatrix (deel 3 ”Parkeren Waterfront”).

Variant A

	jaartal	2016	2017	2018	2019	2020	2021
parkeerexploitatie Harderwijk							
inkomsten							
	slagboomterreinen	497.317	497.317	497.317	522.183	522.183	522.183
	garages	199.674	199.674	199.674	615.927	1.364.162	1.479.796
	straatparkeren	2.050.021	2.051.397	2.052.790	1.711.820	665.654	666.794
	fietsenstallingen	0	0	0	0	0	0
	totaal parkeerexploitatie	2.747.012	2.748.387	2.749.780	2.849.930	2.551.998	2.668.772
kosten							
	slagboomterreinen	-154.202	-155.656	-157.129	-159.102	-160.612	-162.140
	garages	-1.208.653	-1.203.732	-1.198.873	-1.717.258	-2.679.214	-2.667.208
	straatparkeren	-944.632	-940.081	-935.615	-914.893	-1.061.630	-1.059.516
	fietsenstallingen	0	0	0	0	0	0
	totaal parkeerexploitatie	-2.307.487	-2.299.470	-2.291.617	-2.791.253	-3.901.456	-3.888.864
saldo baten en lasten							
	slagboomterreinen	343.115	341.661	340.188	363.080	361.571	360.042
	garages	-1.008.979	-1.004.059	-999.200	-1.101.331	-1.315.052	-1.187.412
	straatparkeren	1.105.389	1.111.316	1.117.174	796.928	-395.976	-392.722
	totaal parkeerexploitatie	439.525	448.918	458.163	58.677	-1.349.458	-1.220.092

Variant B (flex)

	jaartal	2016	2017	2018	2019	2020	2021
inkomsten							
	slagboomterreinen	497.317	497.317	497.317	522.183	522.183	522.183
	garages	199.674	199.674	199.674	615.927	1.269.525	1.371.640
	straatparkeren	2.050.021	2.051.397	2.052.790	1.711.820	829.186	830.326
	fietsenstallingen	0	0	0	0	0	0
	totaal parkeerexploitatie	2.747.012	2.748.387	2.749.780	2.849.930	2.620.894	2.724.148
kosten							
	slagboomterreinen	-154.202	-155.656	-157.129	-159.102	-160.612	-162.140
	garages	-1.208.653	-1.203.732	-1.198.873	-1.717.258	-2.304.580	-2.294.328
	straatparkeren	-944.632	-940.081	-935.615	-914.893	-1.061.630	-1.059.516
400000	flex fundatie B var	0	0	0	0	-10.000	-10.000
	totaal parkeerexploitatie	-2.307.487	-2.299.470	-2.291.617	-2.791.253	-3.536.822	-3.525.985
saldo baten en lasten							
	slagboomterreinen	343.115	341.661	340.188	363.080	361.571	360.042
	garages	-1.008.979	-1.004.059	-999.200	-1.101.331	-1.035.055	-922.689
	straatparkeren	1.105.389	1.111.316	1.117.174	796.928	-232.444	-229.190
	totaal parkeerexploitatie	439.525	448.918	458.163	58.677	-905.928	-791.836

Variant C

	jaartal	2016	2017	2018	2019	2020	2021
parkeerexploitatie Harderwijk							
inkomsten							
	slagboomterreinen	497.317	497.317	497.317	522.183	522.183	522.183
	garages	199.674	199.674	199.674	615.927	1.192.149	1.212.050
	straatparkeren	2.050.021	2.051.397	2.052.790	1.711.820	1.114.854	1.115.994
	fietsenstallingen	0	0	0	0	0	0
	totaal parkeerexploitatie	2.747.012	2.748.387	2.749.780	2.849.930	2.829.186	2.850.226
kosten							
	slagboomterreinen	-154.202	-155.656	-157.129	-159.102	-160.612	-162.140
	garages	-1.208.653	-1.203.732	-1.198.873	-1.717.258	-2.065.130	-2.056.118
	straatparkeren	-944.632	-940.081	-935.615	-914.893	-1.061.630	-1.059.516
	fietsenstallingen	0	0	0	0	0	0
	totaal parkeerexploitatie	-2.307.487	-2.299.470	-2.291.617	-2.791.253	-3.287.371	-3.277.774
saldo baten en lasten							
	slagboomterreinen	343.115	341.661	340.188	363.080	361.571	360.042
	garages	-1.008.979	-1.004.059	-999.200	-1.101.331	-872.980	-844.068
	straatparkeren	1.105.389	1.111.316	1.117.174	796.928	53.224	56.478
	totaal parkeerexploitatie	439.525	448.918	458.163	58.677	-458.186	-427.548

Overzicht saldo per variant in 2012 (miljoen euro)

Variant	2021
A	-1.22
B (flex)	-0,79
C	-0,43

De bedragen zijn exclusief de bijdrage aan de begroting van het exploitatie tekort Houtwal ca. € 850,000,- vanuit de bestemmingsreserve Houtwal.

4.5 Parkeerexploitatie 2017 met vastgesteld parkeerprogramma Waterfront

Het definitieve parkeerprogramma Waterfront is nog niet bekend bij het opstellen van deze stukken. In hoofdstuk 3 Parkeren Waterfront is er nog sprake een parkeerexploitatie op basis van een voorlopige parkeerprognose van het Waterfront. De besluitvorming omtrent de definitieve omvang van de parkeergarage Kop van de Stadswerven vindt plaats medio 2017. De mogelijke wijzigingen ten opzichte van de voorliggende parkeerexploitatie 2016 worden opgenomen in de parkeerexploitatie 2017 en het resultaat voor de kadernota 2018-2021(besluitvorming 2017).