Voorstel aan de raad

Nummer: 25.098

Portefeuille:	P. van Dijk
Programma:	2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Taakveld:	2.2 Parkeren

Onderwerp: Pilot aanpassing parkeerregime Stadshart

Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van het rapport van Goudappel ‘Oplossingsrichtingen parkeersituatie Stadshart Lelystad’ (hoofdrapportage en bijlagenrapport) en te kiezen voor de variant tweede uur gratis parkeren door middel van het uitvoeren van een pilot van 1 jaar startende op 1 juli 2025..

2. De voor deze pilot van 1 jaar benodigde incidentele dekking van €275.000 beschikbaar te stellen uit het budget Actieplan Stadshart.

3. Tijdens deze pilot een verkenning te starten naar de mogelijkheden voor structurele dekking om bij positieve resultaten de pilot voort te kunnen zetten.

Urgentie Raad

Geen urgentie: Er is geen datum waarvoor dit besloten moet zijn door de raad. Voorstel kan in reguliere procedure.

Voorgaande besluitvorming

N.V.T

Inleiding

Een levendig en aantrekkelijk centrum van een stad dient goed bereikbaar te zijn. Zowel per fiets, voet, OV als met de auto. Het Stadshart van Lelystad onderscheidt zich met goede autobereikbaarheid en ruime parkeergelegenheid rondom het Stadshart. Echter, dienen bezoekers van het Stadshart te betalen voor het parkeren. De tarieven zijn niet hoog vergeleken met andere vergelijkbare winkelgebieden buiten Lelystad, maar worden mogelijk, gezien het huidige aanbod, als een drempel ervaren. Vanuit het Actieplan Stadshart is onderzocht wat de mogelijkheden zijn die ingezet kunnen worden om al dan niet tijdelijk deze drempel te verlagen. Met dit onderzoek wordt tevens uitvoering gegeven aan een ambitie uit het Raadsakkoord om te onderzoeken of en hoe aanpassingen van het parkeerregime in het Stadshart bij kunnen dragen aan het aantrekkelijker maken van het bezoeken van het Stadshart. Adviesbureau Goudappel heeft de keuzemogelijkheden en mogelijke effecten daarvan in kaart gebracht. Deze zijn financieel doorgerekend voor Lelystad en legt het college nu ter beoordeling voor aan de raad.

Argumenten:

1. Kennis te nemen van het rapport van Goudappel 'Oplossingsrichtingen parkeersituatie Stadshart Lelystad' (hoofdrapportage en bijlagenrapport) en te kiezen voor de variant tweede uur gratis parkeren door middel van het uitvoeren van een pilot van 1 jaar startende op 1 juli 2025..

1.1 Rapport Goudappel Coffeng biedt een overzicht van de ingrepen en bijbehorende te verwachten effecten

Goudappel Coffeng heeft een analyse gemaakt van het bezoekerspatroon in het Stadshart, de parkeersituatie en heeft onderzocht hoe het parkeerregime effect kan hebben op het bezoekersgedrag. Verder heeft zij aangegeven aan welke alternatieven er gedacht kan worden om het parkeren voor bezoekers van het stadshart aantrekkelijker te maken. Dit heeft geleid tot een aantal varianten, waarbij per variant aangegeven is wat mogelijke effecten zijn.

1.2 *Onderzoek zorgt voor meer inzicht in effecten van aanpassing parkeertarieven.*

Het onderzoek van Goudappel Coffeng bevat een aantal conclusies die meer inzicht geven in de effecten van het aanpassen van parkeertarieven en bijdragen aan het maken van een goede afweging over het al dan niet aanpassen van parkeertarieven:

- Het Stadshart van Lelystad functioneert voornamelijk voor dagelijkse en recreatieve winkelbehoeften, waarbij bezoekers met name uit Lelystad zelf komen voor een kort bezoek. 81% van de bezoekers vertrekt binnen het uur.

- Onderzoek naar de effecten van parkeertarieven toont aan dat gratis parkeren kan leiden tot meer bezoekers, terwijl betaald parkeren als een drempel ervaren wordt.

- Gratis parkeren bestaat niet. De aanleg van parkeerplaatsen, de bouw van parkeergarages, het onderhoud ervan: het kost allemaal geld. De discussie over 'gratis' parkeren gaat dan ook niet over gratis parkeren, maar over de vraag wie de rekening betaalt. Bij gratis parkeren is dat veelal de gemeente.

- Over de effecten van gratis parkeren wordt verschillend gedacht. Onder andere Mingardo en Voerknecht stellen dat voor de aantrekkelijkheid van een winkelgebied het van belang is om te focussen op beleving, samenwerking tussen alle partijen waarbij het verblijfsklimaat centraal moet staan. Gratis parkeren is geen primaire aantrekkingskracht van een winkelgebied. Gratis parkeren zorgt dan ook niet voor meer winkelomzet.

- Uit onderzoek van Strabo daarentegen is juist gebleken dat de aanwezigheid van gratis parkeren een positieve impact heeft op de winkelomzet.

- Vaststaat dat betaald parkeren geldt als een drempel om een centrum te bezoeken. Indien bezoekers een keuze maken tussen vergelijkbare centra (bijvoorbeeld voor boodschappen) kan de aanwezigheid van betaald parkeren de doorslag geven.

- Bij voldoende aantrekkingskracht en een onderscheidend bezoekdoel (zoals recreatief winkelen / leisure) is de prijs van parkeren minder van belang. Een duidelijk parkeersysteem met betaalgemak is een belangrijke voorwaarde.

- Als algemene stelling geldt: het belang van de bereikbaarheid is voor een centrum met motief "doelgericht en dagelijks" het hoogst en neemt af voor het motief "recreatief" maar voor recreatief zijn bezoekers wel bereid meer moeite te doen als het aantrekkelijk genoeg is.

- Tariefstelling heeft beperkt invloed. Een afnemend of laag dagtarief stimuleert een langer verblijf, mits functies voor langer verblijf beschikbaar zijn.

- Verschillende steden hebben met wisselend succes geëxperimenteerd met gratis parkeren of aanpassing van tarieven om de aantrekkelijkheid te verhogen, maar dit is niet altijd financieel haalbaar gebleken.

- Vooral voor de doelgroep bezoekers Stadshart is het de vraag of een aantrekkelijker parkeerregime bijdraagt aan het verhogen van bezoekersaantallen.

- De parkeeroplossingen dienen bij te dragen aan het doel om meer bezoekers naar het Stadshart te trekken, dan wel om bezoekers langer te laten verblijven en de juiste parkeerder op de juiste plek te krijgen. Dit geldt voor bewoners, bezoekers bewoners, werknemers, bezoekers Stadshart en forenzen. Dit betekent dat een balans nodig is in sturingsmechanismen, waarbij het afschaffen van parkeertarieven een sturingselement wegneemt.

- Het parkeerregime is een belangrijk sturingsmechanisme. Uiteindelijk is de keuze belangrijk om te bepalen welk type centrum Lelystad wil zijn: een boodschappencentrum (gratis parkeren een optie) of een recreatief centrum (gratis parkeren minder logisch). Gezien de wens van de gemeente Lelystad om het Stadshart te ontwikkelen richting een recreatief centrum, heeft een gratis parkeerbeleid niet de voorkeur.

1.3 De beleidsmatige en financiële effecten zijn voor alle varianten onderzocht

De verschillende varianten uit het rapport van Goudappel zijn zowel beleidsmatig als financieel onderzocht. De te verwachten effecten per maatregel zijn als volgt:

Maatregel	Beleidsmatig	Kosten maatregel	Afweging
1. Ongewijzigd beleid	Voordelen: - Sturingselement waardoor de voor centrumbewoners bedoelde parkeerplaatsen worden ingenomen door centrumbezoekers. - Geen financiële gevolgen voor de begroting Nadelen: - Met name voor kort bezoek zijn huidige tarieven een drempel. - Er veranderd niets. Aanpassing van parkeerregime kan een impuls geven aan bezoekers en bezoekduur.	€0,-	De afweging die gemaakt moet worden is of de kosten van aanpassing van parkeerregime opwegen tegen de te verwachten effecten van de maatregel.
2. Afschaffen betaald parkeren	Voordelen: - Parkeertarief is geen drempel meer voor bezoekers om naar Stadshart te gaan. - Meer bezoekers zou kunnen leiden tot meer omzet in winkelgebied. - Algemene verbetering in beleving door bezoekers door gastvrije ontvangst. - Volledig gratis parkeren leidt tot level playing field met wijkcentra waar parkeren gratis is. Nadelen: - Forse toename kosten van parkeerbeleid. - Potentieel veel meer autoverkeer richting centrum - Geen sturingselement meer: alle doelgroepen gaan in Stadshart parkeren (werknemers, forenzen, etc.) wat ervoor zorgt dat voor centrumbezoeker bedoelde parkeerplaatsen worden ingenomen door o.a. forenzen. - Theorie niet eenduidig dat afschaffen betaald parkeren leidt tot toename bezoekers en omzet.	€2.500.000 per jaar	Kosten van deze maatregel (verdwijnen sturingsmechanisme en tekort begroting) zijn erg hoog in relatie tot de verwachte baten (meer bezoek / omzet).

3. Eerste uur gratis parkeren	Voordelen: - Er blijft een sturingsmechanisme beschikbaar - Potentieel meer bezoekers door verlaging drempel betaald parkeren. Nadelen: - Tekort op de begroting door afname parkeeropbrengsten. - Potentieel meer autoverkeer richting centrum - Prikkel om binnen het uur weer weg te gaan wat 81% nu al doet. - Draagt niet bij om bezoeker langer te laten verblijven en combinatiebezoeken te doen.	€650.000 per jaar	Kosten van deze maatregel zijn hoog (tekort begroting) in relatie tot het verwachte resultaat (potentieel meer bezoekers die binnen het uur weg zijn zoals nu ook grotendeels het geval is).
4. Tweede uur gratis parkeren	Voordelen: - Er blijft een sturingsmechanisme beschikbaar - Voor bezoekers voordeliger om langer te blijven en combinatiebezoeken te doen. Nadelen: - Tekort op de begroting door afname parkeeropbrengsten. - Potentieel meer autoverkeer richting centrum - Effect is afhankelijk van beschikbaarheid aantrekkelijk aanbod en mogelijkheden combinatiebezoek. - Voor kort bezoek (< 1 uur) verandert de aantrekkelijkheid niet.	€275.000 per jaar	Met deze maatregel wordt naar verwachting voldaan aan de wens bezoekers langer te laten verblijven. Het effect is echter wel afhankelijk van een aantrekkelijk aanbod. Om het effect te meten kan een pilot ingesteld worden.
5. Gratis parkeren koopavond	Voordelen: - Er blijft een sturingsmechanisme beschikbaar. - Potentieel langer verblijf tijdens koopavond. - Avondtarief met name ten goede van horeca. Nadelen: - Tekort op de begroting door afname parkeeropbrengsten - Koopavonden zijn landelijk de laatste jaren minder in trek, de vraag is of gratis parkeren een grote bijdrage levert. - Effect afhankelijk van het aanbod	€150.000 (maar lastig in te schatten)	Met deze maatregel kan naar verwachting voldaan worden aan de wens bezoekers langer te laten verblijven op de dag van koopavond. Ook hier is effect afhankelijk van een aantrekkelijk aanbod en de mogelijke effecten gelden met name voor de horeca. De kosten voor deze maatregel zijn in relatie tot de te verwachten effecten niet proportioneel.
6. Blauwe zone instellen	Voordelen: - Er blijft een sturingsmechanisme beschikbaar - Parkeertarief is geen drempel meer voor bezoekers om naar Stadshart te gaan. - Meer bezoekers zou kunnen leiden tot meer omzet in winkelgebied. - Algemene verbetering in beleving door bezoekers door gastvrije ontvangst. Nadelen: - Tekort op de begroting door afname parkeeropbrengsten. - Potentieel veel meer autoverkeer richting centrum - Toename kosten door handhaving van deze maatregel - Theorie niet eenduidig dat deze maatregel leidt tot toename bezoekers en omzet, want afhankelijk van aanbod centrum.	€1.125.000 per jaar (excl. extra kosten handhaving)	Kosten van deze maatregel (tekort begroting) zijn erg hoog in relatie tot de verwachte baten (meer bezoek / omzet).

1.4 Afweging van beleidsmatige en financiële effecten leidt tot een voorkeursvariant.

Per variant is beleidsmatig gekeken of de maatregel leidt tot meer en met name langer verblijf van bezoekers. Omdat de meeste bezoekers nu binnen het uur vertrekken is het beleidsmatig vooral van belang om bezoekers langer te laten verblijven. Een van de varianten (2e uur gratis) heeft dit potentieel in zich en zou, indien gekozen wordt om een pilot te doen als voorkeursvariant gelden. Om een goede afweging te kunnen maken is ook per variant het financiële effect in kaart gebracht.

1.5 Er wordt tegemoet gekomen aan de wens uit het Raadsakkoord

Door het instellen van een pilot met het 2e uur gratis parkeren in de parkeergarages in het centrum wordt tegemoet gekomen aan de wens uit het Raadsakkoord om te onderzoeken of middels een aanpassing van parkeerregime het bezoek aan het Stadshart aantrekkelijker gemaakt kan worden. Gedurende de pilot kan gemonitord worden of er sprake is van meer bezoek en een langere verblijfsduur.

1.6 Met het instellen van de pilot wordt de kans vergroot dat bezoekers langer blijven

Op dit moment is de bezoekduur aan het centrum met minder dan een uur relatief kort te noemen. Uit de analyse van de bezoekers aan het Stadshart blijkt dat een groot deel binnen een uur weer vertrokken is (81% van het bezoek). Dit blijkt ook uit de parkeercijfers, al blijven autobezoekers iets langer (56% is binnen het eerste uur weer weg). De meeste bezoekers komen uit Lelystad zelf. Met deze pilot wordt gekeken of door het 2e uur gratis de gemiddelde bezoekduur verlengd wordt. Hierdoor wordt het voor bezoekers voordeliger om combinatiebezoeken te doen wat ten goede komt van de ondernemers in het Stadshart. Het is een gastvrije maatregel die de aantrekkelijkheid voor een langer verblijf vergroot. Voor de aantrekkelijkheid van een kort verblijf (minder dan een uur) verandert er niets.

1.7 Kosten pilot '2e uur gratis parkeren' relatief laag ten opzichte van andere varianten

Goudappel Coffeng heeft een aantal varianten beschreven als mogelijke oplossingsrichting om de parkeersituatie aan te passen. Het volledig afschaffen van parkeren en overgaan tot bijvoorbeeld het instellen van blauwe zones zal leiden tot een verlies van (een groot deel) van de parkeerinkomsten. Het gratis toegang verlenen tot parkeergarages heeft bovendien als effect dat deze dan door andere doelgroepen dan bezoekers aan het Stadshart gebruikt zullen worden, waardoor centrumbezoekers geen plek kunnen vinden. Omdat de huidige bezoekduur kort is, levert het eerste uur gratis toegang niet het gewenste effect op. Combinatiebezoeken en een verlengde verblijfsduur worden niet gestimuleerd. Met het instellen van de pilot voor het 2e uur gratis parkeren is de kans op een langere verblijfsduur groter. Ook deze variant gaat gepaard met substantiële kosten maar deze kosten zijn in verhouding tot de kosten die gepaard gaan met de andere varianten relatief laag.

1.8 Positief signaal naar ondernemers en bezoekers
De pilot met het 2e uur gratis parkeren maakt het langer verblijven in het Stadshart aantrekkelijker voor bezoekers. Dit moet zorgen voor meer combinatiebezoeken en een stimulans die bijdraagt aan de kwaliteit van het aanbod in het Stadshart.

2. De voor deze pilot van 1 jaar benodigde incidentele dekking van €275.000 beschikbaar te stellen uit het budget Actieplan Stadshart.

2.1. Budget Actieplan Stadshart biedt mogelijkheid voor incidentele dekking

Bij de vaststelling van het Actieplan Stadshart is €1.500.000 vrijgemaakt voor de uitvoering van het actieplan. Dekking vanuit dit budget biedt de mogelijkheid om de pilot voor een jaar incidenteel te financieren. Gedurende de pilot kan gemonitord worden in hoeverre er sprake is van meer bezoek aan het Stadshart, er sprake is van een langere verblijfsduur in de parkeergarages en wat de werkelijke kosten zijn. Op basis van die inzichten kan - indien de effecten van de pilot voldoende positief zijn - vervolgens een structureel voorstel bij de programmabegroting 2027 voorbereid worden.

2.2. Dekking vanuit het Actieplan Stadshart maakt het starten van de pilot op korte termijn mogelijk
Door de pilot te dekken vanuit het budget van Actieplan Stadshart kan de pilot 1 juli 2025 gestart worden. De effecten van de pilot zijn dan ook eerder bekend en er hoeft niet gewacht te worden op de kadernota of programmabegroting.

3. Tijdens deze pilot een verkenning te starten naar de mogelijkheden voor structurele dekking om bij positieve resultaten de pilot voort te kunnen zetten.

3.1 Structurele dekking is nodig bij het voortzetten van het 2e uur gratis parkeren

De pilot wordt gedekt uit incidentele middelen. Wanneer de pilot succesvol is en de wens bestaat tot voortzetting, is het nodig om de kosten structureel te dekken. Om de besluitvorming te faciliteren wordt alvast een verkenning gestart naar de mogelijkheden voor deze structurele dekking.

Kanttekeningen:

1. Kennis te nemen van het rapport van Goudappel 'Oplossingsrichtingen parkeersituatie Stadshart Lelystad' (hoofdrapportage en bijlagenrapport) en te kiezen voor de variant tweede uur gratis parkeren door middel van het uitvoeren van een pilot van 1 jaar startende op 1 juli 2025.

1.1 Er is geen garantie op meer bezoekers aan het Stadshart

Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat het effect van parkeertarieven en de rol van (betaald) parkeren op het centrumbezoek maar slechts voor een klein deel bepalend is voor het aantal bezoekers aan het centrum en dat juist het verblijfsklimaat, de sfeer en het (winkel)aanbod van belang zijn. De waardering van onze inwoners voor de sfeer, het (winkel)aanbod en de faciliteiten in het Stadshart is op dit moment laag (KSO, 2022). Door het tweede uur parkeren gratis te maken vergroot je wel de kans dat mensen langer in het centrum blijven doordat ze eerder geneigd zijn combinatiebezoeken te overwegen. In theorie zou dit tot meer omzet bij de ondernemers moeten leiden, echter is dit erg lastig aantoonbaar gebleken. Het effect van de pilot staat dan ook niet vast, waardoor een goede afweging tussen kosten en baten van belang is. Vanuit het rapport kan geconcludeerd worden dat het van belang blijft om te investeren in de kwaliteit van het aanbod van het Stadshart om zo de aantrekkelijkheid te vergroten.

2. De voor deze pilot van 1 jaar benodigde incidentele dekking van €275.000 beschikbaar te stellen uit het budget Actieplan Stadshart.

2.1 Het budget dat wordt onttrokken uit het Actieplan Stadshart kan niet worden ingezet voor andere maatregelen

De pilot kan gedekt worden uit het budget van het Actieplan Stadshart (€1,5 mln.). Dit budget dient ter uitvoering van dit actieplan en daarmee ter bevordering van de aantrekkelijkheid van het Stadshart via een aantal actielijnen, waaronder bereikbaarheid. De incidentele financiering vanuit dit budget betekent wel dat een deel van de beschikbare middelen voor andere actielijnen van het plan nu aangewend worden voor deze pilot. Voor de behandeling van de Kadernota zal duidelijk zijn welke middelen nodig zijn voor de andere actielijnen, zodat de raad op dat moment integraal kan afwegen deze middelen zo nodig aan te vullen.

Financiën:

De voorkeursvariant (2e uur gratis parkeren) kost de gemeente ongeveer €275.000,-. De pilot wordt incidenteel gedekt vanuit het budget voor het Actieplan Stadshart. Voor de uitvoering van het Actieplan Stadshart heeft de raad dekking opgenomen in de begroting (€1,5 mln. voor de komende drie jaar). Zie ook onderdeel 3.1 hiervoor. Er is een aantal actielijnen opgezet, waaronder de actielijn Verbonden Stadshart. -. Wanneer bij een geslaagde pilot de wens bestaat deze maatregel om te zetten in een definitieve situatie, dient structurele dekking aanwezig te zijn. Een verkenning naar mogelijke dekking wordt reeds gedurende de pilot gestart. Zonder structurele dekking kan het 2e uur gratis parkeren niet definitief gemaakt worden.

Vervolg:

Wanneer de raad beslist met het onttrekken van €275.000 uit het Actieplan Stadshart kan worden gestart met de voorbereidingen op de pilot. De pilot kan dan 1 juli 2025 starten. Na bijna een jaar zal de pilot worden geëvalueerd. Indien de pilot omgezet moet worden in een definitieve situatie zal structureel dekking gezocht moeten worden.

Bijlagen

1. Onderzoek Goudappel Oplossingsrichtingen parkeersituatie Stadshart Lelystad' (hoofdrapportage)
2. Onderzoek Goudappel Oplossingsrichtingen parkeersituatie Stadshart Lelystad' (bijlagenrapport)

Lelystad, 4 maart 2025

Het college van de gemeente Lelystad,

De interim secretaris,
A.N. van den Bergh
**Dit voorstel is digitaal vastgesteld en ondertekend*