Onderwerp: De toekomst van de Zoetermeerse bezoekersregeling parkeren

Notitie

Opsteller: Arie Pijp

Datum: 21 juni 2022

De digitale bezoekersregeling die vanaf september 2020 in gebruik genomen is hebben we in 2021 uitgebreid geëvalueerd. Enerzijds is gekeken naar het gebruik van de bezoekersregeling en anderzijds of de regeling in overeenstemming met het amendement dat heeft geleid tot de introductie van de regeling was ingevoerd. Uit de evaluatie bleek dat de bezoekersregeling in lijn met het amendement was ingevoerd. Het doel van de bezoekersregeling was om het sociaal bezoek van bewoners te faciliteren naar aanleiding van de tariefsverhogingen en de uitbreiding van de tijden waarop betaald parkeren van toepassing was. Uit de evaluatie bleek dat – anders dan verwacht – de bezoekersregeling niet vooral in de avond, maar met name overdag werd gebruikt. We zagen ook dat de extra opbrengsten uit de verhoging van het uurtarief voor parkeren (€ 0,10) het mogelijk maakten om de kosten van aanschaf en instandhouding van de bezoekersregeling net te dekken, maar dat het gebruik van het ‘gratis’ urensaldo er wel toe leidt dat de gemeente parkeerinkomsten derft.
Het advies vanuit de evaluatie was om de bezoekersregeling aan te passen, door deze in lijn te brengen met het doel van de regeling, namelijk om het sociale bezoek van bewoners van de binnenstad van Zoetermeer niet te benadelen als gevolg van de tariefsverhoging en verlengde parkeertijden.

1 Vraagstelling

Eind 2022 loopt de huidige pilot van de bezoekersregeling af. Voor het vaststellen van een meer definitieve bezoekersregeling per 2023 brengen we dit advies uit. In dit advies zullen wij **alternatieven benoemen** voor de huidige bezoekersregeling en deze alternatieven **uitwerken naar** de gevolgen voor:

- de doelgroep (bewoners van het centrumgebied en hun sociaal bezoek),
- de parkeerdruk in het centrumgebied en
- de gemeentelijke financiën, waarbij deze financiën uitgesplitst worden naar enerzijds uitvoeringskosten en anderzijds de gevolgen voor de parkeerexploitatie (inkomstenderving).

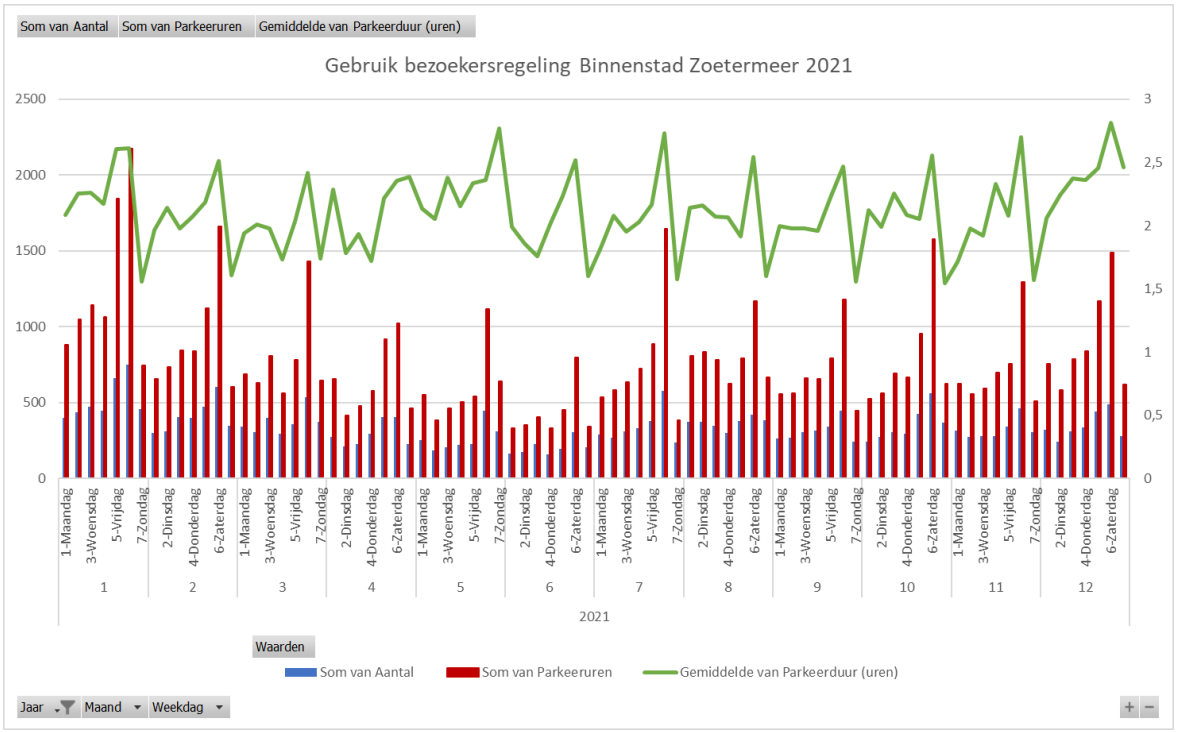
Ook zal ingegaan worden op financieringsmogelijkheden voor de opgenomen alternatieven.

De alternatieven die zullen worden uitgewerkt zijn:

- behoud van de huidige bezoekersregeling;
- aanpassing van het urensaldo, waarbij gekeken wordt naar het aantal uren dat vanuit de € 0,10 verhoging van het uurtarief kan worden betaald en wat een bepaald urensaldo van bijvoorbeeld 40 uur betekent;
- invoeren van een tarief voor (een deel van) het urensaldo;
- aanpassing van de tijden voor gebruik van de bezoekersregeling;
- afschaffen van betaald parkeren in de avonduren;
- afschaffen van de huidige bezoekersregeling;
- verhogen kortparkeertarief voor volledige dekking kosten bezoekersregeling;
- beperken van het gebied waar betaald parkeren in de avonduren geldt.

2 Analyse gebruik 2021 bezoekersregeling

De evaluatie van de bezoekersregeling was gebaseerd op de gegevens uit 2020 en begin 2021. Inmiddels is het – tijdstip van opstellen van dit rapport – het tweede kwartaal van 2022. Dit biedt de mogelijkheid om in ieder geval het gebruik van de bezoekersregeling voor heel 2021 te onderzoeken om na te gaan of de conclusies uit de eerdere evaluatie nog steeds van toepassing zijn. Het gebruik van de bezoekersregeling parkeren Binnenstad is als volgt inzichtelijk te maken:



Figuur 1: gebruik bezoekersregeling per maand in 2021

In Figuur 1 is per maand gekeken naar het gebruik van de bezoekersregeling per weekdag. Daarbij is het aantal aanmeldingen weergegeven in blauw, de verbruikte parkeeruren die bij deze aanmeldingen horen in rood en de groene lijn geeft aan hoeveel parkeeruren er gemiddeld worden gebruikt met de bezoekersregeling. Net als bij de evaluatie vanaf medio 2020 is zichtbaar dat over alle maanden heen de meeste parkeeruren verbruikt worden op de zaterdag, gevolgd door de vrijdag. Lag in 2020 de piek van het gebruik nog in december, in 2021 zien we geen duidelijk piek meer. In januari is een piek te zien, tot juni zien we verminderd gebruik en daarna blijft het gebruik maandelijks vrijwel hetzelfde.

2.1 Kregen vergunninghouders genoeg uren.

Allereerst is gekeken of vergunninghouders voldoende uren hadden. Over de periode 1 januari tot en met 31 mei kregen vergunninghouders 35 uur, vanaf 1 juni 2021 kreeg men weer 35 uur. Over de periode 2020 en begin 2021 was de conclusie dat over het algemeen vergunninghouders voldoende uren hadden, over 2020 bleek dat slechts 30% van het urensaldo daadwerkelijk gebruikt werd.

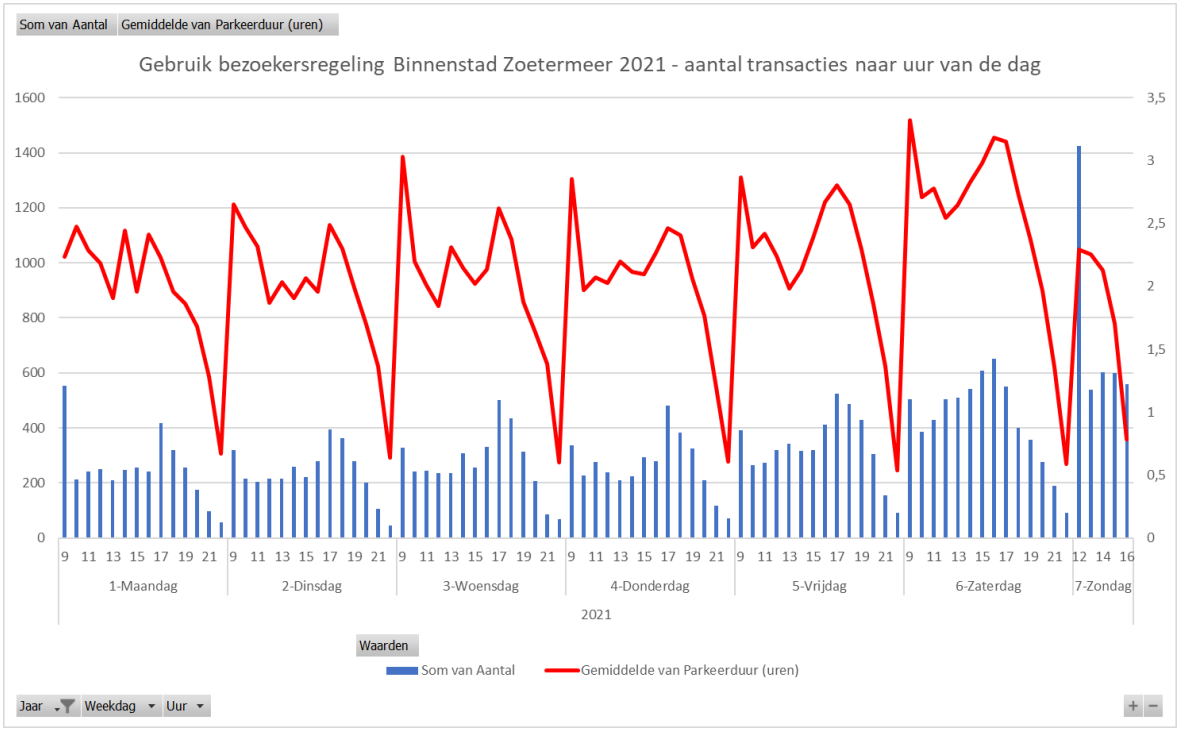
Kijken we naar 2021 dan zien we dat in het eerste halfjaar 52,5% van het urensaldo ongebruikt is gebleven, in de tweede helft van het jaar daalde dit naar 49,7% ongebruikt saldo. Zie onderstaand een overzicht van deze gegevens:

Periode	Aantal gebruikers	Urensaldo	Verbruikte uren	% gebruikt	% ongebruikt
Start 2021 (1e halfjaar)	1573	55055			
Januari	85	2975	8904		
Februari	41	1435	6456		
Maart	33	1155	5539		
April	20	700	4523		
Mei	30	1050	4198		
Totaal 1e halfjaar	1782	62370	29620,7	47,5%	52,5%
Start medio 2021	1782	62370			
Juni	73	2555	3003		
Juli	44	1540	5383		
Augustus	33	1155	5667		
September	25	875	4846		
Oktober	27	945	5600		
November	20	700	5021		
December	28	980	6240		
Totaal heel 2021	2032	71120	35760	50,3%	49,7%

Tabel 1 Saldogebruik bezoekersregeling per maand

2.2 Gebruik naar uur van de dag

De bezoekersregeling komt voort uit de tariefsverhoging per 2020 en de uitbreiding van de betaaluren tot 23:00 uur. Daardoor zouden bewoners van de binnenstad mogelijk geraakt worden doordat hun sociaal bezoek zou kunnen verminderen vanwege het betaald parkeren. De vraag is wanneer de bezoekersregeling met name gebruikt wordt. De volgende grafiek geeft weer per weekdag (over heel 2021) op welk uur van de dag een kenteken is aangemeld voor de bezoekersregeling. De rode lijn geeft het gemiddelde aan van de voor het bezoek gebruikte parkeeruren:



Figuur 2: gebruik bezoekersregeling naar uur van de dag

Het gebruik van de bezoekersregeling wijkt niet af van wat we in de evaluatie zagen. Zichtbaar is dat het gebruik met name op de zaterdag groter is, gevolgd door de vrijdag. We zien twee piekmomenten, namelijk op het eerste uur dat betaald parkeren in gaat (9 uur door de week en 12 uur op zondag) en door de week rond 17:00 uur. De piek rond het eerste uur is te verklaren omdat het systeem alle aanmeldingen voor start betaald parkeren opspaart en deze allemaal registreert in het eerste uur. Dus bezoekers die op zondagochtend arriveren en worden aangemeld worden geregistreerd in uur 12.

De piek rond 17:00 uur is niet helemaal verklaarbaar. Dit is het moment dat de meeste mensen thuiskomen uit hun werk, niet een moment dat men over het algemeen veel bezoek ontvangt. Duidelijk is ook dat de bezoekersregeling nog steeds vooral gebruikt wordt overdag en minder in de avond.

2.3 Conclusie gebruik bezoekersregeling

Uit het voorgaande blijkt dat het gebruik van de bezoekersregeling qua tijdstip en intensiteit niet echt veranderd is ten opzichte van de eerdere evaluatieperiode. Wel zien we dat er in toenemende mate gebruikers zijn van de bezoekersregeling.

3 Mogelijke alternatieven voor de huidige bezoekersregeling

In dit hoofdstuk staan we stil bij een aantal mogelijke alternatieven voor de huidige bezoekersregeling. Daarbij zullen we ingaan op de vorm en inhoud van het alternatief en de gevolgen in kaart brengen van het alternatief voor de doelgroep, de parkeerdruk en de gemeentelijke financiën.

3.1 Waarom onderzoek naar alternatieven

De huidige bezoekersregeling is in 2020 ingegaan in navolging van een amendement vanuit de gemeenteraad. In eerste instantie is dit als een proef uitgewerkt, mede door de invloed van Covid-19 is deze regeling enkele maken verlengd, waarbij nu de einddatum 31 december 2022 is. Dit betekent dat de gemeente een besluit moet nemen wat zij na deze datum wil. Daarbij speelt ook mee dat de kosten van aanschaf en instandhouding van de huidige bezoekersregeling net gedekt kunnen worden uit de verhoging van de uurtarieven voor parkeren (€ 0,10 per uur), maar het gebruik van de bezoekersregeling is nu feitelijk gratis, waardoor de gemeente parkeerinkomsten derft. Om een besluit te kunnen nemen ten aanzien van de bezoekersregeling vanaf 2023 worden de mogelijke alternatieven nader uitgewerkt en tegen elkaar afgezet.

3.2 Alternatief 1: Behoud huidige regeling

Beschrijving: Voor 2022 heeft de gemeente Zoetermeer vanaf 1 januari t/m 31 december, 70 uur beschikbaar gesteld per aanvrager van de bezoekersregeling. Voorwaarden voor het verkrijgen van de bezoekersregeling zijn:

- de aanvrager staat ingeschreven op een adres in het betaald parkeergebied;
- per adres wordt er maximaal 1 bezoekersregeling afgegeven.

Het bezoek van bewoners mag parkeren op de betaald parkeerplaatsen in het centrum van Zoetermeer. De betaald parkeerplaatsen bij het busstation Centrum West zijn uitgesloten. Op de met een slagboom afgesloten parkeerterreinen kan het bezoek alleen parkeren wanneer deze zijn opengesteld voor het winkelend publiek.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:

De regeling is gunstig voor de doelgroep. De doelgroep is bewoners van het betaald parkeergebied, die de uren kunnen gebruiken om hun sociaal bezoek gratis te laten parkeren. Het amendement waar de regeling uit is voortgekomen is aangenomen vanwege de uitbreiding van de reguleringstijden in de avonduren en de gelijktijdig voorgestelde tariefsverhoging. Omdat veel sociaal bezoek met name in de avond te verwachten is, zou uitbreiding van de reguleringstijden kunnen betekenen dat er een barrière wordt opgeworpen voor het sociaal bezoek van bewoners.

Met de huidige regeling kan men echter op elk moment van de dag sociaal bezoek gratis laten parkeren. In de praktijk is ook zichtbaar dat de regeling met name overdag wordt gebruikt.

Gevolgen voor de parkeerdruk:

- In 2019 zijn tellingen en metingen gehouden. Dit was voor invoering van de bezoekersregeling. Op dit moment staan er nieuwe tellingen en metingeng gepland voor het najaar van 2022. Vanwege de impact van Corona na 2019 zijn er geen tussentijdse metingen gedaan, waardoor op dit moment geen uitspraak gedaan kan worden over de mogelijke impact van de bezoekersregeling op de parkeerdruk in het centrum van Zoetermeer.
- De bezoekersregeling is alleen van toepassing op maaiveld, niet in de parkeergarages. Dit betekent dat de regeling er voor kan zorgen dat het sociaal bezoek niet in de parkeergarages parkeert, maar juist op straat om gebruik te kunnen maken van de gratis parkeeruren.
- In de huidige vorm kan men op elk adres in het betaald parkeergebied een bezoekersregeling aanvragen. Er zijn en worden veel appartementen bijgebouwd in het Stadshart. Bij deze ontwikkelingen hoort een gemeentelijke parkeernorm om een te hoge parkeerdruk te voorkomen in het gebied. In deze parkeernormen zit ook het bezoekersparkeren. Dit betekent dat bij de ontwikkeling gezorgd moet worden dat er voldoende parkeergelegenheid is voor auto's van bewoners, maar ook voor bezoekers van bewoners. Door de ruime uitwerking van de bezoekersregeling kan de parkeerdruk toenemen omdat het sociaal bezoek van deze bewoners niet gaat parkeren op de voor dit bezoek bedoelde parkeerplaatsen maar in plaats daarvan op maaiveld gaat parkeren. Dit kan tot een onhoudbare situatie leiden.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- In het amendement is vastgelegd dat de gratis uren van de bezoekersregeling bekostigd worden uit de extra opbrengsten van € 0,10 per parkeeruur of per verkochte dagkaart. In 2021 zijn er 428.176,5 uren verkocht in het gebied betaald parkeren. Dit betekent dat er sprake is van een extra opbrengst van € 42.817,65, omdat dit exclusief de verkochte dagkaarten is ronde we dit af naar € 43.000,-. Dit is fors lager dan de in het amendement genoemde € 70.000,-. In de evaluatie is aangegeven dat bij een vierjarig gebruik van de bezoekersregeling de jaarlijkse kosten ongeveer € 30.800,- zullen bedragen. Dit betekent dat de extra opbrengsten wel de kosten voor het in stand houden van de regeling dekken, maar dat de gratis parkeeruren nauwelijks worden gedekt. In 2021 zijn via de bezoekersregeling 65.380 uren daadwerkelijk gebruikt. Dit komt tegen een uurtarief van €

2,30 (het geldende tarief in 2021 minus 10 eurocent) neer op een waarde van ruim € 150.000,-. Kanttekening moet wel gemaakt worden dat zonder deze regeling mogelijk veel minder sociaal bezoek op maaiveld zou parkeren. Zo blijkt uit de door de gemeente gehouden enquête onder gebruikers (via Onderzoek & Statistiek) dat 27,6% van de gebruikers verwachten dat zonder de bezoekersregeling het sociaal bezoek in het betaald parkeren gebied zal blijven parkeren. Dit zou bij toepassing van dit percentage in relatie tot de waarde van de geparkeerde uren van de bezoekersregeling uitkomen op € 41.400,-.

- Conclusie is dat de bezoekersregeling zelf bekostigd kan worden uit de extra opbrengsten van het betaald parkeren, maar dat er zeker sprake is van een significante inkomstenderving door toepassing van de bezoekersregeling met gratis parkeeruren.

3.3 Alternatief 2: Aanpassing van het urensaldo in relatie tot de extra tariefsverhoging met € 0,10

Beschrijving: In dit alternatief wordt feitelijk de huidige regeling voortgezet qua vorm, maar worden alleen uren gratis toebedeeld in een mate waarbij deze uren gedekt worden uit de extra tariefsverhoging.

Zoals al aangegeven bij alternatief 1 (behoud huidige regeling) is de extra opbrengst vanuit de tariefsverhoging met € 0,10 te bepalen op € 43.000,-. Het uurtarief in Zoetermeer bedraagt € 2,50. Om de berekening te maken van het aantal uren dat gebruikt zou kunnen worden voor de bezoekersregeling halen we de tariefsverhoging uit het te hanteren tarief. Bij een uurtarief van € 2,40 komen er circa 17.920 uren beschikbaar. Uitgaande van zo'n 2000 gebruikers van de bezoekersregeling zou dit neerkomen op bijna 9 uur jaarlijks per bezoekersregeling. Dit is erg laag, waarmee dit alternatief niet gezien kan worden als een volwaardig alternatief, waardoor we ook niet stil staan bij de gevolgen van dit alternatief.

3.4 Alternatief 3: Invoering van een tarief voor (een deel van) het urensaldo

Beschrijving: In de huidige regeling krijgt elke houder van een bezoekersvergunning een gratis saldo aan 70 parkeeruren. Hier zijn geen kosten aan verbonden, ook zijn er geen leges verschuldigd. Als alternatief zijn er een aantal mogelijkheden om de kosten te dekken:

- Een tarief koppelen aan de aanschaf van de bezoekersvergunning;
- Leges vragen voor de aanvraag en verstrekking van de bezoekersvergunning en digitale regeling;
- Een tarief vragen voor de te gebruiken uren van de bezoekersregeling, of voor een deel van het urensaldo, waarbij dit uiteraard een kortingstarief is ten opzichte van het reguliere betaald parkeren.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:

Voor de vergunninghouder betekent dit alternatief dat er op enige wijze betaald moet gaan worden voor de bezoekersregeling. Voor elke andere parkeervergunning geldt overigens al een tarief en zijn leges verschuldigd. Als er alleen een tarief voor de vergunning en leges moeten worden afgerekend is dit gelijk aan elke andere parkeervergunning en kent het parkeren zelf nog geen prijs. Als er echter een bedrag in rekening gebracht gaat worden per elk geparkeerd uur zal dit kunnen betekenen dat er anders omgegaan zal worden met het inzetten van de uren. Zo zal men eerder een keuze maken wie wel en wie niet mag parkeren via de bezoekersregeling. Voor de doelgroep heeft deze wijziging een negatieve financiële impact. Voor de inwoners overall is dit anders, omdat de gebruiker gaat betalen en niet – zoals nu – alle inwoners meebetalen aan de bezoekersregeling van een paar duizend inwoners.

Gevolgen voor de parkeerdruk:

- Doordat de uren binnen de bezoekersregeling of via de kosten van de vergunning of via een tarief per uur beprijsd worden, zullen gebruikers meer weloverwogen de uren inzetten. Dit betekent dat men bijvoorbeeld het bezoek alternatieven zou kunnen aanbieden, zoals kort parkeren in één van de parkeergarages of met andere vervoersmiddelen te komen, zoals openbaar vervoer. Dit kan een positief effect hebben op de parkeerdruk.
- Beprijzen van de bezoekersregeling kan ook betekenen dat minder bewoners een bezoekersvergunning zullen aanvragen. Dit wil niet zeggen dat er ook minder bezoekers te verwachten zijn, maar zoals in het eerste punt al is aangegeven kan dit wel betekenen dat bezoek met ander vervoersmiddel komt of ergens anders parkeert.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Door toepassing van leges kunnen de kosten die verband houden met de uitgifte en inrichting van de bezoekersvergunning gedekt worden. Leges zijn geen verdienmodel, deze mogen enkel de kosten dekken. Door een tarief voor de bezoekersvergunning te rekenen en/of een tarief per uur te rekenen kan de inkomstenderving die ontstaat doordat parkeerders niet het volledige uurtarief op straat betalen maar parkeren via de bezoekersregeling deels worden afgedekt. Dit is dus een positief gevolg van dit alternatief voor de gemeentelijke financiën.
- In alle gevallen zal er sprake zijn van een reductie van het parkeertarief voor het sociaal bezoek van bewoners als er een bezoekersregeling wordt ingericht. Door dit te beprijzen zullen bewoners nadenken over de aanschaf van de bezoekersvergunning, waardoor het

gebruik ook minder zal zijn. Dit betekent ook dat deze feitelijke subsidieregeling minder wordt benut en dus de gemeente minder geld kost, wat positief is voor de gemeentelijke financiën. Ook de kosten die de gemeente betaald aan de private partij die de regeling voor de gemeente inricht en in stand houd zal minder zijn, omdat deze kosten deels betaald worden op basis van het aantal uitgegeven vergunningen.

3.5 Alternatief 4: Aanpassen tijden waarbinnen de bezoekersregeling gebruikt kan worden

Beschrijving: De bezoekersregeling komt voort uit de wijziging van het parkeerbeleid, waarbij de uren waarbinnen betaald parkeren geldt werden uitgebreid. Voor de wijziging gold betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 uur en 18:00 uur, op vrijdag ook tussen 18:00 uur en 21:00 uur en op zondag tussen 12:00 uur en 17:00 uur. In verband met de tekorten in de financiering van de jeugdzorg is voorgesteld om de betaaltijden uit te breiden van maandag tot en met zaterdag van 9:00 uur tot 21:00 uur en de zondag niet te wijzigen. De aanpassing naar 21:00 uur zou gaan gelden direct in de omgeving van het stadscentrum. In de besluitvorming is echter ervoor gekozen om in het hele gebied met betaald parkeren de betaaltijden uit te breiden en niet tot 21:00 uur, maar tot 23:00 uur. Deze forse uitbreiding heeft ervoor gezorgd dat het sociaal bezoek van veel meer inwoners van Zoetermeer nadelige gevolgen zouden ondervinden. Hier ligt deels ook de oorsprong van het amendement dat tot invoering van de bezoekersregeling heeft geleid.
Een alternatief zou kunnen zijn om enerzijds de eindtijd voor het betaald parkeren terug te brengen naar 21:00 uur in plaats van 23:00 uur en anderzijds de uren waarop de bezoekersregeling gebruikt zou kunnen worden vooral samen te laten vallen met de uren waarin de betaaltijd is uitgebreid, dus bijvoorbeeld alleen in de avond tussen 18:00 uur en 21:00 uur en in het weekend.

Om dit alternatief te onderzoeken is over 2021 gekeken wat de opbrengsten uit gewoon betaald parkeren was in de uren die na de wijziging erbij zijn gekomen. Dit levert het volgende beeld op over heel 2021:

Uur van de dag	Aantal betaalde minuten	Betaald bedrag	Percentage
09-10u	1134577	€ 45.383,08	5,12%
10-11u	1641043	€ 65.641,72	7,41%
11-12u	1850915	€ 74.036,60	8,36%
12-13u	1992701	€ 79.708,04	9,00%
13-14u	2241564	€ 89.662,56	10,12%
14-15u	2341410	€ 93.656,40	10,58%

15-16u	2209024	€	88.360,96	9,98%
16-17u	1861020	€	74.440,80	8,41%
17-18u	1334910	€	53.396,40	6,03%
18-19u	1201226	€	48.049,04	5,43%
19-20u	1286979	€	51.479,16	5,81%
20-21u	1242849	€	49.713,96	5,61%
21-22u	1019028	€	40.761,12	4,60%
22-23u	783090	€	31.323,60	3,54%
Totaal	22140336	€	885.613,44	100%

Tabel 2 Opbrengsten per uur van de dag over heel 2021

Als de eindtijd voor betaald parkeren wordt teruggebracht naar 21:00 uur betekent dit een inkomstenderving van ruim 8%, wat neerkomt op een bedrag van bijna € 73.000,-.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:

Door de tijden waarbinnen de bezoekersregeling gebruikt kan worden te verminderen naar enkel de uren aan het begin van de avond en in het weekend worden vergunninghouders minder flexibel in de inzet van de uren. Dit betekent dat de bezoekersregeling niet langer ingezet kan worden overdag op doordeweekse dagen. Het CROW (een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid) heeft parkeerkencijfers opgesteld welke door gemeenten gehanteerd worden bij het opstellen van parkeernormen. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheid van diverse doelgroepen op welke delen van dagen. Dit kennisinstituut geeft de volgende aanwezigheidspercentages aan voor bezoek van bewoners[1]:

Dagdeel	Aanwezigheidspercentage bezoek van bewoners
Werkdagochtend	10%
Werkdagmiddag	20%
Werkdagavond	80%
Werkdagnacht	0%
Koopavond	70%
Zaterdagmiddag	60%
Zaterdagavond	80%
Zondagmiddag	70%

Tabel 3 Hoeveel procent van de parkeernorm voor bezoek wordt wanneer naar verwachting gebruikt – CROW-cijfers

Dit overzicht laat zien dat bezoek van bewoners met name in de avonden en in het weekend verwacht mag worden. Daardoor zal het beperken van de uren waarop de bezoekersregeling

[1] Parkeren - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie - 5, 01-12-2018

gebruikt kan worden tot weekdagen tussen 18:00 uur en 21:00 uur en in de weekenden relatief weinig gevolgen hebben voor de doelgroep in relatie tot de intentie van de bezoekersregeling. Wordt daarbij ook de werkingstijd van het betaald parkeren van 23:00 uur teruggebracht tot 21:00 uur dan heeft dit zeker een positief effect op de doelgroep.

Gevolgen voor de parkeerdruk:
Dit alternatief heeft twee zijden. Enerzijds gaat het om de gevolgen voor de parkeerdruk als de bezoekersregeling beperkt gebruikt kan worden en anderzijds de gevolgen van het terugbrengen van de eindtijd betaald parkeren van 23:00 uur naar 21:00 uur.
Het beperken van de tijden waarop de bezoekersregeling gebruikt kan worden zal mogelijk een licht positief effect hebben op de parkeerdruk. Bezoekers zullen namelijk de parkeerkosten afwegen tegen de kosten voor alternatief vervoer of ze zullen gebruik maken van de parkeergarages als het gaat om kort bezoek of men zal uitwijken naar de blauwe zones.
Het verkorten van de tijden voor betaald parkeren van 23:00 uur naar 21:00 uur kan ertoe leiden dat de parkeerdruk in het stadscentrum hoger wordt in de avond. Als er vanaf 21:00 uur niet meer betaald hoeft te worden zullen meer parkeerders in de avond toch in het centrum parkeren. Dit zal met name op de koopavond (vrijdag) het geval zijn. Op andere dagen sluit winkelcentrum Stadshart Zoetermeer rond 17:30 uur. In de avond zijn verder alleen nog horeca en supermarkten open.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Doordat de uren waarop gebruik gemaakt kan worden van de bezoekersregeling sterk teruggebracht worden in dit alternatief zou het urensaldo in de bezoekersregeling veel lager kunnen zijn dan de huidige 70 uren. In ieder geval zal het aantal uren dat wordt ingezet een stuk lager worden, aangezien we hebben geconstateerd dat de huidige bezoekersregeling vaak overdag wordt gebruikt.
- Het verkorten van de tijden voor betaald parkeren van 23:00 uur naar 21:00 uur betekent dat er op weekdagen (maandag tot en met zaterdag) 2 uur minder betaald parkeren is. Dit betekent een inkomstenverlies. Uit de analyse over 2021 blijkt dat het dan gaat om circa € 73.000,-.

3.6 Alternatief 5: Afschaffen van betaald parkeren in de avonduren

Beschrijving: Betaald parkeren in de avond terugdraaien en bezoekersregeling afschaffen. Dit betekent concreet dat de situatie van voor 2020 weer terugkeert, waarbij de tijden voor betaald parkeren weer als volgt worden: van maandag tot en met zaterdag tussen 9:00 uur en 18:00 uur, op vrijdag ook tussen 18:00 uur en 21:00 uur en op zondag tussen 12:00 uur en 17:00 uur. Omdat

daarmee het sociale bezoek dat met name in de avond komt geen hinder heeft van het betaald parkeren zou de bezoekersregeling ook afgeschaft kunnen worden. Bij alternatief 4 is in Tabel 2 weergegeven hoeveel inkomsten er per uur van de dag worden gegenereerd uit het kortparkeren op straat. In onderstaande tabel is dit uitgewerkt per weekdag en is aangegeven welke minuten niet langer betaald zullen zijn (oranje gearceerd):

Uur van de dag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Totaal
09-10u	191568	233558	226393	216441	189324	77293		1134577
10-11u	253578	324551	312595	297622	281072	171625		1641043
11-12u	273365	346676	337582	328963	319784	244545		1850915
12-13u	265420	331757	324513	326629	322752	286096	135534	1992701
13-14u	307090	345319	359960	351900	352505	341725	183065	2241564
14-15u	320375	349886	376273	355369	356256	381140	202111	2341410
15-16u	303384	333672	343628	336946	336530	358871	195993	2209024
16-17u	246180	285824	276118	286580	290399	296360	179559	1861020
17-18u	183027	215958	216961	223023	249567	246374		1334910
18-19u	149695	181041	186440	191978	270387	221685		1201226
19-20u	159163	188509	200434	204139	306087	228647		1286979
20-21u	151372	173595	193154	200157	294949	229622		1242849
21-22u	127750	142919	155617	164364	218425	209953		1019028
22-23u	102070	107977	113035	118170	168417	173421		783090
Totaal	3034037	3561242	3622703	3602281	3956454	3467357	896262	22140336

Tabel 4 [Titel Tabel]

Het oranje gearceerde deel, wat weg zal vallen qua inkomsten betreft in totaal 4.661.749 minuten, wat neerkomt op een inkomstenderving van circa € 186.500,-.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:

Voor de gebruikers van de bezoekersregeling betekent dit dat hun sociaal bezoek in de avond met name geen hinder heeft van het betaald parkeren. Maar we hebben uit het gebruik geconstateerd dat de bezoekersregeling veel overdag en met name ook in het weekend gebruikt wordt. Dit betekent dat het sociaal bezoek van bewoners overdag en in het weekend toch weer

parkeerbelasting zal moeten voldoen bij het parkeren op straat, of moet uitwijken naar alternatief vervoer of andere parkeerlocaties zoals de parkeergarages.

Gevolgen voor de parkeerdruk:

- In 2019 zijn tellingen en metingen gehouden. Dit was voor invoering van de extra uren betaald parkeren in de avond. Op dit moment staan er nieuwe tellingen en metingeng gepland voor het najaar van 2022. Vanwege de impact van Corona na 2019 zijn er geen tussentijdse metingen gedaan, waardoor op dit moment geen uitspraak gedaan kan worden over de mogelijke impact van het afschaffen van betaald parkeren in de avonduren op de parkeerdruk in het centrum van Zoetermeer.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Als de bezoekersregeling wordt afgeschaft betekent dit dat alle hiermee verband houdende kosten ook komen te vervallen. Denk dan aan de uitvoeringskosten van circa € 30.800,- per jaar, maar ook de inkomstenderving die ontstaat door het gebruik van de gratis parkeeruren.
- Doordat het betaald parkeren in de avonduren komt te vervallen zullen er in de avonden ook geen inkomsten meer binnenkomen uit het reguliere parkeren. Over 2021 is berekend dat het dan zou gaan om circa € 186.500,- aan inkomstenderving.

3.7 Alternatief 6: afschaffen van de bezoekersregeling.

Beschrijving: Hoewel de gemeenteraad via het aangenomen amendement ‘Belastingtarieven parkeren regeling bezoekers van bewoners’ uit december 2019 besloten heeft tot het invoeren van een bezoekersregeling voor het parkeren van bezoek van bewoners kan een afweging van alternatieven niet zonder het alternatief afschaffing van de ingevoerde regeling. Afschaffing betekent dat het bezoek van bewoners niet langer gebruik kan maken van de gratis parkeeruren die bewoners nu krijgen binnen de bezoekersregeling. Men zal elders moeten parkeren (parkeergarages bijvoorbeeld), het geldende kortparkeertarief moeten betalen of moeten kiezen voor een andere vorm van vervoer. Afschaffen van de bezoekersregeling betekent ook dat het reguliere uurtarief voor betaald parkeren met € 0,10 kan worden verlaagd.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:
Voor de gebruikers van de bezoekersregeling betekent dit dat hun sociaal bezoek voortaan zal moeten betalen voor het parkeren als ze met de auto komen en op maaiveld willen parkeren.

Gevolgen voor de parkeerdruk:

Verwacht mag worden dat minder sociaal bezoek zal parkeren in het gebied zolang er een parkeertarief geldt. Dit betekent dat de parkeerdruk mogelijk lager zal zijn dan ze nu is. Betaald parkeren tot 23:00 uur kan wel betekenen dat de parkeerdruk in het omliggende gebied, zoals de blauwe zone hoger zal worden vanwege het te verwachten uitwijkgedrag.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Als de bezoekersregeling wordt afgeschaft betekent dit dat alle hiermee verband houdende kosten ook komen te vervallen. Denk dan aan de uitvoeringskosten van circa € 30.800,- per jaar, maar ook de inkomstenderving die ontstaat door het gebruik van de gratis parkeeruren.
- Doordat het betaald parkeren in de avonduren blijft bestaan zullen mogelijk de inkomsten in de avonduren iets toenemen. Het is op voorhand niet duidelijk met hoeveel. In de bewonersenquête is aangegeven door meer dan de helft van de respondenten die gebruik maakt van de Bezoekersregeling (55,0%) dat zij verwachten dat het bezoek op straat in het betaald-parkeergebied zou parkeren als de Bezoekersregeling niet meer zou bestaan. Verder geeft 38,2% aan dat het bezoek waarschijnlijk gebruik zal gaan maken van een parkeergarage en zegt 37,4% dat het bezoek niet meer zou komen. 7,4% geeft aan dat het bezoek dan waarschijnlijk niet meer met de auto zou komen.

3.8 Alternatief 7: verhogen uurtarief betaald parkeren om de kosten van de bezoekersregeling volledig te dekken (35 uur versus 70 uur).

Beschrijving: Het aangenomen amendement ging er vanuit dat de kosten van de bezoekersregeling gedekt zou worden uit de verhoging van het kortparkeertarief. In de praktijk blijkt dit niet het geval te zijn. Bij alternatief 2 (paragraaf 3.3) is al aangegeven dat op basis van de tariefsverhoging er ruimte is voor 9 gratis parkeeruren voor bezoekers per bezoekersregeling. Dit alternatief gaat in op het in stand houden van de bezoekersregeling met 35 uur of 70 uur gratis parkeren voor sociaal bezoek van bewoners, waarbij het kortparkeertarief verhoogd wordt om deze gratis uren te bekostigen.

Het uurtarief in Zoetermeer bedraagt € 2,50. Om de berekening te maken met hoeveel het parkeertarief verhoogd zou moeten worden om de bezoekersregeling te bekostigen halen we de tariefsverhoging uit het te hanteren tarief.

Uitgaande van zo'n 2000 gebruikers van de bezoekersregeling betekent dit dat we de volgende aantal uren en bijbehorende waarde moeten bekostigen:

Saldo	Uren	Waarde in euro's
35 uur	70.000 uur	€ 168.000,-
70 uur	140.000 uur	€ 336.000,-

Tabel 5 Aantal uren en waarde van het urensaldo bezoekersregeling

Uitgaande van het parkeergedrag over 2021 betekent dit het volgende voor de te hanteren uurtarieven voor het kortparkeren. In 2021 werd in totaal 22.140.336 minuten betaald geparkeerd. Als deze minuten ook de kosten van de bezoekersregeling zouden moeten dekken betekent dit dat het uurtarief bij 35 gratis uren bezoekersparkeren verhoogt moet worden met € 0,46 per uur naar een uurtarief van **€ 2,86**. Om 70 gratis uren voor de bezoekersregeling te bekostigen zou het uurtarief voor kortparkeren verhoogd moeten worden met € 0,91 per uur naar **€ 3,31**. Als ook de kosten van de regeling zelf worden meegenomen (geschat op € 30.800,- per jaar) dan zouden deze tarieven met nog € 0,08 verhoogd moeten worden naar respectievelijk € 2,94 en € 3,39.

Gevolgen voor de doelgroep van de regeling:
Voor de gebruikers van de bezoekersregeling heeft de verhoging van het reguliere kortparkeertarief geen gevolgen. Voor hen blijven deze uren gratis.

Gevolgen voor de parkeerdruk:
Verwacht mag worden dat een verhoging van de kortparkeertarieven zal leiden tot minder parkeeracties in het gereguleerde gebied. De aantrekkelijkheid van het stadscentrum zal afnemen, de parkeerdruk in de parkeergarages en in de omgeving rond het gebied met betaald parkeren zal mogelijk wel toenemen.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Als de bezoekersregeling wordt bekostigd uit de tariefsverhoging voor het kortparkeren betekent dit dat de gemeente/gemeenschap niet de kosten van deze bezoekersregeling hoeft te dragen. Dat is positief.
- De verhoging van de parkeertarieven zal waarschijnlijk niet leiden tot een toename van het bezoek aan Zoetermeer. Naar verwachting zal de forse toename van het parkeertarief eerder leiden tot een afname van het bezoek. Dit betekent per saldo dat de opbrengsten uit het betaald parkeren mogelijk zullen afnemen.

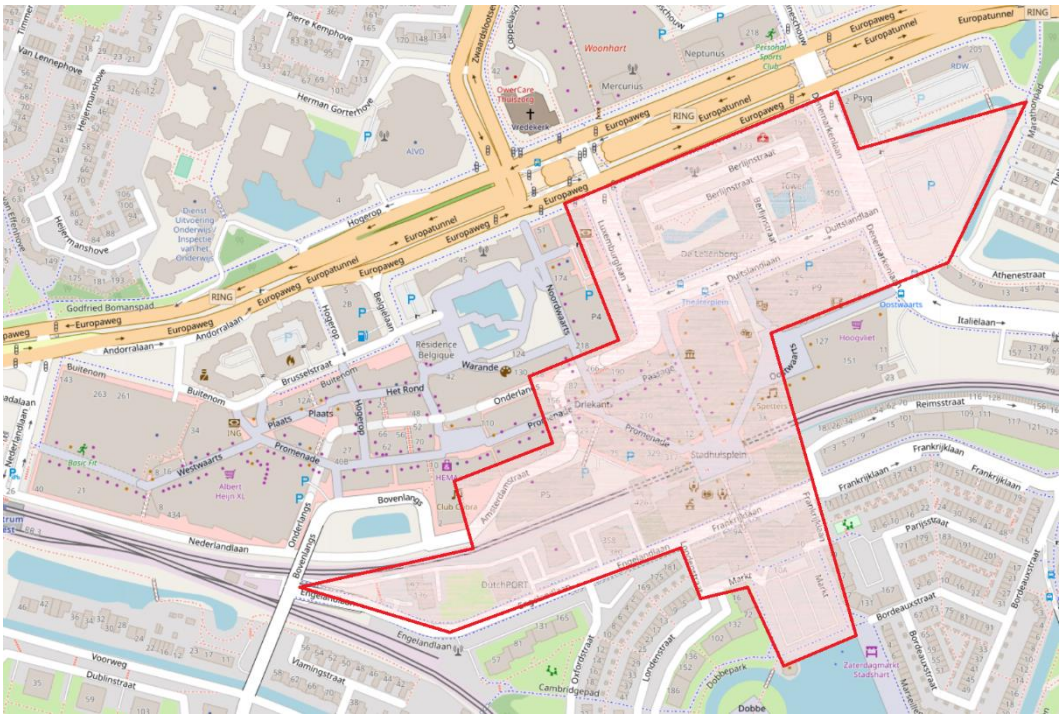
3.9 Alternatief 8: beperken gebied met betaald parkeren in de avond, alsook de eindtijd vervroegen en inzet van de bezoekersregeling beperken tot bewoners van alleen dit gebied.

Naar aanleiding van de analyses van de eerder genoemde alternatieven benoemen we hier nog een extra alternatief, namelijk om de bezoekersregeling alleen in te zetten in het stadscentrum gebied en ook alleen hier het betaald parkeren in de avonden te handhaven tot 21:00 uur. Dit sluit meer aan bij het advies uit 2019 om mogelijkheden te vinden om opbrengsten te verhogen ten gunste van de tekorten in de jeugdzorg. Het advies toen was om in een beperkt gebied de parkeertijden te verruimen.

Het in 2019 voorgestelde gebied waar de betaaltijden verruimd zouden kunnen worden tot 21:00 uur is in Figuur 3 weergegeven. Het betreft het gebied rond het stadscentrum, waar weinig parkeergelegenheid op straat is. De totale capaciteit is 1163 parkeerplaatsen en is als volgt verdeeld:

Locatie	Capaciteit
Berlijnstraat	179
Denemarkenlaan	284
Driekant	97
Duitslandlaan	14
Engelandlaan	270
Frankrijklaan	102
Luxemburglaan	26
Markt	191
Totaal	1163

Tabel 6 Capaciteit straatparkeren rond stadscentrum



Figuur 3 Beoogd gebied waar parkeertijden verruimd zouden kunnen worden

Binnen dit gebied is relatief veel horeca gevestigd, wat met name in de avonduren aantrekkelijk is voor horecabezoekers. Daartegenover staat dat het Stadshart in de avonduren gesloten is, wat veel dichte winkels betekent.
In 2019 werd ingeschat dat het verlengen van de betaaltijden in dit gebied tot 21:00 uur een meeropbrengst zou betekenen van € 38.000,- tot € 58.000,- tegen een uurtarief van € 2,30. Uitgaande van de huidige inzichten en een hoger uurtarief schatten we in dat we zeker uit mogen gaan van de bovenkant van de aangegeven marge. Dit betekent ten opzichte van de huidige opbrengsten (gerekend over het jaar 2021) dat we niet een inkomstenderving kennen van circa € 186.500,-, maar lager, namelijk van circa € 128.500,-.
Daar staat wel tegenover dat we de bezoekersregeling handhaven, echter voor een kortere duur en voor een beperkt gebied. Minder houders van een bezoekersvergunning betekent dat de kosten voor de regeling ook lager zullen zijn.

<u>Gevolgen voor de doelgroep van de regeling</u>:
Voor de huidige gebruikers van de bezoekersregeling geldt dat zij die niet in het aangegeven gebied wonen niet langer een bezoekersregeling kunnen verkrijgen. Echter zullen de reguleringstijden ook teruggebracht worden naar de situatie voor 2020, waarmee er in de avonduren ook geen betaald parkeren van toepassing is.

Voor de bewoners van het stadscentrum betekent dit alternatief dat zij kunnen blijven gebruikmaken van de bezoekersregeling, zodat hun sociaal bezoek geen hinder heeft van het betaald parkeren.

Gevolgen voor de parkeerdruk:

- In het stadscentrum is relatief veel horeca gevestigd dat met name later op de avond bezoekers trekt. Deels komen deze bezoekers per auto naar het centrum. Doordat in de avond betaald parkeren van kracht is zullen deze bezoekers alternatieven kiezen of elders parkeren. Dit heeft een positief effect op de parkeerdruk in het centrum.
- Door uitwijkgedrag kan de parkeerdruk in omliggende gebieden stijgen, zeker als daar in de avond geen sprake meer is van betaald parkeren.

Gevolgen voor de gemeentelijke financiën:

- Als de bezoekersregeling in omvang sterk wordt teruggebracht betekent dit dat een deel van de hiermee verband houdende kosten ook komen te vervallen. Denk dan aan de uitvoeringskosten van circa € 30.800,- per jaar, maar ook de inkomstenderving die ontstaat door het gebruik van de gratis parkeeruren. De helft van de uitvoeringskosten bestaat uit een jaarlijkse vergoeding, de andere helft uit kosten per bezoekersregeling. Dit laatste zou door dit alternatief gehalveerd kunnen worden, een besparing van € 7.500,-.
- Doordat het betaald parkeren in het grootste deel van het gereguleerde gebied in de avonduren komt te vervallen zullen daar in de avonden ook geen inkomsten meer binnenkomen uit het reguliere parkeren. Gedacht moet worden aan een inkomstenderving van circa € 128.500,- op basis van de gegevens over 2021.

4 Afweging van alternatieven

We hebben de acht alternatieven naast elkaar gezet en de gevolgen aangegeven met plussen en minnen. Daarbij geldt:

++ = zeer positief

+ = positief

- = negatief

- - = zeer negatief

Alternatief	Gevolgen voor doelgroep	Gevolgen voor parkeerdruk	Gevolgen voor financiën
1. behoud huidige regeling	++	- / - -	-
2. aanpassen saldo aan opbrengst tariefsverhoging	- -	< niet nader uitgewerkt>	
3. tarief (deel) urensaldo	-	+	+
4. aanpassen gebruikstijden bezoekersregeling	-	+ / -	-
5. afschaffen betaald parkeren in avonduren	-	onbekend	- -
6. afschaffen van de bezoekersregeling	- -	+ / -	+
7. kortparkeertarief verhogen ter dekking	geen	+	-
8. gebied betaald parkeren in avonduren beperken	-	-	-

Tabel 7 Afweging van de alternatieven

Kijken we naar de gevolgen voor de doelgroep dan is duidelijk dat de huidige regeling dermate gunstig is voor de doelgroep dat geen alternatief voor verbetering kan zorgen.
Bezien vanuit de gevolgen voor de parkeerdruk lijkt met name het invoeren van een tarief voor (een deel van) het urensaldo (alternatief 3) een positief effect te kunnen hebben. Voor de financiën van de gemeente is dit ook het beste alternatief.

Vanuit deze afweging adviseren wij om de bezoekersregeling niet langer om niet te verstrekken, maar de vergunninghouder op enige wijze te laten bijdragen aan het gebruik van de regeling. Zoals al aangegeven kan dit op meerdere manieren, namelijk door:

- De bezoekersregeling als vergunning in te richten en een vergunning tarief te vragen;
- Leges te vragen voor de aanvraag en verstrekking van de bezoekersvergunning en de daaraan gekoppelde digitale regeling;
- Een tarief vragen voor de te gebruiken uren van de bezoekersregeling, of voor een deel van het urensaldo, waarbij dit uiteraard een kortingstarief is ten opzichte van het reguliere betaald parkeren.

De bezoekersregeling in zijn huidige vorm is een pilot. Als deze definitief wordt ingevoerd zal dit in de vorm van een parkeervergunning plaats moeten vinden, omdat dit dan een formeel gemeentelijke parkeerproduct betreft in het fiscaal gereguleerde parkeren. Voor elke vergunningaanvraag, - verlenging of -wijziging worden in Zoetermeer € 16,68 legeskosten in rekening gebracht. Dit zal dit in feite bij elk alternatief van kracht zijn.
Het is vervolgens mogelijk om een saldo aan uren tegen een vast tarief te verstrekken of bijvoorbeeld een beperkt saldo gratis te verstrekken en vergunninghouders de mogelijkheid te bieden om meer uren tegen een gereduceerd tarief bij te kopen. Om misbruik te voorkomen zou hier wel een limiet gesteld moeten worden.

4.1 Advies uitwerking alternatief tarifering (deel) urensaldo

Als de bezoekersregeling een permanent karakter krijgt zal de aanvrager van deze regeling legeskosten moeten afdragen. Wij adviseren om verder geen vergunningskosten in rekening te brengen en een urensaldo van jaarlijks 35-40 uren gratis mee te geven aan de vergunninghouder. Dit aantal is circa de helft van het huidige saldo van 70 uren. Uit analyse blijkt dat de helft van deze uren in de praktijk niet worden gebruikt. Wil men meer uren gebruik dan zou men bijvoorbeeld hetzelfde aantal (35-40 uren) kunnen bijkopen tegen een sterk gereduceerd uurtarief. Denk dan aan een tarief van bijvoorbeeld € 1,- per uur.
Het saldo aan gratis uren vervalt aan het einde van het vergunning jaar, de bijgekochte uren kan men meenemen naar het volgende jaar. Hier zou wel een beperking in kunnen worden opgenomen om het sparen van uren tegen een laag tarief voor gebruik jaren later te voorkomen.
Belangrijk is overigens wel dat voorkomen wordt dat elk adres in het betaald parkeergebied een bezoekersregeling kan aanvragen. Er zijn en worden veel appartementen bijgebouwd in het Stadshart. Bij deze ontwikkelingen hoort een gemeentelijke parkeernorm om een te hoge parkeerdruk te voorkomen in het gebied. In deze parkeernormen zit ook het bezoekers parkeren. Dit betekent dat bij de ontwikkeling gezorgd moet worden dat er voldoende parkeergelegenheid is voor auto’s van bewoners, maar ook voor bezoekers van bewoners. Als elk adres een bezoekersvergunning kan aanvragen kan de parkeerdruk toenemen omdat het sociaal bezoek van deze bewoners niet gaat parkeren op de voor dit bezoek bedoelde parkeerplaatsen maar in plaats daarvan op maaiveld gaat parkeren. Dit leidt op termijn tot een onhoudbare situatie.

4.2 Is een overgangsregeling noodzakelijk

De voorgestelde nieuwe regeling betreft een aanpassing van de huidige regeling die afloopt per 31 december 2022. Dit betekent dat er feitelijk geen overgangsregeling nodig is. Echter voor een beperkte doelgroep zou een overgangsregeling mogelijk wel noodzakelijk blijken. Dit betreft bewoners van appartementencomplexen die in feite bezoekers in de eigen parkeervoorziening

moeten laten parkeren, maar waar dit technisch (nog) niet geregeld is. Hier zou gedacht kunnen worden aan een regeling waarbij deze bewoners nog een jaar gebruik kunnen maken van de nieuwe bezoekersvergunning, waarmee de VvE of gebouweigenaar de tijd heeft om aanpassingen te verrichten aan het eigen parkeersysteem om bezoek van bewoners te kunnen faciliteren.