

Aan

de gemeenteraad

Gemeentebestuur

Spuiboulevard 300
3311 GR DORDRECHT

T 14078

F (078) 770 8080

www.dordrecht.nl

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808
Begrotingsprogramma Verkeer en Vervoer
Betreft Beantwoorden van raadvragen m.b.t. het zakelijke parkeervergunningtarief

Contactpersoon

E. Stehouwer

T (078) 770 4912

E e.stehouwer@dordrecht.nl

Bij de behandeling van de kadernota deze zomer zijn door o.a. de VVD-fractie vragen gesteld over de beprijzing van (zakelijke) parkeervergunningen, het gebruik van runshopplaatsen in de daluren en het verlenen van parkeervergunningen bij nieuwbouwprojecten. Hierbij heeft de portefeuillehouder aangegeven dat door de vakantieperiode de beantwoording later zou plaatsvinden. In deze brief worden uw vragen beantwoord.

1. Wat was de onderbouwing van de (parkeervergunning)tarieven destijds, en dan met name het grote prijsverschil?

De Binnenstad en 19^e eeuwse schil van Dordrecht zijn van oudsher niet ingericht op veel verkeer en parkeermogelijkheden. Om het parkeren gestructureerder te laten verlopen is parkeerregulering ingevoerd. Voor 2007 was er een verscheidenheid aan parkeerreguleringsvormen en regels. Er waren lange wachtlijsten voor een parkeervergunning (en grote loopafstanden voor alternatieve vergunningen), veel parkeeroverlast en een onevenwichtige verdeling van de parkeervergunningen.

In 2007 is het nieuwe parkeerbeleid in werking getreden. Sindsdien is de parkeerruimte beter verdeeld en kan hierdoor de binnenstad en 19^e eeuwse schil bereikbaar en leefbaar worden gehouden. Dit allemaal door minder en eenvoudiger regels, zoals:

- invoering van zoveel mogelijk mengvormparkeren per sector (vergunninghouders (2 soorten: bewoners en zakelijk) en betaald parkeren voor bezoekers),
- uitgifte van maximaal 2 vergunningen per adres (woning/bedrijf),
- garantie op verlenen van een eerste parkeervergunningaanvraag, zowel zakelijk als bewoners.

Om uniformiteit te behouden, is er gekozen om slechts 2 soorten zakelijke vergunningen uit te geven (beperkt en onbeperkt) en een 1^e en 2^e bewonersvergunning. De tariefdifferentiatie is gestoeld op de soort vergunninghouder (bewoners of bedrijf) en de toegestane parkeertijd. Voor 2007 was er nog sprake van tariefdifferentiatie tussen de binnenstad en schil, terwijl het vergunninggebruik hetzelfde was. Dit is per 2007 gelijkgetrokken. In tabel 1 zijn de huidige tarieven (prijsspeil 2012) voor de vergunningen voor bewoners en bedrijven weergegeven.

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

Tabel 1: Vergunningtarieven per jaar (prijspeil 2012)

Soort vergunning:	Tarief	Tijden waarop vergunning geldig is
1e bewoners	€ 142,80	maandag t/m zaterdag van 09:00 – 22:00 uur
2e bewoners	€ 194,80	maandag t/m zaterdag van 09:00 – 22:00 uur
1 ^e onbeperkt zakelijk*	€ 648,00	maandag t/m zaterdag van 09:00 – 22:00 uur
2 ^e beperkt zakelijk	€ 324,00	maandag t/m vrijdag van 09:00 – 19:00 uur

* 1^e zakelijke vergunning kan ook beperkt zijn en dan wordt het bedrag van de beperkte vergunning gerekend.

Overigens is een parkeervergunning voor zowel zakelijke gebruikers als bewoners nooit kostendekkend voor de gemeente. De gemeente maakt kosten voor het beheer en onderhoud van de parkeerplaatsen, maar ook kosten voor het beleid, verstrekking van vergunningen, management, handhaving en het verwerken van naheffingsaanslagen. De kosten voor bijvoorbeeld een naheffingsaanslag zijn 2x zo hoog als de opbrengst.

De keuze voor deze vergunningsoorten en tariefdifferentiatie is voor de vaststelling van het parkeerbeleid (2007) voorgelegd aan inwoners en bedrijven. Zij zijn intensief betrokken geweest bij de planvorming van het parkeerbeleid. Er hebben 2 inspraakronden plaatsvonden. Op basis van deze inspraakreacties zijn waar nodig aanpassingen op het parkeerbeleid verricht. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de prijs van de 2^e zakelijke vergunning 2 keer zo hoog te maken als de 1^e zakelijke vergunning. Dit is echter bijgesteld. In het eerste voorstel zou de beperkt zakelijke vergunning van maandag t/m vrijdag van 09:00-18:00 geldig zijn. Door de inspraak zijn de tijden bijgesteld tot 09:00-19:00 uur. Dit zorgvuldige proces heeft gezorgd voor een breed gedragen parkeerbeleid.

2. Waarom is er tariefdifferentiatie toegepast tussen de zakelijke parkeervergunning en bewonersvergunning?

De tarieven voor de parkeervergunningen zijn met het opstellen van het nieuwe parkeerbeleid in 2007 opnieuw bekeken. Daarbij heeft een benchmark plaatsgevonden op basis van de tarieven voor parkeervergunningen in andere steden. Daaruit bleek dat Dordrecht geen onproportioneel hoge tarieven hanteert. Bij vergelijking van de Dordtse vergunningtarieven (in 2006 en 2012) met tarieven in andere gemeenten valt op dat vooral het tarief voor de bewonersvergunning iets onder het gemiddelde ligt. De tarieven voor zakelijke vergunningen, vooral de onbeperkte vergunningen, liggen in lijn met wat andere gemeenten hanteren (zie tabellen 2 t/m 5).

Tabel 2: Bewonersvergunningen prijspeil 2006 (voor de invoering van het parkeerbeleid in 2007)

Prijzen per half jaar 2006	Dordrecht	R'dam	A'dam	Den Haag	Breda	Leiden	Zoetermeer
Sector 1 (A/Binnenstad)	€ 66,00	€ 112,32	€ 109,38	€ 42,72	€ 34,02	€ 80,00	€ 102,83
Overige sectoren (Schil)	€ 48,00	€ 52,14	€ 65,16	€ 32,10	€ 34,02	€ 80,00	€ 102,83

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

Tabel 3: Zakelijke vergunningen prijspeil 2006 (voor de invoering van het parkeerbeleid in 2007)

Prijzen per half jaar 2006	Dordrecht	R'dam	A'dam	Den Haag	Breda	Leiden	Zoetermeer
Sector 1 beperkt	€ 135,00	€ 337,02	€ 174,96	€ 154,50	€ 150,00	€ 200,00	€ 270,19
Sector 1 onbeperkt	€ 270,00	€ 337,02	€ 174,96	€ 154,50	€ 150,00	€ 200,00	€ 270,19
Overige sectoren (onbeperkt)	€ 135,00	€ 104,22	€ 156,48	€ 125,40	€ 150,00	€ 200,00	€ 270,19

Tabel 4: Bewonersvergunningen tarieven prijspeil 2012 (centrum)

Prijzen per jaar 2012	Dordrecht	R'dam	A'dam	Den Haag	Breda	Leiden	Zoetermeer
1 ^e bewoners	€ 142,80	€ 128,40	€ 402,24	€ 36,00	€ 88,20	€ 164,00	€ 15,32
2 ^e bewoners*	€ 194,80	€ 256,80	€ 402,24	€ 420,00	€ 88,20	€ 328,80	€ 242,43

* Bij de aanwezigheid van parkeerplaats op eigen terrein wordt een 2^e vergunning verkocht voor de prijs van een 1^e vergunning.

Tabel 5: Zakelijke vergunningen tarieven prijspeil 2012 (centrum)

Prijzen per jaar 2012	Dordrecht	R'dam	A'dam	Den Haag	Breda	Leiden	Zoetermeer
1 ^e onbeperkt zakelijk*	€ 648,00	€ 770,40	€ 643,44	€ 341,51	€ 390,60	€ 411,00	€ 612,56
2 ^e onbeperkt zakelijk		€ 770,40	€ 643,44	€ 341,51	€ 390,60	€ 411,00	€ 612,56
2 ^e beperkt zakelijk**	€ 324,00						

* Voor een 1^e zakelijke vergunning kan gekozen worden tussen beperkte en onbeperkte vergunning.

** 2^e vergunning is altijd beperkt.

Het is een bewuste keuze geweest om de tarieven van de tweede zakelijke parkeervergunning hoger te maken dan de tarieven voor eerste parkeervergunning. Dit geldt overigens ook voor tweede bewonersvergunningen. Om de schaarste van parkeerplaatsen in de openbare ruimte tot uitdrukking te laten komen in relatie tot het in Dordrecht ingestelde mengvormsysteem en het dubbelgebruik van dezelfde parkeerplaats voor bewoners, zakelijke belanghebbende en bezoekers, is hiervoor gekozen (regulerende werking door middel van het prijsmechanisme). Bij de raadsbehandeling is dit verschil gematigd. Hiermee is een weloverwogen afweging bekrachtigd.

Voor bedrijven wordt beoogd dat er per bedrijf in ieder geval één parkeerplaats beschikbaar is. Ook hiermee hangt samen dat voor bedrijven direct vanaf het moment van vestigen een eerste parkeervergunning beschikbaar is. Hiervoor kan men kiezen voor een beperkte (geldig gedurende werkdagen) of onbeperkte vergunning (hele week geldig). Een tweede vergunning is alleen mogelijk in de vorm van een beperkte vergunning en dan ook alleen beschikbaar als er voldoende plaats is. Ook dit is weer noodzakelijk in relatie tot het gekozen mengvormsysteem.

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

Als het maximaal aantal uit te geven vergunningen is bereikt worden aanvragen op de wachtlijst geplaatst.

De zakelijke beperkte vergunning is geldig op maandag t/m vrijdag van 09:00 – 19:00 uur. Hierdoor kunnen er per saldo meer zakelijke beperkte vergunningen verleend worden, aangezien deze geldig is tijdens de dalparkeertijden. Parkeren in de daluren komt niet in conflict met het bewonersparkeren binnen het mengvorm-systeem. De parkeerplaatsen moeten 's avonds beschikbaar blijven voor bewoners.

Niet alleen de parkeertarieven, maar ook de parkeerproducten verschillen per gemeente. De gemeente Den Haag geeft bijvoorbeeld parkeervergunningen uit, maar zonder gebruik te maken van een maximale uitgifte (vergunningenplafond). In Den Haag worden de parkeervergunningen onbeperkt uitgegeven waardoor het onzeker is voor vergunninghouders of er daadwerkelijk een parkeerplaats beschikbaar is. In de gemeente Leiden zijn de loopafstanden in de parkeersectoren groter dan in Dordrecht; Hierdoor is het gemak en comfort van de vergunninghouder als minder ervaren dan in Dordrecht. Dordrecht hanteert een acceptabele loopafstand binnen de parkeersectoren (de omvang van de parkeersectoren is hierop afgestemd), maakt gebruik van een vergunningenplafond en monitort jaarlijks de parkeerdruk in de parkeersectoren om zo het vergunningplafond te kunnen bijstellen. Overigens kan uit de tabellen 2 t/m 5 geconcludeerd worden dat er meer gemeenten in 2012 meer overgestapt zijn naar tariefsdifferentiatie ten opzichte van 2007.

3. Zou de zakelijke (parkeer)vergunning goedkoper kunnen als ze op kenteken staat?

Het verlagen van de vergunningtarieven leidt niet tot een significant verschil. Uitgifte van een parkeervergunning zonder kenteken geeft de ondernemer meer flexibiliteit; de vergunning kan immers voor verschillende voertuigen worden gebruikt (maar nooit gelijktijdig!). Door veel wisselingen van bedrijfswagen was een vergunning op kenteken voor ondernemers niet werkbaar. Ondernemers hebben, ten tijde van het vast te stellen parkeerbeleid, aangegeven de kentekens te willen laten vervallen, waardoor veel wijzingen van kentekens op de parkeervergunning worden voorkomen. Een kentekenwijziging kost immers € 7,50 per keer (prijspeil 2012). Door het verlenen van zakelijke parkeervergunningen op kenteken wordt de zakelijke parkeervergunning juist niet goedkoper. Deze wens is in uitvoering gebracht naar tevredenheid van de ondernemers in Dordrecht.

Door uitgifte van twee soorten zakelijke vergunningen wordt uniformiteit behouden. Wanneer de zakelijke vergunning wel op kenteken wordt uitgegeven, zullen de schaalvoordelen die zijn ontstaan door uniformiteit in vergunningsoorten, afnemen. Door het behouden van twee soorten zakelijke vergunningen kan het ambtelijke apparaat efficiënter en beter hun werk doen. De zakelijke vergunning op kenteken zal mogelijk toepasbaar zijn op een kleine groep zelfstandigen, maar een eenduidige definiëring van deze groep is niet mogelijk. Gezien de ambtelijke complexiteit en het behouden van uniformiteit is het niet wenselijk om een zakelijke parkeervergunning op kenteken voor een kleine groep gebruikers uit te geven. Daarnaast blijkt de wens om gebruik te maken van een zakelijke parkeervergunning op kenteken voort te komen uit de wens voor lagere zakelijke vergunningtarieven. De financiële consequentie van een generieke tariefsverlaging van de zakelijke vergunning wordt in vraag 5 nader toegelicht.

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

Ten slotte is uit ervaring gebleken dat de 2 typen zakelijke parkeervergunningen (beperkt en onbeperkt) voldoende voorzien in het gebruik. De mogelijkheid om een zakelijke vergunning op kenteken uit geven is dan ook niet noodzakelijk.

4. Zouden de zakelijke (parkeer)vergunningen ook zonder kenteken goedkoper kunnen?

De gemeente kiest voor uniformiteit in parkeerproducten, waarmee het aantal vergunningsvormen is beperkt, maar wel duidelijkheid, transparantie en overzichtelijkheid wordt geboden voor zowel de gebruikers als de gemeente.

Zoals in vraag 3 is beschreven, worden extra kosten in rekening gebracht voor het wijzigen van een kenteken op een parkeervergunning. Zonder deze bijkomende kosten blijft de prijs van de zakelijke vergunning (zonder kenteken) ongewijzigd. Als gekozen wordt voor een generieke verlaging van de prijs van de zakelijke vergunning. Hierdoor zal een verlies ontstaan voor de parkeerbegroting.

5. Als je minder opbrengsten daardoor hebt, waar heeft dat effect op?: Wat zijn de financiële gevolgen bij een reductie van het zakelijke parkeervergunningtarief?

Wanneer het tarief van alle zakelijke parkeervergunningen zou worden gereduceerd tot bijvoorbeeld het tarief van een 1^e bewonersvergunningen, komen er minder opbrengsten binnen, terwijl de kosten gelijk blijven. In de huidige situatie zijn er circa 750 zakelijke parkeervergunningen (onbeperkt en beperkt) uitgegeven (zie tabel 6). Wanneer deze vergunningen tegen het 1^e bewonersvergunningtarief worden gerekend, zullen de opbrengsten structureel jaarlijks bijna (€ 1.046.000,-- -/- € 806.400,-- =) € 240.000,-- lager uitvallen. Deze zakelijke parkeervergunningen zouden gemiddeld zo'n (€ 240.000,--/750=) € 320,- per parkeervergunning minder opbrengen als het tarief van 1^e bewonersvergunning wordt gerekend (zie tabel 6).

Tabel 6: Aantal uitgegeven parkeervergunning per augustus 2012

soort vergunning	# uitgegeven vergunning	Tarief per jaar (prijsspeil 2012)	Opbrengst per jaar	Opbrengsten per jaar zakelijk vergunningtarief gelijk aan 1 ^e bewonerstarief	Verschil
1e bewoners	4011	€ 142,80	€ 572.771	€ 572.771	-
2e bewoners	646	€ 194,80	€ 125.841	€ 125.841	-
onbeperkt zakelijk	317	€ 648,00	€ 205.416	€ 45.268	€ 160.148
beperkt zakelijk	438	€ 324,00	€ 141.912	€ 62.546	€ 79.366
			€ 1.045.940	€ 806.426	€ 239.514

Aangezien het vergunninghoudersparkeren niet kostendekkend is voor een gemeente, zal een reductie van de opbrengsten de kostendekkendheid niet te goede komen. Door het beperkte aantal beschikbare parkeerplaatsen moet er daarnaast rekening worden gehouden dat een verlaging van de vergunningtarieven kan leiden tot herinvoering van wachtlijsten en verdrinking van het mengvorm-systeem door ontbrekende sturende werking op basis van prijs. Het in 2007 vastgestelde beleid was er op gericht om wachtlijsten, in ieder geval voor de eerste vergunning, te voorkomen.

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

Wanneer de tarieven van de zakelijke parkeervergunningen aanzienlijk worden gereduceerd, heeft dit effect op het aantal uit te geven vergunningen. Bij een lagere tarief, zullen er meer parkeervergunningen worden aangeschaft en kan het vergunningplafond worden bereikt. Hierdoor zou de gemeente geen garantie meer kunnen geven op een 1^e parkeervergunning, waardoor er een wachtlijst zal ontstaan. Dit sluit niet aan bij het vastgestelde parkeerbeleid in 2007, waar een 1^e parkeervergunning wordt gegarandeerd.

Bij een relatief geringe verlaging van het vergunningtarief zullen de hierboven genoemde effecten geringer zijn. Zo kan bijvoorbeeld worden besloten tot een reductie van het zakelijke vergunningtarief tot bijvoorbeeld 20%. Bij 20% reductie van de zakelijke vergunningtarieven ontstaat een begrotingstekort van circa (opbrengst zakelijk vergunningen 2012, zie tabel 6 (€ 205.416,-- + € 141.912,--) * 20%=) € 69.500,--. Om dit te compenseren zou bijvoorbeeld het kortparkeertarief in de schil (tariefzone 3) met € 0,10 worden verhoogd. Uitgaande van 583.500 parkeeruren in 2012/2013 (prognose) zal de extra omzet jaarlijks zo'n (€ 0,10 * 583.500=) € 58.350,-- bedragen. Om een reductie van 20% op het zakelijke vergunningtarief te compenseren, zou ook gedacht kunnen worden om alle bewonersvergunningen met 10% te verhogen. De extra opbrengsten bedragen dan circa ((€ 572.771,-- + € 125.841,--) * 10%=) € 69.900,--.

Het minder parkeren op straat maakt de binnenstad aantrekkelijker en heeft daarmee een positief effect op de maatschappelijke en economische waarde voor de stad. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Museumstraat. Dit effect is niet euro's uit te drukken. Overigens zijn de kosten voor garageparkeren aanzienlijk hoger dan voor straatparkeren.

6. Kunnen de runshopparkeerplaatsen in de avond- en nachturen worden gebruikt voor vergunninghouders (m.u.v. koopavond)?

Uw vraag over de verruiming van de parkeertijd op de 170 runshopparkeerplaatsen wordt meegenomen in het verkeersplan centrum.

Er zal bij de beantwoording van deze vraag aandacht worden besteed aan de parkeerduur en beschikbaarheidstelling van runshopplaatsen. Door het instellen van een maximale parkeerduur van 30 minuten, kan een hoge gebruikersfrequentie per runshopplaats worden bereikt. Voor langer parkeren kunnen bezoekers gebruik maken van één van de parkeergarages in het centrum van Dordrecht. Door de komst van grootschalige detailhandel zullen op termijn mogelijk meer winkels in de avonduren geopend zijn. Dit effect zal in de beantwoording worden betrokken. Ten slotte hebben wij van veel belanghebbenden geen vragen ontvangen; bij de beantwoording van deze vraag zal hiermee rekening worden gehouden.

7. Waarom worden er geen bewonersvergunningen verleend voor bewoners van nieuwbouwwoningen zoals bij de Statenplaats en Achterom?

Bij de vaststelling van het nieuwe parkeerbeleid in 2007 is, ondanks de schaarse parkeerruimte, de wachtlijst voor een 1e zakelijke- en bewonersvergunning verdwenen en wordt voor iedere belanghebbende een 1e parkeervergunning gegarandeerd. Om dit ook te kunnen blijven garanderen in de toekomst, zijn nadere eisen aan nieuwbouwprojecten gesteld (ook al voor 2007), de zogenaamde uitvoeringsregels. In die uitvoeringsregels is vastgelegd dat nieuwbouwprojecten, zoals de Statenplaats en Achterom, zelf de parkeerbehoefte moeten regelen en dan

Datum 27 november 2012
Ons kenmerk SO/899808

wel bijvoorkeur binnen het bouwplan. Wanneer bij nieuwbouwlocaties geen mogelijkheden aanwezig zijn om eigen parkeervoorzieningen (POET= parkeervoorziening op eigen terrein) te realiseren, kan een (commercieel) abonnement in de parkeergarage worden aangeschaft. De afspraken hieromtrent zijn altijd helder geweest bij projectontwikkelaars en makelaars en liggen vast in de realisatieovereenkomsten.

De appartementen Achterom 18 t/m 36 zijn gelijktijdig gebouwd met de parkeergarage Achterom. Voor de bouw van de parkeergarage Achterom is een overeenkomst met de ontwikkelaar van de appartementen Achterom 18 t/m 36 gesloten. Er was overeengekomen dat het parkeren (tegen gereduceerd tarief) voor de appartementen Achterom 18 t/m 36 mocht worden ondergebracht in de parkeergarage Achterom en daarvoor zou de ontwikkelaar een bijdrage leveren in de realisatiekosten van deze parkeergarage. De ontwikkelaar zag af van deze bijdrage en dus ook van de parkeermogelijkheid tegen gereduceerd tarief. Hierdoor worden de appartementen Achterom 18 t/m 36 met een parkeerplaats zonder gereduceerd tarief voor een parkeerabonnement aangeboden door de ontwikkelaar. De afwezigheid van een parkeerplaats/parkeerabonnement komt tot uiting in een lagere huur/koop prijs van de betreffende woning.

De bewoners van de Statenplaats komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. De ontwikkelaar had afgesproken dat de bewoners van de Statenplaats (de eerste 5 jaren) hun auto mochten parkeren tegen een gereduceerd tarief in de parkeergarage Drievriendenhof. Deze 5 jaar is inmiddels verstreken, waardoor zij nu een commercieel tarief betalen in een parkeergarage of parkeren elders buiten het gereguleerd gebied.

De afspraken met ontwikkelaars van de appartementen Achterom 18 t/m 36 en Statenplaats passen binnen het huidige parkeerbeleid.

8. Zijn alle parkeerautomaten in één hand?

Alle parkeerautomaten op straatniveau zijn in beheer van de gemeente Dordrecht. De parkeergarages Spuihaven, Veemarkt, Achterom, Riedijkshaven en Gezondheidspark zijn ook in ons beheer.

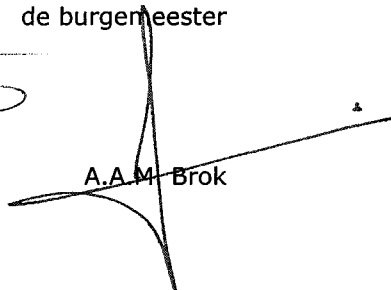
Het parkeerterrein Leerpark, de private parkeerterreinen (parkeerterrein achter de slagboom zoals Maasplaza) en de parkeergarages Visstraat en Drievriendenhof zijn in handen van particulieren.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Het college van Burgemeester en Wethouders
de secretaris de burgemeester



M.M. van der Kraan



A.A.M. Brok