

Aan
de gemeenteraad

Datum 16 maart 2021
Zaaknummer InProces BBV: 2021-0039074
Betreft Betalen per minuut in de parkeergarage en Differentiatie parkeertarieven

Vergadering van Portefeuillehouder: Rik van der Linden
Begrotingsprogramma Pijler Bouwend en Bereikbaar Dordrecht
Kernteam/Opgave: Fysieke Leefomgeving
Auteur: Publiksaccommodaties - Parkeren
E-mail: Peter Vissers
Verantwoordelijke: pjm.vissers@dordrecht.nl
Openbaar: Ja

Voorgesteld besluit

het huidige stelsel van de tariefdifferentiatie tussen straatparkeren en garageparkeren (gerekend met betalen per minuut) aan te passen conform tabel 3;

een tariefdifferentiatie voor de bewonersparkeervergunning door te voeren voor nieuwe gebieden waar parkeerregulering ingevoerd gaat worden met een tarief van € 5,- per maand voor de eerste bewonersvergunning en € 10,- per maand voor de tweede bewonersvergunning voor parkeren.

Raadsvoorstel

Hoe zijn de bevoegdheden rond dit onderwerp verdeeld?

Parkeertarieven in de openbare ruimte (straatparkeertarieven) zijn geregeld in de Verordening parkeerbelastingen gemeente Dordrecht. Verordeningen vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad. De tarieven in de parkeergarages vallen onder privaatrecht en daarmee onder de verantwoordelijkheid van het college.

Wat is het doel?

De Dordtse opgave om binnenstedelijk 10.000 extra woningen en 4.000 extra banen te creëren leidt tot nieuwe verplaatsingen. Wanneer al deze verplaatsingen met de auto plaatsvinden, komt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad onder druk te staan. Bovendien is er onvoldoende ruimte om het extra autogebruik te kunnen faciliteren. In de Omgevingsvisie is daarom als uitgangspunt opgenomen dat voor het stationsgebied in de Spoorzone en voor het centrum (binnenstad en schil) een verschuiving in vervoersmodaliteiten moet worden bereikt. In de toekomst zal het merendeel van de mobiliteit binnen, naar en van deze gebieden moeten plaatsvinden middels openbaar vervoer en langzaam verkeer (fiets) of deelmobiliteiten in plaats van traditioneel met de auto.

Om dit te kunnen bereiken moeten enerzijds maatregelen worden genomen om de duurzame vervoerswijzen aantrekkelijker te maken en de gebruiker te verleiden deze te gebruiken. Anderzijds horen daar ook maatregelen bij die het onaantrekkelijker maken om de auto te

gebruiken. We zetten daarom in op het beperken van het gebruik van gemotoriseerd verkeer in de historische binnenstad. Dat betekent dat het centrum autoluw is en blijft. Het doorvoeren van een grotere differentiatie in de parkeertarieven sluit hierbij aan: bezoekers rijden niet meer door tot in de binnenstad, maar parkeren aan de rand van de stad om daar over te stappen op een duurzame wijze van verplaatsen. Mocht men toch kiezen om door te rijden, dan sturen we op het parkeren in een parkeergarage, wat de leefbaarheid op straat in de binnenstad ten goede komt.

Dergelijke maatregelen passen bij de ontwikkelingen in de Spoorzone, binnenstad en de 19e eeuwse schil (Spuiboulevard), waarbij we gaan inzetten op parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum, zoals het parkeerterrein Weeskinderdijk en de parkeergarage Spuihaven, om het centrum bereikbaar te houden. Met een meer sturend prijsbeleid voor het betaald parkeren zetten we in op een slimme spreiding van parkeerders over de stad en een gevarieerd aanbod aan parkeeroplossingen. Middels dit raadsvoorstel geven we u als raad inzicht in de wijze waarop een verdere differentiatie van de parkeertarieven vormgegeven kan worden, onder de randvoorwaarde van financiële neutraliteit, en welke tariefffecten dit heeft. Wij zijn dan ook als u daar prijs op stelt gaarne bereid om in aanvang van de behandeling van dit raadsvoorstel een presentatie te verzorgen om een en ander bij u te verduidelijken en in te leiden hoe en waarom wij tot deze voorstellen zijn gekomen.

Wat zijn per beslispunt de argumenten en wat is hierop de toelichting?

Bij de behandeling van de notitie Herijking EPV 2020 in de raadscommissie Fysiek van 16 juni 2020 is gevraagd om de effecten te onderzoeken van het invoeren van betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages. Ook is er vanuit de raad de wens geuit om een discussie over de parkeertarieven te voeren. Daarbij is vanuit de raadscommissie Fysiek op 16 juni 2020 gevraagd om nadere scenario's met betrekking tot tariefdifferentiatie op te stellen.

Gezien de grote variatie aan differentiërmogelijkheden zijn in de bijlagen bij dit raadsvoorstel enkele opbrengstneutrale scenario's nader uitgewerkt in rekenvoorbeelden. Hiermee krijgt u inzage in de mogelijkheden en de door het college gemaakte keuze tot het ter vaststelling aan uw raad voorleggen van rekenvoorbeeld 5.

In 2019 heeft uw raad besloten tot verlaging van het tarief van de eerste bewonersparkeervergunning en verhoging van het tarief voor een tweede bewoners parkeervergunning. Bij de raadsbehandeling van dit voorstel is de vraag opgekomen of er een verdere differentiatie van de parkeertarieven in de schilgebieden mogelijk is. In dit raadsvoorstel is hiervoor een voorstel ter besluitvorming aan uw raad opgenomen.

Samengevat zijn er drie wijzigingen op het gebied van parkeertarieven in dit raadsvoorstel opgenomen waarvan wij voorstellen deze in samenhang met elkaar te bekijken en te realiseren:

- betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages;
- tariefdifferentiatie parkeertarieven kortparkeren op straat en in de gemeentelijke parkeergarages;
- tariefdifferentiatie voor de bewonersparkeervergunningen in nieuwe schilgebieden.

Bij de verdere uitwerking van deze voorstellen is als uitgangspunt aangehouden dat de wijzigingen budgetneutraal zullen zijn. Het is de wens om direct na de zomer van 2021 het betalen per minuut in de parkeergarages, en daarmee ook de verdere tariefdifferentiatie in te voeren.

Betalen per minuut in de parkeergarage

Naar aanleiding van de toezegging in de raadscommissie Fysiek is berekend wat het effect van betalen per minuut in de parkeergarages is. Hiervoor zijn de omzetgegevens van 2019 gebruikt voor een doorkijk naar 2021. Wanneer er geen tariefaanpassing plaatsvindt, leidt het invoeren van betalen per minuut in de parkeergarages tot een omzetderving van ca. € 0,5 miljoen per jaar. Daarop is nader uitgezocht welke tariefaanpassing per parkeergarage nodig is om deze derving te compenseren. In onderstaande tabel 1 is per parkeergarage weergegeven:

- Het uurtarief 2021.
- Het uurtarief omgerekend naar tarief per minuut.

- De omzetzijde indien in 2021 het tarief per minuut was toegepast.
- Het te hanteren tarief per minuut om de omzetzijde te compenseren (respectievelijk mét en zonder avondtarief).

tabel 1:					
Parkeergarage	Uurtarief 2021	Minuut-tarief 2021	Omzetzijde 2021	Minuut-tarief zonder omzetzijde	
				met avondtarief	zonder avondtarief
PG Achterom	€ 2,40	€ 0,04000	€ 95.000	€ 0,0440 pm (= € 2,64 pu)	€ 0,0440 pm (= € 2,64 pu)
PG Veemarkt	€ 1,80	€ 0,03000	€ 253.000	€ 0,0405 pm (= € 2,43 pu)	€ 0,0355 pm (= € 2,13 pu)
PG Spuihaven	€ 1,60	€ 0,02667	€ 145.000	€ 0,0345 pm (= € 2,07 pu)	€ 0,0295 pm (= € 1,77 pu)
PG Riedijkshaven	€ 1,60	€ 0,02667	€ 8.000	€ 0,0330 pm (= € 1,98 pu)	€ 0,0215 pm (= € 1,29 pu)
PG Energiehuis	€ 1,40	€ 0,02333	€ 17.000	€ 0,0285 pm (= € 1,71 pu)	€ 0,0205 pm (= € 1,23 pu)

Om de omzetzijde te compenseren, dienen de tarieven derhalve met 10% (Achterom) tot zelfs 35% (Veemarkt) te worden verhoogd. Bij een generieke tariefverhoging van 23% wordt hetzelfde resultaat bereikt en blijven de huidige tariefsverhoudingen tussen de parkeergarages intact. Voorsnog kiest het college het parkeren in de daluren middels het avondtarief te handhaven. In tabel 2 zijn de te hanteren minuuttarieven weergegeven, waarbij een generieke stijging met 23% is doorgevoerd.

tabel 2:				
Parkeergarage	Uurtarief 2021	Minuuttarief 2021	Generiek 23% verhoogd	
			Uurtarief	Minuuttarief
PG Achterom	€ 2,40	€ 0,0400	€ 2,95	€ 0,0492
PG Veemarkt	€ 1,80	€ 0,0300	€ 2,21	€ 0,0369
PG Spuihaven	€ 1,60	€ 0,0267	€ 1,97	€ 0,0328
PG Riedijkshaven	€ 1,60	€ 0,0267	€ 1,97	€ 0,0328
PG Energiehuis	€ 1,40	€ 0,0233	€ 1,72	€ 0,0287

Differentiatie parkeertarieven

In het coalitieakkoord 2018-2022 (RIS: 126647) van de gemeente Dordrecht is al de mogelijkheid aangegeven om de parkeertarieven verder te differentiëren. Nu al kent Dordrecht een differentiatie in parkeertarieven waarbij het parkeren op straat duurder is dan in de parkeergarages en hoe dichter de parkeerplaats in het centrum ligt hoe hoger het parkeertarief is. Hiermee wordt beoogd parkeerders te verleiden zoveel mogelijk gebruik te maken van de parkeergarages en niet door te rijden tot in het centrum. Vergroting van het verschil in tarieven tussen parkeren op straat en in de parkeergarages draagt bij aan deze doelstelling. Het effect is dat in het centrum op straat minder ruimte voor het parkeren nodig is. Dit komt de leefbaarheid van de binnenstad ten goede.

In de notitie Herijking EPV 2020 (RIS 2582107) is een aantal scenario's opgenomen waarin het tariefverschil tussen straatparkeren en garageparkeren wordt vergroot. Deze scenario's zijn, rekening houdend met een verschuivingseffect van straat- naar garageparkeren, min of meer opbrengsten neutraal. Voor deze berekeningen is uitgegaan van de invoering van betalen per minuut in de parkeergarages. Hierdoor blijkt het bestaande tariefverschil sterk verkleind te worden (en mogelijk zelfs om te slaan in een situatie waarin garageparkeren duurder is dan straatparkeren). In de bijlage zijn vijf rekenvoorbeelden opgenomen waarbij de tarieven voor de garages stapsgewijs zijn verlaagd en, rekening houdend met kostenneutraliteit en de

inkomstenderving ten gevolge van het invoeren van betalen per minuut in de parkeergarage, de tarieven voor straat zijn verhoogd.

Om het parkeren in de parkeergarage zo aantrekkelijk mogelijk te houden is er voor gekozen om de bij tabel 1 genoemde inkomstenderving niet in de parkeergarage te verdisconteren maar direct in de straatparkeertarieven te verwerken. Hierdoor blijven de parkeertarieven in de parkeergarages, omgerekend van minuut naar uur, gelijk aan de huidige parkeertarieven van 2021. De parkeertarieven waarop wij dan uitkomen zijn opgenomen in tabel 3. Wij stellen u voor om de tarieven uit tabel 3 te gaan doorvoeren.

Tabel 3:				
Tariefzone straat	Mogelijk uurtarief 2021 (niet afgerond tarief)	Garages binnen tariefzone	Uurtarief 2021	Minuut-tarief 2021
1	€ 3,30 (€ 3,27)	PG Achterom	€ 2,40	€ 0,0400
2	€ 2,30 (€ 2,30)			
		PG Veemarkt	€ 1,80	€ 0,0300
3	€ 2,10 (€ 2,11)	PG Spuihaven	€ 1,60	€ 0,0267
		PG Riedijkshaven	€ 1,60	€ 0,0267
4	€ 1,50			
5	€ 1,90 (€ 1,94)	PG Energiehuis	€ 1,40	€ 0,0233
7	€ 1,20			

Deze doorrekening is opbrengstenneutraal, waarbij het straatparkeertarief van 2021 is verhoogd. Doordat het tarief voor parkeren in de parkeergarages per uur gelijk is gebleven, maar per minuut wordt afgerekend, is het aantrekkelijker geworden om te parkeren in de parkeergarages.. Deze berekening sluit ook het beste aan bij het zetten van een eerste stap in een meer sturend parkeerbeleid. Bij deze tariefstructuur is sprake van een grotere differentiatie tussen straatparkeren en garageparkeren (tariefverschil nu tussen € 0,10 en € 0,50 per uur, bij deze doorrekening tussen € 0,50 en € 0,90 per uur; bij niet-afroeden € 0,51 tot € 0,87 per uur). Parkeergarages Veemarkt en Parkeergarage Sportboulevard zijn in deze vergelijkingen niet meegenomen.

Differentiatie bewonersparkeervergunning naar schilzone

In 2019 hebben we het tarief van de eerste bewonersparkeervergunning verlaagd en het tarief voor een tweede bewoners parkeervergunning verhoogd (RIS: 2484094). Met deze maatregel wordt ook meer sturing gegeven in het ruimtegebruik door de auto, in dit geval de 2e auto. Destijds is al de vraag opgekomen of er een verdere differentiatie van de parkeertarieven in de schilgebieden mogelijk is. Daarbij is de gedachte verder uitgewerkt dat de gebieden die nu voor regulering in aanmerking kunnen komen, dusdanig ver van het centrum zijn gelegen dat een lager tarief voor de bewonersparkeervergunning er voor zorgt dat:

- (a) het draagvlak voor regulering groter zal zijn; en
- (b) dit niet leidt tot een verschuiving van binnenstadsparkeren naar schilparkeren.

Binnen de gebieden die voor regulering in aanmerking kunnen komen, zijn diverse deelgebieden te vinden, die voor meer op maat gesneden reguleringstijden in aanmerking komen. Te denken valt daarbij bijvoorbeeld aan: 5 dagen regulering in plaats van 7, alleen overdag regulering of juist alleen in de avonduren en in het weekend. Aansluitend op dit maatwerk past in de ogen van het college ook een ander tarief voor de bewonersparkeervergunningen in deze schilgebieden en daarom stellen wij voor om voor deze gebieden een tarief te gaan hanteren voor de 1e bewonersvergunning van € 5,- per maand en voor de tweede bewonersvergunning voor parkeren € 10,- per maand.

Wat zijn kanttekeningen en/of risico's bij dit voorstel?

Op 8 december 2020 heeft de Centrale Raad van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) een uitspraak gedaan, waarin het de gemeente Veenendaal in het kader van de Wet Markt en Overheid niet werd toegestaan om in haar parkeergarages lage parkeertarieven te mogen hanteren. En daarmee niet marktconform te zijn. De gemeente Veenendaal heeft het exploiteren van de parkeergarages in het verleden niet vastgesteld als een economische activiteit die in het algemeen belang wordt verricht. Dit is in de gemeente Dordrecht op 9 december 2014 (RIS: 1384872) wel gedaan. Aangezien dit door de gemeenteraad van Dordrecht genomen besluit onherroepelijk is geworden, loopt de gemeente geen risico dat dit door de rechter alsnog wordt vernietigd. Hiermee is het de gemeente Dordrecht, uit hoofde van algemeen belang, toegestaan om lagere tarieven dan marktconforme tarieven in de parkeergarages te hanteren. In de bijlagen is voor de volledigheid het adviesmemo van het Juridisch Kennis Centrum Drechtsteden van 24 december 2020 opgenomen.

Welk (participatie)proces is doorlopen om tot dit voorstel te komen?

Niet van toepassing.

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

Vaststellen Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Dordrecht - Raadsvoorstel;

Wat zijn de belangrijkste gerelateerde besluiten?

- RIS 1384872: Vaststellen algemeen belang verklaring enkele economische activiteiten.
- RIS 1266437: Coalitieakkoord Dordrecht 2018-2022.
- RIS 2582107: Beschikbaar stellen van krediet inzake Prognose Egalisatiereserve Parkeervoorzieningen 2020 verzoek vanuit de raadscommissie fysiek om de effecten van betalen per minuut in de parkeergarages inzichtelijk te maken en scenario's m.b.t. het vergroten van de tariefverschillen tussen parkeergarages en straatparkeren op te stellen.
- RIS 2484094 Vaststellen Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Dordrecht - Raadsvoorstel, 2020.
- RIS 2646034: Vaststellen Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Dordrecht -Raadsvoorstel; 2021.

Hoe wordt dit betaald?

Uitgangspunt voor het doorvoeren van het betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages en verdere tariefdifferentiatie is dat deze geen (significant) effect heeft op de totale parkeeropbrengsten en opbrengsten neutraal zal plaatsvinden. Op voorhand is echter niet uit te sluiten dat de wijzigingen leiden tot gewijzigd parkeergedrag. De historie van tariefwijzigingen in Dordrecht laat echter zien dat dit effect in het niet valt ten opzichte van andere oorzaken van fluctuaties in de parkeeropbrengsten (o.a. weersomstandigheden, economische stand van zaken, maatregelen i.h.k.v. COVID-19).

Het doorvoeren van de differentiatie voor de parkeervergunning voor bewoners in de schilgebieden heeft met dit raadsvoorstel nog geen directe financiële consequenties, deze volgen in projectmatige uitwerkingen bij het invoeren in nieuwe gebieden met parkeerregulering.

Wat is het vervolg op het raadsbesluit?

Met het inzetten van het betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages en het verder differentiëren van de parkeertarieven worden stappen gezet om te komen tot een meer sturend parkeerbeleid. In het eerste half jaar van 2021 zullen wij de technische voorbereidingen voor het betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages treffen. Met het gaan betalen per minuut effectueren we ook het vorig jaar bij de EPV notitie opgenomen voorstel voor het opheffen van cash betalingen (RIS: 2582107). Dit moment om nu te realiseren wordt mede ingegeven door het invoeren van het betalen per minuut.

Na besluitvorming zullen de garagetarieven verwerkt worden in een door het college te nemen besluit Privaatrechtelijke Parkeertarieven. Voor het straatparkeren worden de parkeertarieven voor het kortparkeren en voor de bewonersparkeervergunning verwerkt in de Verordening Parkeerbelastingen Dordrecht. Deze zal ter vaststelling aan de raad worden aangeboden.

Na afronding van de besluitvorming en technische voorbereidingen worden de parkeertarieven van het betalen per minuut in de gemeentelijke parkeergarages en de tariefdifferentiatie voor het parkeren direct na de zomer van 2021 gerealiseerd.

Het college van Burgemeester en Wethouders



De raad van de gemeente DORDRECHT;

gezien het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 16 maart 2021 inzake Betalen per minuut in de parkeergarage en Differentiatie parkeertarieven;

gelet op artikel 160, lid 1 onder b van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

het huidige stelsel van de tariefdifferentiatie tussen straatparkeren en garageparkeren (gerekend met betalen per minuut) aan te passen conform tabel 3;

een tariefdifferentiatie voor de bewonersparkeervergunning door te voeren voor nieuwe gebieden waar parkeerregulering ingevoerd gaat worden met een tarief van € 5,- per maand voor de eerste bewonersvergunning en € 10,- per maand voor de tweede bewonersvergunning voor parkeren.

Aldus besloten in de vergadering van