

Vastgesteld tarievenbeleid parkeren Hilversum

Hilversum **Parkeren Hilversum**

P-Nieuws
Laatste nieuws
Nieuwsarchief
Gemeentepagina Gooi- en Eembode

P-Tarieven

P-Garages

P-Vergunningen

P-Ontheffingen

P-Gehandicapten

P-Boete

P-Fiets

P-Plannen & Projecten

P-Beleid

P-Downloads

Veel gestelde vragen

P-Contact

Laatste nieuws

REGULERING PARKEREN IN BLOEMENKWARTIER-NOORD
Voor alle informatie klik hier >>

Gijsbrecht: eindtijd van betalen gewijzigd!
17 juli 2011

Burgemeester en wethouders hebben 12 juli 2011 besloten de eindtijd van betalen voor parkeren op de Gijsbrecht van Amstelstraat (tussen Bosdrift en Nieuweg) terug te brengen naar 18.00 uur.
Lees verder >>

Verslag bijeenkomst parkeren Geuzenbuurt
1 juli 2011

Op 10 mei 2011 is een informatie- en consultatiebijeenkomst gehouden in de burgerzaal van het raadhuis over de parkeersituatie in de Geuzenbuurt. Bewoners en ondernemers in de buurt waren hiertoe door de gemeente uitgenodigd. De presentielijst werd door 51 bewoners getekend.

Info

Meer weten? Rechts vindt u een aantal handige links om u verder wegwijs te maken. Nog aanvullende vragen of opmerkingen? Mail dan naar gemeente@hilversum.nl of bel met de afdeling Publiekszaken: 035 - 629 20 00 (Bereikbaar op werkdagen van 9.30 tot 17.00 uur en donderdagavond tot 19.30 uur)

Bezoekadres
Stadskantoor
Afd. Publiekszaken

Oude Enghweg 23
1217 JB Hilversum

Openingstijden
Loket
maandag t/m vrijdag 9.00-13.00 uur
donderdagavond 17.00-19.30 uur
Receptie
maandag t/m vrijdag 8.30-17.00 uur

U kunt ook een afspraak maken via telefoonnummer 035-629 20 00 of via het digitale loket ([klik hier](#)).

GEMEENTE HILVERSUM

HILVERSUM BETER BEREIKBAAR

HILVERSUM GOED BEKEKEN

Sitemap Colofon

Klaar

Start | Parkeren ... | Rekenmodel... | Postvak IN ... | Evaluatie Ta... | EasyBis - Us... | Voorstel tari... | 16-32 - Nieu... | saldo parker... | trend exploi... | Bijlagen (def... | Document3 ... | 17:45

Tarievenbeleid parkeren Hilversum

(datum 30082011)

Inhoud

1. Samenvatting.....	3
2. Voorwoord	4
3. Aanleiding.....	4
4. Inleiding	5
5. Probleemstelling	6
6. Doelstelling evaluatie.....	6
7. Onderzoek relatie parkeertarieven met parkeerbeleid in Hilversum.....	7
8. Analyse van het parkeersysteem en tarievenstructuur.....	8
9. Resultaat onderzoek (rapport Spark).....	11
10. Reacties en voorstellen op het rapport:.....	12
11. Effecten op andere beleidsvelden	15
12. Resumé voorstel en veranderingen tarieven en tarievenstructuur.....	16
13. Financieel resultaat	18
14. Risico en onzekerheden.....	19
15. Voorstellen ter besluitvorming	21

Bijlagen

Rapport Spark Evaluatie tariefstructuur parkeren met bijlagen (separaat)

1. Uitkomsten rekenmodel 2012 en trend t/m 2020 Hilversum
2. Tarieven en tarievenstructuur 2011
3. Evaluatiekader parkeertarieven Hilversum
4. Tabel structuur parkeersysteem en tarieven 2003
5. Benchmark overzicht tarieven andere gemeenten
6. Grafiek lasten/baten parkeerexploitatie Hilversum 2011 t/m 2010
7. Toelichtingen diverse

1. Samenvatting

In dit voorstel wordt de huidige tarievenstructuur parkeren tegen het licht gehouden en beoordeeld in samenhang met het vigerende parkeerbeleid. Vervolgens wordt een evenwichtig en samenhangend pakket maatregelen voorgelegd dat en de parkeerderelateerde beleidsdoelstellingen nastreeft en financiële consequenties verdeelt over alle betrokken doelgroepen.

Onderzoek wijst uit dat parkeertarieven in grote mate bijdragen aan onze gemeentelijke beleidsinspanningen en specifiek parkeerbeleid- en flankerende doelstellingen. Een verdere optimalisatie is mogelijk door de tarievenstructuur bij te stellen en fine te tunen. In het onderzoeksrapport¹ wordt dit scenario aangeduid als Beleidsoptimalisatie (scenario 3). Het idee van dit scenario komt dus het best tegemoet aan de integrale beleidswensen.

De bestaande tarieven voor kortparkeren (bezoekers) op straat werken overdag voldoende sturend op de parkeercapaciteit. De bezoekers aan het centrum (winkelend publiek) kiezen voor een openbare parkeergarage. In de bewegwijzering en informatie over de parkeergarages kunnen verbeteringen plaatsvinden.

¹ Rapport Evaluatie Tariefstructuur parkeren, bureau Spark 2011

De parkeervraag in meerdere woonwijken blijft in de avond en weekend hoog in relatie met de –relatief- schaarse capaciteit. Naast een betere spreiding en acceptatie daarvan door bewoners wordt voorgesteld om een tweede parkeer vergunning(en eventuele derde) in tarief duurder te maken om enerzijds het autobezit –en dus parkeervraag- te beperken, de schaarse capaciteit beter te kunnen verdelen en een meer evenredige prijs te vragen in relatie met de kosten van een eigen –niet openbare- parkeervoorziening. (Bijvoorbeeld een garage naast de woning.)

De spreiding van de vraag over de parkeercapaciteit gedurende de kantoortijden kan nog worden verbeterd. Daartoe kan een aparte bedrijven/kantoorvergunning worden geïntroduceerd met een werkingstijd gedurende de kantoortijden.

De tarieven in de gemeentelijke parkeergarages kunnen per 2012 worden verhoogd naar een gelijk niveau met de particuliere parkeergarages. Daardoor wordt door de gebruikers/bezoekers van de garages een meer billijke bijdrage in de kosten betaald voor het kunnen beschikken over parkeergelegenheid.

2. Voorwoord

Parkeren is een beleidsonderwerp dat zich in de volle breedte van het gemeentelijke ruimtelijk spectrum beweegt. Parkeren claimt schaarse ruimte en financiële middelen.

Parkeervraag neemt toe:

- door autonome groei: het autobezit per huishouden stijgt
- door extra verkeersaantrekkende functies toe te voegen
- mobiliteitskeuze: gebruik van de auto door werkverkeer/reiziger en bezoeker neemt eerder toe. (modalsplit)

Voldoende parkeerfaciliteiten zijn randvoorwaardelijk voor een aantrekkelijke stad. (vergelijk motto: No Parking, no business.)

Parkeren genereert ook inkomsten, door het hanteren van tarieven voor het gebruik van parkeerruimte in de openbare ruimte en openbare parkeergarages.

In de gemeentebrede bezuinigingoperatie 'Keuzes voor de toekomst' is een taakstellende bijdrage parkeren afgesproken ad €250.000,-. Deze bijdrage maakt deel uit van het onderzoek en de voorstellen.

Het onderzoek is uitgevoerd vanuit het perspectief van de parkeerexploitatie, met de sturingsmogelijkheden daarmee samenhangend op de parkeervraag.

De regelgeving op parkeergebied samenhangend met planologie/ruimtelijke ordening, bestemmingsplan en omgevingsvergunning/parkeernormen, wordt in die regelgeving² meegenomen. Uiteraard zal die ruimtelijke regelgeving in samenhang met het in dit voorstel besproken tarievenbeleid worden beschouwd en vice versa moeten worden betrokken.

3. Aanleiding

In de vastgestelde parkeernota Geïntegreerd parkeerbeleid (2008) is onder punt 2.5 van het uitvoeringsprogramma opgenomen het uitvoeren van een evaluatie van de de tarievenstructuur parkeren. Die evaluatie is mede nodig geworden door de autonome groei van het autobezit, zonder evenredige groei van het aantal parkeerplaatsen. De parkeerdruk neemt hand over hand toe. De grenzen van de

² Bijvoorbeeld Structuurvisie Hilversum 2030 i.o., de mogelijk aanpassingen parkeernormen bij beschikbaar (voorzien eind 2011) komen nieuwe CROW kengetallen.)

opnamecapaciteit voor de auto zijn in zicht. Dat vraagt om een heroriëntatie op het tarievenbeleid en de instrumenten.

De samenhang van parkeren met ruimte en leefbaarheid, bereikbaarheid en de relatie met flankerend beleid, zoals het stimuleren van OV en fietsgebruik -waardoor minder belasting op de parkeercapaciteit en minder milieubelasting-, maakt dat parkeertarieven ook daar van invloed zijn.

Parkeren is zo beschouwd onderdeel van het mobiliteitsbeleid dat Hilversum voert, vormt een schakel in de mobiliteitsketen.

4. Inleiding

De huidige tarievenstructuur dateert uit 2003³. Het vastgestelde parkeersysteem is ontworpen met het doel de schaarse openbare parkeercapaciteit te reguleren. Een systeem waarmee recht wordt gedaan aan de belangen van bewoners, bedrijven en bezoekers van Hilversum. En een systeem dat voor iedereen duidelijk en herkenbaar is. Het systeem bestaat uit een fiscaal betaald parkeerregime⁴ met maatwerk en keuzevrijheid voor gebruikers. Dat was in 2003 en geldt ook anno 2011 nog.

In de structuur wordt onderscheid gemaakt in tarieven op straat, voor parkeervergunningen, parkeerkaarten en tarieven in de gemeentelijke parkeergarages. Daarbinnen zijn weer differentiaties aangebracht om maatwerk en keuzevrijheid te bevorderen.

(zie bijlage 2 [tabel structuur parkeersysteem 2003](#))

Alle tarieven van straatparkeren, zowel de tickets, de vergunningen, kaarten en de naheffingen zijn gemeentelijke belastinginkomsten.

Per twee jaar worden de parkeerbelastingtarieven met 10% verhoogd. Deze tarieven worden jaarlijks door de raad vastgesteld bij de Verordening Parkeerbelastingen.

De exploitatie van de gemeentelijke parkeergarages is een bedrijfsmatige activiteit en valt buiten de belastingsfeer art.225 Gemeentewet. Overigens geldt daarbij wel een BTW-plicht

De doelstellingen/voorwaarden parkeernota 2003
<ul style="list-style-type: none">• niet noodzakelijk parkeren (o.a. langparkeren door derden) in woonstraten terugdringen;• meer keuzevrijheid in parkeren voor alle belanghebbenden met oog voor economische en sociale belangen;• een voor iedereen eenvoudig, duidelijk en herkenbaar systeem (beperkte doch duidelijke bebording);• toepasbaar voor héél Hilversum (rekening houden met omliggende straten/wijken);• uitvoerbaar (financieel, juridisch, praktisch).

De bovenstaande doelstellingen uit 2003 blijven van kracht en zijn in 2008 met de vaststelling van de nota geïntegreerd parkeren aangevuld met:

³ Nota Regulering Openbare Parkeercapaciteit 2003

⁴ Het betaald parkeren valt onder de gemeentelijke belastingen, m.u.v. de openbare parkeergarages.

Doelstellingen/voorwaarden parkeernota 2008

- Effectief benutten van bestaande parkeerplaatsen
- Stimuleren van langparkeren rond het centrum in de openbare parkeergarages
- Voorkomen parkeeroverlast in woonwijken. (*en voorkomen foutparkeren*)
- Behoud modal split, geen groei autogebruik
- Parkeerbalans, o.a. streven naar acceptabel evenwicht vraag/aanbod, doordat bijvoorbeeld nieuwbouw voldoet aan parkeernormen
- Marktconforme prijzen (mede op basis van benchmark)
- Tenminste opbrengstneutraliteit parkeerexploitatie

5. Probleemstelling

De vraag naar parkeerruimte is in meerdere woonwijken groter dan het aanbod van parkeerruimte. De discrepantie verschilt naar plaats en tijd.

De onderzoeksvraag is na te gaan of –en hoe dan– het parkeersysteem met het tarievenbeleid moet worden aangepast opdat de bereikbaarheid en parkeersituatie verbeteren.

6. Doelstelling evaluatie

Beantwoorden van de vraag of beleidsinspanningen op het gebied van parkeertarieven zijn uitgevoerd en in welke mate het huidige parkeertarievenbeleid tot voldoende verbeteringen leidt in de bereikbaarheid en parkeersituatie van Hilversum.

Hoe kan het parkeerbeleid, met name het onderdeel tarievenstructuur, verder worden aangescherpt om de bereikbaarheid en parkeersituatie te optimaliseren, en toekomstbestendig te maken.

Het voortschrijdend beleid moet immers nu en later een acceptabele parkeerbalans opleveren voor de gemeenschap waar bewoners, ondernemers en bezoekers deel van zijn.

Instrumentarium

Eén van de instrumenten waarmee Hilversum stuurt op de verdeling en het gebruik van parkeervoorzieningen is de beprijzing daarvan. Andere instrumenten zijn het aantal en soort vergunningen⁵ waarover kan worden beschikt en de toe- en afname van het parkeerareaal.

Vanaf 2003 is structureel betaald parkeren op straat in centrum, schil- en buitenschilgebieden geïntroduceerd in combinatie met parkeervergunningen.

Vanaf 1998 respectievelijk 1999 zijn de aan de centrumring gelegen gemeentelijke parkeergarages Gooische Brink en Gooiland geopend voor kortparkeerders – centrumbezoek- en abonneehouders.

Waarom reguleren met betaald parkeren?

Betaald parkeren met medegebruik van vergunninghouders werd in 2003 geïntroduceerd om dubbelgebruik door kortparkeerders en vergunninghouders (de langparkeerders) mogelijk te maken. Daarmee kan een parkeerplaats beter worden

⁵ Volgens de Parkeerverordening Hilversum

benut dan bij onderscheid tussen parkeerplaatsen voor belanghebbenden en parkeerplaatsen voor bezoekers.

Algemeen gesteld is betalen voor het gebruik van parkeerplaatsen nodig om:

1. gedrag te beïnvloeden
2. kosten te dekken

Ad 1. Beïnvloeden van het parkeervraaggedrag om de schaarse (parkeer)ruimte evenredig/beter te verdelen en zo efficiënt mogelijk te benutten.

Het hebben van voldoende parkeercapaciteit vormt in toenemende mate een probleem in Nederland. Capaciteit wordt gevraagd nabij de woning, nabij het werk en nabij de locaties waar de eerste levensbehoeften worden gehaald en daar waar de overige vrije tijd wordt besteed.

Capaciteit nabij de woning niet alleen als het gaat om de eerste of tweede auto, maar ook voor de volgende auto, van zoon en/of dochter, voor de hobbyauto, voor de aanhanger⁶.

Door een prijs te vragen voor het gebruik -met aanvullende regelgeving- kan de vraag worden beperkt tot een acceptabel niveau.

Ad 2. Het hebben van een parkeersysteem –voorzieningen en regulering- betekent dat er kosten gemaakt worden. Kosten verbonden aan de infrastructuur (exploitatie, beheer en onderhoud van parkeergarages, terreinen en andere parkeervoorzieningen, parkeerautomaten, bebording, verharding, etc.) , de organisatiekosten voor front- en backoffices en controle en handhaving.

7. Onderzoek relatie parkeertarieven met parkeerbeleid in Hilversum

Het evaluatieonderzoek naar de relatie en de effecten van de tarieven op het parkeerbeleid en het daarmee samenhangende flankerend beleid is uitgevoerd door adviesbureau Spark. Het onderzoek is gericht op aan mobiliteit gerelateerde beleidseffecten en beleidswensen en hoe de financiële tarievenstructuur daar richting aan kan geven.

Om tot de evaluatie en adviesvorming te komen heeft Spark de vigerende beleidsdoelen, randvoorwaarden en ambities⁷ geïnventariseerd en vertaald naar een evaluatiekader voor zover de doelen en ambities met parkeertarieven worden behaald en door tarieven kunnen worden beïnvloed.

De onderstaande doelstellingen hebben een directe relatie met de parkeertarieven en tariefstructuren:

- Het effectief gebruiken van bestaande parkeerplaatsen;
- Het stimuleren van het parkeren in de parkeergarages door bezoekers;
- Het stimuleren van het parkeren in de parkeergarages door bewoners;
- Het behoud van de modal split;

⁶ Het Statisch jaarboek 2010 van het CBS laat zien dat de leeftijd van personenauto's toeneemt. Ongetwijfeld door een technisch beter product maar ook door meer vraag naar een goedkoop vervoermiddel.

⁷ interviews disciplines ruimtelijke ordening, economie, verkeer, parkeren.

- Het verdelen van de verwachte mobiliteitsgroei over de verschillende modaliteiten;
- Een concurrerend parkeerproduct hebben ten opzichte van het parkeerproduct in Amersfoort, Almere, Huizen en Bussum;
- Het corrigeren van de beeldvorming betreffende het dure centrumtarief straatparkeren;
- Het maken van onderscheid in bewonerstarieven en bedrijftarieven.

Doelstellingen met een directe relatie parkeertarieven en tariefstructuur

Bureau Spark heeft zijn onderzoek verricht door gebruik te maken van het zogeheten DOR-model: doelen stellen, organiseren en vervolgens realiseren. In het onderzoek is daarvoor nagegaan welke doelen zijn gesteld, waaruit bestaat het ingezette instrumentarium en vervolgens is nagegaan wat de resultaten zijn. Het onderzoeksrapport bestaat uit drie fasen:

1. opstellen evaluatiekader (de doelstellingen, randvoorwaarden, ambities en inventarisatie huidige tarievenstructuur) ;
2. de evaluatie: onderzoeken (beleids)bijdrage van de onderscheiden tarievenmaatregelen aan de doelstellingen en ambities en;
3. een berekening van de financiële consequentie van de tarievenmaatregel op de parkeerexploitatie. (de scenario's)

Aan de resultaatsberekening door Spark van de scenario's ligt een financieel integraal opgezet rekenmodel ten grondslag⁸. Het model is zodanig ingericht dat simulatie goed mogelijk is.

Het rekenmodel bestaat uit een rekenblad met invoer velden voor tarief, tijd, aantal en soort. In het rekenblad zijn per parkeerproduct en -dienst de kosten van het hebben (vaste kosten), gebruik (variabele kosten) en opbrengsten ingevoerd. Het verschil tussen kosten en opbrengsten is het resultaat.

(voorbeeld (x) plaatsen betaald gebied betekent kosten voor (y) parkeermeters/borden en (z) handhavingsuren en administratieve uren. Daartegenover staan inkomsten parkeerkaartjes, parkeervergunningen en naheffingen)

Met dit zelfde rekenmodel is vervolgens in dit voorstel de berekening gemaakt op basis van de voorgestelde wijzigingen in de tarievenstructuur. (zie tabel tarievenvoorstel 2012)

8. Analyse van het parkeersysteem en tarievenstructuur

Het systeem van parkeerregulering werkt! Dat is vanaf 2003 de opgedane ervaring met het systeem. De regulering heeft als uitkomst dat er meer vrije plaatsen voor de doelgroepen beschikbaar zijn gekomen na invoering van het systeem. De beprijzing heeft een directe relatie met de beschikbare plaatsen en de meeste van de geformuleerde doelstellingen. (zie tabel bijlage 1 Spark rapport Evaluatiekader parkeertarieven Hilversum)

⁸ Parkeerexploitatiemodel hoofdstuk 5 rapport Spark

De onderzoekers van Spark constateren in hoofdstuk 4 van het rapport –Evaluatie huidige tarievenstructuur- dat met het huidige tarievenbeleid:

- voldoende diversiteit aan parkeerproducten wordt geboden om maatwerk te kunnen leveren;
- er sprake is van een consistente verhouding tussen de tarieven van een vergunning en de straatuurtarieven, verbijzonderd naar gebied;
- de tarieven van bewonersvergunningen binnen de landelijke bandbreedte van €50,- tot €150,- per jaar liggen, het merendeel van de gemeentelijke tarieven voor een vergunning ligt rond de €120,- per jaar;
- het onderscheid straattarief naar centrum, schil en buitenschil herkenbaar is;
- de hoogte van het centrumstraattarief €3,40 per uur beeldvormend 'duur' is en de combinatie met de duurbepanking –max. 1 uur- niet nodig zou zijn;
- de bezoekersuurtarieven in de centrumparkeergarages landelijk gemiddeld zijn voor een schaal gelijk Hilversum;
- het tarief in de gemeentelijke parkeergarages lager is dan de particuliere centrumgarages terwijl daar gelet op de kwaliteit geen aanleiding toe hoeft te zijn;
- het straatvergunningtarief relatief goedkoop is in vergelijking met een parkeergarageabonnement, de tarieven voor de verschillende abonnementvormen zijn wel herkenbaar.

Naast deze algemene bevindingen merken de onderzoekers op dat een aantal evaluatie aspecten nog geen positieve bijdrage leveren aan de beoogde doelen:

- de capaciteit van de parkeergarages nog niet optimaal benut wordt mede omdat de prijs van een parkeervergunning op straat vele malen lager is dan een abonnement in de parkeergarages;
- het behoud van de modal split – dat is de verdeling naar onderscheiden vervoerswijzen- en het opvangen en verdelen van de verwachte mobiliteitsgroei staat bij de huidige tarieven onder druk;
- het relatief hoge centrumstraattarief geeft een verkeerde beeldvorming;
- er is geen onderscheid in bewonerstarieven en bedrijfstarieven.

Wat betreft het realiseren van extra parkeercapaciteit wordt vastgesteld dat hiervoor extra financiële ruimte moet worden geschapen. Bij de huidige tarieven en afvloeiing van het positieve resultaat op de parkeerexploitatie, naar de algemene middelen, is er onvoldoende ruimte om investeringen in extra parkeercapaciteit te kunnen doen.

Die extra parkeercapaciteit zal nodig zijn om een ontstane achterstand in te halen en de openbare ruimte ook voor de toekomst voldoende kwaliteit te geven. Het beleid voorziet onvoldoende in de omvang van de beschikbare parkeercapaciteit in absolute zin. In het laatste decennium is het autogebruik en autobezit toegenomen. Met name de stijging van het autobezit –met 10% over de laatste 10 jaar- onder bewoners maakt dat er in de meeste wijken een tekort aan parkeerplaatsen is of dreigt te ontstaan. Bij een hoge stedelijkheidsgraad⁹ is het probleem zwaarder. Veel van de openbare ruimte en inrichting is immers ontstaan in een tamelijk autoloos tijdperk.

9

Stedelijkheidsgraad=het aantal adressen per km²

Dit vraagstuk maakt deel uit van de Structuurvisie Hilversum 2030. Door de regie op de bestaande parkeercapaciteit te verstevigen kan de parkeercapaciteit per doelgroep in beperkte mate beter worden benut. Dat betekent een verdere finetuning op prijs, tijd, aantal en soort van de parkeertarieven en producten.

Frictie naar tijd.

Parkeerders verschillen naar doelgroep en parkeermotief. Het thuisparkeren, het woon-werkparkeren en het winkel- en recreatief gerelateerd parkeren. De verschillende parkeermotieven vragen ieder een aparte parkeerplaats die maar ten dele kunnen worden ingezet voor dubbelgebruik. Bijvoorbeeld de parkeervoorziening van een bedrijf gelegen in of nabij een woongebied dient voor de opvang van personeel dat met de auto naar het werk komt en/of om klandizie en bezoekers te ontvangen. Deze plaatsen dienen van 07.00 tot 18.00 uur beschikbaar te zijn voor het bedrijf. Om die beschikbaarheid te verkrijgen dienen eventuele thuisparkeerders binnen dit tijdvenster weg te zijn. Dat is voor thuisparkeerders niet aantrekkelijk indien tijden van werken of anderszins binnen dit tijdvenster vallen. Ook voor het bedrijf is medegebruik geen aantrekkelijke optie. Door het toepassen van toegangscontrole en kostentoerekening kunnen mogelijkheden ontstaan. Ook kan worden onderzocht of het aanwijzen tot openbaar gebied van private terreinen tot haalbare verbeteringen kan leiden. (vergunninghouderparkeren gedurende bepaalde venstertijden. (bijvoorbeeld ma t/m za van 20.00 uur tot 09.00 uur)

Die plaatsen zijn niet gratis. Immers in veel gevallen huren bedrijven een pand met parkeerplaatsen en in de huurprijs zijn die parkeerplaatsen verrekend. Een jaarprijs van € 1000,-/ppl is niet ongebruikelijk. (De jaarkosten van een plaats in een openbare parkeergarage bedragen overigens rond de € 2000,- (kapitaallasten, beheer en onderhoud)

Frictie naar kosten

Vanuit het perspectief van de parkerende bewoner lopen de kosten bij kopen, huren en abonnement van een parkeervoorziening in relatie met de parkeervergunning in de openbare ruimte, te ver uiteen.

Het tarief van een buitenschilvergunning bedraagt in 2011 € 50,80,-/jaar en een abonnement bij de verhuurder van de woning kost de huurder vanaf ca. € 60,-/maand. Evenzo zal een centrumbewoner niet kiezen voor een abonnement in de parkeergarages maar een vergunning aanvragen. Zolang niet over een vergunning beschikt kan worden zal de auto buiten het gereguleerde gebied geparkeerd worden. De conclusie kan zijn dat het rechtvaardig en billijk is de kosten vergunning en abonnement meer in verhouding met elkaar te willen brengen. In nog niet gereguleerde woongebieden is geen middel voorhanden –anders dan het bijna gratis aanbieden- om het gebruik van parkeergarages te stimuleren. (Voorbeeld parkeergarage Leeuwenhoek onder het Goudriaancomplex)

9. Resultaat onderzoek (rapport Spark)

Spark heeft voor zijn onderzoek drie tariefscenario's geformuleerd en getoetst aan de bijdrage aan de beleidsdoelstellingen:

1. Tariefminimalisatie
2. Resultaatmaximalisatie
3. Beleidsoptimalisatie

Ad 1) De huidige parkeerexploitatie met tarievenstructuur is binnen de gemeentebegroting ten minste neutraal. Door het nastreven van beleidsdoelen, verschuivingen in het areaal plaatsen (opheffen parkeerterrein, nieuwe parkeergarage, mogelijke uitbreiding betaald gebied) en kostenbezwaar meerjarenbegroting ontstaat aanleiding de tarieven te willen aanpassen. Een tariefminimalisatie met als uitkomst een lagere opbrengst is daartoe geen realistisch scenario.

Ad 2) Met scenario 2 Resultaatsmaximalisatie wordt primair beoogt de tarieven tot een maximaal toelaatbare hoogte te laten stijgen, om een zo hoog mogelijke financiële opbrengst te behalen. Dit scenario komt weliswaar gedeeltelijk tegemoet aan het behalen van de geformuleerde beleidsdoelstellingen, randvoorwaarden en ambities maar houdt te weinig rekening met het integrale karakter van het parkeerbeleid. Een aantrekkelijke stad vraagt om een zo goed mogelijk en afgewogen leef- en vestigingsklimaat voor wonen, werken en verblijven, concurrerend met de regio. Uitgaande van alleen het onderdeel tarieven past niet goed bij het integrale karakter van het parkeerbeleid. In paragraaf 11 wordt het mogelijk effect van de maatregelen op de belangrijkste andere beleidsterreinen besproken.

Ad 3) Voorkeur scenario 3 beleidsoptimalisatie.

Het scenario Beleidsoptimalisatie beoogt zo veel als mogelijk de evaluatieaspecten positief te waarderen. Met de huidige tarieven en tariefstructuren worden de volgende evaluatieaspecten die direct worden beïnvloed door het tarief reeds positief beoordeeld:

- Het stimuleren van het parkeren in de parkeergarages door bezoekers
- Een kostendekkende en tenminste opbrengstneutrale parkeerexploitatie
- Een concurrerend parkeerproduct hebben ten opzichte van het parkeerproduct in Amersfoort, Almere, Huizen en Bussum

Wat volgens Spark met de huidige tarieven en tariefstructuur nog niet positief kan worden beoordeeld is:

1. Het effectief gebruiken van bestaande parkeerplaatsen; de parkeercapaciteit in de gemeentelijke parkeergarages is nog niet volledig benut; een deel van de garagecapaciteit is nog niet optimaal in gebruik (leegstand). De prijs van het parkeren in de garages voor bijv. bewoners is substantieel duurder dan het parkeren op straat.
2. Het behoud van de modal split en het verdelen van de verwachte mobiliteitsgroei over de verschillende modaliteiten; dit staat met de huidige tarieven, die niet of

nauwelijks van invloed zijn op het autogebruik en autobezit, onder druk. Dit betekent dat de huidige parkeertarieven weinig invloed hebben op de wijze waarop personen zich verplaatsen.

3. Het corrigeren van de beeldvorming betreffende het dure centrum-straatparkeertarief; dit vraagt om een verlaging van het parkeertarief, in combinatie met behoud van de parkeerduurbepanking.

4. Het maken van onderscheid in tarieven voor bewoners en tarieven voor bedrijven (nu nog gelijk).

Spark doet in zijn rapport de volgende voorstellen om de 4 bovengenoemde evaluatieaspecten alsnog positief te kunnen beoordelen, en tevens de reeds positief beoordeelde aspecten niet in negatieve zin te beïnvloeden:

- I. Het verlagen van het bewonersabonnemententarief naar hetzelfde niveau als nu de bewonersstraatvergunningen;
- II. Het verhogen van het garage-uurtarief naar € 2,10 (zie rapport scenario 2) om hiermee maximaal toelaatbaar tegemoet te komen aan het met de hoogte van parkeertarieven te beïnvloeden aandeel auto in de modal split;
- III. Het relatief hoge straatuurtarief in het centrum substantieel verlagen tot het straatuurtarief in de schil (€ 2,60 prijspeil 2011) waarmee de beeldvorming van het 'top-5-tarief' wordt gecorrigeerd.
- IV. Een verschil te maken in tarieven voor garageabonnements en straatvergunningen voor a) bewoners en b) bedrijven.

10. Reacties en voorstellen op het rapport:

Ad I In het centrum is het tarief van de bewonersparkeervergunning 2011 € 104,05 per jaar. Het tarief voor een 24/7¹⁰ bewonersabonnement in de gemeentelijke parkeergarages bedraagt 124,- per maand= €1488,- per jaar. Het verschil bedraagt een factor 14. Indien het abonnementstarief ook 104,05 per jaar zou zijn ontstaat waarschijnlijk een ware run op deze abonnementen waarmee de parkeergarages wat betreft de benutting optimaal zou functioneren. Het verstrekken van ca. 400 abonnementen tegen €104,05 levert jaarlijks 41.600,- op. Financieel en economisch is dat onverstandig. De bedrijfseconomische exploitatie van een openbare parkeergarage drijft op de betalingen van bezoekers/kortparkeerders die overdag, koopavonden en zaterdagen nabij de voorzieningen in het centrum willen parkeren. Door alle abonnementhouders zijn er dan nog nauwelijks plaatsen over voor kortparkeren. Economisch is een dergelijk voorstel ook niet haalbaar, de centrumvoorzieningen draaien op bezoekers die in de nabijheid willen parkeren. Een beperkt avondabonnement alleen is voor een bewoner niet aantrekkelijk. (Die abonnementen worden wel aangeboden maar zelden afgenomen.)

Voorstel

24/7 abonnement parkeergarages (algemeen) voor bewoners centrum -volgens gebied parkeerbelastingen- te verlagen van 124,- naar 75,- per maand. Eerst in aanmerking komen adressen met recht op een centrumparkeervergunning. Met dit abonnement vervalt het recht op een parkeervergunning omdat dan sprake is van eigen parkeervoorziening.

¹⁰ Geldig 24 uur per dag gedurende 7 dagen per week

Om bedrijfeconomische redenen is de limiet van dit abonnement op uitgifte 30 stuks Gooische Brink en 75 stuks Gooiland. In Gooische Brink en Gooiland zijn thans respectievelijk 61 en 13 bewonersabonnementen 24/7 (specifiek) tegen gereduceerd tarief (ca. 53,-/maand) uitgegeven vanwege historische overeenkomsten ten tijde van de stichting van de garages in samenhang met de ontwikkeling van nabije wooncomplexen. Per parkeergarages worden zodoende ongeveer 90 stuks (algemeen + specifiek) 24/7 abonnementen uitgegeven. De uitgifte van meer 24/7 abonnementen leidt tot het niet meer voldoende beschikbaar hebben van capaciteit voor het kortparkerende centrumbezoek, waaruit juist het leeuwendeel van de inkomsten gegenereerd worden.)

Ad II) Verhogen garage uurtarief naar omgerekend € 2,10 per uur.

De hoogte van het parkeertarief in de gemeentelijke garages hangt samen met een aantal aspecten:

- De gemeentelijke parkeergarages concurreren met de private openbare parkeergarages.
- Het tarief moet voldoende verschil maken om te concurreren met straatparkeren, i.c. dat garageparkeren gestimuleerd wordt.
- Het bezoekersparkeren centrum is geen ruimtelijk probleem waarvoor een oplossing moet komen. Het weren van bezoekers met de auto door een te hoog garagetarief te stellen draagt niet bij aan de bedrijfeconomische belangen van partijen.

Voorstel

Het garagetarief te verhogen naar omgerekend €2,- per uur waarbij een proef wordt genomen de tijdeenheid van betalen te wijzigen van 30 minuten naar 15 minuten tegen tarief €0,50 in Gooische Brink en 3 minuten tegen tarief € 0,10 in Gooiland. Een kleinere tijdeenheid van betalen is een maatschappelijke wens waaraan met dit voorstel tegemoet wordt gekomen. Een tarief van omgerekend € 2,- per uur is marktconform. (Betalen per 1 minuut is niet goed mogelijk vanwege afrondingen in met name de contante betalingen.)

Door in de parkeergarages verschillende afrekeneenheden toe te passen kan een bredere ervaring worden opgedaan. Bewust is voor Gooische Brink gekozen per kwartier omdat in deze garage meer winkelend publiek (langere tijdsduur) de doelgroep is en in Gooiland vooral sprake is van parkeerders die hun dagelijkse boodschappen in de supermarkt komen doen. (kortere tijdsduur)

Ad III) Verlagen straattarief centrum €3,40 berekend per uur naar niveau straattarief schil €2,60 berekend per uur. De verlaging van het centrumtarief corrigeert de beeldvorming 'top 5 tarief'.

Het tarief 3,40 resp 2,60 is het bedrag dat een parkeerder betaalt indien een ticket wordt genomen voor een vol uur. In het centrum geldt een maximale parkeerduur van 1 uur, bedoeld om alleen ultrakort parkeren mogelijk te maken.

Langparkeerders worden door hogere tarief en beperking tijdsduur centrum gestimuleerd in de parkeergarages te parkeren.

Voorstel

De tarieven centrum en schil derhalve niet aanpassen. Wel beter te communiceren en bezoekers te wijzen op de lagere tarieven in de parkeergarages.

Ad IV) Een verschil te maken in tarieven voor a) bewoners en b) bedrijven voor straatvergunningen en garageabonnementsen.

Bewoners en bedrijven betalen volgens de tarieventabel 2011 eenzelfde tarief voor de bewoners- respectievelijk zakelijke parkeervergunning.

Het beleid van Hilversum is om niet noodzakelijk zakelijk verkeer in Hilversum zo veel mogelijk te voorkomen. Dat heeft een positief effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de openbare ruimte. Door vervoersmanagement te stimuleren worden resultaten geboekt. In het centrum worden geen zakelijke vergunningen verleend. Om het zakelijk autoverkeer verder te beperken is het acceptabel dat verkeer een hoger vergunningstarief dan het bewonerstarief in rekening te brengen.

In de parkeergarages wordt niet expliciet onderscheid gemaakt tussen bewonersabonnementsen en bedrijvenabonnementsen. Er is wel een onderscheid aangebracht wat betreft de tijdstippen van gebruik abonnement. Zo is er een 24 uren abonnement dat met name voor bewoners aantrekkelijk is en een kantoorijdenabonnement dat geschikt is voor personeel werkzaam in het centrum en schil. De tarieven hiervan zijn afgestemd op de betreffende doelgroepen met rekenschap maatgevende bedrijfseconomische omstandigheden in de markt van vraag en aanbod.

Voorstel

Onderscheid maken in de tarieven van bewoners- en zakelijke parkeervergunningen volgens tabel 1. Tarievenvoorstel 2012.

De bestaande opbouw garageabonnementsen te handhaven.

Een benchmark parkeertarieven met andere gemeenten is opgenomen in het Spark rapport en in de bijlagen van dit voorstel.

Kwaliteitsverbetering openbare ruimte

De in dit voorstel Tarievenbeleid gekozen tariefsvoorstellen bieden op termijn financiële ruimte voor het doen van investeringen in parkeercapaciteit.

(Parkeercapaciteit lokaal vergroten tot acceptabel niveau (vergelijken met kengetal autobezit per huishouden) en eventuele compensatie van op te heffen parkeerterreinen en parkeergelegenheid op straat.)

Uit de nog niet gereguleerde wijken nabij het station komen klachten over parkeren door woon-werkverkeer dat per trein verder reist. Uit regelmatige monitoring blijkt dat er doordeweeks overdag in ruime mate vrije parkeercapaciteit aanwezig is aan de spoorzijde van de Zuiderweg. Het voorstel is om met een proef te onderzoeken of deze treinparkeerders met een gereduceerd dagtarief verleid kunnen worden de auto op de bedoelde parkeercapaciteit Zuiderweg te parkeren. Voorstel dagkaarttarief € 5,00 per dag, ma t/m vr 09.00 tot 19.00 uur, thans in de schil dagkaart a 15,70 per dag)

Tenslotte beschrijft Spark als aanvullende resultaatsverbetering op het voorkeur scenario (3 Beleidsoptimalisatie) de mogelijkheid om de straattarieven schil en centrum gelijk te trekken.

Gelet op de verschillende typologieën van beide gebieden, centrum=winkelgebied en schil=woongebied, met een daarmee afgestemd voorzieningen niveau –zoals beperkte openbare ruimte-, wordt deze suggestie afgeraden. Het huidige tariefverschil straat geeft een betere spreiding dan die verwacht wordt indien sprake

is van een gelijk tarief. Het relatief hogere tarief centrum past bij het voorzieningenniveau en de doelstelling het garageparkeren te willen bevorderen.

11. Effecten op andere beleidsvelden

Naast de directe effecten (bijdrage aan taakstelling bezuinigingen, bijdrage aan parkeerbeleid) kan de implementatie van de maatregelen genoemd in het voorstel tarievenstructuur in meer of mindere mate effect hebben op andere beleidsvelden. In deze paragraaf wordt een beschouwing gegeven vanuit de meest betrokken beleidsterreinen.

Economie

Functioneren Hilversum Centrum

In het collegeprogramma en het economisch beleid is behoud en versterking van het centrum van Hilversum een belangrijk beleidsuitgangspunt. In het voorstel worden veel maatregelen genoemd die leiden tot een verhoging van de parkeerkosten voor bezoekers (ondernemers en werknemers). Dit zal naar verwachting deels leiden tot andere keuzes in mobiliteit, maar kan ook leiden tot een afname van het aantal bezoekers en/of een afname van de bezoekduur. Het economisch functioneren van het centrum komt hiermee onder druk te staan. De opgenomen pilot voor afrekenen parkeren per kortere tijdsduur in de beide gemeentelijke parkeergarages zal door ondernemers en bezoekers worden gezien als positief element in het voorstel. De tweejaarlijkse stijging van de tarieven wordt door ondernemers geregeld aangedragen als punt van zorg.

Vestigingsklimaat bedrijfsleven

Een deel van de ondernemers (en hun werknemers) krijgt door voorziene prijsstijgingen in de parkeergarages (uurtarieven en abonnementen) en stijging van tarieven van zakelijke vergunningen te maken met een (vooral voor kleinere bedrijven) procentueel aanmerkelijke lastenverzwaring. Het vestigingsklimaat van Hilversum komt hiermee onder druk te staan. Dit staat haaks op het economisch beleid, gericht op optimalisering van het vestigingsklimaat.

Verkeer & Milieu

Modal Split

De verhoging van de parkeerkosten draagt bij aan de beleidswens om het aandeel auto in de modal split niet verder te laten toenemen. Door het gebruik van de auto onaantrekkelijker te maken (door middel van de hogere parkeerkosten), wordt het gebruik van bijvoorbeeld de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd. Dit draagt niet alleen bij aan het verminderen van de hoeveelheid 'blik op straat' (kwalitatieve verbetering openbare ruimte), maar heeft bovendien een positieve bijdrage aan het milieubeleid. De geluidsoverlast en de uitstoot van uitlaatgassen wordt verminderd als men meer gebruik maakt van openbaar vervoer en de fiets. Bovendien zal de doorstroming van het verkeer verbeteren wanneer er minder auto's op het wegennet rijden. Dit leidt dan tot minder filevorming en dus tot enerzijds een betere bereikbaarheid en anderzijds minder schadelijke uitstoot. De verhoging van de parkeerkosten heeft dus een wenselijk effect op de modal split en op het milieu. Het is wel van belang dat de autoalternatieve vervoerswijzen

voldoende gestimuleerd blijven worden (bijvoorbeeld door middel van extra fietsenstallingen of extra buslijnen).

Wonen

Leefbaarheid & Woonklimaat

In het voorstel worden maatregelen genoemd, waardoor bewoners meer dienen te gaan betalen voor hun parkeervergunningen. In de huidige economisch ongunstige tijd is dat geen positieve ontwikkeling. Daar staat echter tegenover dat het prijsinstrument bijdraagt aan de beleidswensen op het gebied van parkeren in woonbuurten. Zo is er enerzijds sprake van een verbetering van de modal split (zie hierboven) en wordt anderzijds het autobezit beperkt. Met name door het duurder maken van de tweede en derde bewonersvergunningen kan een positieve bijdrage worden geleverd aan het terugdringen van het aantal auto's op straat. De verhoging van de tarieven voor de bewonersvergunningen draagt dus bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee ook aan een verbetering van de directe leefomgeving van bewoners. Ook de differentiatie in prijs voor zakelijke vergunningen heeft een positief effect op het woonklimaat in de diverse buurten.

12. Resumé voorstel en veranderingen tarieven en tarievenstructuur.

Per 1 januari 2012

- Tarieven op straat bij parkeerapparatuurplaatsen niet aanpassen (per 1/1/2013 is de eerstvolgende reguliere 10% verhoging op straat- en vergunningtarieven volgens de tarieventabel verordening parkeerbelastingen)
- Structuur en tarieven vergunningparkeren te wijzigen volgens tabel 1
Tarievenvoorstel 2012 waarbij behalve tariefswijzigingen:
 - Tarief 2^e en volgende bewonersvergunning hoger dan 1^e;
 - Tarief 2^e en volgende zakelijke vergunning hoger dan 1^e ;
 - Tarieven voor separate vergunningen met meerdere kentekens vervangen door één tarief per extra kenteken op de parkeervergunning.
 - De per 1 januari van enig jaar langst ingeschreven (GBA) aanvrager met een lopende parkeervergunning heeft recht op tarief eerste vergunning. Mutatis mutandis geldt dit voor de volgende aanvrager parkeervergunning en te stellen tarief.
- Tarief bezoekers- en vrijwilligersvergunning te verlagen van 0,65 naar 0,40 per uur.
- Tarief parkeergarages per 2012 te verhogen naar omgerekend 2,- /per uur, met een proef te variëren met de tijdeenheid van afrekenen/betalen.
- 24/7 abonnement parkeergarages voor bewoners centrum (volgens gebied parkeerbelastingen), te verlagen van 124,- naar 75,- per maand.
- Promotie abonnement kantoor- en winkeltijden centrum.
- Proef gereduceerd tarief dagkaart parkeerstrook Zuiderweg, deel aan en langs het spoor, voor met name treinreizigers. (ma t/m vr 09.00 tot 19.00 uur) Voorstel € 5,00 per dag (thans in de schil 15,70 per dag)
- Per nieuwe parkeerverordening te onderzoeken introductie nieuwe vergunning schil en buitenschil voor bedrijfsauto's van elders gevestigde bedrijven. (met name bedoeld voor noodzakelijk gebruik storings- en wachtdienstvoertuigen. (indicatie tarief = 0,5 tarief jaarparkeerkaart)

Tariefvoorstel parkeren 2012

PARKEERVERGUNNINGEN

B=Bewoners (incl. autodeelvergunningen)

Z=Zakelijk

	tarieven 2011	voorstel 2012	
Centrum			
B 1e vergunning (2e of meer: nvt)	104,05	150,00	(per jaar)
Z 1e vergunning (2e of meer: nvt)	104,05	300,00	(per jaar)
Schil			
B 1e vergunning	77,40	100,00	(per jaar)
B 2e vergunning	77,40	150,00	(per jaar)
Z 1e vergunning	77,40	250,00	(per jaar)
Z 2e vergunning	77,40	350,00	(per jaar)
Buitenschil (BS)			
B 1e vergunning	50,80	60,00	(per jaar)
B 2e vergunning	50,80	90,00	(per jaar)
B 3e vergunning	50,80	120,00	(per jaar)
Z 1e vergunning	50,80	200,00	(per jaar)
Z 2e vergunning	50,80	250,00	(per jaar)
Z 3e vergunning	50,80	300,00	(per jaar)
BS BKN (wijzigingen per 1/10/2012, gelijk met rest BS, voorzover voortzeten systeem betaald parkeren)			
B 1e vergunning	46,20	60,00	(per jaar)
B 2e vergunning	46,20	90,00	(per jaar)
B 3e vergunning	46,20	120,00	(per jaar)
Z 1e vergunning	46,20	200,00	(per jaar)
Z 2e vergunning	46,20	250,00	(per jaar)
Z 3e vergunning	46,20	300,00	(per jaar)
marktvergunning ¹	50,80	60,00	(per jaar)
zorgvergunning	367,40	400,00	(per jaar)
ieder extra kenteken op parkeervergunningen	div.tarieven*	100,00	(per jaar) max. 5/vergunning
*aparte tarieven vergunning op 2 of 3,4,5 Kentekens komen per 1/1/2012 te vervallen			
bezoekersvergunning/schrapkaart/vrijwilligersvergunning ¹	0,65	0,40	(per uur)
¹ geen extra kentekens per vergunning mogelijk			

NB. Overige tarieven blijven ongewijzigd (straattarieven parkeerapparatuurplaatsen, dag-, week-, maand- en jaar kaarten) genoemde bedragen zijn in euro 's.

(Wijzigingen tarieven exclusief reguliere 2 jaarlijkse 10% verhoging op fiscale tarieven. Eerstvolgende per 1/1 2013)

PARKEERGARAGES (incl. btw)

Gooische Brink	0,80	1,00	(per ½uur)	proef 0,50/15min
Gooiland	0,80	1,00	(per ½uur)	proef 0,10/3min
Abonnementen²				
24/7 abonn. bewoners centrum	1.488,00	900,00	(per jaar)	
24/7 abonn. (standaard)	1.488,00	1.500,00	(per jaar)	
winkelabonn. ma t/m za 07-19 + koopavond	1.237,20	1.250,00	(per jaar)	
kantoorabonn. ma t/m vr 07-19	633,60	650,00	(per jaar)	
avond/nacht/weekend abonn.	888,00	900,00	(per jaar)	
avond/nacht/zondag abonn.	588,00	600,00	(per jaar)	
" " (excl. koopzondag) abonn.	288,00	300,00	(per jaar)	
24/7 abonn. gereserveerde plek	3.120,00	3.150,00	(per jaar)	

² zie informatie en voorwaarden www.parkeerservice.nl en www.parkerenhilversum.nl

Tabel 1 Tariefvoorstel per 1/1/2012

13. Financieel resultaat

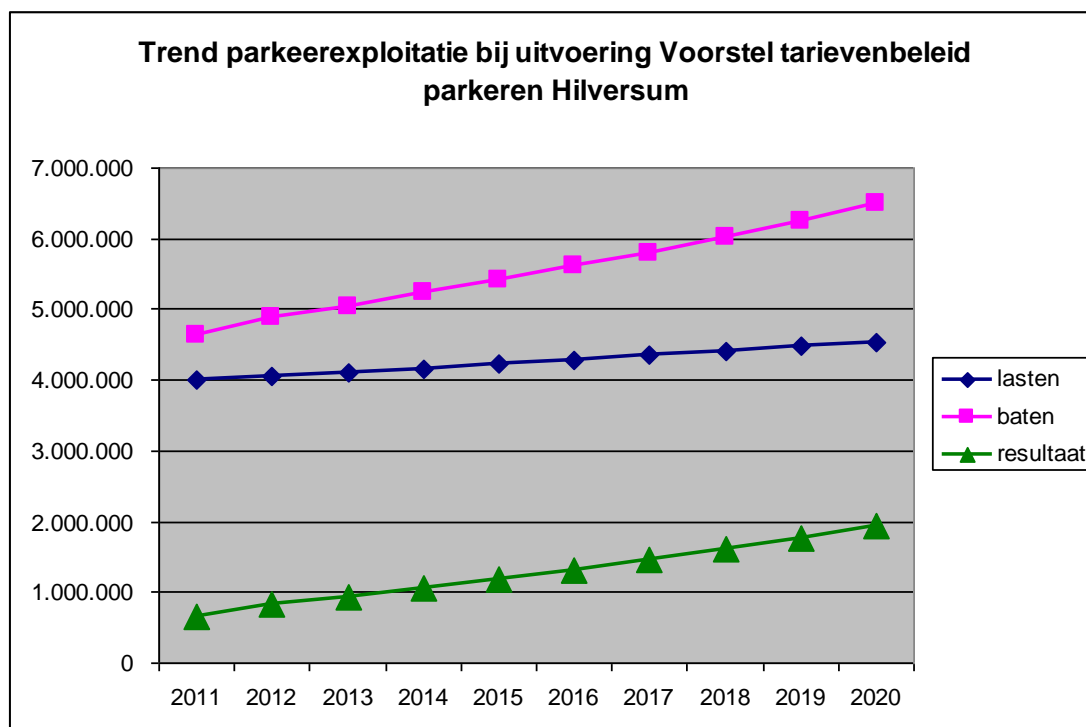
1. De uitkomsten van de bovenstaande wijzigingen in de tarievenstructuur en vergunningenstructuur zijn verwerkt in onderstaande tabel.

	extra opbrengst		
A aanpassing tarief parkeergarages (zie tabel 1)	100.000		+baten
B aanpassingen tarief vergunningen (zie tabel 1)	100.000		+baten
C uitbestede beheer*	25.000	bezuiniging	-lasten
D inhuur derden*	25.000	bezuiniging	-lasten
Totaal saldo	250.000,-		
(bedragen excl. Btw indien van toepassing)			

*De fysieke aanwezigheid van de beheerder in de parkeergarages wordt op de rustige uren afgebouwd en vervangen door monitoring op afstand. Door de samenwerking in de Coöperatie Parkeerservice U.A. is eveneens een besparing op uitbestede beheer gerealiseerd. De post inhuur derden is lager geraamd dan voorgaande jaren. Per 1 april 2011 is een vaste medewerker op de bestaande vacature parkeren aangenomen.

Het totaal financieel resultaat –zie bijlage 1- over 2012 wordt geraamd op ca. € 830.000,- Daarbij is rekening gehouden met een geconstateerde extra uren omzet in de eerste helft 2011 in garage Gooiland. (Voor heel 2011 geschat ca. 37.000 uur extra. Het is nog te vroeg om daar conclusies aan te verbinden.)

Het resultaat rekenmodel moet nog naar beneden worden bijgesteld/ gecorrigeerd vanwege de bevroren tarieven parkeervergunningen Bloemenkwartier Noord (BKN) tijdens de proef.(ca. 10.000,- minder).



Grafiek trend parkeerexploitatie t/m 2020 (ceteris paribus)

Het berekende resultaat rekenmodel houdt voorts rekening met:

- Kostenstijging 2% per jaar (inflatie)
- Rentevoet 4% per jaar
- Mobiliteitstoename 1% per jaar
- Negatieve prijselasticiteit¹¹ bij verhoging van het straattarief. Bij 10% verhoging tarief een omzetverlaging met ca. 6% over twee jaar.

14. Risico en onzekerheden

Door te kiezen voor het scenario Beleidsoptimalisatie met de voorgestelde tariefsaanpassingen 2012 wordt een optimale balans gevonden in enerzijds de beschreven doelstellingen, randvoorwaarden en ambities en anderzijds een goed en in prijs vergelijkbaar parkeerproduct. (zie benchmark rapport Spark en de bijlage van dit voorstel.)

Risico en onzekerheid over de beoogde opbrengsten bestaat omdat de vraag niet alleen afhankelijk is van de gevraagde prijs¹².

De inkomsten uit straat- en garageparkeren zijn mede afhankelijk van:

- Weersomstandigheden; slecht weer betekent meer autogebruik.
- Economisch klimaat; bij minder gunstige economie minder winkelen (het shoppen), beperken uitgaven en kritischer autogebruik.
- Verschuiving kooppatroon; minder winkelbezoek, meer internetwinkelen.
- Omvang areaal. Minder straatparkeerplaatsen betekent ceteris paribus aanzienlijk minder inkomsten. (vooral in en rond het centrum)
- Over het voortzetten van de proef betaald parkeren Bloemenkwartier Noord kunnen nog geen uitspraken worden gedaan.
- Over het uitbreiden van het areaal betaald parkeren door toevoegen van andere gebieden kunnen nog geen uitspraken worden gedaan.

Het voorstel proef betalen Gooische Brink per 15 minuten € 0,50 en Gooiland per 3 minuten € 0,10 leidt door de kleinere afrondingen tot geraamd 10% minder inkomsten. De proef daarom voorlopig vast te stellen van 1 jan 2012 tot maximaal 1 juli 2012. Deze raming minderinkomsten is in het financiële resultaat verwerkt.

Het financiële resultaat 2012 e.v. is berekend inclusief de tweejaarlijkse 10% verhoging van de parkeerbelastingtarieven (niet in 2012 maar wel 2013 en volgende oneven jaren) en een jaarlijkse 5% verhoging van de parkeergaragetarieven. Een tariefvoorstel dient steeds aan de raad te worden voorgelegd. Een verhoging moet passen binnen de voorziene omstandigheden van enig jaar.

De uitgaven en kosten parkeerexploitatie worden ieder jaar vastgesteld bij de gemeentelijke begroting. Prijsverhogingen boven de ingecalculeerde 2% inflatie, hogere –niet goed beïnvloedbare- gemeentelijke doorberekeningen, niet voorziene uitgaven (bijvoorbeeld overmacht bij calamiteit en criminaliteit) zijn niet goed in te schatten.

¹¹ Na de reguliere 10% tariefsverhogingen per 2007 en 2009 was sprake van aanzienlijke vraaguitval, dat wil zeggen minder afgenomen kortparkeeruren op straat. (zie bijlage 7)

¹² zie voetnoot 11

De invloed van het aangepaste tarievenbeleid op de economische functie kan moeilijk worden ingeschat. De bedragen zijn niet zodanig dat sprake is van onredelijke tarieven in vergelijking met overige gemeenten.

Omgerekend per dag wordt voor de zakelijkevergunning in het centrum voorgesteld deze te verhogen naar ca. € 1,- per dag. (Uitgaande van ca. 300 dagen betaald parkeren in Hilversum per jaar. Voor een eerste zakelijke vergunning in de schil wordt het tarief ca. 0,67 per dag.

Bewoners betalen omgerekend per dag -uitgaande van het voorstel- voor een eerste parkeervergunning:

- Centrum € 0,50 / dag
- Schil € 0,34 / dag
- Buitenschil € 0,20 / dag.

In een openbare parkeergarage moet voor een standaard 24 uren abonnement (gemeentelijke parkeergarages voorstel € 1500,- /jaar) rekening worden gehouden met een omgerekend dagtarief a € 4,11 uitgaande van 365 dagen per jaar. Dat is een marktconform tarief.

Er is tenslotte sprake van een spanningsveld tussen de beleidsmatige opgave enerzijds en financieel taakstellende opgave anderzijds waar de parkeerexploitatie mee te maken heeft. Het beleid in en rondom het centrumgebied is gericht op het stimuleren van parkeergaragegebruik terwijl meer opbrengsten kunnen worden verkregen uit het straatparkeren. Door het vervallen van parkeerterreinen lopen de inkomsten terug. (Opbrengsten straatparkeren gaan geheel naar de gemeente, terwijl parkeerders in garages ook de particuliere exploitanten bezoeken, waardoor de gemeente die inkomsten derft.)

15. Voorstellen ter besluitvorming

1 Kennis te nemen van het onderzoeksrapport Evaluatie tariefstructuur parkeren, bureau Spark

2 Instemmen met het voorliggende voorstel Tarievenbeleid parkeren Hilversum, de aanpassingen tarieven en tarievenstructuur, uitgewerkt in de opgenomen tabel 1 Tarievenvoorstel 2012, en deze tabel integraal over te nemen in tarieventabel 2012 verordening parkeerbelastingen die separaat wordt voorgelegd ter vaststelling.

3 Instemmen met proef aangepaste tijdseenheden van betalen parkeergarages per 1 jan 2012 tot maximaal 1 juli 2012 door betalen Gooische Brink per 15 minuten € 0,50 en Gooiland per 3 minuten € 0,10. Burgemeester en wethouders kunnen wijzigingen vaststellen. (Tarieven gemeentelijke parkeergarages vallen niet onder de fiscale regelgeving)

4 Instemmen met proef 1 januari 2012 tot maximaal 1 juli 2012 gereduceerd tarief dagkaart parkeerstrook gelegen aan de spoorzijde Zuiderweg –tussen vm Oosterspoorplein en Professor Kochstraat - met name voor woon-werkverkeer per trein. (ma t/m vr 09.00 tot 19.00 uur) Tarief € 5,00 per dag via dagkaart uit automatisch (thans in de schil 15,70 per dag) (In afwijking tabel 1 van het Voorstel)

De voorstellen zijn vastgesteld door de Gemeenteraad d.d. 12 oktober 2011.

Bijlagen

Bijlage 1 Uitkomsten rekenmodel 2012 en trend t/m 2020 Hilversum

RESULTAAT		alle bedragen excl. BTW (indien van toepassing)										
		Begroting 2011	Prognose									
			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Parkeerareaal												
Straatparkeren												
Centrum		240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Schil		2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845	2.845
Buitenschil (incl. BKN)		1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627	1.627
Gebied A		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gebied B		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>subtotaal</i>	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712	4.712
Parkeergarages												
Gooische Brink		400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400
Gooiland		364	364	364	364	364	364	364	364	364	364	364
Parkeergarage A		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parkeergarage B		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<i>subtotaal</i>	764	764	764	764	764	764	764	764	764	764	764
	TOTAAL PPL	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476	5.476
Algemene kosten			<i>ontwikkeling bedrag naar rato van wijziging omvang totale parkeerareaal en jaarlijkse kostenstijging</i>									
Beleidsontwikkeling en aansturing	€ 562.000-	€ 562.000-	€ 573.240-	€ 584.705-	€ 596.399-	€ 608.327-	€ 620.493-	€ 632.903-	€ 645.561-	€ 658.473-	€ 671.642-	
Overhead	€ 210.000-	€ 210.000-	€ 214.200-	€ 218.484-	€ 222.854-	€ 227.311-	€ 231.857-	€ 236.494-	€ 241.224-	€ 246.048-	€ 250.969-	
	<i>subtotaal</i>	€ 772.000-	€ 787.440-	€ 803.189-	€ 819.253-	€ 835.638-	€ 852.350-	€ 869.397-	€ 886.785-	€ 904.521-	€ 922.611-	
Resultaat straatparkeren			<i>zie tabblad straatparkeren</i>									
Kosten	€ 1.312.000-	€ 1.312.000-	€ 1.334.540-	€ 1.357.531-	€ 1.380.981-	€ 1.404.901-	€ 1.429.299-	€ 1.454.185-	€ 1.479.569-	€ 1.505.460-	€ 1.531.869-	
Opbrengsten bezoekersparkeren	€ 1.940.000	€ 1.990.522	€ 1.990.522	€ 2.058.199	€ 2.058.199	€ 2.128.179	€ 2.128.179	€ 2.200.536	€ 2.200.536	€ 2.275.355	€ 2.275.355	
Opbrengsten vergunningen	€ 400.000	€ 485.454	€ 593.553	€ 651.074	€ 653.377	€ 713.388	€ 712.340	€ 781.937	€ 784.725	€ 861.688	€ 864.754	
	<i>subtotaal</i>	€ 1.028.000	€ 1.163.976	€ 1.249.535	€ 1.351.742	€ 1.330.595	€ 1.436.666	€ 1.411.221	€ 1.528.289	€ 1.505.692	€ 1.631.584	€ 1.608.240
Opbrengsten handhaving incl. vergoedingen CJIB		€ 1.175.000	€ 1.116.250	€ 1.138.575	€ 1.091.666	€ 1.184.573	€ 1.135.769	€ 1.232.430	€ 1.181.654	€ 1.282.220	€ 1.229.393	€ 1.334.022
Resultaat parkeergarages			<i>zie tabblad parkeergarages</i>									
Kosten	€ 1.911.000-	€ 1.911.000-	€ 1.928.540-	€ 1.946.431-	€ 1.964.679-	€ 1.983.293-	€ 2.002.279-	€ 2.021.644-	€ 2.041.397-	€ 2.061.545-	€ 2.082.096-	
Opbrengsten	€ 940.000	€ 1.046.044	€ 1.164.621	€ 1.247.102	€ 1.335.371	€ 1.429.833	€ 1.530.923	€ 1.639.102	€ 1.754.865	€ 1.878.745	€ 2.011.308	
	<i>subtotaal</i>	€ 971.000-	€ 864.956-	€ 763.919-	€ 699.329-	€ 629.308-	€ 553.460-	€ 471.355-	€ 382.542-	€ 286.532-	€ 182.800-	€ 70.788-
RESULTAAT TOTAAL	€ 460.000	€ 643.270	€ 836.751	€ 940.890	€ 1.066.608	€ 1.183.338	€ 1.319.945	€ 1.458.003	€ 1.614.595	€ 1.773.655	€ 1.948.863	

Bijlage 2 tarieven en tarievenstructuur parkeren Hilversum 2011

Soort	Gebied	Voor wie	Duur	Prijs	Opmerkingen
Automaat/meter	Centrum	Bewoner / bedrijf /bezoek	Per uur	Ticket	3,40
Automaat/meter	Centrum	Bewoner / bedrijf /bezoek	Per dag	Vergunning	24,20 Te verkrijgen bij de parkeerbalie Puza
Vergunning op één kentekens	Centrum	Bewoner	Jaar	Vergunning	104,05 Max. 240 vergunningen / wachtlijst / uitgezonderd winkelstraten
Vergunning op twee kentekens	Centrum	Bewoner	Jaar	Vergunning	156,05 Max. 240 vergunningen / wachtlijst / uitgezonderd winkelstraten
Vergunning op drie,vier of vijf kentekens	Centrum	Bewoner	Jaar	Vergunning	209,30 Max. 240 vergunningen / wachtlijst / uitgezonderd winkelstraten
Automaat/meter	Schil	Bewoner / bedrijf /bezoek	Per uur	Ticket	2,60
Automaat/meter	Schil	Bewoner / bedrijf /bezoek	Perdag	Ticket	15,70 Rond Station en Gooiland geen dagkaart
Vergunning op één kentekens	Schil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	77,40 Uitgezonderd winkelstraten
Vergunning op twee kentekens	Schil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	117,35 Uitgezonderd winkelstraten
Vergunning op drie,vier of vijf kentekens	Schil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	156,05 Uitgezonderd winkelstraten
Automaat/meter	Buitenschil	Bewoner / bedrijf / bezoek	Per uur	Ticket	1,60
Automaat/meter	Buitenschil	Bewoner / bedrijf / bezoek	Per dag	Ticket	7,80 Rond AKN geen dagkaart
Vergunning op één kentekens	Buitenschil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	50,80
Vergunning op twee kentekens	Buitenschil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	77,40
Vergunning op drie,vier of vijf kentekens	Buitenschil	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	104,05
Vergunning op één kentekens	Buitenschil BKN	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	46,20
Vergunning op twee kentekens	Buitenschil BKN	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	70,40
Vergunning op drie,vier of vijf kentekens	Buitenschil BKN	Bewoner / bedrijf	Jaar	Vergunning	94,60
Zorgvergunning	Centrum/schil/buitenschil/Gijsbrecht e.o.	Zorginstelling	Jaar	Vergunning	367,40
Marktvergunning	Op aangewezen terreinen	Marktkooplieden	Jaar	Vergunning	50,80 Toets via marktmeesters
Bezoekersvergunning	Centrum/schil/buitenschil	Bewoner	Per uur	Schrapkaart/ticket	0,65
Bezoekersvergunning	Bloemenkwartier Noord	Bewoner	Per uur	Schrapkaart/ticket	0,60
Weekkaart	Centrum/Schil/buitenschil/Gijsbrecht e.o.	Bewoner / bedrijf / bezoek	Week	Comm.kaart	56,85 Inclusief winkelstraten
Maandkaart	Centrum/Schil/buitenschil/Gijsbrecht e.o.	Bewoner / bedrijf / bezoek	Maand	Comm.kaart	229,90 Inclusief winkelstraten
Jaarkaart	Centrum/schil/buitenschil/Gijsbrecht e.o.	Bewoner / bedrijf / bezoek	Jaar	Comm.kaart	1843,60 Inclusief winkelstraten
Inrijontheffing binnenstad	Kernwinkelgebied	Bewoner / bedrijf	Dag	Ontheffing	9,44 Te verkrijgen bij de parkeerbalie Puza
Inrijontheffing binnenstad	Kernwinkelgebied	Bewoner / bedrijf	Jaar	Ontheffing	37,75 Te verkrijgen bij de parkeerbalie Puza
Ontheffing gebruik van parkeervoorziening	Geheel Hilversum	Bewoner / bedrijf	Dag	n.v.t.	9,44 Te verkrijgen via Beheer openbare ruimte
Ontheffing parkeerverbod	Geheel Hilversum		Week	Ontheffing	25,00 Te verkrijgen bij de parkeerbalie Puza
Ontheffing parkeerverbod	Geheel Hilversum		Jaar	Ontheffing	175,00 Te verkrijgen bij de parkeerbalie Puza
Ontheffing Wvw art. 149 speciaal voertuig	Geheel Hilversum		Jaar	n.v.t.	31,47 Te verkrijgen via Beheer openbare ruimte
Gehandicaptenparkeerkaart	Europa		5 jaar	Kaart	99,57 Te verkrijgen via de V.O.G.
Gehandicaptenparkeerkaart omzetting	Europa		5 jaar	Kaart	12,08 Te verkrijgen via de V.O.G.
Gehandicaptenparkeerplaats inrichten	Toegewezen parkeerplaats		Tot opheffing	n.v.t.	183,72 Te verkrijgen via de V.O.G.
Gooische Brink & Gooiland	Garage		Half uur	Ticket	0,80
Maandag t/m vrijdag + zondag 07.00-19.00 uur	Garage		Dagtarief	Ticket	7,00
	Garage		24 uur tarief	Ticket	12,00
Maandag t/m zondag na 18.00 uur	Garage		Avondtarief	Ticket	5,00
Abonnement 7/7 24/24	Garage		Per maand	Pas	124,00 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abo. Maandag t/m vrijdag 07.00-19.00 uur	Garage	Kantoorabonnement	Per maand	Pas	52,80 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abo.Ma t/m za 07.00-19.00 + don tot 22.00	Garage	Winkelabonnement	Per maand	Pas	103,10 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abo. Avond/nacht incl. weekend	Garage		Per maand	Pas	74,00 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abo avond/nacht incl. zondag	Garage		Per maand	Pas	49,00 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abo avond/nacht incl. zondag excl. Koopavond	Garage		Per maand	Pas	24,00 Geen vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via Parkeerservice
Abonnement 7/7 24/24	Garage		Per maand	Pas	260,00 Vast gereserveerde ppl / inclusief BTW / via parkeerservice
Borg	Garage / inrijontheffing	Bewoner / bedrijf	Eénmalig	Pas	25,00 Restitutie volgt na inlevering. Verloren pas is nieuwe borg.
	Garage verloren kaart				13,00 Aan de automaat verkrijgbaar (Gooiland eerst intercomverzoek)

Bijlage 3 (zie rapport onderzoek Spark)

Bijlage 1 - Evaluatiekader Parkeertarieven Hilversum

Kaders
Nota Geïntegreerd Parkeerbeleid
<i>Effectief gebruik van beschikbare ruimte</i>
centrum
effectief gebruik bestaande parkeerplaatsen
oplossen normatief tekort 168 plaatsen
parkeren zoveel als mogelijk in garages
minimale voorraad van 236 straatparkeerplaatsen (ultra-kort parkeren)
schil
effectief gebruik bestaande parkeerplaatsen
<i>Voorkomen parkeeroverlast in woonwijken</i>
uitbreiding regulering op basis van criteria Omnibusenquete of gemeten parkeerdruk
<i>Behoud modal split</i>
geen groei autogebruik
fietsinfrastructuur en stallingscapaciteit
Intercitystation met pendelbussen Mediapark en OV-verbindingen naar Huizen, Arenapark en centrum
Proef gratis OV Arenapark en Mediapark
geen P+R maar uitbreiding bestaande p-locaties
terugdringen autogebruik en stimuleren deelauto
<i>Parkeerbalans</i>
faciliteren autonome groei
faciliteren uitbreidingen/nieuw programma volgens parkeernorm
uitbreidingen zo veel als mogelijk gebouwd
bij woningbouw verplichte afname parkeerplaats
vrijstelling mogelijk middels afkoop
Financiën
kostendekkend (incl. onderzoekskosten en investeringen in initiële apparatuur)
tarieven dienen:
het garageparkeren boven maaiveldparkeren te stimuleren
marktconform te zijn (o.a. op basis van benchmark)
opbrengstneutraal te zijn voor de totale exploitatie
Ambities
<i>Bestuurlijk</i>
beeldvorming duur centrum-straatparkeertarief corrigeren
aansluiting op nieuwe structuurvisie
oplossing voor parkeervraagstuk in schil en woongebieden
parkeren Gijsbrecht van Amstel e.o. objectiveren
<i>Parkeren</i>
realisatie parkeergarage Langgewenst ter borging van kwaliteit en kwantiteit centumparkeren
creëren extra parkeercapaciteit buiten de schil
<i>Economie/planologie</i>
concurrerend parkeerproduct met Huizen en Bussum
concurrerend parkeerproduct met Amersfoort en Almere
realisatie parkeergarage Langgewenst, met name kwalitatief (extra bronpunt)
haalbaarheid wonen boven winkels
<i>Verkeer</i>
verdeling groei over alle modaliteiten
onderscheid in tarieven bewoners en bedrijven
bewoners gaan parkeren in garages, straatparkeerplaatsen komen vrij
verbeteren aandeel beleidsprimaat centrumgarages

Relatie met parkeertarieven		
+	direct	tariefhoogte is van invloed op vraag naar en verdeling parkeervraag over parkeercapaciteit
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+	direct	sturing mogelijk met tariefdifferentiatie
X		geen verband
+	direct	tariefhoogte is van invloed op vraag naar en verdeling parkeervraag over parkeercapaciteit
+/-	indirect	uitbreiding van het gereguleerd areaal, tarieven bepalen (mede) de financiële haalbaarheid
+	direct	parkeertarieven beïnvloeden (mede) de vervoerskeuze
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
X		geen verband
X		geen verband
+	direct	parkeertarieven bepalen (mede) de kostendekking van het parkeerproduct
+	direct	sturing mogelijk met tariefdifferentiatie
+	direct	
+	direct	
+	direct	hoogte parkeertarieven bepalen beeldvorming
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit of uitbreiding regulering, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
X		vooralsnog geen verband, eerst nader onderzoek
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+	direct	hoogte parkeertarieven bepalen beeldvorming
+	direct	
+/-	indirect	impliceert realisatie p-capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+/-	indirect	impliceert wijziging parkeerareaal, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid
+	direct	parkeertarieven bepalen vervoerskeuze
+	direct	
+	direct	tarief(hoogte) is van invloed op verdeling parkeervraag over parkeercapaciteit
+/-	indirect	impliceert realisatie nieuwe capaciteit of participatie in bestaande capaciteit, tarieven bepalen (mede) financiële haalbaarheid

Bijlage 4 tabel structuur parkeersysteem 2003 Hilversum (tarieven 2003)

	CENTRUM	SCHIL	BUITENSCHIL	VERHOUDINGEN
Uurtarief maaiveld	€ 2,40	€ 1,80	€ 1,20	Mv C : Mv S : Mv BS = 4 : 3 : 2 (Mv=maaiveld)
Uurtarief parkeergarage ¹³	€ 1,20	nvt	nvt	Pgarage : Mv C = 1 : 2
Uurtarief sociaal bezoek bewoners ¹⁴	€ 0,45	€ 0,45	€ 0,45	
Maximale parkeerduur op winkelstraten ⁷	1 uur	1 uur	1 uur	
Kleur band op parkeerautomaten op winkelstraten ^{7 15}	Bremgeel uit het Goois Palet	Bremgeel uit het Goois Palet	Bremgeel uit het Goois Palet	
Maximale parkeerduur overig maaiveld ¹⁶	1 uur	Onbepikt	Onbepikt	
Kleur band op parkeerautomaat op overig maaiveld ^{14 15}	Veertje van de specht rood uit het Goois Palet	Dudokblauw uit het Goois Palet	Dennengroen uit het Goois Palet	
Werkingsduur (in uren)	Ma t/m za 09.00 – 24.00 Koopzondag 12.00 – 18.00	Ma t/m za 09.00 – 21.00 Koopzondag 12.00 – 18.00	Divers (voormalige AKN-gebied: Ma t/m vr 09.00 – 18.00)	
Aantal vergunningen bewoners ¹⁷ per adres ¹⁸	1	2	3	
Aantal vergunningen bedrijven ¹⁶ per adres ¹⁷	0, tenzij ¹⁹	2	3	
Dagkaart uit automaat (niet van toepassing op winkelstraten ⁷)	Nvt	€ 10,80	€ 5,40	Dagkaart = 50% tarief dag parkeren maaiveld
Dagvergunning bij parkeerbalie (inclusief winkelstraten ⁷ in centrum) ^{20 21 23}	€ 18,00	nvt	nvt	Dagkaart = 50% tarief dag parkeren maaiveld
Dagontheffing parkeren bij parkeerverboden ²² bij parkeerbalie ^{19 23}	€ 18,00	nvt	nvt	Dagontheffing P-verbod centrum = dagkaart
Jaarontheffing parkeren bij parkeerverboden bij parkeerbalie ^{19 23}	€ 150,00 (plus, indien nodig € 36 inrijden afgesloten kernwinkelgebied)			Zie Legesverordening
Parkeervergunning op 1 kenteken per jaar bij parkeerbalie ^{16 23}	€ 72,00	€ 54,00	€ 36,00	C : S : BS = 4 : 3 : 2
Parkeervergunning op 2 kentekens per jaar bij parkeerbalie ^{16 23}	€ 108,00	€ 81,00	€ 54,00	verg. 1 kent : verg. 2 kent = 2 : 3
Parkeervergunning op 3, 4 of 5 kentekens per jaar bij parkeerbalie ^{16 23}	€ 144,00	€ 108,00	€ 72,00	Verg 1 kent : verg. 3/4/5kent = 1 : 2
Weekkaart bij parkeerbalie ²⁴			€ 39,40	Weekkaart = 5xgem dagkaart
Maandkaart bij parkeerbalie ²³			€ 157,60	Maandkaart = 20x dagkaart
Jaarkaart ^{20 23}			€ 1260,80	Jaarkaart = 8x maandkaart
Zorgvergunning ^{20 23} per jaar ²³		€ 252,16		Zorgverg = 20% jaarkaart
Marktvergunning, incl. ontheffing parkeren grote voertuigen per jaar ²⁴		€ 36,00		Marktvergunning = 50% vergunning centrum

¹³ Te weten: de gemeentelijke parkeergarages (Gooiland en Gooische Brink). Het stijgende uurtarief (waarbij elk uur langer parkeren duurder wordt) in de parkeergarages komt hiermee te vervallen. Hiervoor komt in de plaats een continue tarief van € 1,20 per uur

¹⁴ (Door middel van schrapkaarten of bewoners chipparkeerkaart) Per adres maximaal 40 uur per kwartaal parkeren tegen gereduceerd tarief

¹⁵ Tevens kleur bijbehorende vergunningen en ontheffingen

¹⁶ Alle gefiscaliseerde parkeerplaatsen exclusief de parkeer capaciteit op winkelstraten

¹⁷ Vergunningen worden Door middel van toewijzing toegekend. Het aantal auto 's (dit kunnen er dus meerdere zijn) dat op eigen terrein kan worden geparkeerd dan wel in een eigen opslag (garage) binnen het parkeergebied kan worden geplaatst wordt in mindering gebracht op het aantal vergunningen dat maximaal verstrekt wordt. Bewoners kunnen alleen in aanmerking komen voor vergunningen indien zij kunnen aantonen dat zij de eigenaar/houder van een voertuig zijn op het desbetreffende privé-adres. Bedrijven kunnen alleen in aanmerking komen voor vergunningen indien zij kunnen aantonen dat zij de eigenaar/houder van een voertuig zijn op het desbetreffende bedrijfsadres (privé-auto 's komen dus niet in aanmerking voor vergunningen omdat het hier woon-werkverkeer betreft)

¹⁸ Conform de beleidskaders zoals toegevoegd in map B kan het college van Burgemeester en Wethouders vrijstelling verlenen voor de eis "dat vergunningen per adres worden verstrekt" aan bedrijfsverzamelgebouwen en appartementencomplexen

¹⁹ Bedrijven in het centrum komen in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning tenzij zij kunnen aantonen (a) dat parkeren in de directe omgeving van het bedrijf noodzakelijk is voor een goede bedrijfsuitoefening (b) parkeren in de parkeergarage geen gelijkwaardig alternatief is voor het parkeren op maaiveld [als dit wel het geval is, zal worden doorverwezen naar de parkeergarage].

²⁰ Op toekenning. Aangetoond moet worden dat het noodzakelijk is, gezien de werkzaamheden, in de directe omgeving op maaiveld te parkeren.

²¹ Inclusief ontheffing van zowel de maximale parkeerduur in het centrum als ontheffing van parkeerverbod op winkelstraten (of wel: er mag hiermee overal onbepikt worden geparkeerd op alle betaalde parkeerplaatsen!)

²² Of, indien strikt noodzakelijk, tevens een ontheffing inrijverbod afgesloten kernwinkelgebied

²³ Voor verloskundigen, artsen en de professionele thuiszorg die kunnen aantonen dat ze hun werkzaamheden binnen de Hilversumse parkeergebieden uitoefenen

²⁴ Alle dag-, week en maandontheffingen-/vergunningen worden uitgevoerd in grijs (berkenwit uit het Goois palet) en alle jaarontheffingen-/vergunningen worden uitgevoerd in paars (heidepaars uit het Goois palet) uitgezonderd de marktvergunning die wordt uitgevoerd in oranje (oranje boven uit het Goois palet)

Bijlage 5 Benchmark overzichten tarieven andere gemeenten

Tabel uit 'waar staat je gemeente.nl' (Let op tarieven 2010!)

Parkeren [euro], 2010 - Gemeenten

Bron: www.waarstaatjegemeente.nl datum 28 juli 2011 cijfers 2010

	Prijs parkeervergunning (hoogste tarief per jaar)	Prijs parkeervergunning (laagste tarief per jaar)	Hoogste tarief straat parkeren (per uur)	Laagste tarief straat parkeren (per uur)
Alkmaar	81,6	-	4	2,3
Almelo	327	19	1,3	1,3
Almere	127	127	2,18	2,18
Alphen aan den Rijn	30	12,8	1,5	0,35
Amersfoort	83	44,75	2,3	1,2
Amstelveen	140,5	70,4	1,8	1,05
Apeldoorn	211,2	0	2,76	0,23
Assen	150	40,8	1,5	0,75
Bergen (NH.)	0	0	1,55	1,05
Bergen op Zoom	51	39,6	1,5	0,5
Best	60	60	0	0
Boxtel	398	108	1,6	0,8
Cuijk	593	324,5	1	1
Delft	130,2	29,7	2,5	0,2
Den Helder	35	35	1,7	1,1
Deventer	185	102	1,9	1
Dongeradeel	176,8	176,8	2,8	0,5
Dordrecht	186,1	136,45	2,2	1,2
Edam-Volendam	20	20	0	0
Ede	43,2	43,2	1,8	1,5
Emmen	190	40	1	0,65
Enkhuizen	48	24	0	0
Enschede	165	54	2,1	2,1
Etten-Leur	64	0	1,33	1,09
Franekeradeel	100	14	1,2	0,2
Geldrop-Mierlo	45,6	31,8	0,7	0,31
Goes	24	24	1,8	0,2
Gouda	60	60	2	0,85
Grave	28,15	28,15	0	0
Groningen	176,9	53,7	2	1,4
Haaksbergen	21	21	-	-
Heerhugowaard	0	0	1,1	1,1
Hengelo	130,7	33,05	1,9	0
Hilversum	94,6	46,2	3,1	1,5
Hoogeveen	259,8	48	1,3	0,9
Houten	60	12,5	0	0
Kampen	110	55	1,2	0
Katwijk	60	40	1,2	1,05
Leeuwarden	176	13,75	2,4	0,3
Leiden	320	160	2,4	1,5
Leidschendam-Voorburg	22	22	0	0
Lemsterland	21,6	21,6	0	0
Maassluis	15,83	15,83	0	0

Meppel	132	48	1,5	1,2
Naarden	57,2	57,2	0	0
Nijkerk	30,6	30,6	0,6	0,12
Nijmegen	120	74,4	2,2	1,2
Noordwijk	18,5	18,5	2	1,5
Oisterwijk	198	33	1,6	1
Oost Gelre	66,85	66,85	0	0
Oss	60	30	1,9	1,2
Oud-Beijerland	106,4	0	1,05	0,95
Papendrecht	33,2	33,2	0	0
Pijnacker-Nootdorp	43,85	43,85	0	0
Purmerend	54	54	2	0,5
Renkum	18	18	0	0
Rijswijk	21	21	1	1
Roermond	120	120	1,3	0,9
Roosendaal	70,2	46,8	1,7	1,1
Rotterdam	118,68	118,68	3,2	1,6
Schijndel	129,67	129,67	0	0
's-Hertogenbosch	186	38	2,2	0,5
Simpelveld	-	-	0,55	0,55
Sluis	50	50	1,2	1,2
Spijkenisse	0	0	2	0,6
Steenwijkerland	199,9	199,9	0,8	0
Texel	185	25	2,4	1,2
Tilburg	141,2	79,2	2,2	0,5
Uden	63	32,4	0,8	0,8
Valkenswaard	37,5	20	1,3	-
Veere	79,5	26,5	1,8	1,2
Velsen	0	0	1,6	1,15
Venlo	69,8	35,2	2,2	1
Werkendam	15	15	0	0
Zaanstad	70,8	-	1,75	1
Zaltbommel	106,2	71,9	1,24	0,37
Zeist	543,5	66,5	1,82	1,82
Zevenaar	40	40	0,7	0,7
Zijpe	-	-	1,5	0,1
Zoetermeer	218,38	-	1,2	1,2
Zwolle	150,6	52,8	2,4	1,09
Gemiddelde	117,75	57,49	1,45	0,75

Bron:

Zelfonderzoek gemeenten

Legenda:

- Niet van toepassing

Bergen op Zoom/Roosendaal 2011

1e bewonersvergunning per jaar	€ 46,80
2e bewonersvergunning per jaar	€ 70,20
Wijzigingskosten	€ 3,90
Vermissingskosten	€ 3,90
Kantoorvergunning per jaar	€ 326,40
Winkelvergunning per jaar	€ 390,60
Incidentele maandvergunning	€ 65,00
Parkeerontheffing	€ 29,00
Dagkaart	€ 6,50

Amstelveen 2011

Wijziging tarieven verschillende vergunningen

Soort vergunning	Tarief 2010	Tarief 2011
1e bewonersvergunning	70,40	100,-
2e bewonersvergunning	140,50	160,-
Bezoekersvergunning	16,60	75,-
Bedrijfsvergunning Stadshart beperkt	629,80	360,-
Bedrijfsvergunning Stadshart onbeperkt	727,-	480,-
Bedrijfsvergunning niet Stadshart	242,-	240,-
Servicevergunning	120,75	120,-
Dienstenvergunning	64,40	120,-
Autodatevergunning	70,40	100,-

Zaanstad 2011

De maatregelen voor 2011 zijn:

- Aanpassen tarief straatparkeren

Hoe dichterbij het centrum, hoe hoger het tarief

tarief straatparkeren	2010	2011
centrum Zaandam	€ 1,75	€ 2,-
schil centrum Zaandam	€ 1,20	€ 1,50
overig	€ 1,-	€ 1,-

- Verhogen gemiddeld tarief vergunningen in combinatie met het instellen van één tarief voor vergunningen

tarief vergunningen	2010	2011
bewoners vergunninghoudersparkeren	€ 54,-	€ 70,80
bewoners betaald parkeren	€ 132,-	€ 70,80
bedrijven vergunninghoudersparkeren	€ 102,-	€ 102,-
bedrijven betaald parkeren	€ 264,-	€ 264,-

Leeuwarden 2011

ALGEMEEN

Parkeren bij parkeerapparatuur

1. Het tarief terzake van het parkeren bij zonekaart 1 parkeerapparatuur als bedoeld in artikel 2, onderdeel a, bedraagt
 - 1.1.1 tariefzone A, op een niet-gehandicaptenparkeerplaats, per uur €2,40
 - 1.1.2 tariefzone A, op een gehandicaptenparkeerplaats, per uur €1,20
 - 1.2 zone B, per uur €1,20
 - 1.3 zone C, per uur €0,70
 - 1.4 zone D, per uur €0,30
 - 1.5 Zone D, per dag €2,40
 - 1.6 terrein WTC Expo, per dag €2,50

VERGUNNING BEDRIJVEN Eén zone

2. Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, van zonekaart 2 in de zones 1, 2, 3, 4 of 5, voor parkeren binnen de vakken op vergunninghoudersplaatsen óf parkeerapparatuurplaatsen, bedraagt per kalenderjaar €352,00
3. Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, van zonekaart 2 in de zones 6, 7 of 8, voor parkeren binnen de vakken op vergunninghoudersplaatsen óf parkeerapparatuurplaatsen, bedraagt per kalenderjaar €176,00
4. Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, geldig voor parkeren binnen de vakken in één parkeerschijfzone, bedraagt per 5 kraskaarten €2,00 per kalenderjaar €13,75

Meerdere zones

5. Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, van zonekaart 2 in de zones 1,2,3,4 en 5, voor parkeren binnen de vakken parkeerapparatuurplaatsen, bedraagt
 - 5.1 per kalenderjaar €500,00
 - 5.2 vanaf de derde vergunning, per kalenderjaar €1000,00
6. Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, geldig voor parkeren binnen de vakken op parkeerapparatuurplaatsen in de zones 1 tot en met 8 en alle parkeerschijfzones, bedraagt
 - 6.1 per kalenderjaar €600,00

6.2	vanaf de derde vergunning, per kalenderjaar	€ 1200,00
Parkeerontheffing		
7.	Het tarief bedraagt terzake het in behandeling nemen van een aanvraag voor het verstrekken van een parkeerontheffing als bedoeld in artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (Stb. 459) te verlenen aan bedrijven, instellingen en diensten, die in de gemeente Leeuwarden als beroepsbeoefenaar spoedeisende werkzaamheden hebben, verleend krachtens artikel 4, derde lid, van de Parkeerverordening Leeuwarden 2008,	
7.1	per kalenderjaar	€ 600,00
7.2	vanaf de derde vergunning of ontheffing, per kalenderjaar voertuigen in beheer bij de gemeente of haar werknemers die gebruikt worden ten behoeve van de publieke dienst van de gemeente zijn vrijgesteld het gestelde in 7.2 geldt niet	€ 1200,00
7.3		
7.4	voor vergunningen verleend aan WMO thuiszorginstellingen	
Dagontheffing		
8.	Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b, bedraagt	
8.1	voor een parkeerverbod in straten waar een inrijverbod of beperking geldt (Nieuwestad, Peperstraat, Wirdumerdijk, St. Jacobstraat),	€ 17,50
8.2	voor een parkeerapparatuur- of vergunninghoudersplaats in zones 1 tot en met 5, per dag	€ 10,00
8.3	voor een parkeerverbod in zones 1 tot en met 5, per dag	€ 15,00
8.4	voor een parkeerapparatuur- of vergunninghoudersplaats in zones 6, 7 of 8, per dag	€ 2,50
8.5	voor een parkeerverbod in zones 6,7 of 8, per dag	€ 5,00
8.6	voor een parkeerplaats in een parkeerschijfzone, per dag	€ 1,00
8.6	voor een parkeerverbod in een parkeerschijfzone, per dag	€ 2,50

VERGUNNING BEWONERS Eén zone

9.	Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b en artikel 4, derde lid, onderdeel a, van de Parkeerverordening Leeuwarden 2008, van de zonekaart 2 in de zones 1, 2, 3, 4 of 5, bedraagt per kalenderjaar	€ 176,00
10.	Het tarief terzake van een parkeervergunning, als bedoeld in artikel 2, onderdeel b en artikel 4, derde lid, onderdeel a, van de Parkeerverordening Leeuwarden 2008, zonekaart 2 in de zones 6, 7 of 8, bedraagt per kalenderjaar	€ 88,00
11.	Het tarief terzake van een parkeerontheffing, als bedoeld in artikel 4, derde lid, onderdeel a, van de Parkeerverordening Leeuwarden 2008, geldend in de parkeerschijfzones (blauwe zones), bedraagt	
11.1	per 5 kraskaarten	€ 2,00
11.2	per kalenderjaar	€ 13,75

Parkeerpas/ transponderkaart

- 12 Een parkeerpas (of transponderkaart) is het digitale bewijs van een parkeervergunning. Ook kan deze pas als dagontheffing geactiveerd worden.
- 12.1 bij verlies of diefstal bedraagt een nieuwe pas € 15,00
- 12.2 als pas voor activeren dagontheffingen bedraagt de borg voor de park

Delft 2011

II. Tarieven

Artikel 7 Parkeerbelasting voor het parkeren bij parkeerapparatuur

1. Voor het parkeren op tijden genoemd in artikel 14 van deze bijlage, op een parkeerplaats bij parkeerapparatuur als bedoeld in artikel 2 van deze bijlage, niet liggende op een parkeerterrein als bedoeld in artikel 3 van deze bijlage en niet zijnde runshopplaatsen als bedoeld in artikel 4 van deze bijlage, bedraagt de te heffen parkeerbelasting:

- Gebied B, met uitzondering van de Nieuwe Plantage, Laantje van Wilhelmina en de Nieuwelaan: € 2,50 per 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20.

Gebied C (met uitzondering van de Spoorzinge) tot en met F en van gebied B alleen de Nieuwe plantage, het Laantje van Wilhelmina en de Nieuwelaan: € 2,20 per 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20, uitgezonderd de parkeerapparatuur op de Groene Haven waar een maximale inworp van € 6,00 geldt;

- Gebied Y: € 0,20 voor de eerste 60 minuten en € 1,20 per iedere volgende 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20 en een maximale inworp van € 3,60.

- Gebied Z : € 0,20 voor de eerste 60 minuten en € 1,20 per iedere volgende 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20.

- Gebied Spoorzone: € 2,50 per 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20.

2. Voor het parkeren op tijden genoemd in artikel 14 van deze bijlage, op een parkeerterrein als bedoeld in artikel 3 van deze bijlage, bedraagt de te heffen parkeerbelasting € 2,00 per 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20 en een maximale inworp van € 12,00 per dag. Uitgezonderd de terreinen in het gebied Spoorzone, waar op zaterdag een maximale inworp van € 3,00 per dag geldt.

3. Voor het parkeren op tijden genoemd in artikel 14 van deze bijlage, op een runshopplaats als bedoeld in artikel 4 van deze bijlage, bedraagt de te heffen parkeerbelasting € 2,50 per 60 minuten, met een minimale inworp van € 0,20 en een maximale inworp van € 2,50.

Artikel 7a Dagkaart vergunninghouderplaats

Voor het parkeren ten tijde van de in artikel 14 van deze bijlage genoemde tijdstippen op weggedeelten als genoemd in artikel 1, uitgesloten de autodateplaatsen zoals genoemd in artikel 6 van deze bijlage, met een dagkaart vergunninghoudersplaats wordt een belasting geheven van: € 20,00 per dag of gedeelte daarvan.

Artikel 8 Abonnementen

1. Parkeerterreinen

Voor het parkeren op een parkeerterrein als bedoeld in artikel 3 van deze bijlage, kan een abonnement worden aangeschaft. De kosten daarvan zijn als volgt:

€12,00 Per dag te verkrijgen door inworp van dit bedrag bij de parkeerautomaat

€140,00 Per maand, met een tevoren aangeschaft maandabonnement

€1400,00 Per jaar, met een tevoren aangeschaft jaarabonnement

€740,00 Per jaar, alleen van maandag 9:00 uur tot en met vrijdag 18:00 uur, met een tevoren aangeschaft abonnement.

StukGRIO-55711 pag. 45.

2. Gebied Z

Voor parkeren in gebied Z is er de mogelijkheid een parkeerabonnement aan te schaffen. De tarieven voor dit abonnement zijn als volgt:

€ 6,00 Per dag, te verkrijgen door inworp van dit bedrag bij de parkeerautomaat

€ 60,00 Per maand, met een tevoren aangeschaft maandabonnement

€ 600,00 Per jaar, met een tevoren aangeschaft jaarabonnement

3. Gebied Spoorzone

Voor parkeren op aangegeven parkeerterreinen in gebied Spoorzone is er de mogelijkheid een parkeerabonnement aan te schaffen. De tarieven voor abonnementen zijn als volgt:
€ 6,00 Per dag, te verkrijgen door inworp van dit bedrag bij de parkeerautomaat;
€ 24,00 Per maand tot maximaal een jaar, met een tevoren aangeschaft abonnement;
€ 96,00 Per jaar, alleen van maandag tot en met vrijdag van 16:00 tot 19:00 uur, met een tevoren aangeschaft abonnement.

4. Speciale abonnementen

Voor bepaalde doelgroepen is er de mogelijkheid een speciaal abonnement of een speciale vergunning aan te schaffen. Met een speciaal abonnement mag alleen geparkeerd worden op parkeerapparatuurplaatsen zoals aangewezen in artikel 2 en artikel 3 van deze bijlage. Met een speciale vergunning mag alleen geparkeerd worden op vergunninghouderplaatsen zoals aangewezen in artikel 1 van deze bijlage. Met deze abonnementen en vergunningen is het niet toegestaan te parkeren op autodateplaatsen.

Het bedrijvenjaarabonnement: bedrijven gevestigd in gebied C tot en met F (zoals omschreven in artikel 1.1 van deze bijlage) kunnen een abonnement aanvragen om te parkeren op parkeerapparatuurplaatsen.

- De aannemersdagkaart; in het geval een aannemer van werk in een gebied omschreven in artikel 1.1 van deze bijlage, de werkzaamheden alleen kan uitvoeren als de auto dicht bij het werk staat. De aannemersdagkaart geldt in tegenstelling tot bovengenoemde ook op vergunninghouderplekken (art 1.1).

- Marktkooplieden kunnen een maandabonnement kopen wat hen het recht geeft om op speciale tijden (donderdag en/of zaterdag) op daarvoor speciaal aangewezen parkeerplaatsen te parkeren. De prijs van het marktabonnement is opgenomen in de tabel horend bij dit artikel.

Schooljaarabonnement: met een schooljaarabonnement kan geparkeerd worden bij parkeerapparatuurplaatsen zoals genoemd in artikel 2 van deze bijlage, in het reguleringsgebied waar de betreffende school ligt. Het schooljaarabonnement is geldig van maandag tot en met vrijdag van 9:00 uur tot 18:00 uur.

In onderstaande tabel staan de tarieven behorend bij bovengenoemde abonnementen.

Bedrijvenabonnement € 352,00 per jaar

Aannemersdagkaart € 11,00 per dag

Marktkooplieden € 21,00 per maand

GGD abonnement € 56,00 per jaar

Schooljaarabonnement gebied B € 583,00 per jaar

Schooljaarabonnement overige gebieden €352,00 per jaar

StukGRIO-557 11 pag. 46.

Artikel 9 Parkeerbelasting vergunninghouders

1. Voor het parkeren, in gebied B genoemd in artikel 1 lid 1 van deze bijlage voor de periode 1 januari tot en met 31 december binnen de tijdsvensters van het betreffende gebied genoemd in artikel 14 van deze bijlage, doch niet op een feestdag, op weggedeelten door vergunninghouders als bedoeld in artikel 4 lid 1 van de parkeerverordening gemeente Delft 2011 bedraagt de te heffen parkeerbelasting:

Vergunning op kenteken voor bewoners, voor het eerste kenteken per woonadres:

€ 132,00 per jaar;

€ 11,00 per maand, of gedeelte daarvan.

Vergunning op kenteken voor bewoners, voor het tweede kenteken per woonadres:

€264,00 per jaar;

€ 22,00 per maand, of gedeelte daarvan.

Vergunning op kenteken voor bedrijven, voor het eerste kenteken:

€211,20 per jaar;

€ 17,60 per maand, of gedeelte daarvan.

Vergunning op kenteken voor bedrijven, voor het tweede kenteken:

€422,40 per jaar;

€ 35,20 per maand, of gedeelte daarvan.

Vergunning op kenteken van maandag tot en met vrijdag voor bedrijven, voor het eerste kenteken:

€ 176,40 per jaar;

€ 14,70 per maand, of gedeelte daarvan.

Vergunning op kenteken van maandag tot en met vrijdag voor bedrijven, voor het tweede kenteken:

€ 352,80 per jaar;

€ 29,40 per maand, of gedeelte daarvan.

2. Voor het parkeren, in gebied C tot en met H genoemd in artikel 1 lid 1 van deze bijlage voor de

periode 1 oktober tot en met 30 september in gebied C, de periode 1 maart tot en met 28

februari of in een schrikkeljaar 29 februari in gebied D1 en D2, de periode 1 mei tot en met 30

april in gebied E en de periode 1 juli tot en met 30 juni in gebied F, de periode 1 maart tot en

met 28 februari of in een schrikkeljaar 29 februari in gebied H, binnen de tijdsvensters van het

betreffende gebied genoemd in artikel 14 van deze bijlage, doch niet op een feestdag, op

weggedeelten door vergunninghouders als bedoeld in artikel 4 lid 1 van de parkeerverordening

gemeente Delft 2011 bedraagt de te heffen parkeerbelasting:

StukGRIO-557 11 pag. 47.

a. Vergunning op kenteken voor bewoners, voor het eerste kenteken per woonadres:

€ 60,60 per jaar;

€ 5,05 per maand, of gedeelte daarvan.

b. Vergunning op kenteken voor bewoners, voor het tweede kenteken per woonadres:

€121,20 per jaar;

€ 10,10 per maand, of gedeelte daarvan.

c. Voor gebied D, E en F, H vergunning op kenteken voor bewoners, voor het derde en daarop volgende kenteken per woonadres:

€ 121,20 per jaar;

€ 10,10 per maand, of gedeelte daarvan.

d. Vergunning op kenteken voor bedrijven, voor het eerste kenteken:

€97,20 per jaar;

€ 8,10 per maand, of gedeelte daarvan.

e. Vergunning op kenteken voor bedrijven, voor het tweede kenteken:

€194,40 per jaar;

€ 16,20 per maand, of gedeelte daarvan.

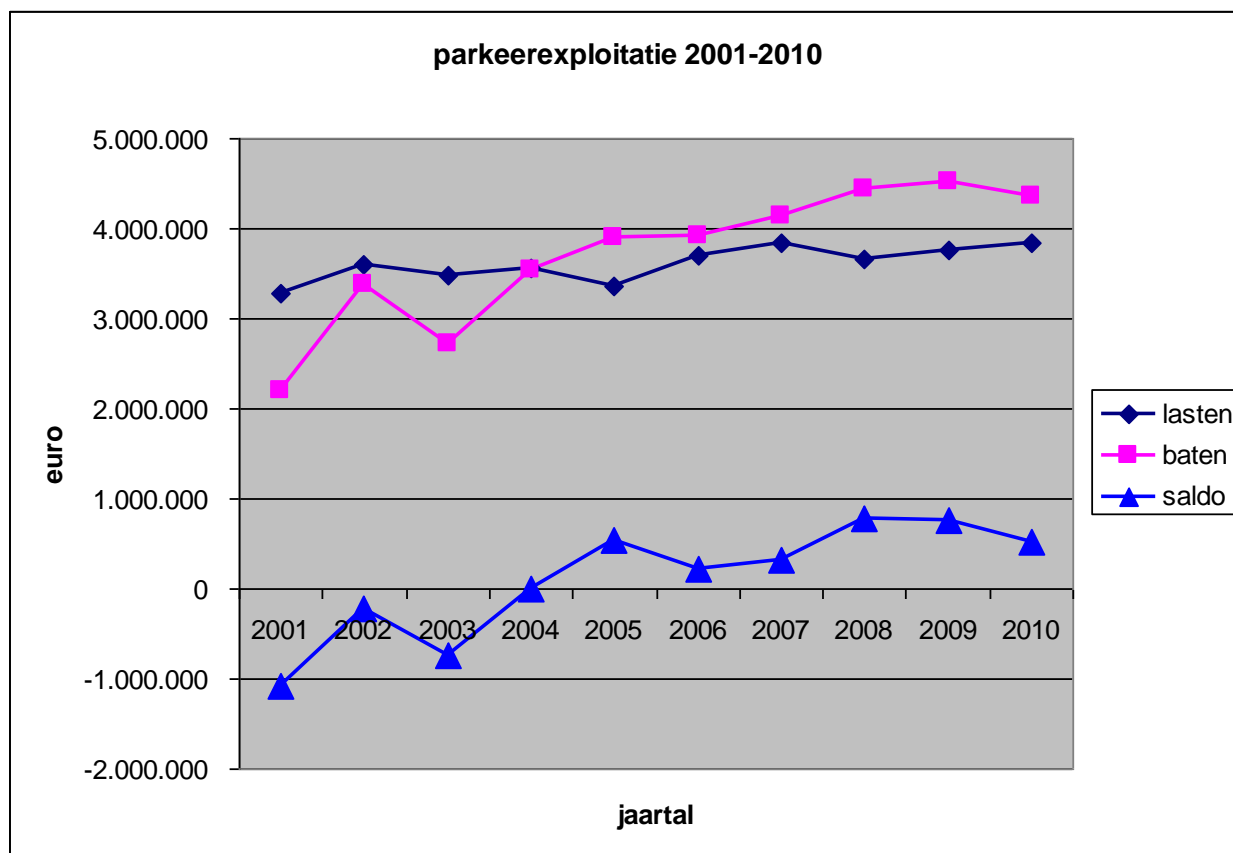
5. Indien een eerste vergunning wordt opgezegd, wordt de tweede vergunning daarmee

automatisch eerste vergunning (op een adres of voor een bedrijf) en wordt op verzoek restitutie

verleend voor het tarief van de tweede vergunning.

Bijlage 6

Grafiek lasten/baten parkeerexploitatie Hilversum 2001 t/m 2010
(Vanaf 2004 een 'opgeschoonde' exploitatie)



Figuur parkeerexploitatie Hilversum 2001 t/m 2010

Parkeren is helaas niet eenvoudig te vatten onder een economische formule zoals $f(\text{vraag}) = f(\text{hoeveelheid})$ en $f(\text{prijs})$

Het integrale karakter van het beleidsterrein parkeren maakt dat andere belangen waaronder economische, toeristische en volkshuisvestelijke aantrekkelijkheid en politiek/maatschappelijk draagvlak de uitkomsten beïnvloeden en vice versa. Ruimtelijke ordening en weersomstandigheden /klimaat zijn eveneens van invloed op het resultaat.

Daarom is het belangrijk om tarieven en maatregelen steeds in het perspectief van de totale gemeente en zijn regio te bestuderen.

Toelichtingen diverse

Overige tarieven

Parkeerbijdrageregeling en tarieven. Deze tarieven worden in dit voorstel niet meegenomen omdat de bijdrageregeling niet primair gericht is op de verdeling van de schaarse parkeerruimte. De regeling is bedoeld als uiterst alternatief om planontwikkelingen mogelijk te maken waarbij fysiek niet voldaan kan worden aan de parkeereis behorend bij een plan. In de twee jaar dat de regeling van kracht is werd deze in ca. 10 gevallen gebruikt, voornamelijk voor enkele plannen (wonen boven winkels) in het centrum.

Tarieven naheffingen vallen eveneens buiten het onderzoek. De inkomsten van naheffingen mogen wettelijk niet de gemaakte kosten voor handhaving overschrijden (controle op straat, bezwaar en administratie, e.d.). Het tarief is wettelijk gelimiteerd. Zowel de lasten als baten van handhaving zijn in de parkeerexploitatie opgenomen. De mate van handhaving heeft wel invloed op de betalingsbereidheid en daarmee de hoogte van de inkomsten uit parkeerkaartjes straatparkeren.)

Begrippen/toelichtingen

parkeren

Onder parkeren wordt in dit voorstel verstaan het neerzetten en stallen van een auto op een daarvoor ingerichte/geschikte ruimtelijke plaats. (Ook wel: Het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- en of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen. Excl. Wachten voor rood, de brug e.d.)

Verordening Parkeerbelastingen

Deze verordening geeft regels voor de wijze van heffing, plaats, tijdstippen en tarieven van betalen. (Aparte tarieventabel en aanwijzingsbesluit)

Parkeerverordening Hilversum

Deze verordening geeft regels voor de plaats, tijdstippen, gebruik, aanvraag en afgifte van parkeervergunningen

autobezit

Het hebben van een auto –het autobezit- is niet gelijk met de term autogebruik. Het gebruik van auto's heeft invloed op de verkeersdynamiek. Het bezit heeft invloed op beschikbare parkeervoorzieningen (passief). Daartussen zit bereikbaarheid.

Het aantal auto's bestaat uit auto's van ingezetenen en niet-ingezetenen. Ingezetenen zijn de inwoners en ondernemers/instellingen binnen Hilversum, niet-ingezetenen zijn de bezoekers, werknemers en passanten van buiten Hilversum. Naast de aanschafkosten van een auto, zijn de bijkomende vaste kosten in onze huidige maatschappij geaccepteerde kosten. Kosten die onderdeel zijn van het

normale uitgavenpatroon. Het hebben van een auto is allang geen luxe meer. Wat betreft het gebruik van de openbare ruimte is dat gebruik onafhankelijk van het daadwerkelijke gebruik van de auto zelf. De kosten voor het gebruik van een auto – voornamelijk brandstof- hebben wel invloed op de keuze de auto ook als zodanig te gebruiken.

Nu de drempel voor het hebben van een auto laag is en de grens van de opnamecapaciteit in openbare ruimte steeds meer overschreden wordt, is het blijvend nodig de schaarse capaciteit zo goed mogelijk te (her)verdelen, op een evenredige en acceptabele wijze.

Prijselasticiteit tarief en parkeervraag

Een economisch beginsel is dat een prijsverhoging over het algemeen tot vraaguitval leidt. In formule: $\text{Prijselasticiteit} = \frac{\% \Delta Q}{\% \Delta P}$

In het straatparkeren is bij de tariefsverhoging per 2007 en 2009 geconstateerd dat sprake is van een negatieve prijselasticiteit, -1

De tariefsverhoging met 10% leidde tot een vraaguitval van $\pm 10\%$.

*Indextabel: na 10% verhoging daalt de omzet.

2006 tarief schil € 2,-	= Omzet maaiveld = 100
2007 tarief schil € 2,20 (inclusief 10% verhoging tarief)	= Omzet maaiveld = 99,2
2008 tarief schil € 2,20	= Omzet maaiveld = 104,5
2009 tarief schil € 2,40 (inclusief 10% verhoging tarief)	= Omzet maaiveld = 98,6

Modal split

Modal split is de verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). Een voorbeeld in het personenvervoer: voor een bepaalde vervoersrelatie is de modal split 53% met de auto, 30% met de fiets en 17% met het openbaar vervoer.

Parkeervoorziening

Parkeervoorzieningen zijn privaat of publiek, zijn wel of niet openbaar toegankelijk.

Parkeervoorzieningen zijn wel of niet gratis toegankelijk. Gratis in de zin dat er geen kosten in rekening worden gebracht. Een voorbeeld is het parkeren in woonstraten buiten het gereguleerde gebied of het gratis parkeren als werknemer op het terrein van de werkgever. Niet gratis zijn parkeervoorzieningen waarvoor de parkeerder een prijs betaald voor het gebruik daarvan.

Ingezetenen en niet-ingezetenen vormen deels tijdgerelateerde communicerende vaten in het gebruik van parkeervoorzieningen. (bijvoorbeeld de in- en uitgaande pendel woon-werkverkeer)

Parkeren kent vele facetten –fysieke plaats, beheer, vergunningverlening en handhaving- en heeft relaties met velerlei andere beleidsterreinen; verkeer, economie, ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, milieu en financiën.

Parkeren vormt mede een maatschappelijk vraagstuk, wordt als probleem ervaren en gezien, nu in de meeste stedelijke centra sprake is van een grotere vraag dan

het aanbod en de beprijzing van parkeervoorzieningen toeneemt. Parkeren wordt tot in politiek Den Haag bediscussieerd als het gaat om de tarieven en de manier waarop de prijs wordt berekend. (Wens tot betalen per minuut.)

Met parkeertarieven worden ook andere maatschappelijke doelstellingen dan alleen het reguleren van ruimte nagestreefd. Het tarief voor schone auto's zou onderscheidend mogen zijn van milieuvervuilende auto's.

Benutten bestaande capaciteit

Het effectiever benutten van de openbare parkeer capaciteit is de afgelopen jaren nagestreefd door de schaarse openbare ruimte zoveel mogelijk te laten benutten door bewoners die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid. Het sturen daarop kan alleen in de gereguleerde gebieden: er wordt geen parkeervergunning verstrekt indien er sprake is van een Parkeerplaats Op Eigen Terrein. (POET) Deze strengere toets bij de uitgifte heeft er toe geleid dat het aantal vergunningen met ca. 10% is afgenomen in het bestaande schilgebied. Het gevolg is dat bewoners die kunnen beschikken over de bij een perceel of complex aanwezige parkeervoorziening –zoals huur van woningcorporatie- deze eerder zullen afnemen. Vanwege de maandelijkse kosten van huur, ca. 60,- per maand, kan het zijn dat bewoners de moeite nemen in nog niet gereguleerd –en dus gratis- gebied te parkeren. Dit uitwijkgedrag is niet gewenst maar ook niet te voorkomen zonder eerst het gereguleerde gebied verder uit te breiden.

Openbare parkeergarages (tegen betaling kan er door een ieder met een auto worden geparkeerd)

Het stimuleren van parkeren in de openbare centrumparkeergarages is bij de huidige straat tarieven en het fiscale regime financieel niet aantrekkelijk voor de gemeente. Inkomsten op straat (tickets, vergunningen, kaarten en naheffingen) zijn 100% des gemeente. Inkomsten garageparkeren gaan mede naar de concurrerende particuliere exploitanten. Een teveel aan abonneementhouders bewoners en kantorenabonnementen in de gemeentelijke parkeergarages gaat ten koste van parkeerruimte bezoekers/kortparkeerders. Aangezien een parkeergarage het financieel moet hebben van een hoge bezettingsgraad kortparkeerders is een groot aandeel bewonersabonnementen niet gewenst. Op met name de koopavond en zaterdag treedt dan een onbalans vraag/aanbod parkeerplaatsen en daarmee spanningen op. (De gemeente heeft nu in haar parkeergarages totaal 222 abonneementhouders –variërend van alleen kantoortijden tot en met 24 uren- op totaal 760 plaatsen.)

Stallinggarages bij woningen (belanghebbenden kunnen in deze garage parkeren) Het stimuleren van gebruik stallinggarages bij complexen kan door in de omgeving een vorm van parkeerregulering in te voeren. De leefbaarheid –door auto's van straat te halen- wordt verbeterd. Financieel betekent een dergelijke maatregel dat de exploitant van de stallinggarage meer inkomsten zal genereren, de bewoners krijgen immers wegens eigen parkeergelegenheid geen vergunning. Voor de gemeente betekent het een verbetering van en in de openbare ruimte.

Regelgeving op orde. (overige regelgeving)

Voor het parkeren gelden voor bouwplannen per 2009 de beleidsregels parkeernormen Hilversum 2009. In de nieuwe bestemmingsplannen worden deze

beleidsregels aangehaald. Alle omgevingsvergunningen worden getoetst aan de parkeernormen. Incidenteel wordt een ontheffing verleend met toepassing van de Parkeerbijdrageregeling Hilversum 2009. In de aanvragen en afgegeven vergunningen wordt expliciet de parkeervoorziening benoemd en op tekening aangegeven en gearhiveerd. Van alle gebieden is een bestand aangelegd van het hebben van een eigen parkeervoorziening. (POET)
De aanvraag voor een vergunning wordt getoetst aan de informatie uit het bestand.

Uitgegeven parkeervergunningen 2011. Uit een telling op naam in het vergunningenbestand blijken van de 1792 uitgegeven schilvergunningen er 190 op een bedrijf/zakelijke naam te staan. Dat is 10,6 %
In het centrum gaat het om 8 van de 229 vergunningen.