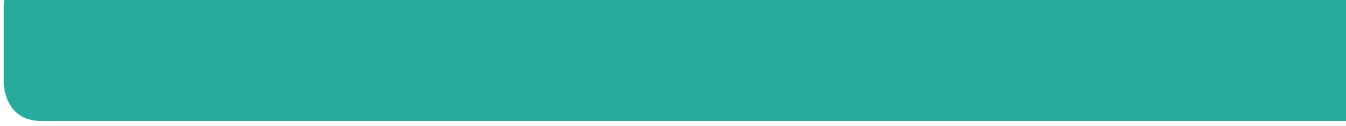


Parkeerbeleid 2013-2020

*Tot stand gekomen in combinatie met het
Uitvoeringsplan Parkeerbeleid 2013-2020*





INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	
1.2 Wat hebben we bereikt?	
2 Wat willen we bereiken?	5
2.1 Doelstellingen	
3 Het parkeren van nu	6-7
3.1 Parkeercapaciteit	
3.2 Parkeerregulering	
3.3 Parkeerverwijzing	
3.4 Duurzaamheid	
3.5 Financiën	
4 Het beleid	8-12
4.1 Principes toepassen	
4.2 Maatregelen nemen	
5 Financiën	13-15

1. INLEIDING

Bussum heeft een hedendaagse kijk op fiets- en autoparkeren.

Het autobezit en -gebruik stabiliseert. Fietsbezit en -gebruik blijven in de komende jaren groeien.

Met het voorliggende beleidsstuk Parkeerbeleid 2013-2020 geven wij onze ambities en kaders aan voor het parkeerbeleid in Bussum en de uitvoering daarvan. Hierbij richten we ons op drie principes: gebiedsgericht, doelgroepen en capaciteit benutten. Dit beleidstuk vervangt de Parkeernota 2005. In het Uitvoeringsplan Parkeerbeleid 2013-2020 hebben we onze ambities uitgewerkt.

Het parkeerbeleid wordt ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen verschillende functies te waarborgen.

1.1 DE AANLEIDING

Bussum wil, per auto en fiets, goed bereikbaar zijn en blijven. Een goede regulering van de verkeersstromen en het parkeren is hiervoor een vereiste. Er moeten goede parkeervoorzieningen beschikbaar zijn en optimaal worden benut. De bestuurlijke ambities zijn vastgelegd in onder meer het Coalitieprogramma 2011-2014, de Gebiedsvisie Centrum en het Centrumplan.

Het parkeren in Bussum functioneert momenteel redelijk naar tevredenheid, maar het kan beter. Met name de klanttevredenheid, de kostendekkendheid

en de effectiviteit en efficiency van het parkeersysteem zijn in 2012 veelvuldig onderwerp van gesprek geweest tussen bestuurders, inwoners, belangenorganisaties, ondernemers en ambtenaren.

1.2 WAT HEBBEN WE BEREIKT?

Auto

In 2012 hebben wij een aantal uitvoeringsregels versimpeld. Het aantal soorten parkeervergunningen hebben we verminderd en het proces van vergunningverstrekking is sterk vereenvoudigd en beter op de wensen van klanten afgestemd (o.a. digitale balie). Ook is de in 2007 ingestelde stop op de afgifte voor parkeervergunningen voor bedrijven in het centrum opgeheven om tegemoet te komen aan een goed vestigingsklimaat voor ondernemers.

Fiets

In de afgelopen jaren hebben wij het parkeren voor de fiets ook verbeterd, o.a. door het bijplaatsen van 200 nieuwe fietsklemmen in het centrum en het openen van een gratis bewaakte fietsenstalling. In 2009 is de eerste bakfietsparkeerplaats gerealiseerd, deze zijn ook daarna bij scholen en kinderdagverblijven aangelegd.



Een bakfietsparkeerplaats

2. WAT WILLEN WE BEREIKEN?

Bussum wil de vraag naar parkeergelegenheid van inwoners, ondernemers en bezoekers faciliteren op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft.

In het nieuwe parkeerbeleid leggen wij het accent op optimale benutting van het bestaande parkeerareaal (voor auto en fiets), verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte (Tuindorp Bussum) en het behoud van de leefkwaliteit in de overige woongebieden.

2.1 DOELSTELLINGEN

Voor het nieuwe parkeerbeleid hanteren wij de onderstaande algemene doelstelling:

Het ondersteunen van maatschappelijke functies als wonen, werken en winkelen door het bieden van voldoende en kwalitatief goede parkeergelegenheid en waar nodig het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij conflicten tussen bereikbaarheid en leefbaarheid leggen wij in de woongebieden het accent op leefbaarheid en in het centrum op bereikbaarheid.

In dit parkeerbeleid geven wij richting voor de twee gebieden in Bussum: het centrum en de woongebieden.

Daar waar parkeerproblemen optreden maken wij beleidsmatige keuzes, rekening houdend met duurzaamheids- en fietsbeleid. Het streven naar bereikbaarheid vindt plaats binnen de wettelijke normen die de leefbaarheid moeten garanderen (bijvoorbeeld die voor luchtkwaliteit en geluid).

DOELSTELLINGEN:

1. Het bijdragen aan een economisch sterk, leefbaar, bereikbaar en veilig dorp (gastvrijheid).
2. Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerplaatsen (regulering en verwijzing).
3. Het blijvend aanbieden van voldoende en kwalitatief goede en duurzame parkeervoorzieningen voor auto én fiets (capaciteit).
4. Het onderhouden van een gezonde parkeerexploitatie (kosten en opbrengsten in balans).

3. HET PARKEREN VAN NU

Actuele ontwikkelingen en knelpunten

In de afgelopen jaren hebben zich op het gebied van parkeren een aantal ontwikkelingen en knelpunten voorgedaan. Deze zijn ondergebracht in vijf thema's.

3.1 PARKEERCAPACITEIT

- Het autobezit- en gebruik is gestabiliseerd.
- Er is sprake van een toename van het fietsbezit en -gebruik.
- De huidige parkeernormen leiden ertoe dat bij nieuwe ontwikkelingen meer nieuwe parkeerruimte voor auto's wordt gevraagd dan dat er nodig is.
- Er is sprake van een overcapaciteit van het parkeerareaal in het centrum.
- Goede fietsparkeervoorzieningen hebben het fietsgebruik gestimuleerd.

3.2 PARKEERREGULERING

- In de Parkeernota Bussum 2005 wordt onderscheid gemaakt in drie zones: centrum, schilgebieden en overige woongebieden. Veel werknemers parkeren aan de rand van de schilgebieden in de overige woongebieden. Dit leidt in die gebieden tot een parkeerdruk, met als gevolg dat er opnieuw aanvragen komen voor regulering.
- De dienstverlening is gedigitaliseerd en de aanvraag voor een parkeervergunning vereenvoudigd.
- Er is behoefte aan producten (bijv. sociale media) en betalingsmogelijkheden op maat.

3.3 PARKEERVERWIJZING

- Door het ontbreken van een parkeerroute is onduidelijk waar beschikbare parkeerplaatsen voor auto's zijn.
- Door een beperkte bewegwijzering is niet duidelijk waar geparkeerd kan worden (auto én fiets).

3.4 DUURZAAMHEID

- Het gebruik van deelauto's en de daartoe in te richten parkeerplaatsen wordt gepromoot en ondersteund.
- Bussum zet steeds meer in op duurzaamheid bij parkeren (bijv. oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's).

3.5 FINANCIËN

- De parkeerexploitatie is volledig doorgelicht. Hieruit blijkt dat een integraal meerjaren exploitatie noodzakelijk is.
- De parkeerexploitatie is niet meer kostendekkend. Tekorten zijn te wijten aan de bouw van parkeergarages, een te optimistische begroting, een laag parkeertarief en tegenvallende parkeeropbrengsten ten gevolge van de economische crisis (landelijk beeld).
- Het tarief voor een vergunning in het centrum of de schil staan niet in verhouding tot elkaar.
- Het blijkt dat een bestuursconstructie met een aparte Stichting en een BV moeizaam werkt.

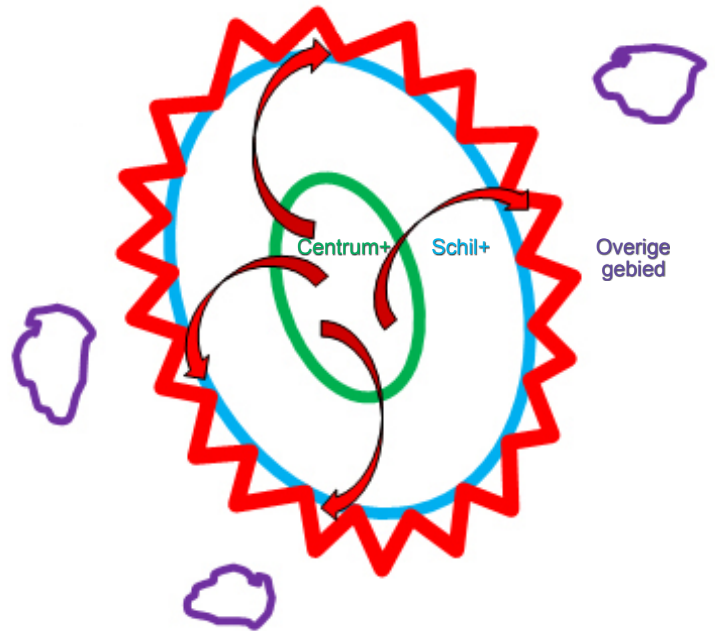
Huidige situatie (schematisch)

De parkeerdruk in het parkeergebied centrum is gemiddeld laag. Relatief veel parkeerplaatsen (ca. 500 van de ca. 1.500) zijn altijd onbezet.

De parkeerplaatsen in de schil zijn bestemd voor bestemmingsverkeer.

Betaald parkeren in het centrum in combinatie met vergunningparkeren in de schil leidt (vnl. bij woon-werkers) tot uitwijkgedrag naar de rand van de schil wat ter plekke resulteert in een ongewenst hoge parkeerdruk.

Op een aantal locaties in het overige gebied ontwikkelt zich een hoge parkeerdruk rond bezoekersaantrekkelijke functies.



Gereguleerde gebieden zijn aangegeven met een +

Toekomstige situatie (schematisch)

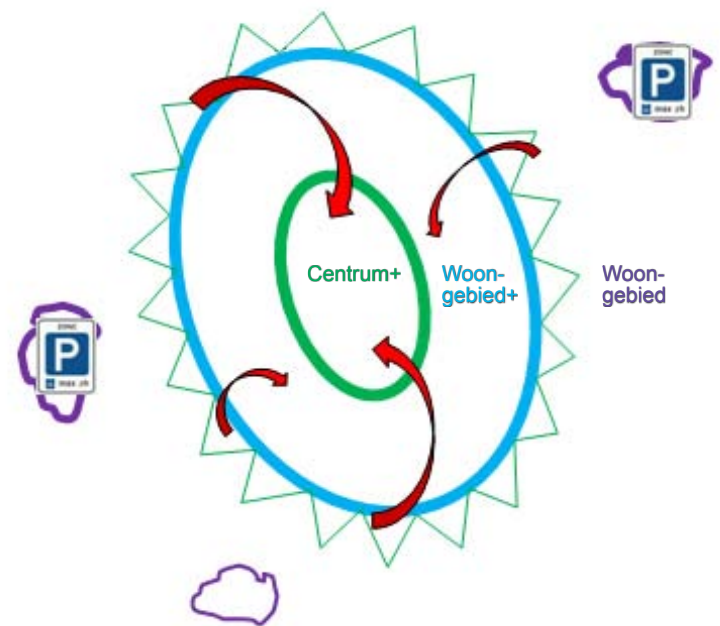
Beschikbare parkeerplaatsen in het centrum worden efficiënter gebruikt (o.a. vergunninghoudende woon-werkers).

Ook beschikbare parkeerplaatsen in het gereguleerde woongebied zijn bestemd voor niet-bestemmingsverkeer (o.a. woon-werkers centrum).

De hoge parkeerdruk aan de rand van het gereguleerde woongebied neemt af tot een beheersbaar en acceptabel niveau.

Locaties in de woongebieden met een hoge parkeerdruk worden zo nodig gereguleerd met een blauwe zone.

In de niet gereguleerde woongebieden wordt parkeren door alle doelgroepen toegestaan mits dit niet leidt tot een te hoge parkeerdruk.



Gereguleerde gebieden zijn aangegeven met een +

4. HET BELEID

Een integrale kijk op (parkeer)zaken

Het Parkeerbeleid 2013-2020 is geen doel op zich, maar een instrument om, in samenhang met andere beleidsvelden, de beschikbare ruimte en het gebruik ervan zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Met het uitvoeren van dit nieuwe beleid leveren wij een bijdrage aan de economische vitaliteit, de kwaliteit van de openbare ruimte en de bereikbaarheid van Bussum.

Het Parkeerbeleid 2013-2020 maakt een keuze wie, in welke omvang, op welke parkeervoorzieningen kan en mag parkeren onder de voorwaarde dat dit uitvoerbaar (organisatie) en betaalbaar (exploitatie) is.

DRIE PRINCIPES:

1. Gebiedsgericht

Houdt rekening met de karakteristiek van te onderscheiden gebieden (functies, gebruikers, infrastructuur, ruimte etc.).

2. Doelgroepen

Houdt rekening met de parkeereigenschappen en belangen van bewoners, ondernemers, werknemers en bezoekers.

3. Capaciteit benutten

*Gaat uit van 'eerst benutten, dan bouwen'.
Zorgt voor betere benutting van bestaande plaatsen alvorens nieuw te bouwen.*

4.1 PRINCIPES TOEPASSEN

1. GEBIEDSGERICHT

In het *centrum* willen wij sturend optreden door middel van betaald parkeren en een vergunningenstelsel. Bewoners en bezoekers worden als eerste gefaciliteerd. Werknemers en ondernemers parkeren op beschikbare plaatsen (vrije plaatsen en/of dubbelgebruik) in het centrum of de woongebieden.

In de *woongebieden* realiseren wij parkeerplaatsen op die plaatsen waar behoefte is én er de mogelijkheden zijn. Bij een te hoge parkeerdruk 's nachts¹ worden (indien mogelijk) parkeerplaatsen toegevoegd. Bij een te hoge parkeerdruk op overige momenten² vindt regulering plaats door middel van een vergunningenstelsel. Voor woonstraten staat de kwaliteit van de woonomgeving voorop, hier hebben de bewoners en hun bezoek voorrang. Op locaties met bezoekersaantrekkende functies (station, wijkwinkelcentra, bedrijven/kantoren etc.) moeten voldoende plaatsen voor bezoekers en ondernemers aanwezig zijn. (bijv. blauwe zone).

De woongebieden zijn in principe niet bedoeld om de overloop van het centrum op te vangen, maar overige parkeerders (bijv. werknemers, ook uit het centrum) kunnen wel gebruik maken van de onbenutte parkeerplaatsen (dubbelgebruik).

¹ Er is sprake van een hoge parkeerdruk als blijkt dat 's nachts de bezetting hoger is dan 90%.

² Er is sprake van een hoge parkeerdruk als blijkt dat op overige momenten de bezetting hoger is dan 85%

2. DOELGROEPEN

Wij vinden het van belang dat de verschillende doelgroepen in de juiste omvang en op de juiste plek parkeren. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen staan doelgroepen centraal, want iedere doelgroep heeft immers zijn eigen parkeergedrag en parkeerwensen. Dit is veelal gerelateerd aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming gevestigd is; het parkeren zelf is immers geen doel op zich.

In het beleid onderscheiden wij de volgende doelgroepen:

- Bewoners: voor hen is het belangrijk om in de nabijheid van de woning te parkeren.
- Werknemers: deze groep hecht veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren.
- Ondernemers: deze groep parkeert graag in de nabijheid van hun zaak.
- Bezoekers van bewoners: deze groep wil graag in de nabijheid parkeren.
- Kortparkerende bezoekers (bezoek aan bakker, bank, supermarkt, tijdschriftenhandel etc.).
- Langparkerende bezoekers (funshoppers of zakelijke bezoekers).

3. CAPACITEIT BENUTTEN

Om de doelgroepen in de juiste omvang op de juiste plek te laten parkeren en om oplossingen te vinden voor knelpunten op gebied van parkeren hanteren wij het principe: eerst benutten, dan bouwen.

Dit betekent dat bij een bepaald parkeerknelpunt of een nieuwe ontwikkeling niet direct wordt overgegaan tot het onnodig bijbouwen van parkeerplaatsen in het centrum. Uit de Parkeerbilans 2012 is namelijk gebleken dat de beschikbare parkeerplaatsen nog niet optimaal gebruikt worden.

Bussum wil de parkeervraag beter afstemmen op het parkeeraanbod. Dit kan door een efficiënter gebruik van parkeerplaatsen (bijv. dubbelgebruik) en het beter afstemmen op de wensen van de doelgroepen.

In Bussum vinden nu en in de toekomst ontwikkelingen plaats die om extra parkeerplaatsen kunnen vragen. De nieuwe Parkeernormen 2013 is het kader waarbinnen de uitbreiding van het parkeerareaal in Bussum plaatsvindt, voor zover dit betrekking heeft op nieuwe of gewijzigde functies.

4.2 MAATREGELLEN NEMEN

De doelstellingen vormen de basis voor de te nemen maatregelen. Naast de algemene maatregelen en de tariefwijzigingen hebben wij specifieke maatregelen

benoemd voor het *centrum* en de *woongebieden*. Alle maatregelen zijn verder uitgewerkt in het uitvoeringsplan.

MAATREGELLEN ALGEMEEN

1. Wij hanteren een bepaalde loopafstand als criterium voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen (geen plaatsgarantie 'voor de deur'). <2014>
2. Wij monitoren periodiek (tweejaarlijks) de parkeersituatie om te kunnen vaststellen of de (lokale) parkeerdruk acceptabel is. Daarna gaan wij in gesprek met belangheb-
3. Wij hanteren een reële prijs voor vergunningen. <2014>
4. Aanpassen verordeningen. <2013>
5. Verkennen alternatieve parkeerplaatsen voor vrachtwagens. <2013>

TARIEFWIJZIGINGEN

1. Wij verkleinen het verschil in het vergunningentarief tussen centrum en woongebieden.
2. Wij gaan vergunningentarieven toespitsen op bewoners, bedrijven en bezoekers.

Parkeertarieven	Situatie per 2012	Voorstel per 2014
Centrum	per jaar	per jaar
Bewonersvergunning centrum	€ 102	€ 125
Werknemersvergunning centrum (ma-vr)	-	€ 125
Bedrijfsvergunning centrum (24/7)	€ 408	€ 250
Schil (=gereguleerde woongebieden)	per jaar	per jaar
Bewonersvergunning	€ 14,30	€ 31,25
Werknemersabonnement (ma-vr)	-	€ 125
Bedrijfsabonnement	€ 14,30	€ 125
Parkeergarages	per jaar	per jaar
Bewonersabonnement garage	€ 204	€ 250 incl. BTW
Werknemersabonnement garage	-	-
Bedrijfsabonnement garage	€ 408	€ 1.000 incl. BTW
Bedrijfsabonnement Gewest ¹	€ 990	€ 990 incl. BTW
Opbrengstwaarde²	€ 252.191	€ 416.632

Overig	-	-
Bezoekersboekje (Schil)	€ 6,80 / boekje	zie toelichting >>>>
Straatparkeren	€ 1,00 / uur	€ 1,00 / uur

1e en 2e	€ 16 per boekje
vanaf 3e	€ 25 per boekje

¹ De Gewestgarage heeft een commerciële abonnementsprijs

² De opbrengstwaarde = aantal vergunningen x tarief

CENTRUM

- In het centrum gaan wij het gebruik en de beschikbaarheid van de betaalde parkeerplaatsen reguleren.
- Om de huidige parkeervoorzieningen optimaal te benutten kiezen wij ervoor om bewoners en bezoekers als eerste te faciliteren.
- Werknemers en ondernemers parkeren op de resterende plaatsen in het centrum of op de niet benutte plaatsen buiten het centrum (vrije plaatsen en/of dubbelgebruik).

MAATREGELEN CENTRUM

1. Per gebied geven wij een maximaal aantal vergunningen uit met betrekking tot woon-werkverkeer. <2014>
2. Voor specifiek gebruik van parkeerplaatsen (bijv. caravans/aanhangers, containers, evenementen) hebben wij gebruiksmaatregelen en vergoedingen benoemd. <2014>
3. Wij blijven ons inzetten op het gebied van duurzaamheid (bijv. oplaadvoorzieningen voor elektrische auto's en deelgebruik van auto's). <doorlopend>
4. Blijkt uit monitoring dat er bij nieuwe ontwikkelingen een tekort aan openbare parkeerplaatsen ontstaat dan voegen wij extra openbare parkeerplaatsen (auto én fiets) toe. <doorlopend>
5. Verder ontwikkelen fietsparkeervoorzieningen. <doorlopend>

CAPACITEIT

1. Bij het bepalen van de hoogte van de parkeertarieven houden wij rekening met een kostendekkende parkeerexploitatie en omliggende gemeenten (concurrentiepositie). <2014>
2. Wij willen het 'anders betalen' ontwikkelen, o.a. bel-/sms-parkeren. <2014>
3. Het vereenvoudigde vergunningenbeleid wordt voortgezet. <doorlopend>

REGULERING

1. Het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) wordt geoptimaliseerd en dynamisch gemaakt (vol/vrij). <2015>

VERWIJZING

WOONGEBIEDEN

- Er kunnen geen reguleringsaanvragen meer worden gedaan. Het beslisschema vervalt.
- Wij geven in woonstraten bewoners en hun bezoek voorrang. Op locaties met specifieke bezoekersaantrekkelijke functies moeten voldoende plaatsen voor bezoekers en ondernemers aanwezig zijn, bijv. invoering blauwe zone.
- De woongebieden zijn in principe niet bedoeld om de overloop van het centrum op te vangen, maar overige parkeerders (bijv. werknemers, ook uit het centrum) kunnen wel gebruik maken van de onbenutte parkeerplaatsen (dubbelgebruik).

MAATREGELEN WOONGEBIEDEN

CAPACITEIT

1. In de woongebieden gaan wij de parkeerplaatsen optimaliseren op die plaatsen waar behoefte is én er de mogelijkheden zijn.
<doorlopend>

REGULERING

1. Wij laten het beslisschema bij de invoering voor het belanghebbenden parkeren in de schil vervallen. <2014>
2. Wij gaan regulering alleen uitbreiden wanneer dit uit de resultaten van de tweejaarlijkse parkeerdrukmeting blijkt. <doorlopend>
3. Wij zorgen voor voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en ondernemers op locaties met bezoekersaantrekkelijke functies door bijvoorbeeld de invoering van blauwe zones, bijv. Gewestkantoor. <2014>

VERWIJZING

1. Wij plaatsen zonodig lokale verwijzingsborden naar parkeervoorzieningen voor bezoekerstrekkende functies. <2014>

OVERIG

Het college onderzoekt de mogelijkheid om het eigendom, de exploitatie en het beheer en onderhoud op een andere wijze in te vullen (accommodatiebeleid).

5. FINANCIËN

Een gezonde parkeerexploitatie

Algemeen

De financiële gegevens met betrekking tot parkeren zijn uitvoerig geanalyseerd. Het nieuwe parkeerbeleid gaat ervan uit dat alle kosten en opbrengsten van de gemeentelijke parkeervoorzieningen (auto én fiets, straat en garages) kostendekkend zijn. Alle lasten en baten worden toegerekend naar de parkeerexploitatie. Uit deze analyse zijn twee zaken naar voren gekomen.

1. Binnen het project Landstraat Noord was 1 miljoen gereserveerd ten behoeve van de parkeergarage Brediusdam. Dit bedrag zou in 2008 in de Algemene Reserve Grondexploitatie worden gestort en vervolgens in de Egalisatievoorziening Parkeren gebracht om exploitatie-tekorten op te vangen. Deze administratieve omissie wordt gerepareerd.
2. De lasten van de parkeerhandhaving op parkeren zijn verwerkt in de parkeerexploitatie. De opbrengsten van parkeerhandhaving, namelijk de naheffingsaanslagen (parkeerkaartje verlopen) en de rijksbijdrage van de Mulderfeiten (verkeerd parkeren) van totaal € 321.000 blijken in de algemene dienst te zitten. De raad heeft circa 20 jaar geleden besloten dat deze opbrengsten ten gunste van de algemene dienst moesten komen. Voorgesteld wordt om deze posten van de algemene dienst in 2014 te verschuiven naar de parkeerex-

ploitatie. Door deze verschuiving ontstaat er een tekort in de algemene dienst.

Exploitatieresultaat 2012

Met ingang van 2012 zijn de parkeertarieven verhoogd. De bouw van nieuwe parkeergarages, een laag parkeertarief, lage tarieven voor vergunningen en abonnementen en tegenvallende parkeerinkomsten ten gevolge van de economische crisis hebben in 2012 tot een tekort op de exploitatie geleid van - € 87.361. Dit negatieve resultaat 2012 is ten laste van de Egalisatievoorziening Parkeren gebracht (stand eind 2012 € 0).

Exploitatieresultaat 2013

In de kostendekkende parkeerexploitatie is een taakstellende bezuiniging vanuit Bloeien door snoeien 1.0 van € 185.000 verwerkt.

De verwachting is dat in 2013 de parkeerexploitatie wordt afgesloten met een saldo van - € 289.130. De stand van de Egalisatievoorziening Parkeren bedraagt dan - € 289.130. Daarom zijn de volgende maatregelen nodig in 2013:

- Aan de Egalisatievoorziening Parkeren wordt één miljoen toegevoegd uit de Algemene Reserve Grondexploitatie.
(verwerking bestrap 2013-2)
- Ook is de terugstorting in de Algemene Reserve van € 350.000 uit de jaarrekening 2011 verwerkt.
(bestrap 2013-2)

De stand van de Egalisatievoorziening Parkeren bedraagt dan per eind 2013 € 360.870.

Exploitatieresultaat 2014 en verder

Met ingang van 2014 worden een aantal maatregelen doorgevoerd die gaan leiden tot een meerjarig positief exploitatieresultaat:

- De tarieven voor parkeerabonnementen en vergunningen worden verhoogd. Dit leidt tot een opbrengst van + € 184.617.
- Maatregelen uit het centrumplan kosten - € 20.419.
- Maatregelen uit het parkeerbeleid kosten - € 52.072.
- De opbrengsten van de naheffingsaanslagen en de rijksbijdrage van de Mulderfeiten worden van de algemene dienst per 2014 verschoven naar de parkeerexploitatie. Het gaat hierbij om een bedrag van + € 321.000.

In 2014 is het exploitatieresultaat + € 159.669.

Dit resultaat wordt ten gunste van de Egalisatievoorziening Parkeren gebracht (stand eind 2014 + € 520.539).

Nader onderzoek accommodaties

Door het college wordt nader onderzoek gedaan naar eigendom, exploitatie, beheer, onderhoud en rechtsvorm van de parkeergarages (in combinatie met andere gemeentelijke accommodaties). Zoals uit bovenstaand resumé blijkt zal de egalisatievoorziening Parkeren vanaf 2013 gaan groeien. Op dit moment is het gebruikelijk om voor investeringen voor nieuwe parkeervoorzieningen een krediet bij de raad te vragen. Onderzocht wordt om de accommodatie-exploitatie zodanig in te richten dat er ook middelen gereserveerd worden voor grote renovaties

of vernieuwing. Hiervoor zal een onderhoudsvoorziening worden ingesteld, die onderbouwd wordt met een Meerjaren Investerings Plan (MIP) Accommodaties. Op dit moment is dus nog niet inzichtelijk of de opbouw van deze voorziening toereikend is. Eventueel kan in de toekomst besloten worden tot het verhogen van de parkeertarieven om extra inkomsten hiervoor te genereren. In dit onderzoek wordt meegenomen of parkeergarage Westerpark een andere bestemming kan krijgen en of parkeergarage Gewest een stallinggarage, ten behoeve van bewoners en kantoorgebruik, kan worden. Daarmee kunnen ze uit de parkeerexploitatie gehaald worden.

Dekking algemene dienst begroting 2014

Voorgesteld wordt om de opbrengsten van parkeerhandhaving in 2014 van de algemene dienst te verschuiven naar de parkeerexploitatie. Het gaat hierbij om een bedrag van € 321.000. Door deze verschuiving ontstaat er een tekort in de algemene dienst. Hiervoor is nu nog geen dekking.

Financieel resumé:

	Exploitatieresultaat	Egalisatievoorziening
2012	- 87.361	0
2013		+ 1.000.000
		- 350.000
2013	- 289.130	+ 360.870
2014	+ 159.669	+ 520.539
2015	+ 190.365	+ 710.904
2016	+ 165.843	+ 876.747
2017	+ 171.865	+ 1.048.612
2018	+ 132.443	+ 1.181.055
2019	+ 179.463	+ 1.360.518
2020	+ 161.463	+ 1.522.381

Juni 2013

Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend

Gemeente Bussum
Postbus 6000
1400 HA Bussum
Tel. (035) 692 88 88
Fax. (035) 692 85 00
E-mail: info@bussum.nl
Internet: www.bussum.nl