

# Jaarverslag 2012

## Parkeerbedrijf



<b>Managementsamenvatting</b>	<b>3</b>
<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>1. Het Parkeerbedrijf</b>	<b>7</b>
1.1 Organisatie & doelstelling	7
1.2 Het Parkeerbedrijf in cijfers	8
1.3 Ontwikkelingen	9
<b>2. Stand van zaken productgroepen</b>	<b>12</b>
2.1 Garages	12
2.2 Garages in exploitatie	12
2.3 Verhuurde garages	12
2.4 Nieuwe parkeervoorzieningen en ontwikkelingen	12
2.5 Buurtstallingen	12
2.6 (P+R) Terreinen	14
2.7 Straatparkeren	16
2.8 Fietsparkeren	20
2.9 Dynamisch verkeersmanagement	23
<b>3. Dienstverlening</b>	<b>24</b>
3.1 Loket Parkeren	24
3.2 Telefonie	25
3.3 Vergunningen en ontheffingen	26
3.4 Meldingen	27
<b>4. Financiën</b>	<b>28</b>
4.1 Inleiding	28
4.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf	29
4.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2012 en 2011	29
<b>5 Meerjarenprognose 2013</b>	<b>31</b>
<b>6 Risico's Parkeerbedrijf</b>	<b>34</b>
<b>BIJLAGE 1 RISICO-MODEL PARKEERBEDRIJF</b>	<b>34</b>
<b>BIJLAGE 2 IMPACT-ANALYSE DELOITTE CASINO-GARAGE</b>	<b>34</b>

## MANAGEMENTSAMENVATTING

- **Stand van zaken Parkeerbedrijf**

Zoals in de oktober 2012 aangeboden meerjarenprognose Parkeerbedrijf is aangegeven, werd in 2012 rekening gehouden met een negatief exploitatie resultaat van -1.6 miljoen euro. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf 2012 is uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. In hoofdstuk 4 zal nader ingegaan worden op de oorzaken van deze tekorten.

In onderstaande tabel wordt het exploitatie resultaat 2012 weergegeven.

(* € 1.000)	2012		
	Omzet	Kosten	Saldo
<b>Straatparkeren</b>	6.651	4.103	2.548
<b>Buurtstallingen</b>	323	514	-191
<b>Parkeergarages</b>	4.967	6.997	-2.030
<b>P+R-&amp; terreinen</b>	112	391	-279
<b>Fietsparkeren</b>	0	1.219	-1.219
<b>Rente</b>	0	0	0
<b>Resultaat voorgaande jaren</b>	0	0	0
<b>Totaal exploitatie</b>	12.053	13.224	-1.171
<b>Voorziening Forum</b>	0	700	-700
<b>Totaal resultaat</b>			-1.871

Op 28 maart 2012 is de nota “Parkeren met perspectief” vastgesteld, met het oogmerk de tekorten in het Parkeerbedrijf op middellange termijn weg te werken. Het maatregelenpakket is in 2012 voor het overgrote deel ingevoerd. Tevens is een aanvullend besparingsmaatregelenpakket bij het fietsparkeren doorgevoerd.

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt de baten geen gelijke tred meer kunnen houden met de lasten. De traditionele dekkingsbronnen, het straatparkeren en de parkeergarages, kunnen de stijgende kosten niet meer dragen, waaronder de kosten van P+R en fietsparkeren. Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, uiteenlopend van macro-economische ontwikkelingen en trends tot beleidskeuzes:

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven structureel achter bij de meerjarenverwachting. Dit komt doordat de recent geopende parkeergarages langere ingroeiperiodes hebben vergeleken met de vastgestelde exploitatieopzetten. Het door de economische crisis uitblijven van ontwikkelingen in programma’s (Boterdiep, Euroborg) in combinatie met een ander gebruik en gedrag (Circusgarage: meer abonneementhouders in plaats van kort parkeerders), heeft tot gevolg dat de inkomsten van de parkeergarages geen gelijke tred meer houden met het “volwassen kostenniveau” van de garages.
- Ook het bezoekersaantal van de binnenstad loopt terug (2% in 2011<sup>1</sup>) en door de opkomst van nieuwe verkoopkanalen zoals internet staat de koopfunctie van winkelgebieden onder druk. Er wordt steeds meer via het internet gekocht en de verwachting is dat het aandeel internetkopen jaar na jaar zal stijgen. De inschatting is dat in 2012 30% van de inkomsten plaatsvond via

---

<sup>1</sup> Detailhandelsmonitor 2011 Gemeente Groningen

internet. In 2011 was dit nog 23 procent<sup>2</sup>. Hierdoor vermindert het aantal bezoeken aan de stad. Daarnaast is er nog een factor die leidt tot een verminderd bezoek aan stadscentra: “Het nieuwe werken”. Het thuiswerken wordt steeds meer geaccepteerd. Hierdoor zullen parkeervoorzieningen in de omgeving van kantoren en winkelgebieden parkeerders verliezen.

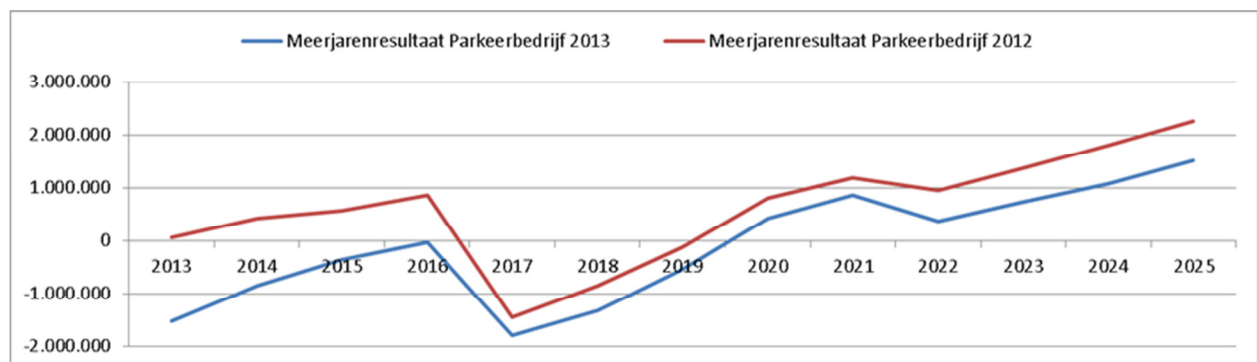
- De beleidsmatige inzet van de Gemeente Groningen op het gebruik van P+R en de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit leidt (en zal verder leiden) tot minder gebruik van parkeergarages. Naar verwachting 25% van de op P+R-terreinen geparkeerde auto's, zou zonder P+R faciliteit in een parkeergarage (commercieel of gemeentelijk) of op straat staan.

Omdat het resultaat Parkeerbedrijf 2012 als uitgangspunt is genomen voor de geactualiseerde meerjarenprognose Parkeerbedrijf, zijn de bovengenoemde trends en ontwikkelingen verdisconteerd in de meerjarenprognose.

De bovenstaande trends en ontwikkelingen zijn ook van invloed op de omzet uit straatparkeren, die ook onder druk staat. Specifiek is daarnaast jaarlijks sprake van omzeterderving door inbraak en roof uit parkeerautomaten. Dit zal met de invoering van “card only” automaten in 2014 tot het verleden gaan behoren. Daarnaast is een zorgpunt de achterblijvende omzet uit parkeertoezicht. De beoogde stapsgewijze groei naar het niveau van 2008 heeft slechts beperkt vorm gekregen in 2012. Stadstoezicht zet voor 2013 in op verscherping van het parkeertoezicht en zal tevens onderzoeken wat de te verwachten lange termijn ontwikkeling is. De uitkomsten krijgen een plaats in het in 2013 op te stellen strategisch handhavingsplan van Stadstoezicht.

- **Meerjarenprognose 2013 en weerstandsvermogen**

Uit de geactualiseerde Meerjarenprognose blijkt dat het halen van de doelstelling uit Parkeren met Perspectief op korte termijn niet mogelijk is, namelijk; het Parkeerbedrijf weer financieel gezond krijgen en de tekorten in een periode van 5 jaar wegwerken. Het jaar 2012 heeft duidelijk gemaakt dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren een paar forse risico's loopt en dat het wegwerken van de tekorten meer tijd in beslag zal nemen dan eerst aangenomen.



Het Parkeerbedrijf kent een exploitatie met een hoog risico profiel en laat ook in de meerjarenprognose 2013 voor de komende jaren een kwetsbaar beeld zien. De achterblijvende bezettingsgraad van o.a. de Damsterdiepgarage, de onzekerheid over de bijdrage van het OV-bureau (€ 0,15 mln), de lagere inkomsten uit de parkeerhandhaving en de ingroeiperiode van parkeergarage Forum (terugval resultaat in 2017) zijn forse risico's voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

<sup>2</sup> Bron: Thuiswinkel.org

In navolging van de conclusies uit de meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2012, is het risicoprofiel nader uitgewerkt en heeft een realistische inschatting plaatsgevonden van het gewenste weerstandsvermogen. In de berekeningen zijn de adviezen van de Rebelgroup en Ernst&Young meegenomen.

De meerjarenprognose 2013 laat in de beginjaren een fors minder positief resultaat zien dan de meerjarenprognose 2012. Belangrijke factoren die de omzet negatief beïnvloeden zijn de bijstelling in de beoogde bijdrage van het OV Bureau (van € 0,5 miljoen naar € 0,15 miljoen per jaar), de vertraagde ingroei van het Damsterdiep en de tegenvallende resultaten uit parkeerhandhaving.

In de Meerjarenprognose 2012 was ten behoeve van de risicowaardering van het Parkeerbedrijf een eerste aanzet gemaakt met gevoeligheidsanalyses. Op basis daarvan had Ernst & Young het risico voor 2013 berekend op € 2,1 miljoen. Eind 2013 zou dan een weerstandsvermogen van ongeveer € 2 tot € 3 miljoen benodigd zijn oplopend tot € 3 tot €5 miljoen eind 2016. Voor de periode tot 2025 zou het weerstandsvermogen moeten groeien naar ruwweg € 5 tot € 10 miljoen.

Voor de meerjarenprognose 2013 is de gevoeligheidsanalyse verder uitgewerkt en gedetailleerd voor de onderdelen:

- rente;
- opbrengsten en kosten;
- OV-bijdrage;
- bezettingsgraad parkeergarages;
- ontwikkeling straatparkeren.

Op basis van de nader gedetailleerde uitgewerkte risico-analyse en de bijbehorende gevoeligheidsanalyses is het incidentele risico gekwantificeerd op € 4,8 miljoen voor de periode 2014-2017. Rekening houdend met de kans van optreden vraagt dit een weerstandsvermogen van € 4,3 miljoen voor de periode tot en met 2017. Voor de gehele looptijd (doorgerekend tot 2023) bedraagt het risicobedrag circa 17,2 miljoen. Rekening houdend met de kans van optreden komt dit neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 15,9 miljoen. Deze conclusies zijn meegenomen in de gemeentelijke Jaarrekening 2012.

	<b>Rente</b>	<b>Opbrengsten en kosten</b>	<b>OV-bureau</b>	<b>Bezettingsgraad</b>	<b>Straat-parkeren</b>	<b>Af: Forum correctie</b>	<b>Totaal risico-bedrag</b>	<b>Incl. kans op voordoen</b>
<b>Totaal 2014-2023</b>	<b>3.887.757</b>	<b>1.690.174</b>	<b>750.000</b>	<b>8.416.911</b>	<b>2.600.038</b>	<b>-132.626</b>	<b>17.212.255</b>	<b>15.924.914</b>

## **INLEIDING**

Jaarlijks brengt het Parkeerbedrijf een verslag uit over de prestaties en de verwachte meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

Het jaarverslag heeft betrekking op het gehele jaar 2012 en begint met een beschrijving van de huidige stand van zaken en de ontwikkelingen die van invloed zijn op de exploitatie. De resultaten per productgroep van het Parkeerbedrijf (garages, buurtstallingen, straatparkeren, P+R-terreinen en het fietsparkeren) en het loket Parkeren zijn nader toegelicht in hoofdstuk 2 en 3.

Hoofdstuk 4 behandelt het resultaat 2012 van het Parkeerbedrijf en de analyse van het exploitatieresultaat. De geactualiseerde meerjarenprognose inclusief de belangrijkste verschillen ten opzichte van de vorige meerjarenprognose zijn in hoofdstuk 5 weergegeven.

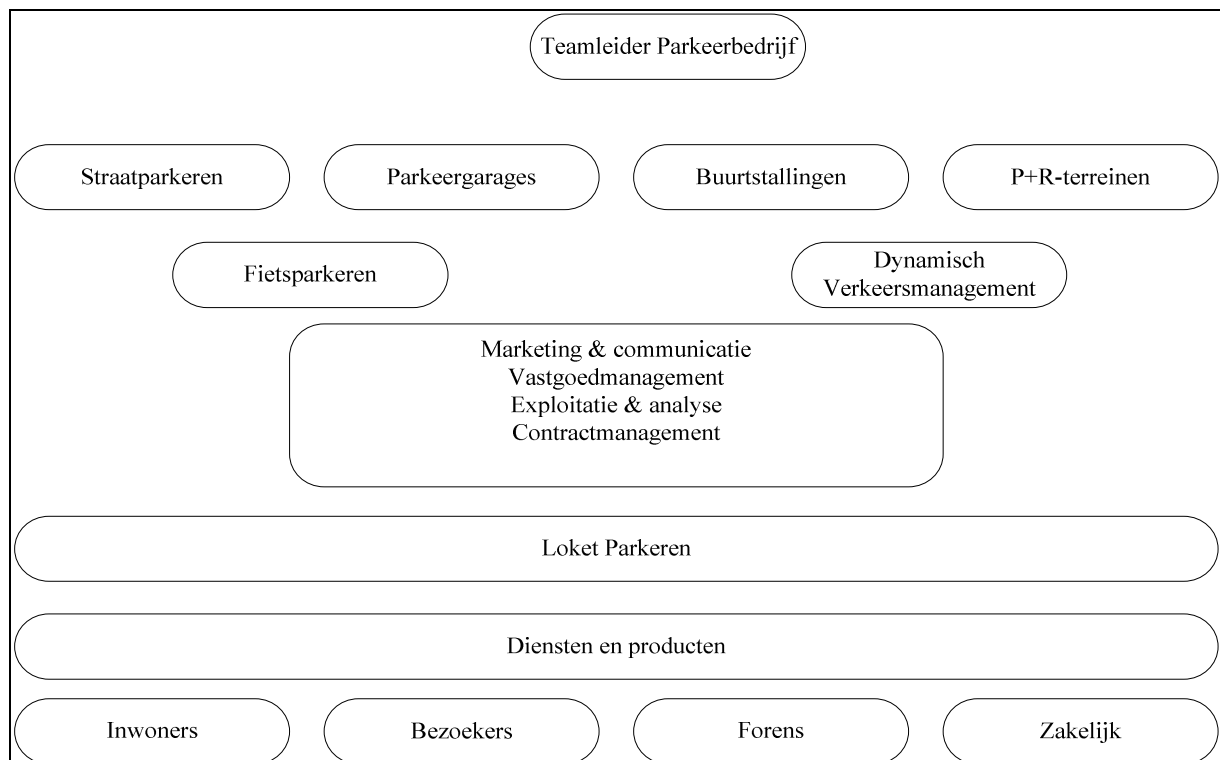
Het risicoprofiel van het Parkeerbedrijf op (middel)lange termijn en een gedetailleerde inschatting van het benodigde weerstandsvermogen van het Parkeerbedrijf wordt gepresenteerd in hoofdstuk 6.

# 1. HET PARKEERBEDRIJF

## 1.1 Organisatie & doelstelling

Het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen is onderdeel van de afdeling Juridische Zaken, Parkeren en Vastgoed van de dienst Ruimtelijke Ordening & Economische Zaken (ROEZ). Het Parkeerbedrijf is primair belast met de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van parkeren en bestaat in 2012 uit 15,4 fte.

Sinds het in exploitatie nemen van de Damsterdiepgarage is het Parkeerbedrijf de grootste parkeerexploitant van de stad Groningen. Ook het fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. Door het aanbieden van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen wordt de overlast op straat zoveel mogelijk beperkt.



Bij de oprichting is bepaald dat het Parkeerbedrijf een gesloten financiering zou moeten hebben, inclusief een reserve Parkeerbedrijf. Het resultaat van de winstgevende onderdelen, wordt ingezet om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven (P+R voorzieningen, fietsparkeren en dynamische bebording) te realiseren. In 2013 zal een verkenning plaatsvinden naar de (on)wenselijkheid van een afzonderlijke (en op dit moment lege) reserve voor het Parkeerbedrijf.

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk parkeerbeleid is bijdragen aan een bereikbare, duurzame en aantrekkelijke stad. Het Parkeerbedrijf ondersteunt dit door middel van sturing op het gebruik van parkeervoorzieningen door het aanbieden van een gedifferentieerd aanbod, gepaard gaande met een uitstekende digitale dienstverlening.

## 1.2 Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders	Eigenaar	Huurder
<b>Parkeergarages</b>				
Damsterdiep	508	41	Gemeente	-
Casino	225	-	Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1200	386 (300 UMCG + 86 overig)	Gemeente	-
Martiniplaza	600	-	Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370	-	Gemeente	Q-park
Westerhaven	809	-	Bouwfonds*	Gemeente/Q-park
Circus	300	127	Gemeente	-
Euroborg	900	329	Gemeente	-
Oosterpoort	300	160 (150 eigenaar + 10 overig)	Dutch Property Company Rembrandt B.V	Gemeente

\* De gemeente Groningen huurt deze parkeergarage van Bouwfonds en verhuurt deze aan Q-park.

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders
<b>Buurtstallingen</b>		
Bleekveld	221	163
Coehoornsingel	126	120
Ebbingepoort	119	111
Nieuwstraat	58	25
Poortersplein	62	42
Schoolholm	62	47
Sledemenerstraat	39	37
<b>Parkeerterreinen</b>		
Zaanstraat	300	73
Euroborg P2	500	500
Euroborg P4	100	-
Euroborg P5	100	100
<b>Fietsenstallingen</b>		
Openbare Bibliotheek	705	-
Pathé	250	-
Haddingestraat	75	-
Peperstraat	196	-
Europapark	750	-
Stationsgebied:	9.263	-
- Stadsbalkon	5.428	
- Fietsflat	956	
- Achterweg	416	
- NS Stalling	2.195	
- Overig	268	



<b>P+R terreinen</b>		
Kardinge	880	-
Zernike	100	-
Euroborg	600	-
Hoogkerk	600	-
<b>Straatparkeren</b>		
Straat parkeerplaatsen	+/- 17.000	-

### 1.3 Ontwikkelingen

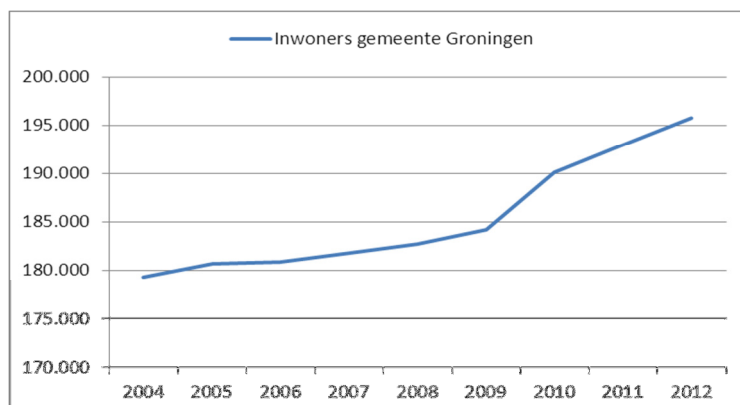
Het Parkeerbedrijf heeft te maken met invloeden van zowel externe als interne ontwikkelingen. De belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de exploitatie en organisatie van het Parkeerbedrijf zijn hieronder toegelicht.

#### **INTERNET WINKELLEN EN HET NIEUWE WERKEN**

Er wordt steeds meer via het internet gekocht en de verwachting is dat het aandeel internetkopen jaar na jaar zal stijgen. De inschatting is dat in 2012 30% van de inkopen plaatsvindt via internet. In 2011 was dit nog 23 procent. Hierdoor vermindert het aantal bezoeken aan de stad. Daarnaast is er nog een factor die leidt tot een verminderd bezoek van stadscentra: het nieuwe werken. Het thuiswerken wordt steeds meer geaccepteerd. Hierdoor zullen winkelcentra, vaak te vinden in de nabijheid van kantoren, aanloop verliezen.

#### **GROEI INWONERS EN DALING MOBILITEIT GEMEENTE GRONINGEN**

Het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren toegenomen. Van 179.329 inwoners in 2004 tot 195.800 inwoners eind 2012. De stijging is vooral te danken aan de grote instroom van buitenlandse studenten. Ook vertrekken minder gezinnen uit de stad. Daarnaast is er een vestigingsoverschot van veel nieuwe jongeren in de stad, vooral in de leeftijdsgroep van 15-20 jaar. De stad blijkt vooral aantrekkelijk voor jongeren uit de regio. De gemeente Groningen zal in de komende twintig jaar groeien. Naar verwachting heeft de gemeente in 2020 ruim 200.000 inwoners, dat aantal loopt op tot bijna 209.000 in 2027.



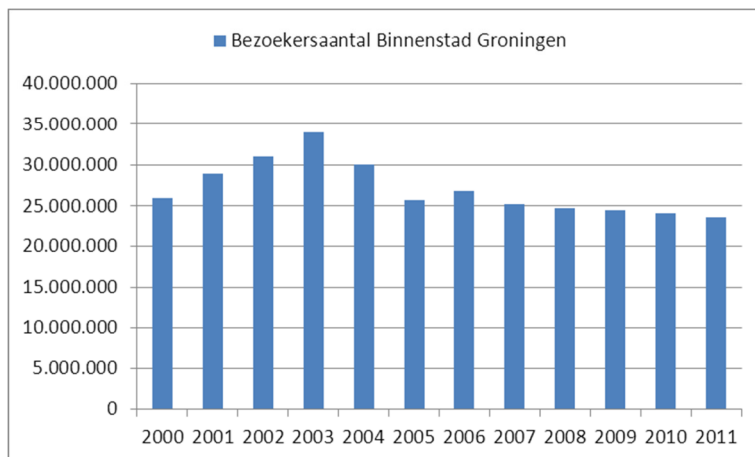
De groei van het aantal studenten brengt vooral een groeiende behoefte aan fietsvoorzieningen met zich mee. Over een langere periode gekeken vertoont het fietsverkeer binnen de stad een sterk stijgende lijn. Deze groei van het aantal inwoners leidt echter niet, zoals in voorgaande jaren, automatisch tot groei van het aantal auto bewegingen.

Zowel op de ringwegen als op de andere wegen binnen de stad is het autoverkeer sinds 2009 bijna niet meer gegroeid. De hoeveelheid auto's welke de gemeentegrens passeert is licht gedaald (-2%).

### **BEZOEK BINNENSTAD**

De economische crisis gaat niet aan de stad Groningen voorbij. Volgens de Detailhandelsmonitor 2011 van de Gemeente Groningen is het totale aantal bezoekers met twee procent gedaald. De consumenten die de binnenstad van Groningen bezoeken besteden in 2011 wel meer; gemiddeld 35 euro ten opzichte van 32 euro in 2010.

De gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad vertoont in tegenstelling tot voorgaande jaren een licht stijgende trend (171 minuten in 2011), wat een directe invloed heeft op de inkomsten uit het straatparkeren en de parkeergarages.



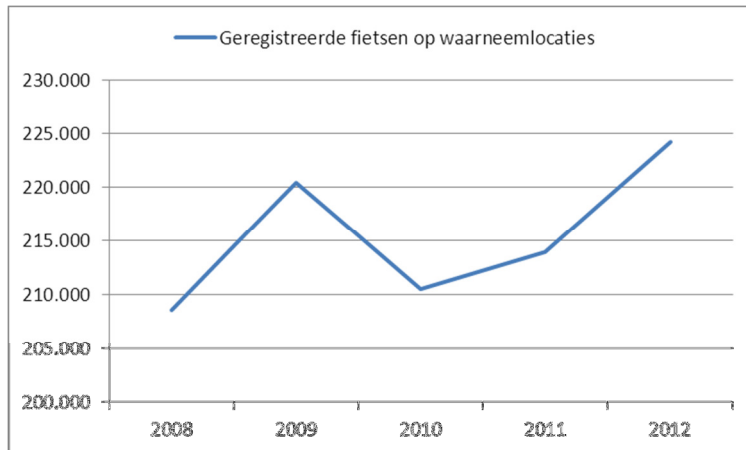
Bron: Detailhandelsmonitor 2011 Gemeente Groningen

De ambitie van de stad om meer bezoekers naar de binnenstad van Groningen te trekken, zal in de toekomst extra druk op het gebruik van de openbare ruimte leggen. Een groot deel van deze extra bezoekers komt met de auto en is op zoek naar parkeergelegenheid, waardoor de bestaande parkeerdruk toeneemt op de diverse parkeervoorzieningen.

### **GROEI FIETSGBRUIK, FIETSPARKEERPROBLEMEN**

Het beleid in de afgelopen jaren heeft er mede toe geleid dat Groningen één van de belangrijkste fietssteden van Nederland is geworden. Uit onderzoek blijkt dat tussen de 50 en 60% van alle ritten in de stad Groningen per fiets worden gemaakt. Het landelijke gemiddelde zit op 35%.

De demografische ontwikkelingen in Groningen (toename bevolkingsgroei, stijging aantal studenten, etc.), de groei van het aantal bezoekers aan Groningen en het flankerend verkeersbeleid leiden ertoe dat de komende jaren het fietsgebruik fors zal toenemen. Uiteraard leidt dit ook tot meer gestalde fietsen. Het aantal geregistreerde fietsers in Groningen op de verschillende waarneemlocaties is hieronder weergegeven.



### BELEIDSMATIGE INZET OP P+R

De beleidsmatige inzet van de Gemeente Groningen op het gebruik van P+R en de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit leidt (en zal verder leiden) tot minder gebruik van parkeergarages. Uit onderzoek blijkt dat dit een reële verwachting is. Het gebruik van P+R vermindert niet alleen het aantal autokilometers (in de stedelijke omgeving), maar leidt ook tot nieuwe autokilometers (in de regio). Meer dan de helft van de reizigers zou per openbaar vervoer of juist helemaal niet reizen als de P+R-functionaliteit niet bestond. Slechts 25% zou dan de hele reis met de auto maken. Daarin zitten ook forenzen, die niet altijd naar de binnenstad maar bijvoorbeeld naar het UMCG gaan. 57% van de Groningse P+R-reizigers doet dat vanwege werk/studie en 35% om te winkelen.<sup>3</sup> Voor parkeergarages is dat omgekeerd. Dit zegt iets over de plek van P+R in het mobiliteitsbeleid.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een kwart van de op P+R-terreinen geparkeerde auto's, anders in een parkeergarage (commercieel of gemeentelijk) of op straat hadden gestaan. Twintig procent van de Groningse P+R-reizigers geeft aan daarvoor te kiezen vanwege het tarief en P+R vooral te zien als service en gemak voor de bezoekers van de stad.

### ZUIDELIJKE RINGWEG

De komende jaren gaat het hoofdwegennet van de Gemeente Groningen flink op de schop. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg zal impact hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad, de parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen.



Dit infrastructurele project kan de exploitatie van het Parkeerbedrijf negatief beïnvloeden. De mate van beïnvloeding hangt af van de feitelijke uitvoering. Dit zal in de loop van 2013 duidelijk worden, als in het kader van “Groningen Bereikbaar” de diverse plannen en projecten worden ontvouwd.

Alle weergegeven bovenstaande ontwikkelingen zijn direct van invloed op het Parkeerbedrijf en zorgen ervoor dat de exploitatie van het straatparkeren en de parkeergarages onder druk komt te staan.

<sup>3</sup> Parkeeronderzoek P+R en garages gemeente Groningen 2011

Onderzoek In Nuce voor gemeente Groningen 2011 (invloed recessie & P+R op parkeeropbrengst)

Onderzoek Erasmusuniversiteit: functie en neveneffecten P+R-locaties

## **2. STAND VAN ZAKEN PRODUCTGROEPEN**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

### **2.1 Garages**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

### **2.2 Garages in exploitatie**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

### **2.3 Verhuurde garages**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

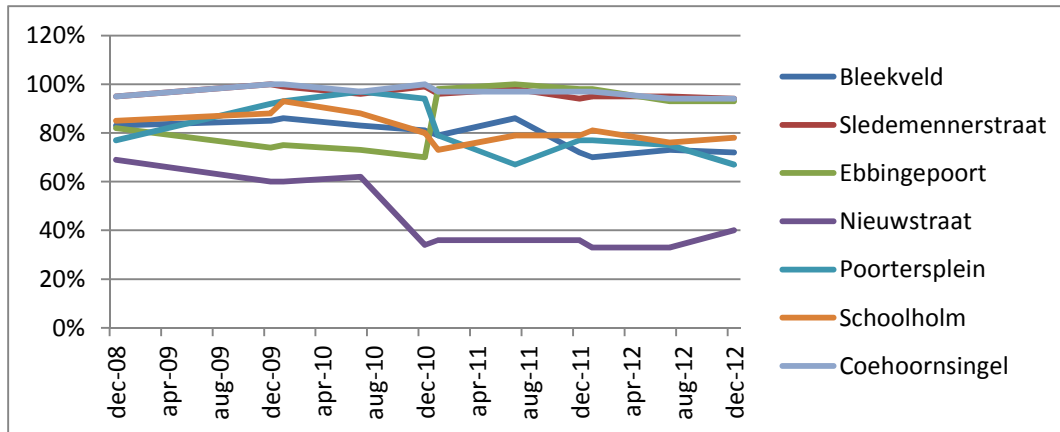
### **2.4 Nieuwe parkeervoorzieningen en ontwikkelingen**

### **2.5 Buurtstallingen**

Het Parkeerbedrijf exploiteert 7 buurtstallingen. De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in het onderhoud en de uitstraling van de buurtstallingen.



In het afgelopen jaar is gebleken dat het abonnementenbestand redelijk constant is gebleven. De gemiddelde bezettingsgraad over 2012 is 78%. Hieronder wordt een overzicht weergegeven van de ontwikkeling van de bezettingsgraad per buurtstalling.



De enige buurtstallingen die achterblijven zijn Nieuwstraat en Poortersplein. Deze buurtstallingen zijn gelegen in betaald parkeergebieden waar mensen tegen lagere kosten een parkeervergunning kunnen verkrijgen. In deze wijken is voldoende parkeerruimte op straat aanwezig, zodat het kunnen beschikken over een parkeerplaats in een buurtstalling geen toegevoegde waarde heeft. De betrokken buurtstallingen zullen door middel van marketinginspanningen onder de aandacht van buurtbewoners worden gebracht. In het onderstaande overzicht wordt de kostendekkendheid van de buurtstallingen in de periode 2009-2012 weergegeven.

	Kostendekkendheid
2009	31%
2010	51%
2011	59%
2012	63 %



De stijging van de kostendekkendheid wordt veroorzaakt door de tariefsverhoging in 5 stappen van € 39,- naar € 70,- in 5 jaar en het feit dat er continue gekeken wordt naar kostenbesparingen. Met de tariefstelling wordt beoogd een kostendekkend niveau te halen.

Aandachtspunten:

- **Schoolholm**

Eind 2012 is de kolom bij de inrit van de buurtstalling verwijderd zodat de inrit ruimer werd en de toegankelijkheid werd verbeterd. Ook is, om de bestaande lekkages op te lossen, de dakbedekking vervangen.

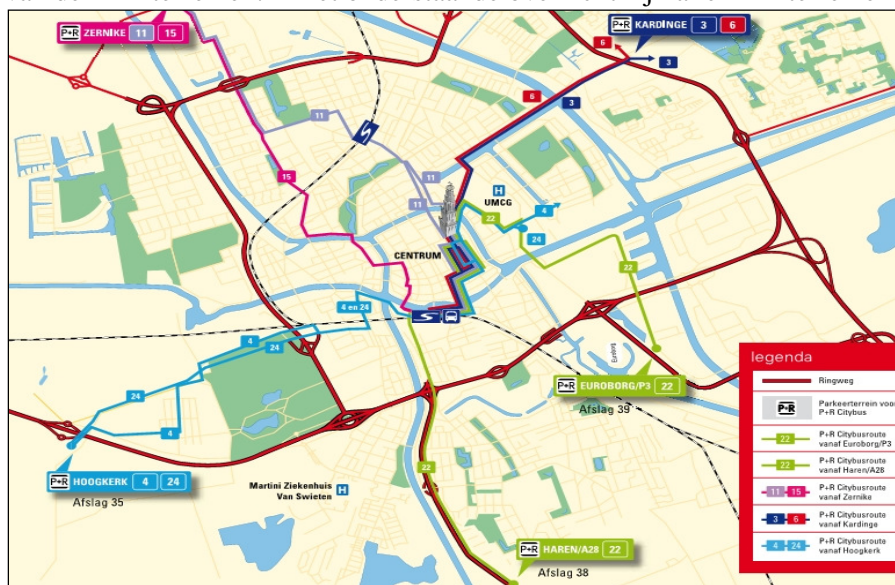
- **Parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in 't Jat**

Na de in 2011 gesloten autostalling J.C. Kapteynlaan, is in 2012 ook de parkeervoorziening in de Nieuwe Kijk in 't Jatstraat gesloten. De aanleiding hiervoor was de aanwezigheid van asbest en het slechte onderhoudsniveau. In afwachting van wat er nu met het pand gaat gebeuren zijn de lopende buurtstallingsovereenkomsten met gebruikers nog niet opgezegd. De gebruikers stallen hun auto's in andere voorziening van de gemeente. In de loop van 2013 zal een voorstel worden ingediend over de definitieve invulling van dit complex.



## 2.6 (P+R) Terreinen

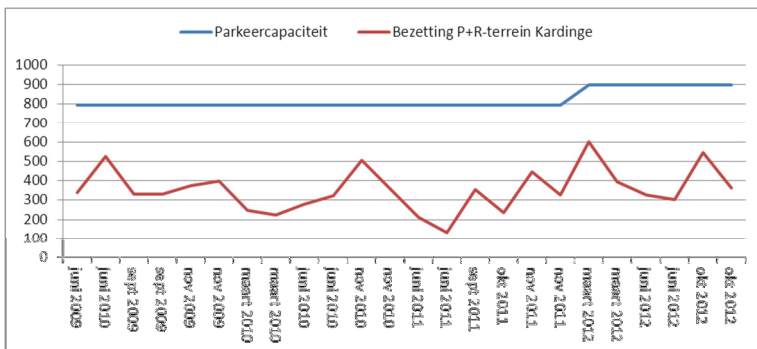
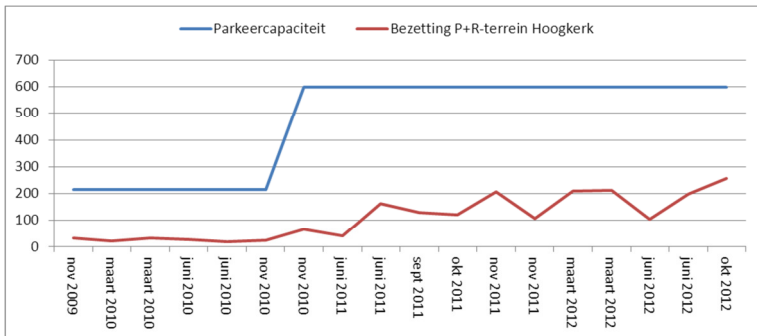
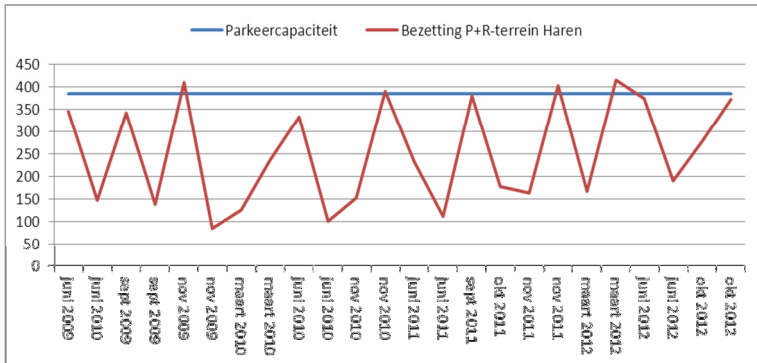
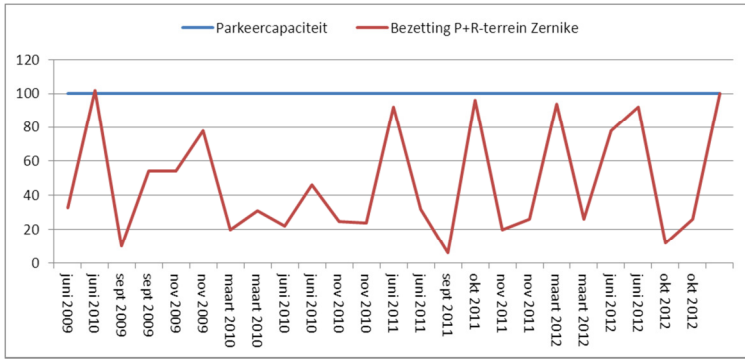
Het beheer van de gemeentelijke P+R-terreinen (Euroborg, Karding, Hoogkerk en Zernike) valt onder de verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf. Het P+R-terrein Haren valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Haren. Jaarlijks maken ongeveer 1,5 miljoen reizigers gebruik van de P+R-terreinen. In het onderstaande overzicht zijn alle P+R-terreinen weergegeven.

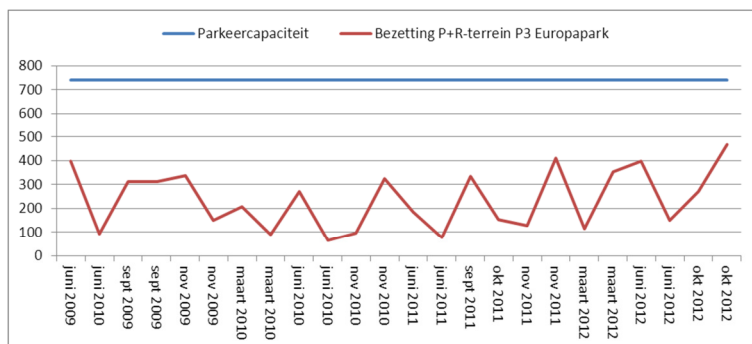


De trend in het gebruik van P+R-terreinen zit tussen ‘forse groei’ en stabilisatie in en verschilt per terrein.

Het terrein in Haren staat met enige fluctuatie op doordeweekse dagen vol. Een extra groei tijdens deze dagen is zonder uitbreiding van de parkeercapaciteit niet mogelijk. Ook het terrein op Zernike wordt flink gebruikt en is op werkdagen volledig bezet (mede als gevolg van de aanscherping van het parkeerregime rondom het crematorium). Het P+R-terrein Hoogkerk kent sinds de opening een lichte groei. De P+R-terreinen bij Karding en op het Europapark kennen een diffuus beeld, door onder meer dubbelgebruik maar vertonen de afgelopen jaren een stabiel beeld. P+R Europapark wordt ook gebruikt tijdens evenementen in de stad en op het Europapark.

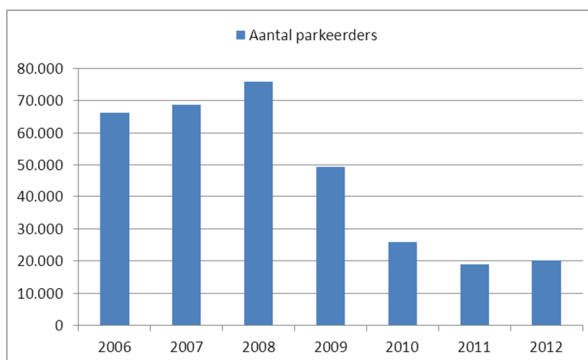
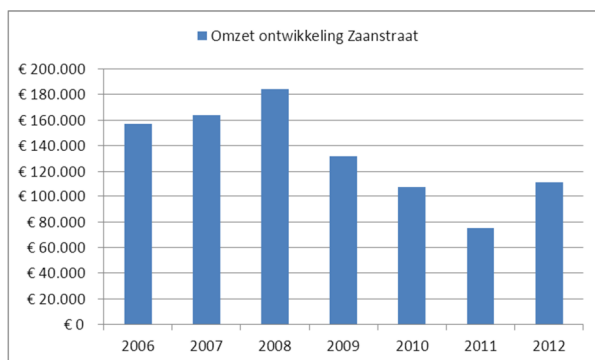
In de onderstaande schema's wordt het gebruik van de P+R-terreinen weergegeven vanaf juni 2009 tot en met december 2012.





- **Zaanstraat**

Begin 2012 heeft de Gemeente Groningen, in het kader van de mogelijke herontwikkeling van het Stationsgebied Zuid, de Zaanstraatlocatie aangekocht van KPN. Het parkeerterrein biedt plaats aan 300 auto's en fungeert sinds het vervallen van de P+R-functie als parkeerterrein, wat gebruikt wordt door medewerkers van KPN, binnenstad bezoekers en als overloop van P+R-terrein Cascade van de Nederlandse Spoorwegen. Het huidige tarief is € 0,50 per 20 minuten. Het huidige dagtarief bedraagt € 13,-. In vergelijking met 2011 is de omzet gestegen met ruim 35.000 euro. Het aantal parkeerders is gestegen met ruim 6%.



## 2.7 Straatparkeren

Om het straatparkeren te reguleren en ervoor te zorgen dat de schaarse ruimte verdeeld wordt is jaren geleden gekozen voor het invoeren van een gefiscaliseerd regime in bepaalde gebieden van de stad. Het betalen op straat voor het parkeren kan op verschillende manieren. Bij één van de bijna driehonderd parkeerautomaten op straat (contant of via chip-knip), het aanvragen van een parkeervergunning bij het loket Parkeren of via het GSM parkeren.

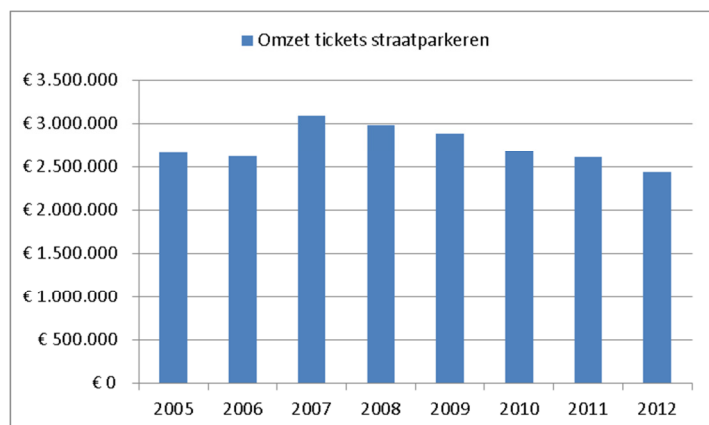
De inkomsten uit het straatparkeren staan ook onder druk. Naast het verminderde bezoek aan de binnenstad en de inbraken in de parkeerautomaten, is de daling van de omzet uit de parkeerhandhaving ook een belangrijke factor. De oorzaak hiervan kan gevonden worden in de overgang van de parkeerhandhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadstoezicht. Deze overgang heeft een forse organisatorische impact gehad. De daling werd al ingezet in 2009 en 2010 toen de parkeerhandhaving nog onderdeel was van de Regiopolitie. Bij de overgang naar Stadstoezicht was sprake van een forse onderbezetting van het aantal parkeerhandhavers. Stadstoezicht heeft 2012 gebruikt om de bezetting weer op orde te krijgen. In 2013 wordt ingezet op een inhaalslag om het beoogde groeipad te halen. In 2015 zou dan het niveau van 2008 weer gerealiseerd zijn. Parallel hieraan verricht Stadstoezicht in samenwerking met het Parkeerbedrijf een onderzoek of het groeipad kan worden gerealiseerd en op welke wijze dit het beste kan plaatsvinden.



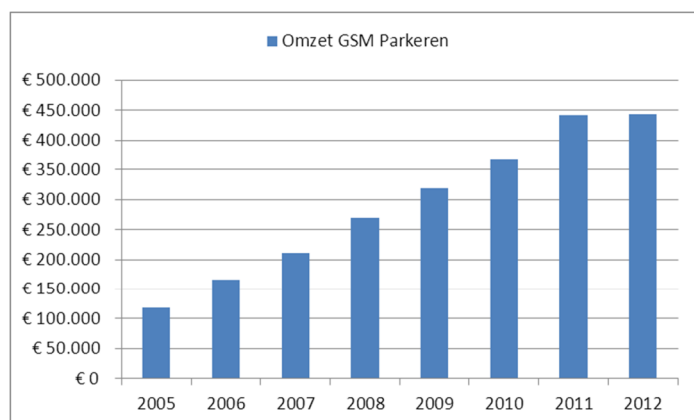
- **Parkeerautomaten**

In Groningen staan 289 Parkeerautomaten die een jaaromzet genereren van ongeveer 2,9 miljoen euro (tickets en omzet GSM-parkeren). Het totale resultaat van het straatparkeren bedraagt ruim 3 miljoen euro. Hoewel het straatparkeren dus geld oplevert, is dit niet voldoende om de (aanloop)verliezen in de exploitatie van de parkeergarages en de kosten van het fietsparkeren (1 miljoen euro per jaar) en het beheer/onderhoud van de P+R-terreinen (0,25 mln euro per jaar) te dekken.

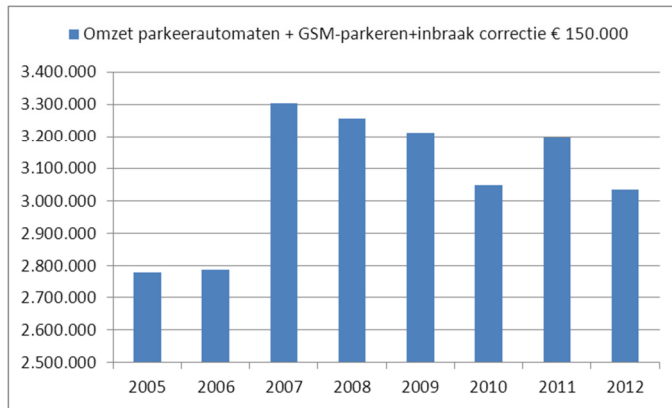
De omzet van de parkeerautomaten was in 2012 € 2.450.000. In 2011 was de omzet nog € 2.600.000. Dit is een verdere daling ten opzichte van het voorgaande jaren.



Naast de omzet uit de parkeerautomaten, zorgt het GSM-parkeren ook voor inkomsten voor de gemeente Groningen. Binnen de gemeente Groningen wordt sinds 2001 het GSM-Parkeren aangeboden. Sinds 2012 is in de Gemeente Groningen een tweede aanbieder van het GSM-Parkeren actief. Naast het bedrijf Parkline, is nu ook het bedrijf Parkmobile actief in de stad. Het voornemen is om in de toekomst het aantal aanbieders nog verder uit te breiden. De omzet voor het GSM-parkeren bedroeg in 2012 € 447.780. Een minieme stijging ten opzichte van 2011.



Indien de bovenstaande cijfers gecorrigeerd worden voor de omzetzijdering van de inbraken (tussen € 150.000 en € 300.00 per jaar) dan kan voor de omzet uit de parkeerautomaten en het GSM-parkeren het volgende beeld worden gepresenteerd.



De daling ten opzichte van 2011 kan beïnvloed zijn door: de recessie met als effect minder bezoek aan de binnenstad (-2%), de diefstal uit de automaten en het dalende aantal fiscale bonnen. Hoe strakker de handhaving, hoe groter de betalingsbereidheid omdat meer mensen bereid zijn een ticket te kopen bij de parkeerautomaat.

Toch kan gesteld worden dat, mede door de verschillende tussentijdse tariefsverhogingen, het straatparkeren een stevige ondergrens van € 3 miljoen euro kent. Het straatparkeren wordt in tegenstelling tot het parkeren in een parkeergarage niet gezien als luxeartikel maar meer als een noodzakelijk instrument.

In het kader van het project “card-only”-automaten is in 2012 gestart met de voorbereiding van de Europese aanbesteding. De verwachting is dat de eerste “card-only”-automaten begin 2014 geplaatst kunnen worden, voorafgegaan door een uitgebreid communicatie-traject. De raad van Groningen heeft in haar voorstel van 23 juni 2011 € 2,5 mln. beschikbaar gesteld voor de invoering van de nieuwe parkeerautomaten. Deze € 2,5 mln. is bedoeld voor de vervanging van de automaten. Bij de verdere uitwerking en een marktonderzoek is gebleken dat dit bedrag niet toereikend is. Het aanvullende bedrag wordt geraamd op € 550.000 (ten behoeve van de publiekscampagne, extern advies, nieuwe anti-skimmingmaatregelen en een post onvoorzien. Er wordt nog gezocht naar een geschikte dekkingsbron voor de benodigde € 550.000.

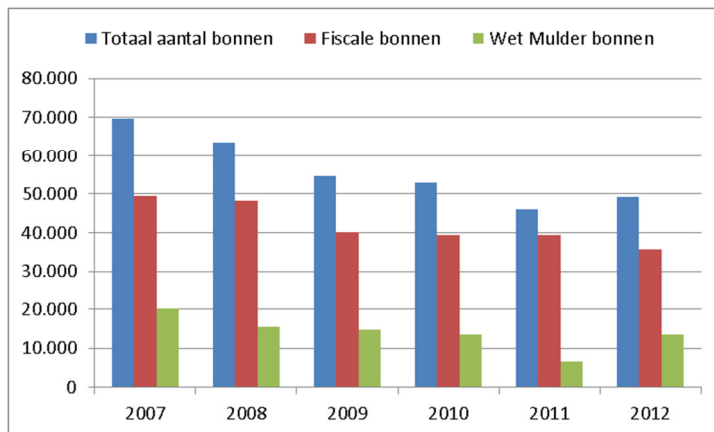
- **Handhaving**

Het effect van het betaald parkeerbeleid is voor een groot deel afhankelijk van een adequate handhaving. Automobilisten die niet betalen in een betaald parkeergebied moeten een grote kans op een bekeuring hebben.

Gedurende 2012 is de personele capaciteit van Stadstoezicht op sterkte gekomen en in 2013 zal de vertaalslag op straat moeten gebeuren. Dit zal moeten leiden tot een stijging van de omzet. Vanuit de ingroei en de opbouw van de handhavingsorganisatie zal de parkeerhandhaving in 2015 weer op het niveau van 2008 zitten (omzet 2,4 miljoen euro). Deze omzetdoelstelling is ambitieus en vormt daarmee een fors resultaatsrisico voor het Parkeerbedrijf.

In 2013 zal een analyse plaatsvinden over de verwachte lange termijn ontwikkeling van de parkeerhandhaving inclusief een vertaling naar operationeel niveau. De uitkomsten krijgen een plaats in het strategisch handhavingsplan van Stadstoezicht.

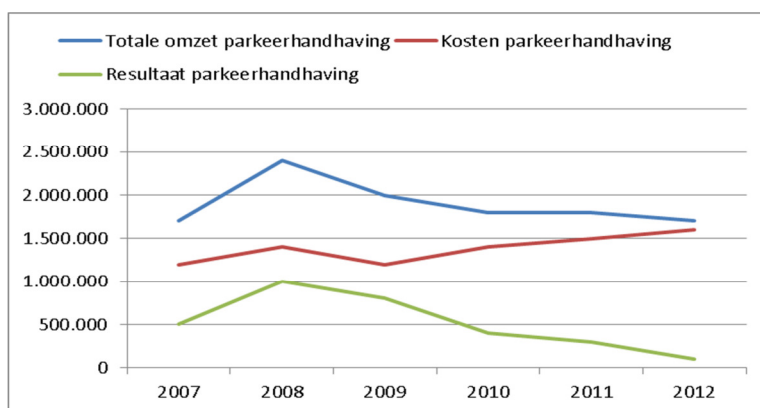
De ontwikkeling van het aantal uitgeschreven bonnen (fiscaal en Wet Mulder) is hieronder weergegeven.



In 2012 zijn door de parkeerhandhavers van Stadstoezicht 49.334 bonnen uitgedeeld. In 2011 was dit aantal nog 45.960. Deze stijging wordt veroorzaakt door de groei van het aantal uitgeschreven Wet Mulder bonnen. Aangezien de dalende trend van de fiscale bonnen zich heeft doorgezet resulteert dit logischerwijs in minder inkomsten voor het Parkeerbedrijf.

De inkomsten van de fiscale bonnen komen ten goede aan het Parkeerbedrijf. Ook zijn in 2012 afspraken gemaakt met de vakdirectie Stadstoezicht over de verdeling van de inkomsten uit de “Wet Mulder-overtredingen”. Vanaf 2013 krijgt het Parkeerbedrijf 40.000 euro per jaar minder kosten in rekening van de vakdirectie Stadstoezicht. Per uitgeschreven Wet Mulder overtreding krijgt Stadstoezicht € 25,-. Aangezien het Parkeerbedrijf alle parkeer gerelateerde toezichten betaald, is afgesproken dat een gedeelte van deze vergoeding ten goede komt aan de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Vanaf 2013 ontvangt het Parkeerbedrijf € 40.000 van deze inkomsten. Dit bedrag loopt met € 40.000 per jaar op naar € 160.000 in 2016 (daarna structureel).<sup>4</sup>

Het resultaat in 2008 op de parkeerhandhaving was € 1 miljoen, in 2012 is het resultaat uitgekomen op minder dan 100.000 euro. In de meerjarenprognose 2012 was rekening gehouden met een omzet van € 1.9 miljoen en een resultaat van 400.000 euro. Stadstoezicht zal in 2013 starten met een onderzoek naar de oorzaken van de verminderde opbrengsten uit parkeertoezicht.



- **Onderhoud en inbraak Parkeerautomaten**

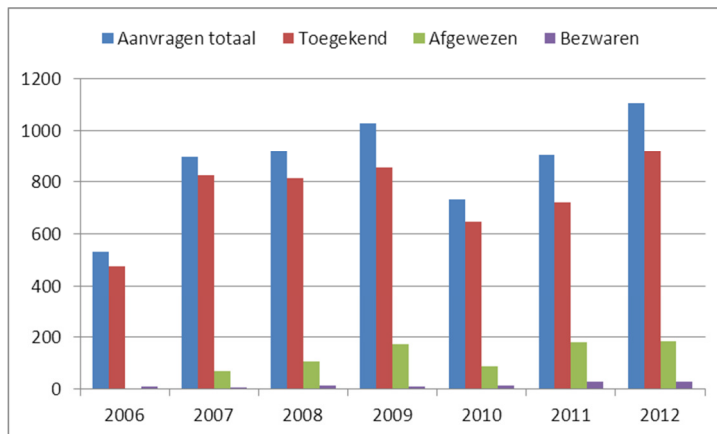
Iederz voert het onderhoud van de parkeerautomaten op straat uit. Begin 2011 is geconstateerd dat in toenemende mate parkeerautomaten illegaal geleegd worden.

<sup>4</sup> In verband met mogelijke aanvullende bezuinigingen vanuit het Rijk is het nog onzeker of gemeenten vanaf 2014 nog aanspraak kunnen maken op deze vergoeding. Dit kan dus een risico vormen.

In de periode tot de definitieve invoering van “card-only” automaten, zijn de meest gekraakte parkeermeters uitgevoerd met een extra slot. De geschatte jaarlijkse omzetsderving bedraagt € 150.000 tot € 300.000.

- **Gehandicapten parkeren**

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten en de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. De medische keuring is een uitvoeringstaak van de HVD. Het aantal aanvragen voor een kaart en/of een plaats vertoont de laatste jaren een stijgende lijn. In de onderstaande grafiek is het verloop van het aantal aanvragen vanaf 2006 tot en met 2011 weergegeven.



Conform het besluit uit de nota “Parkeren met Perspectief” (GR12.2979679) zal medio 2013 begonnen worden het heffen van leges. Via het heffen van leges wordt de vastgestelde maatregel ingevuld te weten: ‘voor de kosten van het gehandicapten parkeren een bijdrage vragen aan gehandicapten die aan inkomsten jaarlijks €75.000, - genereert’. Deze € 75.000 is tevens onderdeel van de concern bezuiniging.

## 2.8 Fietsparkeren

Het fietsparkeren is sinds 2009 onderdeel van het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf is belast met het uitvoeren van het fietsbeleid in de binnenstad en het stationsgebied van Groningen. De overdekte stallingen in de binnenstad, het Stadsbalkon, de station Europapark stalling, de fietsflat en de AFAC (Algemene Fiets Afhaal Centrale) vallen onder het beheer van het Parkeerbedrijf. Voor de uitvoering van het beheer is Werkpro ingehuurd.

Ook de informatievoorziening en communicatie rondom het fietsparkeren is sinds 2010 integraal een uitvoeringstaak van het Parkeerbedrijf. De handhaving, het verwijderen en het opslaan van fietsen is een uitvoerende taak van de Milieudienst.

- **Binnenstadsstallingen**

Het beheer van de fietsstallingen in de binnenstad is uitbesteed aan Werkpro. In 2012 zijn diverse (aanvullende) besparingsmaatregelen doorgevoerd om de kosten van het fietsparkeren te verlagen, conform de afspraken uit de nota Parkeren met Perspectief.

Het toezicht op het Stadbalkon zal gebeuren zonder de inzet van voormannen en voor de binnenstadsstallingen is ingezet op een combinatie van cameratoezicht en bewaking. Dit betekent concreet dat alle binnenstadsstallingen (met uitzondering van de stalling in de Boteringestraat) overdag onbemand zijn, maar dat tijdens de avond- en nachtelijke uren toezichthouders aanwezig zijn.

Gedurende de tijd dat er geen toezichthouder aanwezig is, is naast het cameratoezicht contact mogelijk met de meldkamer via een intercom. Ook de in december 2012 geopende fietsenstalling station Europapark heeft een combinatie van cameratoezicht en bemensing.

Hieronder wordt de ontwikkeling van de bezettingsgraad van de binnenstadsstallingen weergegeven.

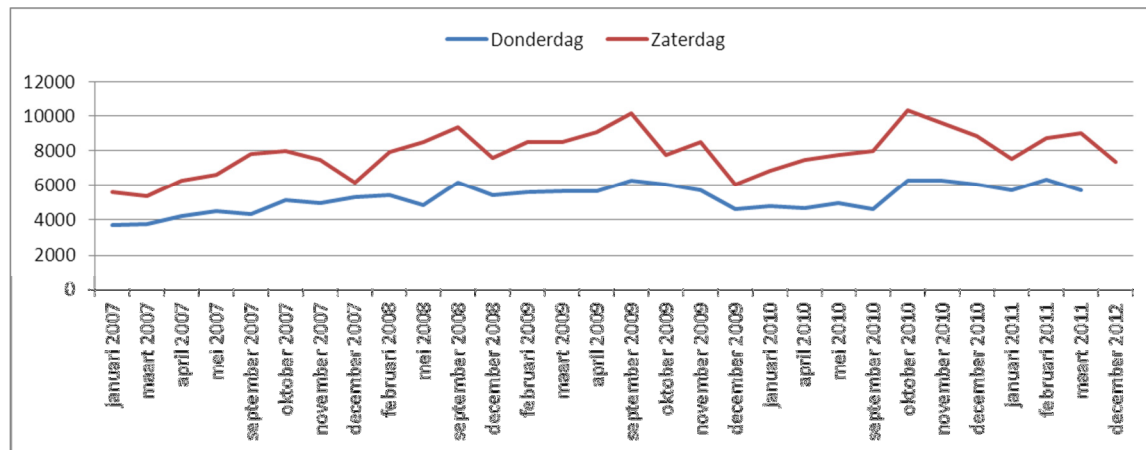
Jaar	Boteringestraat (cap. 705)	Pathé (cap. 250)	Haddingestraat (cap. 75)	Peperstraat (cap. 196)	V&D (cap. 55)	Totaal (cap.1.226)
2008	125.528	36.854	11.696		22.703	196.781
2009	129.475	40.394	11.236		21.570	202.375
2010	134.224	42.071	12.049		gesloten	190.952
2011	129.156	47.510	13.911	14.047*	gesloten	204.624
2012	112.718	43.242	12.520	26.272	gesloten	194.752

\* De stalling Peperstraat is april 2011 geopend op 1 april, dus de telling van 2011 betrof 9 maanden. Sinds de bezuiniging op de bemensing van de fietsenstallingen niet meer geteld wordt. Daarom beschikken we alleen over de gegevens over de periode 1 januari t/m 30 juni 2012. Deze cijfers zijn doorgetrokken voor heel 2012.

- **Stadsbalkon & stationsgebied**

Het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied is opnieuw gestegen, hetgeen een druk legt bij het beheer van het Stadsbalkon. Om de beheerders te ontlasten en meer fietsers van dienst te kunnen zijn, zijn meer rekken geplaatst langs de Achterweg. Ook is als extra maatregel de stallingstermijn aangescherpt en teruggebracht tot 12 dagen. In het stationsgebied wordt nadrukkelijk samengewerkt met de vakdirectie Stadtoezicht en de Nederlandse Spoorwegen.

De ontwikkeling van het aantal fietsen op het Stationsplein wordt hieronder weergegeven.





- **Continuering gratis gebruik NS-stalling Hoofdstation.**

Vanaf 2009 kunnen fietsers in het weekend (van vrijdag 13.00 uur tot en met maandag 12.00 uur), gratis gebruik maken van de NS-stalling Hoofdstation. Bij aanvang van de proef met het gratis weekendstallen was de doelstelling het aantal gebruikers van de NS-stalling in het weekend toe te laten nemen met 450 fietsen. Uit de cijfers 2011 blijkt dat ruim 45.000 mensen in het weekend een gratis stallingsplaats is geboden.

De huidige overeenkomst met de NS-fiets is verlengd tot 1 januari 2014. De jaarlijkse kosten bedragen € 55.000, -.

- **Fietsstalling Europapark**

In december 2012 is de fietsstalling station Europapark geopend. Deze stalling biedt op dit moment plaats aan 750 fietsen en kan uitgebreid worden naar 1.500. Een mogelijke uitbreiding kan plaats vinden door dubbellaags rekken te plaatsen. In de stalling zijn ook plaatsen aangeduid voor brede fietsen, elektrische fietsen en er is plaats voor brommers en scooters. In de stalling zijn voorzieningen getroffen om in de toekomst op alle plaatsen elektrische fietsen op te laden. De stalling is dagelijks geopend van 15 minuten voor de eerste trein die vertrekt tot 15 minuten na de laatste trein. Voor het beheer is Werkpro ingehuurd. De jaarlijkse exploitatielasten bedragen €140.000.



## 2.9 Dynamisch verkeersmanagement

In 2012 is extra aandacht besteed aan het oplossen van storingen aan het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Personele wisselingen bij de leverancier en de beperkte beschikbaarheid van reserveonderdelen hebben ertoe geleid dat storingen niet altijd snel konden worden opgelost. Hierdoor kon het voorkomen dat dynamische borden voor langere tijd uitstonden. Er wordt met de leverancier gesproken over de wijze waarop de werking van PRIS komende tijd kan worden gegarandeerd.



In 2012 is een eerste verkenning naar de vervanging van het PRIS uitgevoerd. Deze vervanging van het PRIS maakt deel uit van 'basispakket Verkeersmanagement' en wordt in 2013 ter goedkeuring aan uw raad worden voorgelegd en zal door Groningen Bereikbaar! worden uitgevoerd.

### 3. DIENSTVERLENING

De dienstverlening van het Parkeerbedrijf sluit aan bij de uitgangspunten die zijn vastgelegd in de notitie ‘Visie Publieke Dienstverlening 2014’. Daarin wordt gesteld dat de overheid geen bedrijf is, dat producten aan klanten levert. Burgers komen bij de gemeente met vragen, verzoeken, klachten en bezwaren. De gemeente levert onder meer vergunningen, voorzieningen, regels, subsidies, verklaringen, identiteitspapieren en aanslagen. De overheid scheidt samengevat rechten en verplichtingen voor burgers, geeft hen informatie en voorlichting en gaat met hen in gesprek bij het voorbereiden en uitvoeren van besluiten.

Daarom moet de dienstverlening van het Parkeerbedrijf steeds onderwerp zijn van vernieuwing en verbetering. De burgers worden vriendelijk, met inlevingsvermogen en deskundigheid vlot te woord gestaan. Ook moet zo snel mogelijk, maar wel zorgvuldig, rechtmatig besloten worden over verzoeken en aanvragen. Een goede kwaliteit van dienstverlening is niet alleen voor de burger van belang, maar ook voor de medewerkers.

#### 3.1 Loket Parkeren

Burger, bezoeker of bedrijf kunnen bij het Parkeerbedrijf, zowel bij een fysiek als een digitaal loket, parkeerproducten aanvragen en activeren. Bij het loket aan het Gedempte Zuiderdiep zijn alle vergunningen en ontheffingen af te halen.



In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen het loket Parkeren verstrekt.

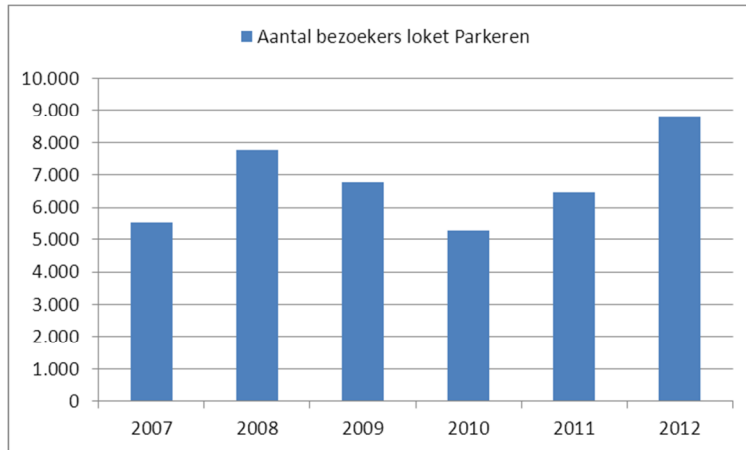
Vergunningen	Ontheffingen
Parkeervergunningen	Dagontheffing
Bezoekerspas	Ontheffing in- en uitrijverbod
(Extra) Parkeervergunningen voor bedrijven	Taxivergunning (ontheffing voor berijden van de busbaan) *
Dag, week -en maandkaarten voor bezoekers *	Algehele ontheffing
Dagparkeervergunning voor bedrijven *	Ontheffing verzorgende beroepen *
Marktvergunningen *	Autodate
Schippersvergunningen *	

\* Binnenkort te verkrijgen via het e-loket

Sinds enkele jaren wordt binnen het Parkeerbedrijf ingezet op verbetering van de digitale dienstverlening. De doelstelling om 80% van de klanten van het loket Parkeren digitaal van dienst te zijn en slechts 20% van de mensen aan het loket te bedienen, zou moeten leiden tot een daling van het bezoek. De stijging in 2012 wordt veroorzaakt door 2 factoren:



1. Sinds eind 2011 is besloten dat mensen, die in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart, deze kaart moeten afhalen bij het loket Parkeren. Dit om de fraudegevoeligheid te verminderen.
2. Het via de gemeentelijke website aanvragen van een parkeervergunning of bezoekerspas is vanaf 2011 enkel mogelijk met gebruik van het DigiD. Omdat dit voor veel mensen toch nog een drempel is, gaat men liever langs bij het loket Parkeren.

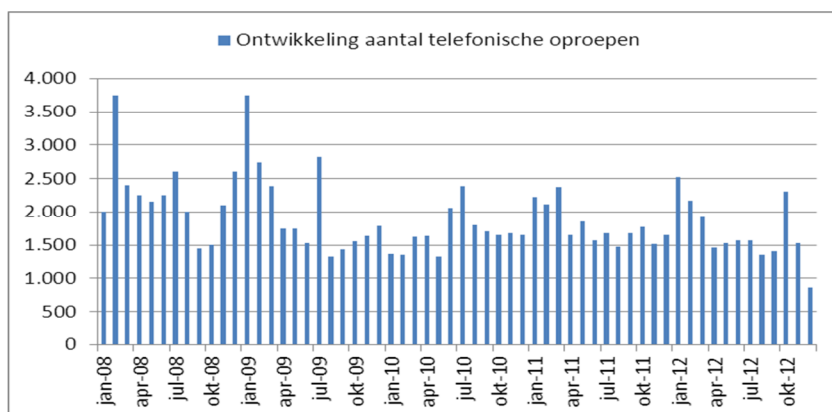


### 3.2 Telefonie

Het aantal telefonische oproepen bij het loket Parkeren vertoont een dalende tendens. De uitbreiding van de functionaliteit van het E-loket en de uitbouw van de gemeentelijke website kan hieraan ten grondslag liggen. In 2012 heeft deze trend zich doorgezet. In de onderstaande tabel zijn het totaal aantal jaarlijkse telefonische oproepen weergegeven.

2008	27.050
2009	24.459
2010	22.526
2011	21.538
2012	20.215

In de onderstaande grafiek is per maand de ontwikkeling van het aantal telefonische gesprekken weergegeven. De grootste pieken worden veroorzaakt door de jaarlijkse facturatie van de parkeervergunningen en de bezoekerspassen.



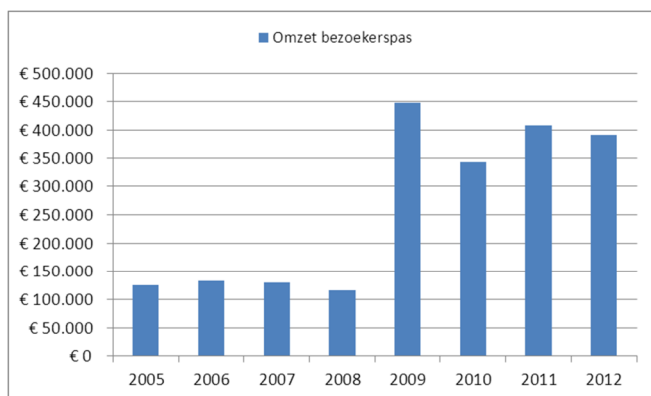
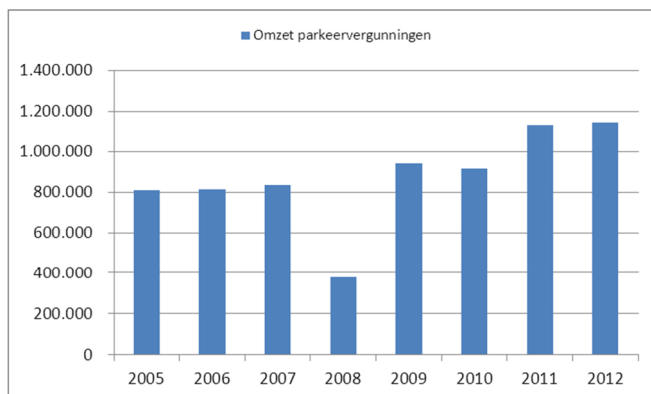
### 3.3 Vergunningen en ontheffingen

In de onderstaande tabel wordt het aantal lopende vergunningen in de gemeente Groningen weergegeven:

	Totaal 2012	Totaal 2011	Totaal 2010	Totaal 2009
<b>Bewonersvergunning</b>	11.645	11.936	11.636	12.348
<b>Bedrijfsvergunningen</b>	1.250	1.291	1.279	1.319
<b>Bezoekerspassen</b>	11.094	11.320	11.204	11.792
<b>Artsen ontheffing</b>	17	17	8	11
<b>Autodate vergunningen</b>	44	46	39	41
<b>Ontheffing verzorgende beroepen</b>	374	321	290	227
<b>Schippersvergunningen</b>	16	16	4	3
<b>Algehele ontheffingen</b>	30	32		
<b>Marktinrij ontheffingen</b>	53	62		
<b>Totaal</b>	24.523	25.040	24.460	25.741

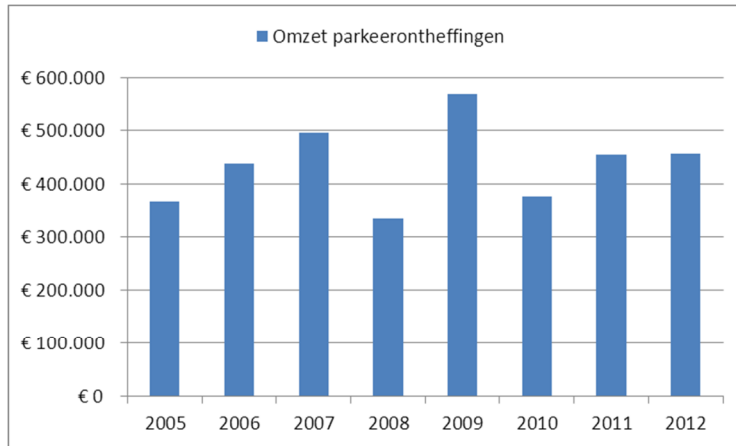
Bron: Parkeervergunningensysteem gemeente Groningen

De omzet van de parkeervergunningen en bezoekerspassen laat een stabiel niveau zien. Het aantal uitgegeven vergunningen en bezoekerspassen is weliswaar gedaald, maar dit wordt qua omzet gecompenseerd door de jaarlijkse indexering.



## Dagontheffingen

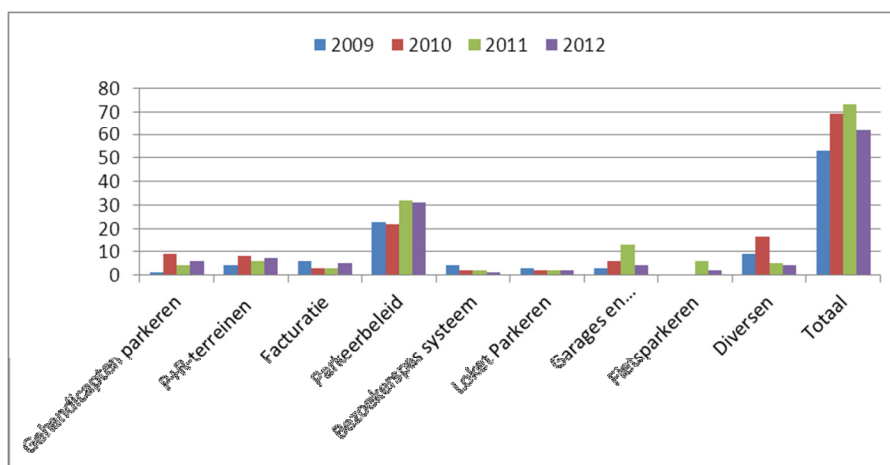
Bedrijven kunnen zich aanmelden voor het dagontheffingensysteem. Zij kunnen dan met behulp van een gebruikersnaam en een wachtwoord inloggen in het systeem en zelf hun parkeerpassen activeren. De dagontheffing verleent de ondernemer de mogelijkheid om te parkeren waar het eigenlijk niet mag, bijvoorbeeld op de stoep.



## 3.4 Meldingen

In 2009 is een start gemaakt met de registratie van de binnengekomen meldingen bij het Parkeerbedrijf. In 2012 waren dit 62 stuks, wat een daling is van 11 stuks ten opzichte van 2011. De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderwerpen.

- Gehandicaptenparkeren;
- P+R-terreinen;
- Facturatie;
- Parkeerbeleid;
- Bezoekerspas systeem;
- Loket Parkeren;
- Garages en buurtstallingen;
- Fietsparkeren;
- Diversen



Een waarneembare trend is dat er een stijging is van het aantal meldingen betreffende het parkeerbeleid. In 2012 betrof dit vooral meldingen van bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of bezoekerspas(bijvoorbeeld CIBOGA en Europapark).

## 4. FINANCIËN

### 4.1 Inleiding

Het Parkeerbedrijf kent een gesloten exploitatie met een hoog risico profiel en heeft in ook 2012 een zeer kwetsbaar beeld laten zien. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf is uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. Dit is een verschil van 0.2 miljoen euro ten opzichte van de verwachte resultaatsprognose van oktober 2012.<sup>5</sup>

Het tekort is toegenomen doordat het resultaat uit parkeerhandhaving negatiever (€ 100.000) heeft uitgepakt dan verwacht en doordat de kosten van het afgesloten project Deltaplan Fiets (€ 100.000) ten laste zijn gebracht van de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

In januari 2013 is in een informele sessie met de gemeenteraad de werking van het Parkeerbedrijf nader toegelicht. In deze sessie is de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf nader toegelicht en zijn de knoppen besproken waar aan kan worden gedraaid om het resultaat te beïnvloeden.

Uit de analyse werd duidelijk dat de kar van het Parkeerbedrijf zwaar beladen is. De kosten voor P+R en fietsparkeren worden ten laste gebracht van het resultaat, zonder dat hier opbrengsten tegenover staan. Het betreft een kostenpost van heden circa € 1,3 miljoen, oplopend naar € 2,1 miljoen in 2025.

Daarnaast werd uit de analyse duidelijk dat de mate van beïnvloeding van de kosten en opbrengsten van onze parkeergarages beperkt is en daarmee het risicoprofiel hoog. De kapitaallasten vormen het leeuwendeel van de totale kosten van de parkeergarages (zie ook hoofdstuk 2).

Ook de kosten voor beheer (bemensing, service, etc.) zijn slecht beïnvloedbaar, omdat deze in concurrentie tot stand komen (via Europese aanbesteding). De kosten voor onderhoud zijn daarnaast langjarig gefixeerd, volgens het principe sober en doelmatig.

Ook de opbrengstenkant van de parkeergarages is beperkt beïnvloedbaar. De locatie van de garage (in relatie tot de omgeving) vormt het basisbezoekmotief voor een garage. Het succes van bovengrondse programma's en de nabijheid van (winkel)voorzieningen is van doorslaggevend belang voor de bezettingsgraad en dus de omzet van een garage.

De huidige macro-economische ontwikkelingen (vertraagde bouwprogramma's, dalend binnenstadsbezoek), trends (internetwinkelen) en beleidskeuzes (P+R terreinen), werken negatief door in het resultaat van het Parkeerbedrijf en kunnen het resultaat op lange termijn sterk negatief beïnvloeden. Het toenemende economische belang van de stad in de regio kan dit effect op lange termijn mogelijk dempen.

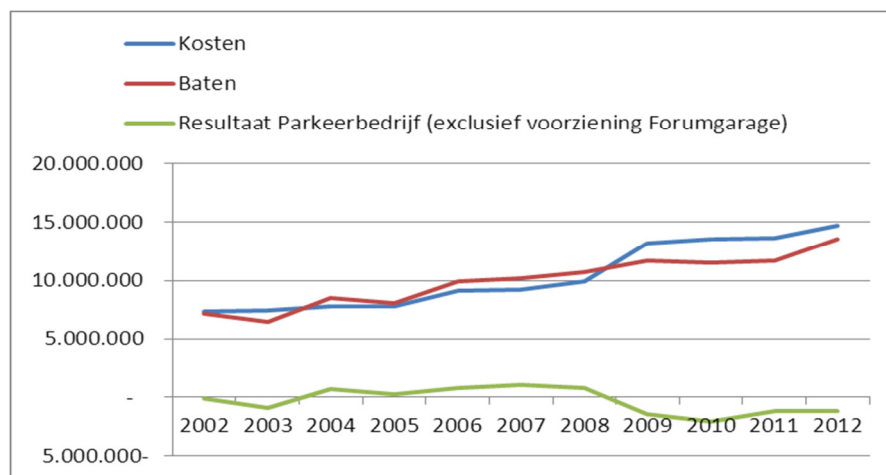
De hiervoor geschetste ontwikkelingen en trends hebben natuurlijk ook invloed op het straatparkeren. Toch is de impact hier minder groot. Dit komt enerzijds doordat de opbrengsten voor een deel worden gegenereerd uit leges en naheffingen en anderzijds omdat de parkeerplaatsen veelal dicht bij de bestemming liggen, hetgeen voor kortparkeerders van belang is.

---

<sup>5</sup> In de meerjarenprognose 2012 werd uitgegaan van een negatief resultaat van 1.6 miljoen euro. In de VGR III 2012 werd een tekort gepresenteerd van 1.7 miljoen euro. Het negatievere resultaat uit de handhaving was hierin verwerkt. De kosten van het project Deltaplan Fiets verklaren het verschil van € 100.000.

## 4.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt de baten geen gelijke tred meer kunnen houden met de lasten. De traditionele dekkingsbronnen, het straatparkeren en de parkeergarages, kunnen de stijgende kosten niet meer dragen, waaronder de kosten van P+R en fietsparkeren.



## 4.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2012 en 2011

(* € 1.000)	2012			2011		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
<b>Straatparkeren</b>	6.651	4.103	2.548	6.844	4.106	2.738
<b>Buurtstallingen</b>	323	514	-191	284	493	-209
<b>Parkeergarages</b>	4.967	6.997	-2.030	4.511	6.832	-2.311
<b>P+R- &amp; parkeerterreinen</b>	112	391	-279	75	245	-170
<b>Fietsparkeren</b>	0	1.219	-1.219	0	1.042	-1.042
<b>Rente</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Resultaat voorgaande jaren</b>				0	0	0
<b>Totaal exploitatie</b>	12.053	13.224	-1.171	11.714	12.718	-1.004
<b>Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)</b>	0	700	-700	0	700	-700
<b>Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage</b>	0	0	0	0	-5.377	-5.377
<b>Totaal resultaat</b>			-1.871	0	0	-7.081

Zoals eerder in de oktober 2012 aangeboden meerjarenprognose 2012 is aangegeven, werd in 2012 rekening gehouden met een negatief exploitatie resultaat. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf is

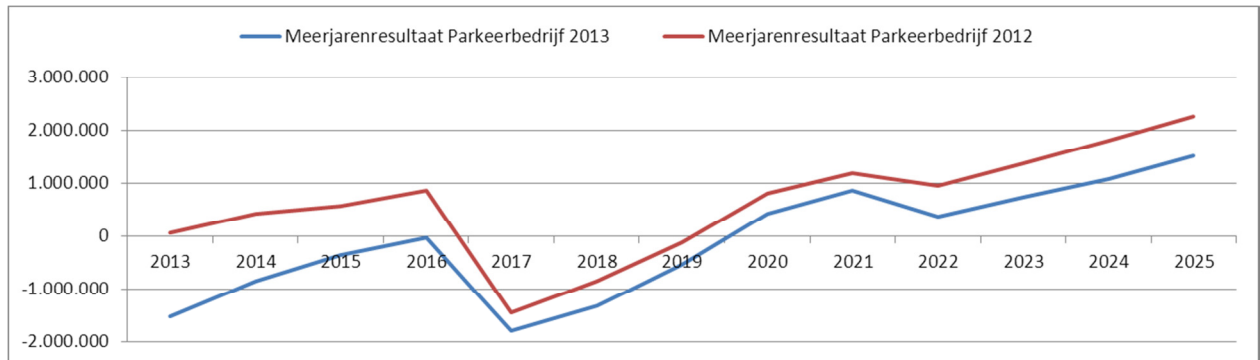
uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. Dit is een verschil van -0.2 miljoen euro ten opzichte van de resultaatsprognose uit oktober 2012.

Een analyse van de cijfers levert de volgende oorzaken op:

- Het tekort is toegenomen doordat het resultaat uit parkeerhandhaving negatiever heeft uitgepakt dan verwacht (effect € 200.0000 meerkosten);
- De kosten van het afgesloten project Deltaplan Fiets zijn ten laste zijn gebracht van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. (effect € 103.000 meerkosten).
- Omzet Euroborg viel in 2012 hoger uit dan verwacht (effect circa € 100.00)

## 5 MEERJARENPROGNOSE 2013

In de meerjarenprognose 2013 is de prognose uit 2012 geactualiseerd. Uit de nieuwe meerjarenprognose blijkt dat het halen van de doelstelling uit Parkeren met Perspectief, het Parkeerbedrijf weer financieel gezond krijgen, op lange termijn haalbaar is maar door verschillende oorzaken niet binnen de beoogde 5 jaar.



Het jaar 2012 heeft namelijk duidelijk gemaakt dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren een paar forse risico's loopt.<sup>6</sup>

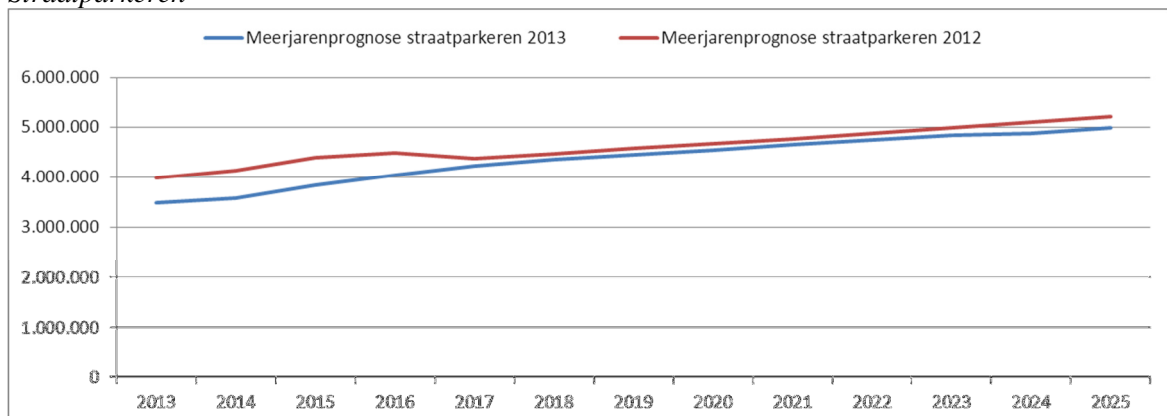
Risico's zoals de vertraagde ingroei van de bezettingsgraad van parkeergarages (o.a. Damsterdiepgarage), de beoogde jaarlijkse bijdrage van het OV Bureau en de te realiseren fiscale inhaalslag van de parkeerhandhaving, hebben een forse impact op de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

De belangrijkste verschillen tussen de meerjarenprognose 2012 en 2013 worden onderstaand toegelicht. Uit de bovenstaande weergave vallen vooral de verschillen in 2013, 2017 en 2022 op. Onderstaand worden de verschillen per productgroep toegelicht.

### Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

#### *Parkeergarages*

#### *Straatparkeren*



<sup>6</sup> Aangezien het resultaat Parkeerbedrijf 2012 als uitgangspunt is genomen voor de geactualiseerde meerjarenprognose Parkeerbedrijf, zijn de effecten van verschillende trends en ontwikkelingen (zoals de economische recessie, internetwinkelen en thuiswerken, effect P+R) van voorgaande jaren verwerkt in de meerjarenprognose.

De eerste jaren zit de meerjarenprognose van de productgroep Straatparkeren bijna € 500.000 onder de lijn van vorig jaar. Dit heeft te maken met het feit dat de opbrengsten uit de fiscale parkeerhandhaving bijna 300.000 euro lager zijn dan aangenomen in het Meerjarenprognosemodel 2012. Tevens zijn de kosten van de parkeerhandhaving 100.000 euro hoger uitgevallen dan begroot. En als laatste zijn de inkomsten uit de parkeerautomaten met ruim 100.000 euro gedaald.

In de geactualiseerde meerjarenprognose is een substantiële groei (stapsgewijs) van het resultaat uit parkeertoezicht meegenomen. Voor 2013 is een positief resultaat van € 300.000, - de inzet, oplopend naar € 0,8 miljoen jaarlijks met ingang van 2015. In de Meerjarenprognose 2012 werd voor 2013 nog ingezet op een positief resultaat van € 700.000 oplopend naar ruim € 900.000 met ingang van 2015. Stadstoezicht heeft ingezet op verscherping van het parkeertoezicht en zal in 2013 (samen met het Parkeerbedrijf) een onderzoek uitvoeren naar de effectiviteit en efficiency van het huidige Parkeertoezicht.

Ten opzichte van de Meerjarenprognose 2012 is bij de parkeerhandhaving ook een kostenreductie doorgevoerd. Vanaf 2013 krijgt het Parkeerbedrijf 40.000 euro per jaar minder kosten in rekening van de vakdirectie Stadstoezicht. Per uitgeschreven Wet Mulder overtreding krijgt Stadstoezicht € 25, -. Aangezien het Parkeerbedrijf alle parkeer gerelateerde toezichten betaald, is afgesproken dat een gedeelte van deze vergoeding ten goede komt aan de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Het afgesproken groeipad is oplopend naar 160.000 in 2016. In de onderstaande tabel wordt dit groeipad weergegeven.

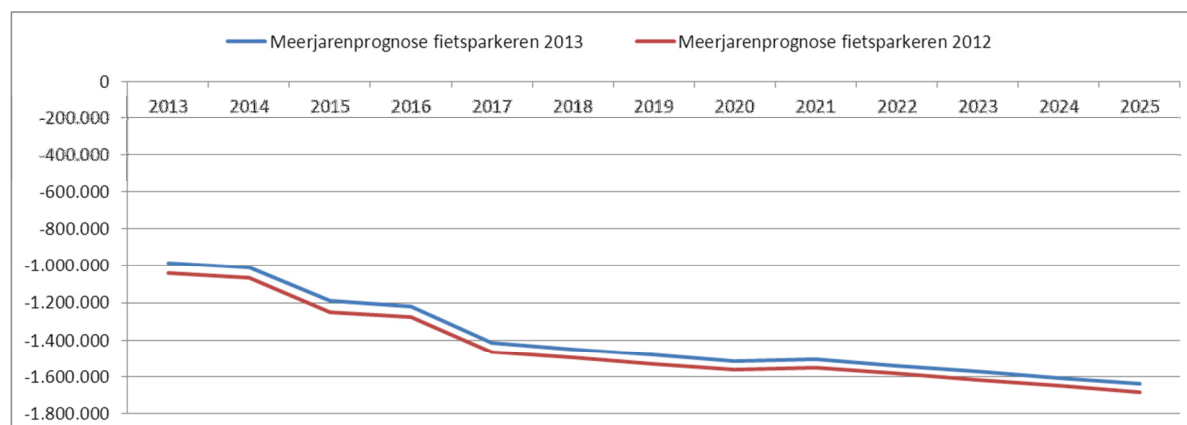
2013	40.000 euro
2014	80.000 euro
2015	120.000 euro
2016	160.000 euro

Na 2016 is deze besparing structureel ingeboekt.

- **Beëindiging project Diepenring**

In de meerjarenprognose 2012 werd rekening gehouden met een negatief effect van het project Diepenring (door verlies van parkeerplaatsen op straat). Omdat het project niet doorgaat is het eerder aangenomen negatieve effect gecorrigeerd. Het gaat om structureel circa € 90.000 vanaf 2013 en circa € 285.000 vanaf 2017.

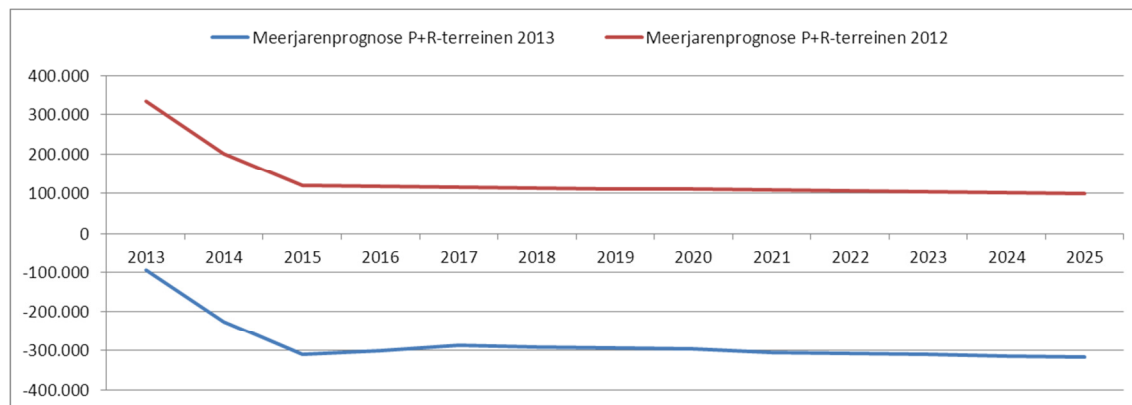
### *Fietsparkeren*





In vergelijking met de Meerjarenprognose 2012 is het nieuwe meerjarenresultaat gemiddeld € 55.000 positiever vanwege lagere exploitatielasten op het gebied van onderhoud en beheer, volgend uit de maatregelen uit Parkeren met Perspectief.

### *P+R-Terreinen*

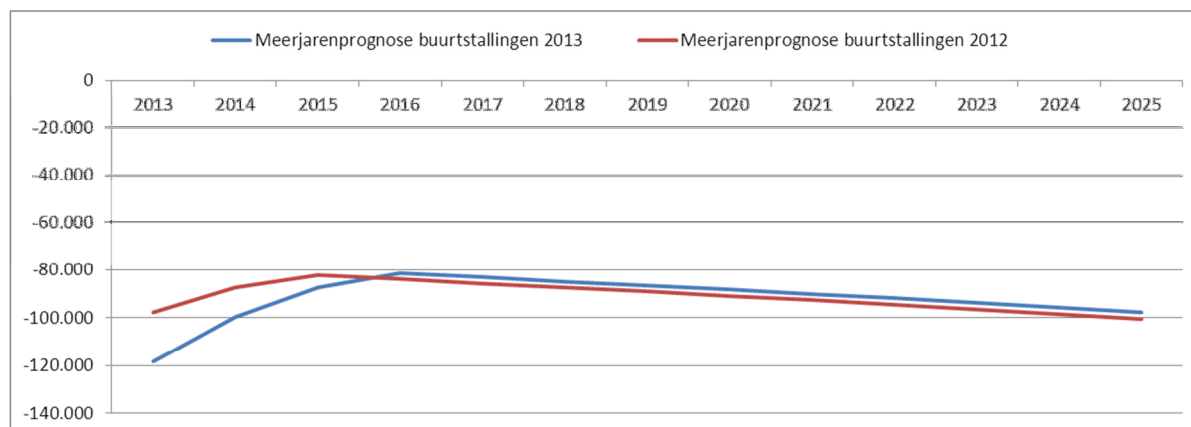


In vergelijking met de Meerjarenprognose 2012, is in de prognose van 2013 de beoogde structurele bijdrage van het OV-Bureau naar beneden bijgesteld van € 0,5 miljoen naar € 0,15 miljoen. De gesprekken over de bijdrage lopen nog met het OV-Bureau, maar gezien de omvang van het bedrag, de financiële situatie van het OV-bureau en de potentiële structurele impact op het resultaat van het Parkeerbedrijf wordt deze neerwaartse bijstelling verstandig geacht.

Tevens zijn de exploitatielasten van het parkeerterrein Zaanstraat gestegen met 75.000. De gemeente Groningen is eind 2011 eigenaar geworden van het parkeerterrein Zaanstraat. De exploitatie geschiedt door het Parkeerbedrijf. Om de jaarlijkse lasten van deze grondaankoop te dekken is besloten de vrijgevallen huur en de exploitatieomzet in te zetten. Het bedrag (€ 103.000) is structureel verwerkt in de meerjarenprognose.

Gedurende 2013 wordt intern verkend wat de financiële en beleidsmatige impact zou kunnen zijn van het invoeren van betaald parkeren op P+R-terreinen.

### *Buurtstallingen*



De omzetprognose van de buurtstallingen is vergelijkbaar met de prognose uit de Meerjarenprognose 2012.

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

## **6 RISICO'S PARKEERBEDRIJF**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

### **BIJLAGE 1 RISICO-MODEL PARKEERBEDRIJF**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

### **BIJLAGE 2 IMPACT-ANALYSE DELOITTE CASINO-GARAGE**