

**Bijlage II**

**nadere toelichting bij  
Advies tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf Groningen  
- geheime versie -**

artikel 25, lid 2 Gemeentewet

Indexering gemeentelijke garages

In navolging van het rapport van Grontmij stellen wij u voor de tarieven van de gemeentelijke garages in 2014 niet te indexeren (met uitzondering van contractueel afgesproken tarieven). In de Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2013 wordt uitgegaan van een jaarlijkse indexering met 2% (concreet: € 56.500 in 2014). Met het niet indexeren van de tarieven wordt beoogd de gemeentelijke garages concurrerend te houden. Het risico is uiteraard dat andere exploitanten ook besluiten de tarieven niet te verhogen, dan wel zelfs besluiten tot prijsverlaging. De markt zal op dit punt scherp in de gaten worden gehouden.

Dagtarieven gemeentelijke garages

Grontmij adviseert de dagtarieven voor de gemeentelijke parkeergarages niet te verlagen, omdat Grontmij verwacht dat dit tot substantiële omzetsdaling zal leiden, die niet goed wordt gemaakt door volumestijging. Zij heeft berekend dat verlaging van de dagtarieven van de garages Oosterpoort, Boterdiep en Circus van € 20 naar € 10,- leidt tot een jaarlijkse omzetsdaling van respectievelijke € 30.000,-, € 36.000,- en € 10.000,- (in totaal € 76.000,-).

In afwijking van het advies van Grontmij achten wij het toch verdedigbaar om voor de garages Boterdiep en Circus een verlaging van het dagtarief door te voeren naar € 10,-. Dit brengt - indien geen sprake is van volumestijging - een omzetriscico met zich mee van € 46.000,- (waarvan € 36.000,- ten laste van de grondexploitatie CiBoGa). Overwegingen om toch voor de verlaging van het dagtarief te kiezen zijn dat: een verlaging van het tarief recht doet aan de ongunstige ligging van deze garages (afstand tot centrum); de desbetreffende gemeentelijke garages op dit punt onderscheidend kunnen worden, hetgeen ook actief kan worden vermarkt; het mogelijk een positieve invloed kan hebben op de lokale economische en ruimtelijke ontwikkeling (Ebbingekwartier); en, het tegemoet komt aan de wens tot tariefdifferentiatie van de raad.

Belangrijk is overigens dat een verlaging van de dagtarieven niet wordt gepresenteerd als tegemoetkoming aan de bewoners. Indien de omzetten daartoe aanleiding geven is het raadzaam om zelfstandig en zonder beperkingen tot bijstelling van de garagetarieven te kunnen komen.

Invoering kantoortijdentarief Oosterpoort

In lijn met het rapport van Grontmij adviseren wij u een speciaal kantoortijdentarief van maximaal € 10,- in te voeren voor parkeergarage Oosterpoort (van 7.00 tot 19.00 uur op werkdagen). Deze garage heeft overdag nauwelijks omzet (mede als gevolg van leegstand in het bovenliggende kantorencomplex), waardoor er ook nauwelijks sprake is van omzetriscico met deze maatregel.

Scherpere concurrentie op de parkeermarkt

De parkeermarkt is in beweging en de concurrentie verscherpt. De parkeercapaciteit in de stad neemt toe, het effect van P&R is voelbaar en de economische omstandigheden en het internetwinkelen drukken de omzetten uit parkeren. We zien bijvoorbeeld voor het eerst dat garage Rademarkt op zaterdag niet meer helemaal vol staat. Daarnaast zoeken partijen creatief naar omzet. Holland Casino heeft recent het uurtarief van 04.00 tot 17.00 uur teruggebracht naar € 1,20 per uur en Interparking (exploitant van de Centrumgarage) heeft de afgelopen twee jaren haar tarieven niet geïndexeerd

Het is dan ook mogelijk dat de tariefwijzigingen tot een reactie in de markt zullen leiden en dat commerciële aanbieders met een beroep op de Wet Markt en Overheid of staatsteunwetgeving ongedaan making van de tariefwijzigingen zullen proberen af te dwingen. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat de concurrentie reageert met prijsverlagingen en wellicht zal gaan stunten.

Wij zullen de ontwikkelingen in de markt dan ook scherp volgen en indien daar aanleiding toe is de tarieven per direct bij te stellen. Voor de korte termijn is daarbij voornamelijk de prijsstrategie voor 2014 van de andere aanbieders van belang (wel/niet indexeren, wijzigingen tariefstructuur, etc.).

De voorgestelde tariefwijzigingen kunnen niet alleen de exploitatie van de commerciële aanbieders beïnvloeden, maar ook de resultaten van de andere gemeentelijke garages. Specifiek gaat het dan om de resultaten van garage Damsterdiep en het resultaat van garage Rademarkt. Deze laatste garage wordt weliswaar door Q-Park geëxploiteerd, maar de gemeente is eigenaar van de garage en ontvangt een omzetafhankelijke huur. Daarnaast kan een verlaging van de dagtarieven er toe leiden dat klanten uit een abonnement stappen en per dag gaan betalen. De exacte effecten zijn moeilijk te schatten. Ook in dit kader zullen we de omzet- en marktontwikkelingen volgen en waar nodig de tarieven aanpassen.

#### Financiële consequenties

De financiële consequenties van de maatregelen worden in de onderstaande tabel weergegeven.

Maatregel	
Omzetrisico niet indexeren garage tarieven 2014 (t.o.v. meerjarenprognose 2013)	€ 56.500
Omzetrisico kortingskaarten Stoker & Brander	-----
Omzetrisico verlagen dagtarieven garages Circus en Boterdiep	€ 46.000
Omzetrisico invoering kantoortijdenabonnement Oosterpoort	-----
Omzetrisico proef verlaging abonnementstarieven Boterdiep	€ 41.705
<b>Totale omzetrisico's</b>	<b>€144.205</b>

Maatregel	
Verwachte structurele omzetstijging verhoging straattarieven	€ 210.000
<b>Totale verwachte omzetstijging</b>	<b>€ 210.000</b>

Verwacht wordt dat de voorgestelde verhoging van de straattarieven leidt tot een structurele omzetstijging van circa € 210.000,-. Omdat in de meerjarenprognose al rekening werd gehouden met indexering (2%, € 60.000,-) bedraagt de verwachte netto verbetering ten opzichte van de meerjarenprognose voor 2014 € 150.000,-.

Het totale omzetrisico van het maatregelenpakket voor de parkeergarages bedraagt circa € 145.000,-. Dit omzetrisico doet zich voor als de maatregelen in het geheel niet gepaard gaan met een stijging van het afnamevolume.

Indien het omzetrisico van de maatregelen voor de parkeergarages volledig tot uiting komt dan brengt het totaal aan maatregelen een budgetneutraal verloop met zich mee voor het Parkeerbedrijf. Indien het maatregelenpakket voor de parkeergarages leidt tot volumestijging, hetgeen mag worden verwacht op basis van de inventarisatie onder de bewoners van CiBoGa, dan is sprake van omzetstijging.

Specifiek wordt nog opgemerkt dat het risico van de tariefswijzigingen voor de Boterdiepgarage (totale risico € 36.000, -) tot uiting komen in de grondexploitatie CiBoGa, omdat de exploitatieresultaten van de parkeergarage Boterdiep ten laste komen van de grondexploitatie. Bij de actualisatie van de grondexploitatie CiBoGa zal dit risico moeten worden meegenomen.

**Advies tariefdifferentiatie  
Parkeerbedrijf gemeente Groningen**

Definitief

Gemeente Groningen  
Dienst ROEZ, Team Parkeren

Grontmij Nederland B.V.  
Houten, 20 augustus 2013

# Verantwoording

**Titel** : Advies tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf gemeente Groningen  
**Subtitel** : Benchmark, analyse en uitwerking maatregelen  
**Projectnummer** : 330453  
**Referentienummer** :  
**Revisie** : 06  
**Datum** : 20 augustus 2013

**Auteur(s)** : drs. E.L.J.M. (Eddy) Jongen; ir. O.H.J. Fransen;  
ir. J.G. (Jeroen) Quee

**E-mail adres** : [eddy.jongen@grontmij.nl](mailto:eddy.jongen@grontmij.nl)

**Gecontroleerd door** : ing. W.H. (Wim) van der Heide

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** :

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
De Molen 48  
3994 DB Houten  
Postbus 119  
3990 DC Houten  
T +31 30 634 47 00  
F +31 30 637 94 15  
[www.grontmij.nl](http://www.grontmij.nl)

# Inhoudsopgave

Samenvatting .....	5
1 Inleiding .....	7
1.1 Aanleiding .....	7
1.2 Vraagstelling .....	7
1.3 Aanpak .....	7
1.4 Leeswijzer .....	7
2 Benchmark parkeertarieven .....	8
2.1 Inleiding; de parkeermarkt .....	8
2.2 Aanpak door middel van een benchmark .....	8
2.3 Uitgangspunten benchmark .....	9
2.4 Parkeertarieven Groningen .....	11
2.5 Parkeertarieven Groningen en regio .....	13
2.6 Parkeertarieven Groningen en vergelijkbare steden .....	14
2.7 Conclusie benchmark .....	16
3 Maatregelen tariefdifferentiatie .....	18
3.1 Inleiding .....	18
3.2 Mogelijke maatregelen straatparkeren .....	18
3.2.1 Verhoging van het straatparkeertarief .....	18
3.2.2 Straatparkeertarief in relatie tot de prijselasticiteit .....	19
3.2.3 Aanpassing van de gebiedsindeling van het straatparkeren .....	20
3.2.4 Tarieven parkeervergunningen en bezoekerspassen .....	20
3.3 Mogelijke maatregelen: parkeergarages .....	21
3.3.1 Verlaging van het parkeergaragetarief .....	21
3.3.2 Gratis parkeerduur het 1 <sup>e</sup> en/of 2 <sup>e</sup> uur .....	22
3.3.3 Realtime parkeren .....	22
3.3.4 Verlaging dagtarieven .....	23
3.3.5 Kantoortarief Oosterpoort .....	24
3.3.6 Verlaging tarief bewonersabonnementen .....	24
3.3.7 Horecatarief .....	24
3.3.8 Degressief of progressief tarief .....	25
3.4 Randvoorwaarden .....	25
4 Conclusies en aanbevelingen .....	26
Bijlage 1: Gebruikte data .....	28
Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage .....	29
Bijlage 3: Diverse tabellen benchmark .....	36



# Samenvatting

## Algemeen

Het College van B&W van Groningen heeft in haar coalitieakkoord van 2012 de opdracht geformuleerd om het Parkeerbedrijf commerciëler te laten werken. Het doel hiervan is dat de huidige bezettingsgraad van de gemeentelijke parkeergarages wordt verhoogd. Tevens heeft de Raad in hetzelfde jaar een motie aangenomen om na te gaan of de bezettingsgraad (lees: parkeeropbrengst) van de garages kan worden verbeterd door het prijsverschil tussen straat- en garageparkeren te verkleinen.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken, is aan ons bureau opdracht verstrekt om:

- Een analyse van de gemeentelijke straat- en garagetarieven uit te voeren. Deze benchmark biedt inzicht in de relatie van de tarifiering tot straat- en garageparkeren binnen de gemeente, de regio en heel Nederland.
- Geef een beoordeling van de door de gemeente voorgestelde maatregelen en vul deze aan met nieuwe maatregelen.

## Benchmark

Een onderdeel van de benchmark is het toepassen van een classificatie van parkeergarages. We gaan hierbij uit van een zogenaamde ABC-classificatie, die op basis van de loopafstand van de parkeerlocatie tot het centrum is opgesteld. Hierbij is een A-locatie in het centrum cq de binnenstad gelegen en betreft een C-locatie een meer perifere locatie aan de rand van het centrum, met een lange loopverbinding richting het centrum. Om een vergelijking tussen garages en straatparkeren mogelijk te maken, zijn de binnen Groningen en elders gehanteerde tariefstructuren lineair omgerekend naar uurtarieven. Hierbij zijn de uurtarieven op straat en in garages alsmede de dagtarieven weergegeven.

De belangrijkste conclusies van de benchmark zijn:

- Groningen hanteert op zowel A-, B- als C-locaties eenzelfde uur- en dagtarief. In nagenoeg alle andere gemeentes in de regio en in Nederland wordt het tarief lager naarmate de locatie van A naar C verschuift.
- In Groningen liggen de garagetarieven hoger dan de straattarieven. In veel andere gemeentes die we hebben vergeleken is dit niet het geval.
- Landelijk gezien liggen de garagetarieven binnen Groningen hoog. Naarmate de locatie van A naar C verschuift, neemt het verschil met andere gemeentes toe. Hetzelfde geldt voor de dagtarieven.
- De gemeentelijke garages bevinden zich op B en C locaties, waar tarieven behorende bij A locaties in rekening worden gebracht.

## Maatregelen tariefdifferentiatie

In het rapport zijn een aantal maatregelen beschreven. Aangegeven is wat het verwachte effect is op de beoogde optimalisatie van de parkeeromzet. We zijn er hier vanuit gegaan dat de prijselasticiteit van parkeren beperkt is.

De volgende maatregelen zijn uitgewerkt:

- Verhoging straatparkeertarief: Een verhoging van het straatparkeertarief zal leiden tot omzetgroei, als gevolg van de beperkte prijselasticiteit van parkeren. Door het instellen van een extra tariefzone (Hortusbuurt en Binnenstad-Oost) kan de parkeeromzet van het maaiveld parkeren verder worden verhoogd. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de gemeente Groningen: het verkleinen van het verschil tussen het straattarief en het garagetarief. Uit

de benchmark kan worden afgeleid dat er ruimte is voor het verhogen van het straatparkeertarief van 5 tot 15%. Grontmij adviseert de door de gemeente beoogde verhoging van 10% door te voeren. Tevens adviseert Grontmij om een 3<sup>e</sup> tariefzone in te richten, zoals ook beoogd door de gemeente. Een risico van deze maatregel is dat parkeerders prijselastischer reageren dan verwacht en derhalve hun parkeergedrag sterker aanpassen. In dat geval is de toename van de omzet beperkt. Het verhogen van tarieven voor vergunningen en bezoekerspassen leidt tot omzettoename.

- Verlaging parkeergaragetarief: Het verlagen van het parkeertarief in garages zal een negatief effect hebben op de omzet. Een verlaging van het tarief met 10% bijvoorbeeld levert voor de parkeerder een besparing van € 0,23 per geparkeerd uur. Voor het parkeerbedrijf levert dit een omzetsderving – bij gelijkblijvend parkeergedrag – van ca. € 250.000 op jaarbasis. Hierbij alleen uitgaande van de verkochte tickets in de gemeentelijke parkeergarages.
- Gratis parkeren 1<sup>o</sup> en / of 2<sup>o</sup> uur: Deze maatregel leidt te allen tijde tot omzetsderving. De ervaring elders in Nederland leert dat deze maatregel wel vanuit economische motieven (promotie van de binnenstad) ingevoerd kan worden.
- Realtime parkeren: Het invoeren van realtime parkeren bij gelijkblijvende uurtarieven leidt tot een omzetsderving van 5 à 10%. Om realtime parkeren budgetneutraal in te voeren, is een verhoging van het tarief per betaaleenheid nodig. In dat geval bestaat het risico dat Groningen zich uit de markt prijst. Het advies van Grontmij is om deze maatregel niet uit te voeren, maar wel de grote marktpartijen die in de binnenstad aanwezig zijn, te volgen op dit vlak.
- Verlaging dagtarieven garages: Het verlagen van het dagtarief leidt direct zonder gewijzigd parkeergedrag tot omzetsderving. In de praktijk zal het moeilijk zijn om deze omzetsderving te compenseren door meer dagparkeerders te genereren. Uit de benchmark kan worden afgeleid dat hoe verder de locatie verwijderd is van het centrum, hoe lager het tarief is. Vanuit dit perspectief is deze maatregel wel te verdedigen.
- Kantoortarief Oosterpoort: De mogelijkheid bestaat om een kantoortarief in te voeren binnen de Oosterpoortgarage. Dit met het doel om de bezetting (en de omzet) tijdens kantoortijden te verhogen, aangezien de garage in de huidige situatie een lage bezetting kent op deze momenten. Deze maatregel zal minder snel leiden tot omzetsderving omdat de garage tijdens kantoortijden bijna niet gebruikt wordt (door dagparkeerders). Wanneer dit tarief interessant is voor de beoogde doelgroep, kan het leiden tot extra omzet. Gezien het beperkte risico op omzetsderving (doordat bestaande klanten minder gaan betalen) adviseert Grontmij deze maatregel door te voeren. Belangrijk is hierbij, maar dat geldt ook voor alle andere maatregelen, dat een structurele monitoring plaatsvindt. Eventuele effecten op de bezetting van de Damsterdiepgarage kunnen dan snel inzichtelijk gemaakt worden.
- Verlaging tarief bewonersabonnementen: Het effect van deze maatregel is niet te voorspellen. Op dit moment voert de gemeente Groningen een inventarisatie uit onder de bewoners van CiBoGa over de gewenste hoogte van het parkeertarief. Uit deze inventarisatie kan worden afgeleid of een verlaging van het tarief van bewonersabonnementen direct zal leiden tot een verlaging danwel verhoging van de omzet. Gezien het feit dat de gemeentelijke buurtstallingen niet in alle gevallen vol zitten zal afgewacht moeten worden of deze maatregel het gewenste effect tot gevolg zal hebben (omzetverhoging).
- Horecatarief: Het invoeren van een horecatarief zal niet leiden tot een hogere parkeervraag, waardoor dit slechts zal leiden tot omzetsderving.
- Het verlagen van het straatparkeertarief zal omzetsderving tot gevolg hebben en is derhalve niet gewenst.

Overall blijkt dat vooral een verhoging van de straattarieven zal leiden tot een substantiële verhoging van de omzet. Een verlaging van parkeertarieven (in welke vorm dan ook) zal nagenoeg niet leiden tot het gewenste effect: Een verhoging van de parkeeromzet. Deze maatregelen leiden in de meeste gevallen tot een omzetsderving en zijn alleen vanuit oogpunt van klantvriendelijkheid te legitimeren.

Wanneer besloten wordt om alsnog één of meerdere maatregelen uit te voeren, is een goede communicatie hiervan essentieel. Daarnaast dient voorkomen te worden dat dit leidt tot een lappendeken, waarbij parkeerders niet helder is welk parkeerregime en tariefstelsel van kracht zijn op straat en/of in garage(s).



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het College van B&W van Groningen heeft in haar coalitieakkoord van 2012 de opdracht geformuleerd om het Parkeerbedrijf commerciëler te laten werken. Het doel hiervan is dat de huidige bezettingsgraad van de gemeentelijke parkeergarages wordt verhoogd. Hierbij is expliciet aangegeven dat in dit kader onderzocht moet worden of prijsdifferentiatie soelaas biedt.

Tevens heeft de Raad in hetzelfde jaar een motie aangenomen, waarin de onderzoeksvraag is opgenomen of de bezettingsgraad (oftewel: de parkeeropbrengst) van garages kan worden verbeterd door het prijsverschil tussen straat- en parkeergaragetarieven te verkleinen.

## 1.2 Vraagstelling

Om de hierboven vermelde doelstelling te realiseren wil het Parkeerbedrijf onderzoeken welke omzetverhogende maatregelen effectief kunnen zijn. Concreet leidt dit tot de volgende onderzoeksvragen:

- Geef een analyse van de straat- en garagetarieven van de gemeente. Hierbij worden deze tarieven afgezet tegen enerzijds de tarieven van directe concurrenten in de (binnen)stad en anderzijds tegen gemeentes uit de regio en landelijk vergelijkbare steden. Deze benchmark heeft niet alleen een kwantitatief karakter, maar behandelt ook kwalitatieve aspecten. Op deze wijze kan worden beoordeeld of de huidige tarieven marktconform zijn.
- Geef een beoordeling van de door de gemeente voorgestelde maatregelen. Vervolgens wordt hierop een uitwerking verwacht en een toetsing van de betreffende maatregel ten aanzien van de verwachte effecten en consequenties. Het uiteindelijke doel is te bepalen of en welke maatregel leidt tot omzetstijging en welke randvoorwaarden hierbij van belang zijn.
- Geef mogelijke aanvullende maatregelen weer die volgens Grontmij een bijdrage kunnen leveren aan de doelstelling.

## 1.3 Aanpak

In dit onderzoek is nagegaan welke mogelijke maatregelen concreet kunnen worden overwogen en welk effect verwacht mag worden. Eerst is – om goed zicht te krijgen op de positionering van Groningen qua parkeertariefhogte – een benchmark uitgevoerd, mede op basis waarvan tariefmaatregelen kunnen worden benoemd. Van de mogelijke maatregelen, in tarifiering of anderszins in het productaanbod, is vervolgens nagegaan welk effect voor de omzet van het Parkeerbedrijf wordt verwacht.

Naast maatregelen die door het Parkeerbedrijf kunnen worden opgepakt en direct te maken hebben met parkeertarieven, zijn andere maatregelen te onderscheiden die een effect kunnen hebben op het (financiële) resultaat van het Parkeerbedrijf. Hierbij kan worden gedacht aan het genereren van meer bezoekers aan de (binnen)stad, het promoten van het garageparkeren ten gunste van P+R parkeren en fietsparkeren, een betere handhaving op straat en het optimaliseren van de bereikbaarheid van de (binnen)stad. Deze maatregelen worden in dit rapport niet uitgewerkt.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de benchmark van de parkeertarieven op regionaal en landelijk niveau weergegeven. In hoofdstuk 3 worden de voorgestelde maatregelen behandeld en wordt aangegeven in hoeverre deze al dan niet bijdragen aan de gestelde doelen. Tevens worden alternatieve maatregelen weergegeven. Hoofdstuk 4 tot slot biedt de conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de uitgevoerde exercities.

## 2 Benchmark parkeertarieven

### 2.1 Inleiding; de parkeermarkt

In dit hoofdstuk wordt een analyse gegeven van de straatparkeertarieven en de parkeergarage-tarieven van de gemeente Groningen, afgezet tegen tarieven van directe concurrenten (in de stad) en afgezet tegen tarieven die in de regio en landelijk worden gehanteerd.

In de parkeermarkt hebben in algemene zin gemeenten een zeer belangrijke rol als exploitant van het straatparkeren en deels als exploitant / eigenaar van parkeergarages. Private partijen zoals Q-Park zijn in veel steden aanwezig als exploitant en/of als eigenaar van parkeergarages. Deze partijen zijn primair geïnteresseerd in de locaties in de steden die qua gebruik en opbrengstpotentie de beste uitgangspunten bieden. Meestal gaat het hierbij om de meest centraal gelegen parkeerlocaties.

### 2.2 Aanpak door middel van een benchmark

Om de positie van Groningen inzichtelijk te krijgen, is een benchmark uitgevoerd vanuit drie perspectieven, namelijk:

- de gehanteerde tarieven binnen de stad Groningen (ook bij andere exploitanten);
- de gehanteerde tarieven in de omgeving van de stad Groningen (*on- en offstreet*);
- de gehanteerde tarieven in vergelijkbare steden binnen Nederland (*on- en offstreet*).

Via de site van gemeente Groningen, andere gemeenten en exploitanten is een overzicht van de gehanteerde tarieven opgesteld. Uiteraard bestaat er een relatie tussen het parkeertarief en de locatie in de stad. In de binnenstad is een hoger parkeertarief gerechtvaardigd dan in de schil. Om dit voor de verschillende steden vergelijkbaar in beeld te brengen is onderscheid gemaakt tussen A-, B- en C-locaties. Onder een A-locatie wordt een locatie verstaan met relatief hoge bezoeksintensiteiten (ligging in het hart van het centrum). Bij B- en C locaties nemen de bezoeksintensiteiten af en geografisch gezien neemt de afstand van de parkeerlocatie tot het hart van het centrum toe.

Uit een landelijke analyse van de tarieven in parkeergarages is gebleken dat de hoogte van het parkeertarief – naast de locatie - samenhangt met de geboden belevingswaarde van een winkelgebied. Dit wordt ook aangegeven in een rapport van DTZ Zadelhoff ('Parkeren op de grens van beleving'). Voor een winkelgebied met een hoge belevingswaarde is de bezoeker bereid om meer te betalen (voor het parkeren). Groningen is zo'n stad met een hoge belevingswaarde en met een relatief groot aantal winkelbezoekers. Om een goed toegesneden landelijke benchmark voor Groningen uit te voeren, is dan ook extra aandacht besteed aan steden met een prominente bezoekfunctie.

Parkeertarieven verschillen per type winkelgebied. In winkelcentra buiten de stadscentra zijn de parkeertarieven over het algemeen lager dan in de binnenstad. Dit heeft met het reisdoel van het winkelbezoek te maken. Voor *funshoppen* is betaald parkeren geen belemmering, terwijl parkeergeld bij een gerichte aankoop een negatieve uitwerking heeft op de koopbereidheid. Uiteindelijk wordt betaald voor de beleving van het gebied en niet voor het bezoek aan een winkel. Kortom: voor een parkeerplek in een leuke stad wordt zonder problemen betaald. "Betalen voor een plek zonder belevingswaarde wordt niet gewaardeerd".

In een aantal steden in Nederland wordt op dit moment een discussie gevoerd tussen gemeenten en ondernemers die aangeven te vinden dat hoge parkeertarieven het bezoek aan de stad belemmeren en dus remmend werken op economische verbetering.

Sommige gemeenten nemen hierom maatregelen om de ondernemers tegemoet te komen, bijvoorbeeld een gratis tweede uur. Maatregelen als deze betekenen voor de gemeente vermindering van de omzet, die geaccepteerd wordt omwille van het ondernemersklimaat.

### 2.3 Uitgangspunten benchmark

Voor de benchmark is van het volgende uitgegaan:

#### *Classificatie van de locatie*

Om tariefhoogtes goed te kunnen interpreteren is het essentieel om onderscheid te maken naar de locatie. Voor de locatie van de parkeergarages is gekozen voor een A, B en C classificering. Hierbij staat de classificering voor:

A classificatie:

- ligging in het hart van het winkelcentrum
- een goede en korte loopverbinding naar het winkelcentrum

B classificatie:

- ligging aan de rand van het winkelcentrum
- een goede maar iets langere loopverbinding naar het winkelcentrum

C classificatie:

- ligging buiten de rand van het winkelcentrum
- een lange loopverbinding naar het winkelcentrum

Op basis van bovenstaande uitgangspunten betekent dit voor de parkeergarages in Groningen het volgende:

De parkeergarages Rademarkt (Q-Park), Museum Centrum (Q-Park), Centrum (Interparking), Bios (Interparking) en Holland Casino hebben een A-classificatie. Al deze locaties zijn gelegen binnen de Diepenring in de directe nabijheid van het centrum. Ook garage Provinciehuis heeft een A-classificatie op basis van de locatie van deze garage. Wel moet worden opgemerkt dat deze laatste parkeergarage gezien de zeer beperkte openingsuren (in de avonden en in het weekend) een andere rol vervult dan de overige parkeergarages in en rondom het centrum.

De parkeergarages Ossenmarkt (Q-Park), Westerhaven (Q-Park) en Damsterdiep (gemeente Groningen ) hebben een B-classificatie. Deze garages, gelegen aan de rand van het centrum, beschikken over een goede loopverbinding naar de binnenstad. Parkeergarage Westerhaven is weliswaar gelegen in een winkelgebied, maar de loopafstand tot het centrum is relatief groot in vergelijking tot bijvoorbeeld de Ossenmarkt of Damsterdiep. Daarom is gekozen voor een B/C-classificatie voor deze garage.

De parkeergarages Oosterpoort, Circus, Boterdiep en Euroborg (allen gemeente Groningen) hebben een C-classificatie. De parkeergarages Boterdiep en Circus nemen daarbij een bijzondere plaats in. Beide garages bedienen een eigen doelgroep (vooral bewoners) en hebben geen directe centrumfunctie. Parkeergarage Circus wordt voornamelijk gebruikt door bewoners van de bovenliggende appartementen en bezoekers aan de commerciële plint (wijkfunctie). De voetgangsuitgang van de parkeergarage Boterdiep komt niet direct uit op een winkelgebied. Er dient een grote afstand te worden afgelegd voordat het centrum wordt bereikt. Parkeergarage Euroborg wordt voornamelijk gebruikt voor bezoekers aan de functies binnen Euroborg. Parkeergarage Oosterpoort bedient in de avonden het publiek van het naastgelegen cultuurcentrum. Overdag bedient deze garage de bovenliggende kantoren. Mede gezien de loopafstand tot het centrum, waarbij de gunstiger gelegen parkeergarage Rademarkt wordt gepasseerd (deze garage heeft op werkdagen capaciteit over), is de centrumfunctie van parkeergarage Oosterpoort beperkt.



Figuur 2.3.1: Locatie van parkeergarages

#### *Kwalitatieve aspecten*

De locatie van parkeergarages ten opzichte van de belangrijkste bestemmingen is normaliter de belangrijkste factor voor gebruik en ook voor het tarief. De parkeerder beleeft nabijheid bij de bestemming positiever dan wanneer nog gelopen moet worden. Daartoe wordt een hoger tarief geaccepteerd.

Als toch lopend 'natransport' nodig is, wordt dit minder negatief ervaren wanneer de looproutte aantrekkelijk is. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de parkeergarage Ossenmarkt van Q-Park: hoewel deze relatief wat verder van het 'winkelhart' ligt, valt het tarief toch in de hoge categorie.

De 'technische' kwaliteit van parkeergarages – bedoeld worden zaken als ruime opzet, goede verlichting, veilige uitstraling - wordt over het algemeen niet als een belangrijke factor voor de (acceptatie) van tarieven aangemerkt. De parkeergarages in Groningen zijn – hoewel er zeker sprake is van kwaliteitsverschil – alle van een kwalitatief niveau dat er op dat punt geen aanleiding is voor tariefverschillen.

#### *Methodiek benchmark*

De aanwezige parkeerexploitanten hanteren afwijkende tariefstappen en bijbehorende tarieven. Om een vergelijking te kunnen maken tussen de parkeertarieven zijn alle tarieven omgerekend naar een uurtarief, dat als het ware als een grootste gemene deler fungeert.

In de benchmark zijn de parkeertarieven op straat ook meegenomen. Dezelfde systematiek van de locatie t.o.v. het stadscentrum (A, B en C) is hierbij gehanteerd.

Voor de bepaling van de plaatsen in de regio van Groningen die relevant zijn voor de benchmark zijn de steden in het noorden die de meeste bezoekers aantrekken bij de benchmark betrokken. Overige plaatsen verschillen teveel van Groningen om relevante gegevens te leveren.

Voor de bepaling van met Groningen vergelijkbare steden in Nederland zijn de volgende kenmerken van de steden bepalend geweest in relatie met de stad Groningen:

- grootte van de stad (inwoneraantal);
- winkelaanbod van de stad;
- bezoekersaantallen winkelgebieden.

## 2.4 Parkeertarieven Groningen

In eerste instantie zijn de gehanteerde tarieven binnen de parkeervoorzieningen van Groningen weergegeven gerangschikt per locatie (A, B of C) met een aflopend parkeertarief.

Parkeergarages Centrum Groningen						Maaiveldparkeren	
Garage	Exploitant	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage				Tarief
			per tijdseenheid	per uur	Dagtarief		
Rademarkt	Q-Park	A	€ 1,00 per 22 min	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30	
Museum Centrum	Q-Park	A	€ 1,00 per 22 min	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30	
Holland Casino	Holland Casino	A	€ 1,60 tot € 3,50 per 60 min			€ 45,00	€ 2,30
Provinciehuis	Interparking	A	€ 0,40 per 10 min	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30	
Centrum	Interparking	A	€ 0,40 per 10 min	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30	
Bios	Interparking	A	€ 0,40 per 10 min	€ 2,40	€ 20,00	€ 2,30	
Ossenmarkt	Q-Park	B	€ 1,00 per 22 min	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60	
Damsterdiep	Gemeente	B	€ 1,00 per 24 min	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60	
Westerhaven	Q-Park	B/C	€ 1,00 per 22 min	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60	
Parking Oosterpoort	Gemeente	C	€ 1,00 per 24 min	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60	
Parking Circus	Gemeente	C	€ 1,00 per 25 min	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60	
Boterdiep	Gemeente	C	€ 1,00 per 25 min	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60	
Noord UMCG	Triade	C	€ 0,50 per 20 min	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60	
Zuid UMCG	Triade	C	€ 0,50 per 20 min	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60	
Euroborg	Boumaboulevard 115	C	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 20,00	nvt	

\* Locatie A=centrum, B=rand centrum, C=net buiten centrum

Tabel 2.4.1: Vergelijking parkeertarieven Groningen

In tabel 2.4.1 is te zien dat voor een aantal parkeergarages die op een C-locatie liggen, niet sprake is van een lager tarief dan op een A-locatie.

Ten aanzien van bovenstaande tabel dient verder opgemerkt te worden dat:

- Het UMCG recent haar tarieven heeft aangepast. Momenteel zijn de 1<sup>e</sup> 20 minuten gratis. Daarna € 0,20 per 5 minuten, resulterend in een tarief van € 1,60 per uur. Het tarief na het 1<sup>e</sup> uur bedraagt € 2,40 per uur.
- De UMCG parkeergarages zijn niet bestemd voor centrumbezoek, maar bezoekers gebruiken deze wel; Euroborg heeft geen rol voor centrumbezoek.
- De tarieven voor Casino variëren, afhankelijk van het tijdstip en de dag van de week, van € 1,60 tot € 3,50 per uur. Gasten van het Casino die minimaal 2 uur verblijven, betalen € 6,00 per bezoek.

In tabel 2.4.1, waarin de vergelijking van de parkeertarieven van zowel de parkeergarages als het maaiveldparkeren zijn weergegeven, valt op dat:

- De gemeente Groningen hoge tarieven hanteert. Aangezien de garages en het maaiveldparkeren goed benut worden, zijn deze hoge tarieven commercieel verantwoord. Wel dient opgemerkt te worden dat de afgelopen jaren over het algemeen de bezetting van zowel straat als garagelocaties is afgenomen.
- Bij locatietype C is het verschil tussen het hoogste en het laagste parkeertarief het grootst, namelijk € 2,73 en € 1,50 per uur; Het tarief voor het maaiveldparkeren ligt overal (behalve bij het ziekenhuis) lager dan het tarief voor de parkeergarages. Hierdoor is maaiveldparkeren relatief aantrekkelijk voor de bezoeker;

- Parkeergarages Ossenmarkt en Westerhaven kennen een hoog tarief terwijl ze op een B en B/C locatie liggen: het hoge parkeertarief van deze parkeergarages blijkt te worden geaccepteerd door de gebruiker; dit geldt ook voor de gemeentelijke centrumgarages.
- Interparking hanteert tariefstappen van 10 minuten waarvoor € 0,40 per stap betaald dient te worden. Q-Park hanteert tariefstappen van 22 minuten, waardoor de prijs per eenheid (€ 1,00) een makkelijk verrekenbaar bedrag oplevert. De gemeente Groningen hanteert tariefstappen van 24 en 25 minuten waarvoor eveneens € 1,00 in rekening wordt gebracht. UMCG hanteert tariefstappen van 20 minuten (€ 0,50) en het provinciehuis rekent uurtarieven die variëren van € 1,60 tot € 3,50 per uur, afhankelijk van het moment waarop wordt geparkeerd.

## 2.5 Parkeertarieven Groningen en regio

Als tweede onderdeel van de benchmark is een vergelijking gemaakt tussen de in Groningen gehanteerde tarieven en die in de andere 'winkelsteden in de regio (zie tabel 2.5.1).

Parkeergarages steden rondom Groningen					Maaiveldparkeren (incl. parkeerterreinen)
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage		Tarief/u
			per uur	Dagtarief	
Groningen	Rademarkt	A	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30
Groningen	Museum Centrum	A	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30
Groningen	Holland Casino	A	€ 2,50	€ 45,00	€ 2,30
Groningen	Bios	A	€ 2,40	€ 20,00	€ 2,30
Groningen	Provinciehuis	A	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30
Groningen	Centrum	A	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30
Leeuwarden	Zaailand/Oldehove	A	€ 2,00	€ 7,50	€ 2,50
Assen	Triade/Mecuriusplein	A	€ 1,67	€ 12,00	€ 1,50
Emmen	Willinkplein	A	€ 1,40	€ 9,00	€ 1,75
Haren	Voorhorst	A	€ 1,20	-	€ 1,20
Heerenveen	Geert Willegen garage	A	€ 1,20	€ 6,00	€ 1,20
Drachten	Van Knobbelsdorflaan	A	€ 1,10	€ 6,60	€ 1,35
Hoogeveen	-	A	€ 0,00	-	€ 1,50
Groningen	Ossenmarkt	B	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60
Groningen	Parking Oosterpoort	B	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60
Assen	Doevenkamp/Torenlaan	B	€ 1,67	€ 12,00	€ 1,09
Leeuwarden	De Klanderij/Hoeksterend	B	€ 1,50	€ 5,00	€ 1,30
Hoogeveen	-	B	€ 0,00	-	€ 1,50
Drachten	-	B	€ 0,00	-	€ 1,35
Haren	-	B	€ 0,00	-	€ 1,20
Emmen	-	B	€ 0,00	-	€ 1,00
Heerenveen	-	B	€ 0,00	-	€ 1,00
Groningen	Westerhaven	C	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60
Groningen	Damsterdiep	C	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60
Groningen	Parking Circus	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Boterdiep	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Assen	P+R Stationsplein	C	€ 1,70	€ 9,60	€ 0,55
Groningen	Noord UMCG	C	€ 1,50	€ 15,00	€ 1,60
Groningen	Zuid UMCG	C	€ 1,50	€ 15,00	€ 1,60
Groningen	Euroborg	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 0,00
Leeuwarden	P+R Wijnhorsterstraat	C	€ 0,80	€ 4,60	€ 0,40
Heerenveen	-	C	€ 0,00	-	€ 0,60
Drachten	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00
Haren	P+R	C	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Emmen	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00
Hoogeveen	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00

\* Locatie A=centrum, B=rand centrum, C=net buiten centrum

Tabel 2.5.1: Vergelijking parkeertarieven Groningen met omliggende plaatsen

Uit tabel 2.5.1 wordt geconcludeerd dat in de regio:

- Groningen in alle locatie classificaties (A, B en C) het hoogste parkeertarief kent. Zowel voor het parkeren in garages als het maaiveldparkeren;
- In garages op A locaties komt Leeuwarden met het hoogste parkeertarief van € 2,00 per uur op de tweede plaats, na € 2,73 per uur in Groningen;
- Na Groningen komt Assen met het hoogste parkeertarief op B- en C-locaties. Het verschil in alle locatie classificaties tussen beide steden in het tarief is ca. € 1,00 per uur.

- Het dagtarief binnen Groningen op A-locaties bedraagt € 20,00 à € 23,00. Dagtarieven op A-locaties buiten Groningen variëren van € 6,00 tot € 12,00. Derhalve liggen de dagtarieven in Groningen minimaal € 8,00 hoger dan op vergelijkbare locaties in de regio.
- De gemeente heeft de keuze gemaakt om voor een lager tarief bezoekers / werknemers aan de rand van de stad op te vangen op P+R locaties. Lage tarieven in de garages zou teveel concurrentie opleveren ten aanzien van het huidige P+R-beleid.
- De dagtarieven op B- en C-locaties binnen Groningen wijken niet af van de dagtarieven op A-locaties. Vergelijkbare locaties in de regio kennen wel een afnemend tarief ten opzichte van de A-locaties. Zo ligt het hoogste dagtarief in een B-locatie nog steeds op € 12,00, maar ligt het hoogste dagtarief op een C-locatie op maximaal € 4,60. Veel B- en C-locaties kennen overigens gratis parkeren, zowel op B- als op C-locaties.

## 2.6 Parkeertarieven Groningen en vergelijkbare steden

Rekening houdend met hiervoor aangegeven kenmerken van met Groningen vergelijkbare steden (inwonertal, winkelaanbod, bezoekersaantallen winkelgebied) is een selectie gemaakt van steden die passend zijn als referentie in de benchmark:

Breda	Arnhem
Haarlem	Maastricht
Leiden	Utrecht
Nijmegen	Den Haag
Tilburg	Den Bosch
Zwolle	

Omdat Groningen qua omvang van winkelaanbod dichtbij Utrecht ligt en qua bezoekersaantallen bij Den Haag, zijn ook deze steden meegenomen in de benchmark. Amsterdam en Rotterdam zijn ook in de tabel opgenomen, maar komen niet in de beschouwing voor aangezien hun winkelaanbod en bewoneraantal beiden significant hoger liggen dan Groningen.

Winkelaanbod binnensteden (juli2007)		Bevolking (april 2013)	Bezoekers aantallen 2012
Plaats	Aantal m2 VVO	Aantal inw.	Aantal bez.
Amsterdam	218.777	799.278	622.300
Rotterdam	176.622	616.294	556.300
Den Haag	155.863	505.856	433.100
Utrecht	132.295	321.916	628.300
<b>Groningen</b>	<b>130.429</b>	<b>195.418</b>	<b>505.000</b>
Nijmegen	101.082	166.382	282.000
Eindhoven	100.202	218.433	287.500
Breda	99.430	178.140	387.900
Den Bosch	90.318	142.817	330.200
Heerlen	88.800	88.747	onbek.
Enschede	87.748	158.627	onbek.
Maastricht	87.192	121.819	486.400
Haarlem	86.900	153.093	308.900
Arnhem	86.752	149.827	335.200
Hilversum	82.300	86.017	193.100
Leiden	80.439	119.800	315.000
Dordrecht	77.650	118.466	248.100
Apeldoorn	75.339	157.315	onbek.
Leeuwarden	73.040	95.949	159.300
Alkmaar	72.914	94.505	200.500
Amersfoort	69.215	149.662	onbek.
Veenendaal	66.197	63.032	onbek.
Zwolle	65.905	122.562	onbek.
Roosendaal	65.560	77.155	onbek.
Assen	64.547	67.204	onbek.
Tilburg	63.732	208.527	onbek.
Emmen	62.376	108.392	onbek.

Tabel 2.6.1: Vergelijkbare steden; Groningen is als referentie meegenomen.



Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen					Maaveldparkeren
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage		
			per uur	dagtarief	
Utrecht	La Vie	A	€ 4,28	€ 30,00	€ 4,34
Den Haag	Grote Markt / Veerkaden	A	€ 4,00	€ 30,00	€ 2,60
Nijmegen	Holland Casino	A	€ 4,00	€ 20,00	€ 2,45
Den Bosch	Tolbrug / Arena	A	€ 3,00	€ 20,00	€ 2,50
Breda	Centrum	A	€ 3,00	€ 10,00	€ 2,00
Arnhem	Broerenstraat P2	A	€ 2,73	€ 14,00	€ 2,73
Groningen	Rademarkt	A	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30
Groningen	Museum Centrum	A	€ 2,73	€ 23,00	€ 2,30
Groningen	Holland Casino	A	€ 2,50	€ 45,00	€ 2,30
Nijmegen	Waalkade/Eiermarkt	A	€ 2,45	€ 12,00	€ 2,45
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40	€ 12,00	€ 2,40
Zwolle	Eiland/ Noordereland/Dijkstraat	A	€ 2,40	€ 13,40	€ 2,40
Groningen	Provinciehuis	A	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30
Groningen	Centrum	A	€ 2,40	€ 22,00	€ 2,30
Groningen	Bios	A	€ 2,40	€ 20,00	€ 2,30
Maastricht	OLV Parking P1 / Vrijthof P2	A	€ 2,30	€ 23,00	€ 2,60
Den Bosch	Wolvenhoek	A	€ 2,20	€ 18,50	€ 2,50
Haarlem	De Appelaar/De Kamp	A	€ 2,18	-	€ 2,80
Tilburg	Pieter Vreedeplein/ Emmapassage	A	€ 1,80	€ 14,50	€ 2,20
Den Haag	Torengarage / Hellcon	B	€ 3,15	€ 26,00	€ 2,60
Groningen	Ossenmarkt	B	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60
Groningen	Damsterdiep	B	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60
Nijmegen	Keizer Karel Garage	B	€ 2,45	€ 12,00	€ 2,45
Breda	De Barones	B	€ 2,40	€ 14,00	€ 2,00
Arnhem	Musis P3/ Langstraat P1	B	€ 2,34	€ 14,00	€ 1,60
Maastricht	De Griend / Bonnefantent / Plein 1992	B	€ 2,30	€ 23,00	€ 2,60
Utrecht	Paardeveld	B	€ 2,23	€ 26,00	€ 3,36
Haarlem	Raaks/ Station	B	€ 2,18	-	€ 2,80
Zwolle	Rodetorenplein	B	€ 2,00	€ 12,00	€ 2,40
Breda	De Prins	B	€ 2,00	€ 10,00	€ 2,00
Den Bosch	Stationsplein	B	€ 2,00	€ 18,50	€ 2,00
Leiden	Haarlemmerstraat	B	€ 1,50	€ 12,00	€ 2,40
Tilburg	Louis Bouwmeesterpl/ Tivoli	B	€ 1,50	€ 14,50	€ 1,80
Leiden	Breestraat	B	€ 1,00	€ 15,00	€ 2,40
Groningen	Parking Oosterpoort	B	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60
Groningen	Westerhaven	B/C	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60
Den Haag	Malieveld	C	€ 2,40	€ 24,00	€ 2,60
Groningen	Parking Circus	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Boterdiep	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Arnhem	Velperplein P4	C	€ 2,10	€ 13,50	€ 1,50
Utrecht	De Grifthoek	C	€ 1,60	€ 12,80	€ 2,37
Groningen	Noord UMCG	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Zuid UMCG	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Euroborg	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 0,00
Nijmegen	P+R Eerste Oude	C	€ 1,45	€ 8,45	€ 1,60
Maastricht	P&W Cabergerweg / P&W Stadspark	C	€ 1,40	€ 8,00	€ 1,40
Breda	Arsenaalpad/Gasthuisvelden (p-terrein)	C	€ 1,20	€ 3,50	€ 1,20
Zwolle	Diezerpoort	C	€ 1,09	€ 5,40	€ 1,09
Den Bosch	Paleis kwartier	C	€ 1,00	€ 15,00	€ 2,00
Haarlem	Cronje	C	€ 1,00	-	€ 1,85
Leiden	LUMC (ziekenhuis)	C	€ 1,00	€ 22,00	€ 1,50
Tilburg	Knegtel	C	€ 0,80	€ 5,00	€ 0,90

\* Locatie A=centrum, B=rand centrum, C=net buiten centrum

Tabel 2.6.2: Vergelijking parkeertarieven Groningen met vergelijkbare steden in Nederland

In tabel 2.6.2 zijn de tarieven in Groningen afgezet tegen – op inwoneraantal dan wel winkel-aanbod – vergelijkbare steden.

Uit tabel 2.6.2 kan het volgende geconcludeerd worden:

- Garages op A-locaties in Utrecht, Den Haag, Nijmegen, Den Bosch en Breda kennen hogere uurtarieven dan Groningen; de tarieven in deze steden variëren van € 3,00 tot € 4,28 per uur. Daarnaast kennen een aantal steden, waaronder Arnhem, Leiden, Maastricht en Tilburg tarieven die gelijk aan of lager zijn dan die in Groningen. Hier variëren de tarieven van € 1,80 tot € 2,45 per uur.
- Garages op B- en C-locaties in Groningen kennen de hoogste uurtarieven in vergelijking met de genoemde referentiesteden; B-locaties kennen in vergelijkbare steden een maximumtarief van € 2,45 per uur en C-locaties kennen hier een maximumtarief van € 2,40 per uur.
- Op A- en B-locaties op maaiveld geldt in Groningen een relatief laag uurtarief t.o.v. de andere steden; op A-locaties heeft alleen Breda een lager uurtarief op straat.
- Veel steden kennen een parkeerbeleid waarin maaiveldparkeren wordt ontmoedigd vanuit het perspectief van esthetisch (blik uit het zicht) en milieuperspectief. Om dit te bewerkstelligen wordt onder andere de tariefstelling hierop afgestemd: hogere parkeertarieven per eenheid op straat en lagere tarieven voor dezelfde eenheid in garages. Groningen is een van de gemeentes waar het omgekeerde het geval is: het straatparkeren is goedkoper dan het garagetarief.
- Ten aanzien van de dagtarieven geldt op A- en B-locaties dat alleen in Utrecht en Den Haag een hoger tarief geldt. Overige steden kennen op dergelijke locaties fors lagere dagtarieven van € 10,00 tot € 20,00. Op C-locaties blijkt alleen Den Haag een hoger tarief te hanteren. Waar de dagtarieven in Groningen onafhankelijk zijn van de locatieaanduiding, nemen de dagtarieven in vergelijkbare steden af. Zo kent Den Haag op A-locaties een dagtarief van € 30,00 op B- en C-locaties resp. € 26,00 en € 24,00 geldt.

## 2.7 Conclusie benchmark

Uit de voorgaande benchmark kan het volgende worden afgeleid:

- De garagetarieven in Groningen zijn aan de hoge kant. Kennelijk zijn deze tarieven wel geaccepteerd bij parkeerders, waardoor deze commercieel verantwoord zijn. In een rapport van Zadelhoff (2012) wordt aangegeven dat bezoekers van een (winkel)gebied de perceptie van de hoogte van het tarief linken aan de kwaliteit van het gebied. Met andere woorden: als een centrumgebied veel en kwalitatief goede winkelruimte bezit, is de bezoeker eerder geneigd meer te betalen voor het parkeren. Het omgekeerd is hier ook het geval: Als het tarief relatief gezien laag is, heeft dat zijn weerslag op de perceptie van het winkelaanbod.
- Groningen zit op A-locaties bij garageparkeren in de middenmoot. Vijf referentiesteden kennen hogere uurtarieven en 7 lagere. Tarieven op deze locaties schommelen tussen € 1,80 en € 4,28 per uur. Op B-locaties geldt dat de uurtarieven in garages in 9 referentiesteden lager ligt dan het A-tarief. Het gaat hier om een afname van € 0,20 tot € 2,05 per uur. Groningen daarentegen kent hetzelfde uurtarief binnen A- en B-locaties, waardoor de stad relatief gezien duurder is op B-locaties dan andere steden. Voor C-locaties gaat dit nog sterker op: Groningen hanteert nog steeds een 'A-tarief' waar andere steden tarieven van maximaal € 2,40 per uur kennen.
- Op A- en B-locaties op maaiveld geldt in Groningen een relatief laag uurtarief t.o.v. de andere steden; op A-locaties heeft alleen Breda een lager uurtarief op straat. Dit is deels te verklaren doordat in Groningen het straatparkeren goedkoper is dan het garageparkeren, waar andere steden – vanuit beleidsmatig perspectief – kiezen voor een hoger tarief op straat.
- In vergelijking met de regio kent Groningen in garages hoge tarieven. Het hoogste A-tarief in de regio geldt in Leeuwarden (€ 2,00 per uur). Op straat is, zoals hierboven opgemerkt, het omgekeerde het geval. Zo wordt in Leeuwarden op straat op A-locaties € 2,50 per uur in rekening gebracht, waar een vergelijkbare locatie in Groningen € 2,30 per uur doet.
- Ten aanzien van de dagtarieven geldt op A- en B-locaties dat alleen in Utrecht en Den Haag een hoger tarief geldt. Op C-locaties blijkt alleen Den Haag een hoger dagtarief te hanteren. Waar de dagtarieven in Groningen onafhankelijk zijn van de locatieaanduiding, nemen de

dagtarieven in vergelijkbare steden af. Dit beeld wordt ook bij de uurtarieven op straat en in garages waargenomen.

- De minder goede ligging van de gemeentelijke garages in Groningen staat niet in verhouding tot de gehanteerde uur- en dagtarieven. Het landelijke beeld laat zien dat dit in andere steden wel het geval is.

## 3 Maatregelen tariefdifferentiatie

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden – rekening houdend met de resultaten van de benchmark – mogelijke maatregelen om de parkeeromzet te verhogen beoordeeld op hun omzetverhogend effect. Opgemerkt wordt dat parkeren op zich nooit het doel is van een verplaatsing en een parkeerhandeling. Hieraan ligt altijd de aantrekkende werking van een stedelijke functie ten grondslag.

### 3.2 Mogelijke maatregelen straatparkeren

#### 3.2.1 Verhoging van het straatparkeertarief

De verhouding tussen de parkeertarieven op straat en in de parkeergarages (zie par. 2.4) laat ruimte zien voor verhoging van het parkeertarief op straat. Uit de benchmark is verder gebleken dat met name in het centrum het parkeertarief in Groningen lager ligt dan in vergelijkbare steden, ook in landelijk perspectief is er dan ook ruimte om de tarieven te verhogen, zonder dat het tarief in Groningen significant hoger uitkomt. Voor deze studie wordt gekeken naar de breedte van de mogelijke procentuele tariefsverhoging.

Wanneer we het straattarief laten stijgen tot maximaal het garagetarief, betekent dit voor de zone Binnenstad Diepenring dat het huidige tarief van € 2,30 per uur kan toenemen met 18,7% (tot € 2,73 per uur). Normaliter zijn garagetarieven afhankelijk van de ligging ten opzichte van de binnenstad en met name de afstand en attractiviteit van de looproute van de parkeerlocatie tot de bestemming. In Groningen wordt hier geen rekening mee gehouden. Derhalve is het niet reëel om het straattarief in bijvoorbeeld de schilwijken te laten stijgen tot het daar geldende garagetarief.

Momenteel kent de binnenstad van Groningen twee tariefzones: Binnenstad Diepenring en Schilwijken. Gezien het feit dat in de schilwijken Hortusbuurt en Binnenstad-Oost veelal geparkeerd wordt door centrumbezoekers kan overwogen worden dat de gemeente hier een derde tariefzone aan toe te voegt met een andere tariefstelling die correspondeert met ligging en gebruik.

De onderstaande tabel toont de huidige parkeertarieven verdeeld over de drie tariefzones: Binnenstad Diepenring, Hortusbuurt – Binnenstad Oost en de resterende schilwijken. Naast de huidige tarieven is een nieuw tarief op basis van een verhoging van 5%, 10% en 15% weergegeven.

Tariefzone	Huidig tarief	Verhoging 5%	Verhoging 10%	Verhoging 15%
Binnenstad Diepenring	€ 2,30	€ 2,41	€ 2,53	€ 2,64
Resterende schilwijken	€ 1,60	€ 1,68	€ 1,76	€ 1,84
Hortusbuurt - Binnenstad Oost	€ 1,60	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,00

Tabel 3.2.1: Ontwikkeling straatparkeertarief per uur per deelgebied

Ten aanzien van deze tabel dient opgemerkt te worden:

- Voorgesteld is om een specifiek tarief voor de Hortusbuurt en Binnenstad Oost te hanteren. Momenteel geldt hier een tarief van € 1,60 per uur. Voorgesteld is dit te verhogen tot € 2,00 per uur. Hier derhalve géén verhoging van 10% zoals in de overige tariefzones en bovenaan de kolom vermeld. Het feitelijke moment van implementatie van de nieuwe tarieven wordt gekoppeld aan de uitrol van de nieuwe card-only parkeerautomaten.

- De weergegeven tarieven in de kolom 'Verhoging 10%' zijn niet afgerond en afgestemd op het uiteindelijk in rekening te brengen tarief.

### 3.2.2 Straatparkeertarief in relatie tot de prijselasticiteit

In het algemeen blijkt dat bij straatparkeren een prijselasticiteit van gemiddeld -0,3 geldt. Dit betekent dat bij een verhoging van het straatparkeertarief met 10% de vraag naar parkeerplaatsen daalt met 3%.

De specifieke kenmerken van Groningen (schaarste van parkeerplaatsen in het centrum en beperkte voersalternatieven voor de schil) maken dat de prijselasticiteit van 3% niet zonder meer toepasbaar is. Voornamelijk voor het centrum geldt dat de prijselasticiteit geringer is. Niettemin zal een tariefsverhoging er toe leiden dat sommige parkeerders een goedkopere parkeerlocatie/-zone kiezen, korter parkeren of hun verplaatsing anders oplossen. Met name in het schilgebied is dit aan de orde waardoor de prijselasticiteit in de schil hoger wordt ingeschat dan in het centrum. Dit verschil in elasticiteit is te verklaren door de huidige tariefstelling in relatie tot de loopafstand tot het centrum. Hoe korter de loopafstand (en hoe aantrekkelijker de looproute), hoe hoger het huidige parkeertarief binnen Groningen. Bezoekers die nu in het centrum parkeren – en hier derhalve de hoogste prijs voor betalen – zullen waarschijnlijk nauwelijks gevoelig zijn voor de prijs. Als de prijs (en dus de loopafstand) een rol zou spelen, zou een alternatieve (lees: goedkopere) plaats benut worden.

Uitgaande van de bandbreedte van de prijselasticiteit bij parkeren, zoals in het kader weergegeven, zou gesteld kunnen worden dat in het centrum de prijselasticiteit -0,1 bedraagt en in de schilwijken -0,6. De Hortusbuurt en Binnenstad-Oost worden nu gebruikt door bezoekers die niet bereid zijn om het hoge binnenstadstarief te betalen en in ruil daarvoor iets verder lopen. Deze groep zal derhalve qua prijsgevoeligheid naar verwachting overeenkomen met de schilparkeerders (-0,6 derhalve).

De totale opbrengst van het straatparkeren (verkoop van parkeertickets + GSM parkeren) levert in de huidige situatie een opbrengst van circa € 3 mln per jaar. Een tariefsverhoging van 10% zal – rekening houdend met de hiervoor genoemde effecten – een verhoging van de opbrengst van circa 200.000 per jaar kunnen opleveren. De hoogte van de opbrengststijging is een benadering, die mogelijk door effecten van andere ontwikkelingen anders kan uitvallen.

#### Prijselasticiteit van parkeertarieven

In dit onderzoek wordt in het bijzonder gekeken naar wijzigingen van parkeertarieven. Hierbij is de prijselasticiteit een belangrijke invloedsfactor. De prijselasticiteit drukt het effect van prijsverandering op de vraag naar een bepaald product uit. Deze benadering is toe te passen op het effect van wijziging van het parkeertarief op de vraag naar parkeerplaatsen. Deze prijselasticiteit van parkeren is op basis van verschillende bronnen geschat op -0,3 (bandbreedte van -0,1 / -0,6). Dit betekent dat bij een prijsstijging van 10% de vraag naar parkeerplaatsen zal afnemen met 3%.<sup>1</sup>

Dit is een algemeen inzicht dat niet één op één toepasbaar is op elke specifieke situatie. Voor parkeren moet rekening worden gehouden met schaarste en beschikbaarheid van alternatieven.

Tariefsverhoging	Huidige omzet	Verwachte toename	Verwachte omzet
<i>Kortparkeren (straat)</i>			
+ 5%	€ 3.000.000	€ 97.500	€ 3.097.500
+ 10%	€ 3.000.000	€ 195.000	€ 3.195.000
+ 15%	€ 3.000.000	€ 292.500	€ 3.292.500

Tabel 3.2.2: Verhoging tarief straatparkeren

<sup>1</sup> Hogere prijzen, minder reizen? Overzichtstudie naar prijsgevoeligheid in de verkeerssector. Bijdrage Colloquium Vervoerplanologisch Speurwerk, 2008

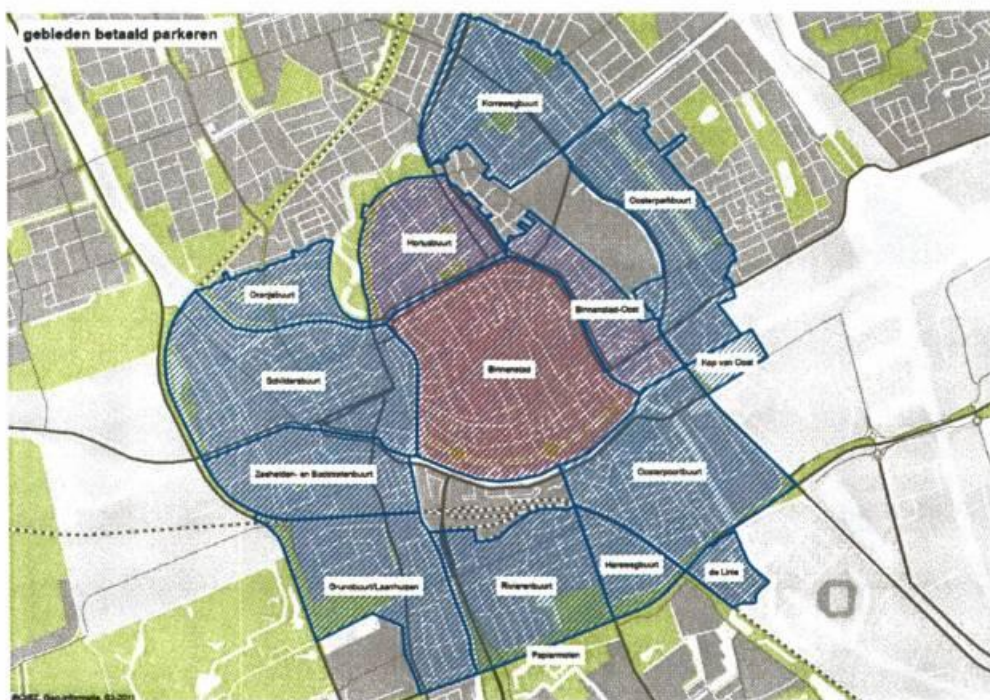
Belangrijk hierbij is dat een structurele monitoring plaatsvindt van het straat- en garageparkeren om een eventuele verdringing of verschuiving van de parkeervraag inzichtelijk te maken.

### 3.2.3 Aanpassing van de gebiedsindeling van het straatparkeren

De tariefopbouw van het straatparkeren bestaat in de huidige situatie uit twee zones: centrum en schil. Zoals geconstateerd in paragraaf 3.2.1 kent de gebieden gebied Binnenstad Oost en Hortusbuurt (nu onderdeel van de schil) een bijzonder parkeergebruik: hier wordt veel geparkeerd door centrumbezoek. Dit specifieke gebruik rechtvaardigt het toevoegen van een extra zonetype met een hoger parkeertarief dan het 'schiltarief'. Deze maatregel kan een extra toename van de opbrengst opleveren.

In figuur 3.2.1 is het centrum van Groningen verdeeld in drie zones: Binnenstad Diepenring, Hortusbuurt – Binnenstad Oost en de overige schilwijken. De Hortusbuurt wordt momenteel veelvuldig gebruikt door bezoekers van het centrum.

Dit rechtvaardigt een apart tarief, dat tussen het tarief in het centrum en de schilgebieden is gelegen. De hoogte van het parkeertarief wordt derhalve bepaald door de loopafstand van de parkeervoorziening naar het centrum.



Figuur 3.2.1: Zone-indeling binnenstad Groningen

### 3.2.4 Tarieven parkeervergunningen en bezoekersspassen

Parallel aan verhoging van de straatparkeertarieven kan een verhoging van de tarieven van de parkeervergunningen en de bezoekersspassen worden doorgevoerd. Voor beide geldt dat het effect van vraaguitval naar verwachting gering zal zijn: een tariefsverhoging van bijvoorbeeld 10% zal er niet toe leiden dat veel vergunninghouders zullen gaan afzien van hun vergunning. Het gebruik van bezoekersspassen is mogelijk wel iets gevoeliger voor de tariefsverhoging. Landelijk vergeleken behoren de vergunningtarieven van Groningen tot de hogere categorie. De huidige opbrengst van de vergunningen (centrum en schil) is € 1,13 miljoen en van de bezoekersspassen € 392.000,- (o.b.v. gegevens 2012). Het doorvoeren van een tariefsverhoging van 10% zou dan kunnen leiden tot een verhoging van de opbrengst van vergunningen van circa € 140.000,- à 150.000,- op jaarbasis.

Tariefsverhoging	Huidige omzet	Verwachte toename	Verwachte omzet
<i>Vergunningen</i>			
+ 5%	€ 1.130.000	€ 56.500	€ 1.186.500
+ 10%	€ 1.130.000	€ 113.000	€ 1.243.000
+ 15%	€ 1.130.000	€ 169.500	€ 1.299.500

<i>Bezoekerspassen</i>			
+ 5%	€ 392.000	€ 19.600	€ 411.600
+ 10%	€ 392.000	€ 39.200	€ 431.200
+ 15%	€ 392.000	€ 58.800	€ 450.800

### **Conclusie tarieven straatparkeren**

Er is ruimte voor de voorgestelde verhoging van de tarieven voor straatparkeren met 10%. Dit kan leiden tot een omzetgroei tussen € 300.000 en € 350.000..

Aanvullende mogelijkheid tot verhoging van de omzet is het instellen van een extra zonetype voor het gebied Hortusbuurt en Binnenstad-Oost met een hoger parkeertarief dan het tarief in de schilwijken.

Een risico aan de tariefmaatregel is dat – doordat parkeerders hun gedrag aanpassen – de omzetverhoging minder is dan voorspeld.

Verhoging van de tarieven voor de parkeervergunningen en bezoekerspassen leidt tot aanvullende omzetvergroting. In de bovenstaande tabellen is voor deze twee producten weergegeven wat de mogelijke omzetstijgingen zijn bij een toename van de tarieven op basis van een verhoging van het huidige tarief met 5%, 10% of 15%. Een verhoging van de tarieven met 15% of 18,7% (gelijk met het hoogste garagetarief) lijkt ons niet reëel, vandaar dat we 10% als maximale verhoging adviseren.

Afhankelijk van de uiteindelijke prijselasticiteit zullen de weergegeven tariefsverhogingen leiden tot de verwachte toename ten opzichte van de huidige omzet. In bovenstaande tabel is steeds de hoogst haalbare toename op basis van de ingeschatte prijselasticiteit weergegeven.

## **3.3 Mogelijke maatregelen: parkeergarages**

### **3.3.1 Verlaging van het parkeergaragetarief**

Zoals uit de benchmark kan worden afgeleid (hoofdstuk 2.7), zijn de tarieven van de parkeergarages in Groningen hoog, zowel absoluut als in relatie tot hun omgeving. Door verlaging van het parkeergaragetarief wordt beoogd het garageparkeren meer concurrerend te maken waardoor parkeerders worden aangetrokken. Dit is alleen het geval als een substantiële tariefstap wordt genomen, anders wordt de maatregel door de parkeerders niet opgemerkt. Verlaging van het tarief leidt echter ook direct tot minder opbrengst van de 'bestaande' parkeerders. Of meer parkeerders kunnen worden getrokken is minder zeker dan het directe verlies aan omzet. Het komt er op neer dat eerst de lagere opbrengst (door de tariefsverlaging) terugverdiend moet worden door meer parkeerders te genereren. Vervolgens dient dit verhoogde aantal parkeerders nog toe te nemen om extra omzet te genereren. Dit zal in de praktijk onwaarschijnlijk zijn, waardoor een tariefverlaging van de parkeergarages geen verhoging van de omzet tot gevolg zal hebben.

Elk jaar worden de tarieven geïndexeerd. Door hier bij de aanvang van 2014 van af te zien, kan het iets gematigde tarief wervend werken en wordt het risico vermeden op een verslechterde positie t.o.v. de concurrerende parkeergarages van Q-Park en Interparking. Door het niet doorvoeren van indexering wordt geen bestaande omzet 'verspeeld'. Onbekend is op dit moment hoe de tariefstelling van deze concurrenten er voor 2014 uit ziet.

### **Conclusie**

Het blijkt dat parkeerders niet reageren op geringe aanpassingen op het tarief. Een dergelijke geringe aanpassing op het tarief kan echter wel leiden tot een significante verhoging van de omzet. Zo leidt een verhoging van bijvoorbeeld 5% niet tot vraaguitval, maar wel tot een omzetverhoging van ca. € 170.000 op jaarbasis.

Een verlaging van parkeertarieven van de parkeergarages heeft een negatief effect.

Het niet indexeren van de tarieven begin 2014 kan een wervende werking hebben en voorkomt een slechtere positionering ten opzichte van de concurrerende parkeergarages.

### 3.3.2 Gratis parkeerduur het 1<sup>e</sup> en/of 2<sup>e</sup> uur

Het invoeren van een gratis parkeerduur gedurende het 1<sup>e</sup> en / of het 2<sup>e</sup> uur levert een dermate grote omzetzijnering, dat dit scenario verder niet is behandeld. Uitgaande van het huidige parkeerpatroon komt het erop neer dat voor de garage Boterdiep, Circus, Oosterpoort en Euroborg in totaliteit rekening gehouden dient te worden met een omzetzijnering van ruim € 1.200.000 excl. BTW.

Een dergelijke omzetzijnering kan in geen geval door het Parkeerbedrijf worden gecompenseerd door extra parkeerders te genereren. Het kan wel een marketinginstrument zijn, om meer bezoekers naar de binnenstad van Groningen te halen. In dat geval dient hiervoor via bijvoorbeeld citymarketing separaat budget voor te worden gereserveerd. Dit dient wel via Marketing Groningen te worden gecoördineerd, om oneigenlijke concurrentie met de garages van marktpartijen te voorkomen.

#### **Conclusie**

Het toekennen van gratis parkeerduur is een maatregel die ten alle tijden tot omzetzijnering zal leiden. Wanneer besloten wordt deze maatregel uit te voeren, dient hier elders binnen de organisatie budget voor beschikbaar gesteld te worden.

### 3.3.3 Realtime parkeren

In de gemeentelijke garages, Euroborg uitgezonderd, wordt sinds januari 2013 per 24 of 25 minuten afgerekend. Hiermee is een eerste stap gezet richting realtime parkeren en wordt tegemoet gekomen aan de wens van de klant om in kleinere eenheden te kunnen betalen.

Grotere tariefstappen zijn financieel gezien gunstig voor de exploitant omdat de parkeerder dan vaak voor meer tijd betaalt dan hij daadwerkelijke aan parkeertijd gebruikt. Een verkleining van de tariefstap bij een gelijkblijvend uurtarief heeft dan ook tot gevolg dat de opbrengst uit parkeren zal teruglopen. Om dit effect tegen te gaan zijn in januari 2013 de tarieven van de gemeentelijke garages naast de reguliere verhoging extra verhoogd. Waar het uurtarief van bijvoorbeeld parkeergarage Boterdiep in 2012 op € 2,00 lag, ligt dit in 2013 omgerekend op € 2,40. Voor gebruikers van de garage betekent deze wijziging overigens dat een deel van de bezoekers goedkoper uit is en een deel meer betaalt.

Op het moment dat de tariefstappen in de gemeentelijke garages verder worden verkleind dienen de tarieven verder te stijgen om het verlies aan omzet te compenseren. Daarmee komen de tarieven boven de tarieven van andere exploitanten te liggen en wordt de concurrentiepositie van de gemeentelijke garages verslechterd.

Realtime parkeren is dan ook geen middel om de omzet te verhogen, maar wordt aangeboden als een service richting de bezoeker. Dit blijkt ook wel uit het feit dat andere grote exploitanten, zoals Q-Park en Interparking nog niet zijn overgegaan op real time parkeren. Wanneer realtime parkeren financieel interessant zou zijn geweest, zou dit door deze partijen al zijn ingezet als middel om de omzet te verhogen.

Daarnaast blijkt dat bezoekers wel graag per minuut willen betalen, maar dat dit geen consequenties voor het tarief mag hebben. Dit is één van de uitkomsten van een recent onderzoek van de ANWB<sup>2</sup>. Dit onderzoek laat zien dat bezoekers van een parkeergarage een voorkeur hebben voor realtime parkeren, maar dat wanneer dit leidt tot een aanzienlijke stijging van het uurtarief dit omslaat naar een voorkeur voor een tarief per uur. ( vgl. 4 of 5 ct per minuut vs € 2,00 per uur).

Recent heeft overigens de PvdA een wetsvoorstel ingediend om in het hele land betalen per minuut (realtime parkeren) in te voeren, zoals door het ANP gemeld op 14 augustus jl.

#### **Conclusie**

Het invoeren van realtime parkeren bij gelijkblijvende uurtarieven leidt tot een omzetzijnering van ca. 5 tot 10%. Dit komt neer op een bedrag van € 225.000 tot € 450.000 per jaar. Om realtime parkeren budgetneutraal te kunnen invoeren is een verdere stijging van het tarief noodzakelijk. Het tarief in de gemeentelijke garages zou daarmee aanzienlijk hoger worden dan het tarief dat andere exploitanten binnen Groningen hanteren. Mede gezien de uitkomsten van het ANWB onderzoek is de verwachting dan ook dat het aanbieden van realtime parkeren geen extra be-

<sup>2</sup> ANWB 2013, Onderzoek: parkeren



zoekers trekt, maar gezien het hoge uurtarief eerder tot minder bezoekers leidt. Kortom: het invoeren van realtime parkeren is geen manier om de omzet te vergroten. Wel de overweging waard om, wanneer andere exploitanten overgaan naar realtime parkeren, deze beweging te volgen om op deze wijze concurrerend te blijven.

Voor wat betreft het parkeren op straat geldt grotendeels hetzelfde. Hier heeft de parkeerder wel de mogelijkheid zelf te bepalen hoeveel wordt betaald op basis van de door de parkeerautomaat geaccepteerde kleinste munteenheid ( € 0,10 voor ca. 2,5 minuut ). In principe hoeft er dus maar weinig overbetaling plaats te vinden. Daarnaast is het met GSM-parkeren nu al mogelijk om per minuut te parkeren: De 'GSM-parkeerder' betaalt slechts voor de daadwerkelijk geparkeerde tijd.

### 3.3.4 Verlaging dagtarieven

Verlaging van dagtarieven wordt als afzonderlijke maatregel bekeken omdat dit goed communiceerbaar is naar de gebruikers. De dagtarieven zijn nu vrij hoog, mede in relatie tot het basistarief. Alleen een substantiële tariefstap wordt door de parkeerder opgemerkt. In de huidige situatie gelden dagtarieven van € 20,00 à € 21,00 in de gemeentelijke parkeergarages. Door deze dagtarieven te verlagen kunnen mogelijk nieuwe parkeerders worden aangetrokken en zou omzetverhoging kunnen worden bereikt.

Hoewel dit in principe denkbaar is, zal zo'n maatregel in de eerste plaats direct tot verlaging van de opbrengst vanuit bestaande parkeerders leiden. Deze verlaging moet vervolgens gecompenseerd worden door nieuwe parkeerders.

Mede op basis van verkenning van de omzetgegevens van de gemeentelijke parkeergarages (prognose voor 2013) is een tariefsverlaging naar € 10,- per dag onderzocht:

#### *Circusgarage*

Verlaging van het dagtarief van € 20,- naar € 10,- levert direct een omzet vermindering van € 10.000,- per jaar op. Pas als meer dan 1.000 extra dagparkeerders worden aangetrokken, zou de omzet per saldo toenemen. In de huidige situatie zijn er op jaarbasis circa 1.200 parkeerders die € 10,- of meer moeten betalen. Er zou dus bijna een verdubbeling van deze groep nodig zijn. Het is onwaarschijnlijk dat dit wordt behaald.

#### *Parkeergarage Boterdiep*

Verlaging van het dagtarief van € 20,- naar € 10,- levert direct een omzet vermindering van € 36.000,- per jaar op. Pas als meer dan 3.600 extra dagparkeerders worden aangetrokken, zou de omzet toenemen. In de huidige situatie zijn er op jaarbasis circa 4.500 parkeerders die € 10,- of meer moeten betalen. Er zou dus een toename van meer dan 80% van deze groep nodig zijn.

#### *Parkeergarage Oosterpoort*

Verlaging van het dagtarief van € 21,- naar € 10,- levert direct een omzet vermindering van € 30.000,- per jaar op. Als meer dan 3.000 extra dagparkeerders worden aangetrokken, zou de omzet toenemen. In de huidige situatie zijn er op jaarbasis circa 8.000 parkeerders die € 10,- of meer moeten betalen. Het gaat voornamelijk om avondgebruikers. Er zou dus een toename van deze groep van meer dan 35 % nodig zijn. Dit is moeilijk haalbaar.

Aanvullend is onderzocht een verlaging van het dagtarief naar € 15,- om de vermindering van opbrengst te beperken. Nadeel van dit tarief is dat het minder 'opvalt' en dus minder aantrekkelijke werking heeft. Wel blijkt uit berekening dat de opbrengstdaling vanuit bestaande parkeerders een stuk minder is. In dit geval bedraagt de omzetsderving voor de drie garages op jaarbasis € 25.000,- (in vergelijking tot de derving van € 76.000,- bij een dagtarief van € 10,). Niettemin wordt verwacht dat het zeer moeilijk wordt om met deze maatregel daadwerkelijk meer opbrengst te genereren.

Om met een verlaging van het dagtarief meer omzet te genereren, vergt een zeer substantiële toename van het aantal parkeerders. Dit is zeer moeilijk haalbaar. Bovendien vergt dit tijd, terwijl het opbrengstverlies meteen optreedt. Op de korte termijn is er dus zeker verlies.

### **Conclusie**

Verlaging van het dagtarief in de 3 parkeergarages tot € 10,- leidt direct tot zonder gewijzigd parkeergedrag tot een omzeterderving van € 76.000, per jaar. Het zal in de praktijk zeer moeilijk zijn dit omzetverlies te compenseren door meer dagparkeerders te genereren. Deze maatregel wordt vanuit omzet perspectief niet aanbevolen.

Een extra factor bij de beoordeling van deze maatregel is wellicht dat private exploitanten (die zich sterk focussen op maximalisatie van de parkeeropbrengst) nooit een relatief laag dagtarief hanteren (noch in Groningen noch elders). Dit zou kunnen leiden tot een versterking van de concurrentiepositie op dit vlak. Punt blijft dat significant meer dagparkeerders gegenereerd dienen te worden om de omzeterderving te compenseren c.q. meer omzet te genereren dan in de huidige situatie.

#### **3.3.5 Kantoortarief Oosterpoort**

Voor parkeergarage Oosterpoort is nog een specifieke mogelijkheid het instellen van een tarief voor de daguren, (van 7:00 uur) tot 19.00 uur. Momenteel wordt deze parkeergarage overdag nauwelijks gebruikt. Met dit nieuwe tarief van maximaal € 5,- à € 10,- tussen 07:00 en 19:00 kan de garage aantrekkelijk worden gemaakt en kan in potentie leiden tot extra omzet. Hierbij wordt opgemerkt dat een tarief van € 5,- per dag concurrerend is met het P+R-beleid. Vanuit deze optiek is een dergelijk laag tarief onwenselijk. We bevelen derhalve aan om een tarief van € 10,- te hanteren. Hierbij wel de toevoeging dat het effect gemonitord wordt, om eventuele negatieve effecten op het Damsterdiep inzichtelijk te maken.

### **Conclusie**

Vanwege de specifieke situatie verdient overweging een proef met een dagtarief tot 19.00 uur van € 5,- à € 10,- voor parkeergarage Oosterpoort uit te voeren. Omdat hier overdag nauwelijks gebruikers zijn, treden geen verliezen op door opbrengstvermindering vanuit bestaande gebruikers.

#### **3.3.6 Verlaging tarief bewonersabonnementen**

Over 2012 zijn 280 bewonersabonnementen verkocht (ter indicatie: het gaat om 2% ten opzichte van het aantal bewonersvergunningen).

Op dit moment zijn er geen wachtlijsten voor bewonersabonnementen: er is momenteel waarschijnlijk geen latente vraag naar dit type abonnementen. De Gemeente Groningen onderzoekt op dit moment wat voor de bewoners van CiBoGa een acceptabel parkeertarief is. Uit deze inventarisatie kan worden afgeleid dat een verlaging van het tarief van bewonersabonnementen direct zal leiden tot een verlaging danwel verhoging van de omzet. Ook gezien het feit dat de gemeentelijke buurtstallingen niet in alle gevallen vol zitten zal afgewacht moeten worden of deze maatregel het gewenste effect tot gevolg zal hebben (omzetverhoging).

#### **3.3.7 Horecatarief**

Horecatarief is een reductie van het tarief dat kan worden toegepast om – bij voorkeur op tijden dat voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is ('s avonds) extra parkeerders aan te trekken. Dit zou kunnen worden gerealiseerd in de vorm van een 'algemene' tariefsverlaging of door kortingsacties in samenwerking met ondernemers.

Vanuit de optiek van benutting van parkeercapaciteit is dit een gunstige mogelijkheid. Vanuit optiek van parkeeropbrengst wordt verwacht dat de tariefreductie zal leiden tot minder opbrengst van bestaande parkeerders terwijl het zeer onzeker is of voldoende extra parkeerders kunnen worden aangetrokken om dit goed te maken en zelfs een surplus te genereren.

### **Conclusie**

Verlaging van het tarief van bewonersabonnementen leidt niet tot omzet verhoging. Een horecatarief leidt niet tot verhoging van de parkeeromzet.

### 3.3.8 Degressief of progressief tarief

Een degressieve tariefstructuur kent een hoger aanvangstarief, waarna het tarief per tariefstap afneemt naarmate de parkeerduur toeneemt. Een progressief tarief werkt precies andersom: een relatief laag starttarief, met daarna een steeds oplopend tarief per volgende tariefstap. Los van de mogelijke meeropbrengsten als gevolg van een degressief tarief, blijkt in de praktijk dat vooral de communicatie van deze tariefvorm erg moeizaam is. Derhalve wordt verder geen aandacht aan deze maatregel besteed.

## 3.4 Randvoorwaarden

Bij het doorvoeren van omzet verhogende maatregelen moet rekening worden gehouden met de volgende randvoorwaarden:

- Een goede communicatie is belangrijk. Enerzijds moet de klant weten waar hij aan toe is (en hoeveel hij moet betalen aan het einde van zijn bezoek) en mag niet in verwarring worden gebracht door onverwachte tariefwijzigingen.
- Een 'lappendeken' aan tarieven en voorwaarden wordt niet begrepen door de gebruiker en is niet gewenst. Bij de keuze voor maatregelen moet overzichtelijkheid zwaar worden meegewogen.
- Voorafgaand aan de invoering van een maatregel is een gerichte 0-meting sterk aan te bevelen. Met name geldt dit voor straatparkeren omdat hiervan weinig gegevens worden gegenereerd door de parkeerapparatuur. Een 0-meting en monitoring gedurende de eerste periode na invoering van de maatregel kan ook bijdragen aan draagvlak onder belanghebbenden.

## 4 Conclusies en aanbevelingen

### Benchmark

De parkeertarieven (uur- en dagtarieven) van zowel de parkeergarages als het straatparkeren van Groningen zijn vergeleken met qua inwonertal en bezoekfunctie vergelijkbare steden in de regio en in Nederland. Hierbij is rekening gehouden met de ligging ten opzichte van het centrum (A-, B- en C-locaties in volgorde van nabijheid). Hieruit is het volgende geconcludeerd:

- Groningen zit op A-locaties bij garageparkeren in de middenmoot. Vijf referentiesteden kennen hogere uurtarieven en 7 lagere. Op B-locaties geldt dat de uurtarieven in garages in 9 referentiesteden lager ligt dan het A-tarief. Groningen daarentegen kent hetzelfde uurtarief binnen A- en B-locaties, waardoor de stad relatief gezien duurder is op B-locaties dan andere steden. Voor C-locaties gaat dit nog sterker op: Groningen hanteert ook hier een 'A-tarief'
- Op A- en B-locaties op maaiveld geldt in Groningen een relatief laag uurtarief t.o.v. de andere steden; op A-locaties heeft alleen Breda een lager uurtarief op straat. Dit is deels te verklaren doordat in Groningen het straatparkeren goedkoper is dan het garageparkeren, waar andere steden – vanuit beleidsmatig perspectief – kiezen voor een hoger tarief op straat.
- In vergelijking met de regio kent Groningen in garages hoge tarieven. Op straat gelden lagere tarieven dan in de garages.
- Ten aanzien van de dagtarieven geldt op A- en B-locaties dat alleen in Utrecht en Den Haag een hoger tarief geldt. Op C-locaties blijkt alleen Den Haag een hoger dagtarief te hanteren. Waar de dagtarieven in Groningen onafhankelijk zijn van de locatieaanduiding, nemen de dagtarieven in vergelijkbare steden af. Dit beeld wordt ook bij de uurtarieven op straat en in garages waargenomen.
- De parkeergarages die de gemeente exploiteert, zijn gelegen op B- en C-locaties.
- De minder goede ligging van de gemeentelijke garages in Groningen komt niet tot uitdrukking in de gehanteerde uur- en dagtarieven. Het landelijke beeld laat zien dat dit in andere steden wel het geval is.

### Uitwerking mogelijke maatregelen

In onderhavig rapport zijn een aantal maatregelen benoemd die wel uitgewerkt. Doel van deze maatregelen is om inzichtelijk te maken of en in hoeverre deze kunnen leiden tot een optimalisatie van de parkeeromzet. Hierbij is aandacht besteed aan zowel het straatparkeren als het garageparkeren.

Overall blijkt dat er ruimte is voor een verhoging van het straatparkeertarief. In relatie tot de garagetarieven liggen deze in Groningen lager. Dit betekent dat het tarief op straat – zonder al te veel risico's – verhoogd kan worden.

De volgende maatregelen zijn uitgewerkt:

#### *Verhoging straatparkeertarief*

- De verhoging van de straatparkeertarieven zal leiden tot een omzetgroei. Dit als gevolg van de beperkte prijselasticiteit van parkeren.
- Door het instellen van een extra tariefzone (Hortusbuurt & Binnenstad-Oost) kan eveneens de parkeeromzet van het maaiveldparkeren worden verhoogd. Dit omdat in deze zone een significant hoger tarief dan in de huidige situatie in rekening wordt gebracht.
- Een risico van deze maatregel is dat parkeerders prijselastischer reageren dan verwacht en derhalve hun parkeergedrag aanpassen. In dat geval is de toename van de omzet beperkt.
- Het verhogen van tarieven voor vergunningen en bezoekerspassen leidt tot omzettoename.

#### *Verlaging parkeergaragetarief*

Groningen kent hoge tarieven op B- en vooral op C-locaties. Waar in andere steden de hoogte van het tarief afhangt van de ligging ten opzichte van de binnenstad, is dat in Groningen in het geheel niet het geval. Met als effect dat het garagetarief en het straattarief in de directe omgeving sterk uit de pas lopen.

Het verlagen van het parkeertarief in garages zal een negatief effect hebben op de omzet. Een verlaging van het tarief zal geen wijziging in parkeergedrag tot gevolg hebben, waardoor ongeveer dezelfde bezetting tegen een lager tarief wordt gegenereerd. Dit leidt tot een lagere omzet. Het is wel mogelijk de tarieven per 2014 niet te indexeren. Het tarief in 2014 blijft ongewijzigd t.o.v. 2013, waardoor geen omzetzerving (te wijten aan het tarief) plaatsvindt. Wel kan het een manier zijn om klanten positief te bejegenen (zeker als het goed wordt gecommuniceerd) en wellicht de concurrentiepositie te verbeteren.

#### *Gratis parkeren 1<sup>e</sup> en/of 2<sup>e</sup> uur*

Deze maatregel leidt ten alle tijden tot omzetzerving. Wanneer deze maatregel wordt doorgevoerd, zal elders binnen de gemeentelijke organisatie budget hiertoe beschikbaar gesteld dienen te worden.

#### *Realtime parkeren*

Het invoeren van realtime parkeren bij gelijkblijvende uurtarieven leidt tot een omzetzerving van 5 à 10%. Om realtime parkeren budgetneutraal in te voeren, is een verhoging van het tarief per betaaleenheid nodig.

#### *Verlaging dagtarieven garages*

Het verlagen van het dagtarief leidt direct zonder gewijzigd parkeergedrag tot omzetzerving. Vanuit dat perspectief is dit niet aan te bevelen. In de praktijk zal het moeilijk zijn om deze omzetzerving te compenseren door meer dagparkeerders te genereren. De maatregel kan wel dienen om de concurrentiepositie t.o.v. andere exploitanten te verbeteren.

#### *Kantoortarief Oosterpoort*

Deze maatregel zal minder snel leiden tot omzetzerving omdat de garage tijdens kantoortijden bijna niet gebruikt wordt (door dagparkeerders). De dan gegenereerde omzet maakt slechts een zeer beperkt deel uit van de jaaromzet en een procentuele afname hiervan is waarschijnlijk te verwaarlozen. Wel is het een mogelijkheid om de garage qua tariefstelling aantrekkelijker te maken ten opzichte van concurrenten. In ieder geval dient een goede monitoring plaats te vinden om eventuele negatieve effecten op de bezetting van Damsterdiep inzichtelijk te maken.

#### *Verlaging tarief bewonersabonnementen,*

Grontmij stelt voor de conclusies uit de inventarisatie onder bewoners van CiBoGa af te wachten en op basis van de conclusies maatregelen voor te stellen.

#### *Invoeren horecatarief*

Het invoeren van een horecatarief zal niet leiden tot een hogere parkeervraag, waardoor dit slechts zal leiden tot omzetzerving.

Let op: Overall blijkt dat de genoemde maatregelen nagenoeg niet leiden tot het gewenste effect: De verhoging van de parkeeromzet. Deze maatregelen leiden in de meeste gevallen tot een omzetzerving en zijn alleen vanuit oogpunt van klantvriendelijkheid te legitimeren. Wanneer besloten wordt om alsnog één of meerdere maatregelen uit te voeren, is een goede communicatie hiervan essentieel. Daarnaast dient voorkomen te worden dat dit leidt tot een lappendeken, waarbij parkeerders niet helder is welk parkeerregime en tariefstelsel van kracht zijn op straat en/of in garage(s).

Het verlagen van (kortparkeer)tarieven zal in alle gevallen leiden tot een omzetverlaging. In dit kader is het essentieel de markt te volgen. Bij eventuele tariefverlagingen van marktpartijen dient de gemeente deze zo snel mogelijk te volgen.

## Bijlage 1: Gebruikte data

Gebruikte data en documenten zoals beschikbaar gesteld door de gemeente Groningen:

- Parkeerfolder.pdf
- 2012 2013 Euroborg.xls
- Aantal parkeerplaatsen.doc
- Gemiddelde parkeerduur Boterdiep, Circus, Euroborg, Oosterpoort.xls
- PPG2065\_bijlage\_tarieven\_parkeergarages.pdf
- Maandgegevens jan-april Damsterdiep.pdf
- Maandrapportage Groningen April\_2013\_04.xls
- Omzetontwikkeling parkeergarages.xls
- Tabel vergunningen.doc
- GGP2065\_bijlage\_tarieven\_straat04x216\_fc\_3.pdf
- Meerjarenoverzicht\_straatparkeren.xls
- Ontwikkeling straattarief.xls
- Rapportage Groningen 2013 jan-april.xls
- Jaarverslag 2012 Parkeerbedrijf br.doc
- Jaarverslag Parkeerbedrijf 2012 bij cv.doc
- Jaarverslag 2012 Parkeerbedrijf cv.doc
- Ticketautomaten012011.pdf
- Ticketautomaten 2011.pdf
- Nadere info Grontmij.doc
- Zeehelden-en-badstratenbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Binnenstad\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Binnenstad-oost\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- De-lini\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Herrewegbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Hortusbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- KopvanOost\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Korrewegbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Nieuw Grunobuurt\_Laanhuizen\_2.pdf
- Oosterpark\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Oosterpoort\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Oranjewijk-zuid\_zone\_betaald\_parkeren.pfd
- Rivierenbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Schildersbuurt\_zone\_betaald\_parkeren.pdf
- Schilwijken 2011[1].pdf
- Eerlijker betalen voor parkeren 25112011, Spark.pdf
- Parkeren op grens van beleving 11072012, DTZ Zadelhoff.pdf
- Document2.doc (opkomstverloop per garage)
- Euroborg, Boterdiep 2012 uren per klant.xls
- Gemiddelde parkeerduur 2012 Oosterpoort, Boterdiep, Circus, Euroborg.xls
- Gemiddelde parkeerduur 2011 Oosterpoort, Boterdiep, Circus, Euroborg.xls
- Oosterpoort, Boterdiep, Circus, Europort inrijdersPerKaartGroep 2012.xls
- Boterdiep, Circus, Euroborg, Oosterpoort Duurverdeling 2012.slx
- Omzet per betalingssoort, Boterdiep, Circus, Oosterpoort 2010 – 2013.pdf

## Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage

Onderstaand volgt een uitgebreide analyse van de vijf benoemde garages, zoals in hoofdstuk 3 besproken.

<b>BOTERDIEP</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Capaciteit (in pp)				1.200
Verkochte abonnementen				378
Zakelijk				59
Bewoners				19
Overig				300 (UMCG)
Gemiddelde verblijfsduur				
Abo's		6 uur 55 min.	7 uur 38 min.	9 uur 2 min.
KPK		9 uur 18 min.	10 uur 17 min.	11 uur 30 min.
		3 uur 20 min	3 uur 11 min.	3 uur 7 min.
Gemiddelde verblijfsduur abo's			10 uur 17 min	
5x24			6 uur 52 min.	
7x24			17 uur 31 min.	
RuG			8 uur 26 min.	
UMCG			8 uur 15 min.	
Gemiddelde verblijfsduur KPK			101.001	
< 0,5 uur			2.359	
0,5 – 2,0 uur			16.132	
2,0 – 4,0 uur			80.046	
4,0 – 7,0 uur			1.201	
> 7,0 uur			690	
Parkeerhandelingen			102.121	
Abonnement			63.622	
Debetkaart			667	
Kortparkeerder			37.832	

Opmerkingen:

- Over het jaar 2013 zijn de 1<sup>e</sup> drie maanden van het jaar meegenomen bij de bepaling van de gemiddelde verblijfsduur.
- Over de jaren 2011–2013 neemt de gemiddelde verblijfsduur van de abonneementhouders significant toe (toename 24% over 2 jaar). De gemiddelde verblijfsduur van ca 7 tot 9 uur strookt met het feit dat het grootste deel van de abonnementen zakelijke (UMCG-) abonnementen zijn. Onduidelijk is waarom de gemiddelde verblijfsduur met ca 2 uur is toegenomen.
- Uit cijfermateriaal kan worden afgeleid dat de gemiddelde parkeerduur van UMCG-abonneementhouders 8 uur en 15 minuten bedraagt. Overige abonneementgroepen parkeren gemiddeld tussen de 7 en 9 uur. Alleen de '7x24' abonneementhouders parkeren langer: ruim 17,5 uur gemiddeld.
- De verblijfsduur van KPK-ders over deze periode neemt af met 13 minuten (6,5%). Hierbij dient opgemerkt te worden dat de relatief lage gemiddelde verblijfsduur over de 1<sup>e</sup> drie maanden van het jaar een wat vertekend beeld kan geven van het jaargemiddelde over 2013.
- Het blijkt dat 2% van alle kortparkeerders korter dan een uur parkeert, 18% binnen 2 uur hun bezoek beëindigt en 97% binnen 4 uur hun bezoek beëindigt.
- Gezien de relatief hoge gemiddelde verblijfsduur van KPK-ders, gaan we er vanuit dat een groot deel van deze groep middels uitrijdkaarten parkeert. Dit mede gezien de (te) ver-

wijderde ligging van het centrum, waardoor centrumbezoek geen verklarende reden voor de hoge parkeerduur is.

- De parkeergarage kent relatief veel abonneementhouders (ca 70% van de aanwezige auto's).
- Ruim 62% van alle parkeerhandelingen komt voor rekening van de abonneementhouders. Het resterende deel wordt nagenoeg geheel gegenereerd door kortparkeerders (37%) Houders van een debetkaart zorgen voor 1% van het aantal parkeerhandelingen over 2012.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 85 parkeerhandelingen per parkeerplaats, waarvan 31 door kortparkeerders. Iedere abonneementhouder parkeert gemiddeld 168 keer per jaar.
- Sinds de opening (maart 2009) vertoont het aantal bezoekers een stijgende tendens. Voornamelijk door de vertraging van de afbouw en oplevering van de bovenbouw zal de ingroeiperiode langer verlopen dan beoogd. Uit de grafieken in het jaarverslag 2012 kan wel afgeleid worden dat de groeicurve qua omzet en aantal parkeerders afvlakt.
- De tweede inrit aan de Bloemsingel heeft een positief effect op de exploitatie. Je merkt aan de bezetting van de parkeergarage dat dit deel van de parkeervloer de meeste auto's herbergt. Een derde inrit bij een mogelijk hotel ligt in de planning. Deze is in dat geval gesitueerd aan het Boterdiep, nabij de Diepenring en het centrum.
- In de (nabije) toekomst zal het UMCG uitbreiden in de richting van het Boterdiep. Dit kan een positief effect op de bezetting hebben. In het kader van deze uitbreiding zal ook de infrastructuur worden aangepast, waardoor de parkeergarage beter bereikbaar zal zijn.

<b>CIRCUS</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Capaciteit				300
Verkochte abonneementen				119
Zakelijk				34
Bewoners, Trezoor				40
Bewoners, algemeen				45
Gemiddelde verblijfsduur				
Abo's		9 uur 1 min	10 uur 59 min	12 uur 15 min.
KPK		24 uur 50 min.	26 uur 8 min.	26 uur 48 min.
		1 uur 2 min.	1 uur 7 min.	1 uur 12 min.
Gemiddelde verblijfsduur KPK				
< 0,5 uur			13.615	
0,5 – 2,0 uur			22.111	
2,0 – 4,0 uur			20.824	
4,0 – 7,0 uur			2.031	
> 7,0 uur			1.630	
Parkeerhandelingen				
Abonnement			60.801	
Debetkaart			23.875	
Kortparkeerder			231	
			36.695	

#### Opmerkingen:

- De gemiddelde verblijfsduur van de abonneementhouders is hoog te noemen. Gezien de verhouding tussen het aantal verkochte abonneementen aan werknemers (zakelijk) en bewoners, betekent dit dat de groep bewoners frequent gebruik maakt van de garage. Dit is in de praktijk een herkenbaar patroon.
- Tevens is een stijgende lijn waar te nemen: Over de periode 2011-2013 neemt de gemiddelde verblijfsduur met 2 uur toe. Dit kan verklaard worden door een gewijzigde verhouding tussen het aantal verkochte zakelijke en bewonersabonneementen.
- De verblijfsduur van abonneementhouders schommelt tussen de 23 uur en de 32 uur 20 min.
- De gemiddelde verblijfsduur van KPK-ders neemt toe met 10 minuten over 2 jaar (16%).
- Van alle KPK-ders verblijft 22% korter dan een half uur. Dit houdt verband met de aanwezigheid van een supermarkt boven de garage. 58% van de KPK-ders verblijft maximaal 2 uur en 92% rond het bezoek af binnen 4 uur.



- 30 á 40% van de parkeerders bestaat uit abonneementhouders. Derhalve wordt de bezetting voor een beperkt deel gevormd door KPK-ers.
- Van alle parkeerhandelingen wordt 39% gegenereerd door abonneementhouders en 60% door kortparkeerders.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 202 parkeerhandelingen per parkeerplaats. Hier van worden er 121 gegenereerd door kortparkeerders. Iedere abonneementhouder parkeert gemiddeld 302 keer per jaar.
- De parkeergarage kent een structureel dalende omzet en aantal parkeerders sinds 2008. Het aantal parkeerders vertoont een dalende lijn vanaf 2006. In 2009 heeft zich een klein herstel voorgedaan, waarna de daling opnieuw is ingezet. Door tussentijdse tariefstijgingen is dit beeld in de omzet wat afgezwakt zichtbaar.
- De functies op maaiveld (winkelcentrum De Beren) hebben voornamelijk een wijkfunctie en geen regiofunctie, zoals aanvankelijk werd ingeschat. Dit leidt ertoe dat veel bezoekers op de fiets komen.

<b>DAMSTERDIEP</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Capaciteit				508
Verkochte abonneementen				41
Zakelijk				41
Bewoners				-

Opmerkingen:

- Niveau -2 is tot op heden ivm waterschade nog niet in gebruik.
- De zakelijke abonneementen zijn verkocht aan (medewerkers van) Nijestee.
- Recent is de omringende infrastructuur opgeleverd. Het ontbreken van cq het in uitvoering zijn hiervan kan nog doorwerken op de exploitatie. Niet zozeer vanwege de bereikbaarheid, maar vanwege het feit dat bezoekers de parkeergarage nog moeten leren kennen.
- Dit geldt ook voor de afbouw van het Nijestee pand. De oplevering en het in gebruik zijn van het pand zorgt voor een herkenning en leefbaarheid van het gebied. Dit is tevens te merken aan de aanwezigheid van horecavoorzieningen op het plein (in het Nijestee gebouw) en rondom het gebouw.
- De ontwikkeling van de omzet en aantallen kortparkeerders laten in de loop van 2012 een gemiddeld positieve groei zien. De beoogde bezetting van ca 25% zal uiteindelijk behaald worden volgens verwachting, maar het zal langer duren voordat de exploitatie zich op dit niveau bevindt.

<b>EUROBORG</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Capaciteit				919
Verkochte abonnementen				329
Zakelijk				165
Bewoners				164
Gemiddelde verblijfsduur				
Abo's		3 uur 35 min.	3 uur 58 min.	4 uur 52 min.
KPK		9 uur 30 min.	10 uur 33 min.	10 uur 45 min.
KPK		1 uur 32 min.	1 uur 36 min.	1 uur 41 min.
Gemiddelde verblijfsduur abo's			10 uur 33 min.	
5x24			8 uur 48 min.	
7x24			7 uur 17 min.	
Bewoners			19 uur 11 min.	
FC Groningen			6 uur 10 min.	
Gemiddelde verblijfsduur KPK				
< 0,5 uur			86.275	
0,5 – 2,0 uur			230.695	
2,0 – 4,0 uur			219.438	
4,0 – 7,0 uur			3.674	
> 7,0 uur			2.327	
Parkeerhandelingen			546.549	
Abonnement			141.457	
Debetkaart			912	
Kortparkeerder			398.813	
Creditcard			5.278	
Ander			89	

Opmerkingen:

- Euroborg als parkeervoorziening telt 919 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen verdeeld over 2 niveaus. Daarnaast zijn 500 parkeerplaatsen op een naastgelegen terrein aanwezig.
- In Euroborg zijn momenteel 329 abonnementen verkocht. Ongeveer de helft hiervan bestaat uit bewonersabonnementen.
- De gemiddelde verblijfsduur van de abonneenthouders neemt tussen 2011 en 2013 in beperkte mate toe met 1 uur en een kwartier. Gezien de gemiddelde verblijfsduur verwachten we te beschikken over meer zakelijke abonnementen dan bewonersabonnementen. Of in ieder geval een sterk hogere mate van bezoekfrequentie.
- Kijkend naar de in omvang grootste abonentengroepen, valt op dat '5x25' gemiddeld een half uur langer parkeren dan '7x24'. De abonneenthouders van FC Groningen parkeren gemiddeld 6 uur en 17 minuten. Bewoners parkeren gemiddeld 19 uur en 11 minuten.
- De gemiddelde verblijfsduur van KPK-ders neemt licht toe met 9 minuten over 2 jaar (6%).
- Van alle KPK-ders verblijft 15% maximaal 30 minuten en 57% maximaal 2 uur. Binnen 4 uur is 97% van alle KPK-ders vertrokken.
- Van alle parkeerhandelingen wordt 73% gegenereerd kortparkeerders, 26% door abonneenthouders en 1% door creditcardhouders. De parkeerhandelingen met debetkaart en 'anders' zijn te verwaarlozen.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 607 parkeerhandelingen per parkeerplaats. Hier van worden er 443 gegenereerd door kortparkeerders. Iedere abonneenthouder parkeert gemiddeld 429 keer per jaar.
- De omzet en het aantal parkeerders is in 2012 gestegen ten opzichte van 2011. Toch wordt verwacht dat de exploitatie van de parkeergarage onder druk komt te staan, doordat het bouwprogramma (Europapark) achter loopt t.o.v. de planning. Tevens zal het verminderde effect van de zondag-opening van de Jumbo een negatief effect hebben op de exploitatie.

<b>OOSTERPOORT</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Capaciteit				300
Verkochte abonnementen				160
Zakelijk				10
Bewoners				-
Overig				150
Gemiddelde verblijfsduur				
Abo's		3 uur 19 min.	3 uur 24 min.	2 uur 42 min.
KPK		7 uur 51 min.	7 uur 45 min.	6 uur 22 min.
		2 uur 0 min	2 uur 4 min.	1 uur 43 min.
Parkeerhandelingen			69,782	
Abonnement			15.855	
Debetkaart			573	
Kortparkeerder			53.354	

Opmerkingen:

- De 150 abonnementen onder 'overig' zijn abonnementen die zijn verstrekt aan de eigenaar van het object (Dutch Property Company Rembrandt B.V.).
- De gemiddelde verblijfsduur van abonneementhouders over 2013 ligt aanzienlijk lager dan de verblijfsduur over 2011 en 2012: Een afname van 1 uur en 23 minuten ten opzichte van 2012 (-/-18%). Ook tussen 2011 en 2012 vindt een lichte daling van de gemiddelde verblijfsduur plaats, maar hier gaat het slechts om 6 minuten (-/-1%).
- De gemiddelde verblijfsduur van KPK-ders kent een lichte toename tussen 2012 en 2011 (3%). Vervolgens volgt een sterke daling van 2012 naar 2013 (-/-17%).
- Slechts 2% van alle kortparkeerders verblijft maximaal 30 minuten, 18% van alle KPK-ders parkeert maximaal 2 uur en 72% parkeert maximaal 4 uur. Onduidelijk is wat de gemiddelde verblijfsduur is van de restcategorie (27%).
- Van alle parkeerhandelingen wordt 76% gegeneerd door kortparkeerders, 22% door abonneementhouders en 2% door debetcardhouders.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 232 parkeerhandelingen per parkeerplaats. Hier van worden er 176 gegeneerd door kortparkeerders. Iedere abonneementhouder parkeert gemiddeld 99 keer per jaar.
- Contractueel is de gemeente Groningen (als huurder van de garage) verplicht om op werkdagen tijdens kantooruren 135 parkeerplaatsen ter beschikking te stellen aan de eigenaar. Daarnaast worden 15 parkeerplaatsen gedurende het hele etmaal op weekdays ter beschikking gesteld.
- De exploitatie heeft sterk te lijden door de aanwezigheid van leegstaande (kantoor)panden in de directe omgeving.
- De parkeergarage is qua loopafstand en -route niet interessant genoeg voor bezoekers. Deze kiezen vanaf hun invalsroute liever voor de Rademarkt. Als bezoeker verlaat je de Rademarkt en stat je direct op de Gedempte Zuidergracht.

STRAAT	2010	2011	2012	2013
Capaciteit				
Parkeertarief	(mei)	(feb)		(feb)
Centrum	€ 2,00	€ 2,20		€ 2,30
Schilwijk	€ 1,40	€ 1,50		€ 1,60
Verkochte vergunningen	24.119	24.547	23.989	
Bedrijfs	1.279	1.291	1.250	
Bewoners	11.636	11.936	11.645	
Bezoekerspassen	11.204	11.320	11.094	
Gemiddelde verblijfsduur				2 uur 42 min.
Abo's				6 uur 22 min.
KPK				1 uur 43 min.
Omzet	€ 4.683.148	€ 5.044.711	€ 4.876.716	
Bezoekerspas	€ 343.107	€ 409.217	€ 391.691	
Dagontheffing	€ 376.855	€ 455.392	€ 456.427	
GSM parkeren	€ 367.002	€ 442.665	€ 443.780	
Vergunningen	€ 914.482	€ 1.132.328	€ 1.144.257	
Tickets	€ 2.681.702	€ 2.605.109	€ 2.440.561	

Opmerkingen:

- In maart 2008 is het tarief verhoogd van € 1,70 naar € 1,80 per uur in het centrum en van € 1,20 naar € 1,30 in de schilwijk.
- Binnen de gemeente bestaat de gedachte om per 2017 een uurtarief van € 3,50 in het centrum te hanteren.
- Het aantal verkochte vergunningen is tussen 2011 en 2012 met 558 stuks afgenomen (2%). Op totaalniveau ligt 2012 qua vergunningverkoop iets lager dan 2010. Ter illustratie: in 2009 werden 25.459 vergunningen verkocht.
- De grootste daling komt op conto van de bewonersvergunningen: Ten opzichte van 2011 werden 300 minder verkocht in 2012.
- Uit de ontwikkeling van de verkochte tickets blijkt dat sinds 2010 een dalende lijn in de omzet waar te nemen is (-/-3% in 2011 en -/-6% in 2012). Wanneer we er vanuit gaan dat in deze periode de straatparkeertarieven zijn verhoogd met € 0,20 in het centrum en € 0,10 in de schilwijken, kent het aantal verkochte parkeeruren een nog sterkere daling. De omzetcijfers tonen een jaarlijkse omzetzakking uit de verkoop van parkeertickets sinds 2007.
- Deze daling valt ook waar te nemen in de omzet uit bezoekerspassen.
- Er zit een lichte stijging in de omzet uit dagontheffingen en vergunningen ten opzichte van 2011. Hier kan ook een tariefstijging aan ten grondslag liggen, waardoor het aantal dagontheffingen en vergunningen per saldo gelijk blijft of zelfs (licht) afneemt.
- Het GSM parkeren kent als enige onderdeel van het straatparkeren een stijging in 2012 ten opzichte van voorgaande jaren. Waar de stijging in 2011 ruim 20% bedraagt, neemt de toename in 2012 af tot 0,3%. Nog steeds een lichte stijging, maar gezien het omzetriveau in de jaren 2005 t/m 2009 lijkt het erop dat de rek (qua groei) er wellicht uit is.
- De maximale parkeerduur in het centrum is 1 uur, in de schilwijken 2 uur. Uitgaande van een gemiddelde parkeerduur van 1 uur 43 minuten en uitgaande van een volledig gebruik van de maximale parkeerduur in het centrum, parkeert de bezoeker in de schilwijken gemiddeld 1 uur en 46 minuten.
- Eerder is opgemerkt dat omzet weglekt doordat diefstal van parkeergelden plaatsvindt. De gemeente schat deze omzetzakking op € 150.000 à 300.000 per jaar. Deze bedragen zijn (deels) gebaseerd op de jaarrapportages van Brinks. Met de invoering van 'card only'-automaten
- De inkomsten uit het straatparkeren staan daarnaast onder druk door een achterblijvende omzet uit het parkeertoezicht (handhaving) door Stadstoezicht.



Parkeergarages steden rondom Groningen							Maaienveldparkeren steden rondom Groningen (incl. parkeerterreinen)	
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage				Tarief/u	Tijd
			per tijdseenheid	per uur	Dagtariaf	Speciaal		
Assen	Triade/Mecuriusplein	A	€ 1,67 per 60 min	€ 1,67	€ 12,00	Weekendtarief max 5 euro en nachttarief max 3 euro	€ 1,50	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Haren	Voorhorst	A	€ 1,20 per 60 min	€ 1,20	-		€ 1,20	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1,5 - 2,5 uur
Drachten	Van Knobbelsdorflaan	A	€ 1,10 per 60 min	€ 1,10	€ 6,60	Vanaf 04-2013 gratis	€ 1,35	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Stadskanaal	Stadsparking	A	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	-		€ 0,00	Blauwe zone in winkelcentrum
Winshoten	t Rond	A	€ 0,85 per 60 min	€ 0,85	-		€ 0,85	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 4 uur
Delfzijl	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis parkeren (loopt momenteel parkeeronderzoek)
Eelde	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Hoogezand	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Leek	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Blauwe zone in winkelcentrum (max 2 uur)
Marum	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Oosterwolde	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Blauwe zone in winkelcentrum (max 1 - 3 uur)
Paterswolde	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Roden	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Veendam	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis parkeren (vanaf 2010)
Zuidhorn	-	A	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Blauwe zone in winkelcentrum (max 2 uur)
Assen	Doevenkamp/Toreniaan	B	€ 1,67 per 60 min	€ 1,67	€ 12,00	Weekendtarief max 5 euro en nachttarief max 3 euro	€ 1,09	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Drachten	-	B	-	€ 0,00	-		€ 1,35	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 4 uur
Haren	-	B	-	€ 0,00	-		€ 1,20	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1,5 - 2,5 uur
Winshoten	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,85	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 4 uur
Delfzijl	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Eelde	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Hoogezand	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Leek	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Marum	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Oosterwolde	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Paterswolde	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Roden	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Stadskanaal	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Veendam	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Zuidhorn	-	B	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Assen	P+R Stationsplein	C	€ 1,70 per 60 min	€ 1,70	€ 9,60	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 0,55	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Delfzijl	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Drachten	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Eelde	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis parkeren (behalve bij Eelde Airport)
Haren	P+R	C	gratis	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	Gratis
Hoogezand	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Leek	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Marum	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Oosterwolde	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Paterswolde	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Roden	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Stadskanaal	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Veendam	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Winshoten	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis
Zuidhorn	-	C	-	€ 0,00	-		€ 0,00	Gratis

Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen							Maalveldparkeren vergelijkbare steden Groningen (incl. parkeerreinen)	
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage				Tarief/u	Tijd
			per tijdseenheid	per uur	Dagtarief	Speciaal		
Nijmegen	Holland Casino	A	€ 4,00 per 60 min	€ 4,00	€ 20,00	Voor Casino bezoekers gelden andere tarieven	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis/Za en Zo dagkaart 10 euro
Breda	Centrum	A	€ 3,00 per 60 min	€ 3,00	€ 10,00	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 1,5 uur
Nijmegen	Waalvade/Eiermarkt	A	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00	-	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis/Za en Zo dagkaart 10 euro
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 12,00	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro
Zwolle	Eiland/ Noorderdijk/Dijkstraat	A	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 13,40	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 2,40	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Haarlem	De Appelaar/De Kamp	A	€ 2,18 per 60 min	€ 2,18	-	Avond- en nachttarief van € 2,70	€ 2,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis
Dordrecht	Achterom	A	€ 2,10 per 60 min	€ 2,10	€ 21,00	-	€ 2,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis
Dordrecht	Drievriendenhof	A	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 20,00	1e kwartier € 1,00 daarna € 0,50 per kwartier	€ 2,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis
Leeuwarden	Zaailand/Oldehove	A	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 7,50	Avond- en nachttarief van € 2,50	€ 2,50	van 8:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Tilburg	Pieter Vredeplein/ Emmapassage	A	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 14,50	Avondtarief van max € 5,00 (P. Vredeplein)	€ 2,20	van 9:00 tot 02:00 overige tijden gratis / Dagtarief € 15,10
Roosendaal	De nieuwe markt/Biggelaar	A	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00	-	€ 1,80	van 9:00 tot 18.30 overige tijden gratis / Max 4 uur/ Max dagtarief 8,00 euro
Nijmegen	Keizer Karel Garage	B	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00	Tussen 18:00 en 8.00 tarief van € 0,50 per uur	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis
Breda	De Barones	B	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 14,00	-	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro
Haarlem	Raaks/ Station	B	€ 2,18 per 60 min	€ 2,18	-	Avond- en nachttarief van € 2,70	€ 2,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis
Zwolle	Rodetorenplein	B	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 12,00	Tarief naar € 2,40 op koopavond en weekend	€ 2,40	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Breda	De Prins	B	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 10,00	-	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro
Roosendaal	Mill Hill	B	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00	-	€ 1,20	van 9:00 tot 18.30 overige tijden gratis / Max 4 uur/ Max dagtarief 8,00 euro
Dordrecht	Visstraat/Veemarkt	B	€ 1,60 per 60 min	€ 1,60	€ 16,00	Veemarkt-Tussen 18:00 en 0:30 €1,60 per keer (behalve op koopavond en zondag)	€ 1,70	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis
Leiden	Haarlemmerstraat	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 12,00	-	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro
Tilburg	Louis Bouwmeesterpl/ Tivoli	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 14,50	Louis B-vanaf 17.45 tot sluitmgstijd avondtarief van €4,00	€ 1,80	van 9:00 tot 2.00 overige tijden gratis / Max dagtarief 15,10 euro
Leeuwarden	De Kländerij/Hoeksterend	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 5,00	Avond- en nachttarief van € 2,50	€ 1,30	van 8:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Leiden	Breestraat	B	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 15,00	Na eerste anderhalf uur € 2,00 per uur	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro
Nijmegen	P+R Eerste Oude	C	€ 1,45 per 60 min	€ 1,45	€ 8,45	NS dagtarief € 4,15/ Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 1,60	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis
Dordrecht	Riedijkshaven	C	€ 1,40 per 60 min	€ 1,40	€ 14,00	Tussen 18:00 en 0:30 €1,40 per keer (behalve op koopavond en zondag)	€ 1,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis
Breda	Arsenaalpad/Gasthuisvelden (p-terrein)	C	€ 1,20 per 60 min	€ 1,20	€ 3,50	Vooraf betalen	€ 1,20	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro
Zwolle	Diezerpoort	C	€ 1,09 per 60 min	€ 1,09	€ 5,40	-	€ 1,09	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Haarlem	Cronje	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	-	-	€ 1,85	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis
Leiden	LUMC (ziekenhuis)	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 22,00	1e uur gratis, daarna drie uur € 1,00 per uur, de volgende uren € 2,00 per uur	€ 1,50	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro
Tilburg	Knegtel	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 5,00	Maximaal 1440 minuten parkeren.	€ 0,30	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 15,10 euro
Leeuwarden	P+R Wijnhorsterstraat	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 4,60	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 0,40	van 8:00 tot 24:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 2,70 euro
Roosendaal	-	C	-	€ 0,00	€ 0,00	-	€ 0,00	Gratis

\* Locatie A=centrum, B=and centrum, C=net buiten centrum

## Bijlage IV

oplegger bij rapport  
Analyse Wet Markt en Overheid Parkeerbedrijf Groningen  
- geheime bijlage -  
artikel 25, lid 2 Gemeentewet

Op 1 juli 2012 is de Wet Markt en Overheid in werking getreden. Deze wet bevat gedragsregels waar een overheid zich aan moet houden als zij in concurrentie met bedrijven goederen of diensten op de markt aanbiedt, zoals bijvoorbeeld het exploiteren van garages. Gemeenten hebben van de wetgever tot 1 juli 2014 de tijd gekregen om hun bestaande economische activiteiten in lijn met de Wet Markt en Overheid te organiseren. Voor de exploitatie van de parkeergarages betekent dit kort gezegd dat alle kosten verbonden aan de parkeergarages, terug moeten worden verdiend met de verkoop van de tickets en abonnementen.

De Wet Markt en Overheid is een complexe wet met een lange totstandkomings-geschiedenis. De wet is op verschillende onderdelen onduidelijk over de wijze waarop deze geïnterpreteerd moet worden en er is nog geen sprake van jurisprudentie. Vanwege deze karakteristiek hebben wij Deloitte gevraagd om onze garage-exploitatie te toetsen op conformiteit met de wet. Zij hebben in opdracht van het Ministerie de handreiking geschreven bij de wet, zoals die landelijk wordt gebruikt en zijn daarmee goed ingevoerd in de wet.

Deloitte heeft voor ons getoetst of de wijze waarop de gemeentelijke garages worden geëxploiteerd in financiële en juridische zin voldoet aan de eisen van deze wet en aldus de gemeente op correcte wijze en kostendekkend haar tarieven doorrekent. Naar het oordeel van de Deloitte is hier sprake. Deloitte heeft zich hierbij gebaseerd op de integrale kostenberekening van de exploitatie van de garages, zoals die door de gemeente wordt gehanteerd.

Belangrijke elementen bij de analyse van Deloitte, bondig gesteld:

- De resultaten van de verschillende parkeergarages mogen bij elkaar worden gevoegd. Niet elke parkeergarage hoeft dus een positief resultaat te hebben, als het geheel van de exploitaties maar een positief resultaat laat zien.
- Het cumulatieve positieve resultaat moet binnen de afschrijvingsperiodes zoals gebruikelijk binnen de gemeente (50 jaar) een positief resultaat laten zien. Dit hoeft dus niet op korte termijn. In de huidige meerjarenprognoses wordt dit positieve resultaat bereikt in 2050.
- Over het te hanteren rentepercentage zijn de Wet Markt en Overheid en het Besluit Markt en Overheid niet eenduidig. Het Besluit en de Wet zijn niet eenduidig in het te hanteren rentepercentage (ROP of marktconforme rente). Deloitte constateert dat ook in dat laatste geval de gemeente nog zou voldoen aan de normstellingen uit de Wet Markt en Overheid, omdat bij toepassing van een marktrente ook van de commerciële bedrijfswaarde zou moeten worden uitgegaan. Die commerciële bedrijfswaarde ligt lager dan de huidige boekwaarde van de gemeentelijke parkeergarages. Dit komt omdat de huidige boekwaarde is gebaseerd op opbrengstwaarde.

Deloitte merkt verder nog op dat niet alleen de Wet Markt en Overheid stelt dat de kosten van een economische activiteit volledig moeten worden doorberekend in de tarieven, maar ook regels rondom Staatssteun. Volgens Deloitte kan daarmee vanuit beide wettelijke kaders in de toekomst een risico ontstaan, als tarieven zodanig worden aangepast dat ze niet kostendekkend zijn.

Daarnaast wijst Deloitte in het kader van de Staatsteun nog op het risico dat de aanloopverliezen die de gemeente leidt bij haar garages als steun zouden kunnen gelden. Dit op zich bijzonder, omdat het voor dergelijke langjarige exploitaties niet ongebruikelijk is dat sprake is van aanloopverliezen (ook bij private partijen). Deloitte wijst er op dat er op dat sprake is van een wetgevingstechnische fout, maar kan (begrijpelijk) risico's niet uitsluiten, totdat de tekst ter rechterlijke beoordeling heeft voorgeleggen en jurisprudentie is gevormd.



**Deloitte.**

Analyse Wet Markt  
en Overheid  
Parkeerbedrijf Groningen  
Gemeente Groningen



Uitgebracht aan: M. Slijkhuis  
Teamleider Parkeren  
Gemeente Groningen

Datum: September 2013

Auteurs: mr. A. de Boer  
mevr. mr. M.M. Ramp  
D. van den Berg Msc.

Verantwoordelijk partner: drs. F.J.M. ten Have

Kenmerk: 311373041

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave</b> .....	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1 <i>Achtergrond en opdrachtformulering</i> .....	1
1.2 <i>Vertrouwelijkheid</i> .....	1
<b>2 Analyse</b> .....	<b>2</b>
2.1 <i>Status Parkeerbedrijf</i> .....	2
2.2 <i>(Economische) activiteiten</i> .....	2
2.3 <i>Omvang economische activiteit</i> .....	4
2.4 <i>Waardering van de parkeergarages op grond van de toepasselijke wetgeving</i> .....	4
2.5 <i>WMO en Staatssteun</i> .....	9
2.6 <i>Diensten van Algemeen Belang</i> .....	10
<b>3 Conclusie</b> .....	<b>10</b>
<b>Bijlage 1 – toelichting gehanteerde methodiek bepaling integrale kostprijs</b> .....	<b>12</b>
<b>Bijlage 2 – bronnen</b> .....	<b>14</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en opdrachtformulering

Het parkeerbedrijf van de gemeente Groningen (hierna: de gemeente) heeft in 2012 een negatief exploitatieresultaat van 1.8 miljoen euro gerealiseerd. Om het exploitatieresultaat de komende jaren te verbeteren overweegt de gemeente de parkeertarieven te differentiëren naar ligging van de garages. De tarieven van minder gunstig gelegen garages worden mogelijk verlaagd. Hiermee beoogt de gemeente de garages scherper in de markt te zetten.

Bij de verlaging van de tarieven spelen, ondanks het negatieve exploitatieresultaat, mededingingsaspecten en in het bijzonder de Wet Markt en Overheid (hierna: WMO) een belangrijke rol. De gemeente wenst een analyse van de gehanteerde juridische en financiële uitgangspunten.

Gelet op het vorenstaande heeft de gemeente Deloitte Real Estate Advisory verzocht een analyse uit te voeren die conform onze offerte met kenmerk 311373041 d.d. 7 juni 2013, antwoord dient te geven op de volgende vragen:

1. *Maak een analyse van de gehanteerde uitgangspunten van de gemeente Groningen met het voorgenomen parkeerexploitatiebeleid in relatie tot de eisen van de Wet Markt en Overheid (zowel financieel als juridisch)?*
2. *Zijn er mogelijkheden om een deel van de investeringskosten als 'publiek' aan te merken zodat dit deel niet in de tarieven tot uiting hoeft te komen?*

Conform afspraak heeft Deloitte de gemeente tijdens de rapportageperiode, door middel van drie gesprekken, ondersteund bij het analyseren van de zuivere kostprijs. Hierbij is ingegaan op de toerekening van mogelijke bijzondere kosten zoals bijvoorbeeld de reservering van het weerstandsvermogen en kosten voor de nadeelcompensatie.

## 1.2 Vertrouwelijkheid

Deze rapportage bevat vertrouwelijke informatie over de strategische positie van de gemeente. Wij wijzen u er op dat openbaarmaking van de rapportage mogelijk de positie, haar economische en/of financiële belangen van de gemeente jegens derden kan schaden. Daarom adviseren wij u deze rapportage vertrouwelijk te behandelen. Ons rapport is uitsluitend bedoeld voor de gemeente. Indien bekendmaking, ter beschikkingstelling aan een derde of verwijzing naar dit rapport wordt overwogen, geven wij hiervoor toestemming. Wij gaan er vanuit dat u ons voorafgaand aan de openbaarmaking op de hoogte stelt. Wij accepteren geen aansprakelijkheid naar enige andere partij waaraan inzage of toegang tot ons rapport is verleend.

De door ons uitgevoerde werkzaamheden dienen uitsluitend te worden beschouwd als advies aan de gemeente. De gemeente blijft verantwoordelijk voor beslissingen over dan wel het optreden naar aanleiding van het door ons uitgebrachte advies. Conform afspraak heeft Deloitte de berekeningen van de gemeente en de volledigheid en zuiverheid van de toerekening in het licht van de WMO geanalyseerd. Onze analyse is gebaseerd op de gemeentelijke berekeningen, er heeft geen verificatie plaatsgevonden van aan de door de gemeente aan haar

berekeningen ten grondslag liggende getallen. We hebben onze beperkt tot een analyse van de uitgangspunten van de gemeentelijke exploitatieberekeningen. Deze analyse heeft plaatsgevonden op basis van de assumptie dat de 'onrendabele top' van enkele garages een overschrijding van het 'kostenplafond' zou kunnen veroorzaken. In die aanname is het niet noodzakelijk om een gedetailleerde analyse te maken van de verschillende ondergeschikte kostensoorten (zoals overhead). De gemeentelijke berekeningen worden in hoge mate bepaald door de gehanteerde boekwaarden van de parkeergarages. In deze rapportage zijn deze uitgangspunten herleid tot de uitgangspunten van de WMO.

## 2 Analyse

### 2.1. Status Parkeerbedrijf

Voor de toepasselijkheid van de WMO moet worden nagegaan of de verrichte activiteiten worden uitgevoerd door de gemeente zelf of dat men van doen heeft met een overheidsbedrijf. Voor een overheidsbedrijf is alleen de gedragsregel over het bevoordelingsverbod mogelijk van toepassing. De overige drie gedragsregels gelden wanneer de gemeente de activiteit zelf uitvoert.

Er is sprake van een overheidsbedrijf als de gemeente een beleidsbepalende invloed heeft op het Parkeerbedrijf, zijnde een privaatrechtelijke onderneming óf wanneer de gemeente deelneemt in een personenvennootschap. Het 'Parkeerbedrijf' is een onderdeel van de afdeling Juridische Zaken, Parkeren en Vastgoed van de dienst Ruimtelijke ordening & Economische Zaken van de gemeente en hiermee geen overheidsbedrijf. De activiteiten die door het Parkeerbedrijf worden verricht, zijn hiermee activiteiten die door de gemeente zelf worden verricht. Hiermee zijn de gedragsregels over functiescheiding, gegevensgebruik en de doorberekening van de integrale kosten van toepassing.

### 2.2. (Economische) activiteiten

De WMO en de staatssteunregels zijn alleen van toepassing op de activiteit van de gemeente als sprake is van een economische activiteit. Het begrip economische activiteit is voor zowel de WMO als de staatssteunregels gelijk. Het betreft "iedere activiteit bestaande uit het aanbieden van goederen en/of diensten op een bepaalde markt".<sup>1</sup> Een sterke aanwijzing om aan te nemen dat sprake is van een economische activiteit is dat sprake is van de aanwezigheid van verschillende aanbieders van dezelfde dienst.

Deze rapportage ziet toe op de volgende activiteiten die door het parkeerbedrijf van de gemeente worden verricht:

---

<sup>1</sup> Zie bijvoorbeeld Zaak C-474/99 *Ambulanz Glöckner v Landkreis Südwestplatz*, Jur. 2001, I-08089, ro.19.

- a) De verhuur van parkeergarages aan commerciële exploitanten;
- b) De exploitatie van zeven algemeen toegankelijke parkeergarages;
- c) Het voorzien in de mogelijkheid tot straat parkeren.

#### **Ad. a Verhuur parkeergarages**

De verhuur van parkeergarages aan commerciële exploitanten is te vergelijken met de verhuur van gemeentelijk vastgoed. Deze verhuur is niet voorbehouden aan de gemeente en wordt tevens door andere (markt)partijen verricht. Deze activiteit is aan te merken als economische activiteit.

#### **Ad. b Exploitatie parkeergarages**

In de handreiking WMO wordt het exploiteren van parkeergarages door gemeentelijke (parkeer-) bedrijven expliciet als economische activiteit aangemerkt.<sup>2</sup> Reden hiervoor is dat sprake is van de aanwezigheid van verschillende aanbieders van dezelfde dienst. De exploitatie van de algemeen toegankelijke parkeergarages is aan te merken als economische activiteit.

#### **Ad. c Straat parkeren**

De gemeente heeft ervoor gekozen in bepaalde gebieden een gefiscaliseerd parkeerregime in te voeren om het straat parkeren te reguleren en te zorgen dat de schaarse ruimte op straat verdeeld wordt. Gebruikers kunnen voor deze dienst betalen door middel van bijna driehonderd parkeerautomaten op straat, het aanvragen van een parkeervergunning bij het loket Parkeren of via GSM parkeren.<sup>3</sup> Het voorzien in de mogelijkheid tot straat parkeren wordt ingegeven door de verplichting van de gemeente tot regulering van het gebruik van de openbare ruimte. Op basis van artikel 225 lid 1 Gemeentewet wordt parkeerbelasting geheven in het kader van de parkeerregulering. Activiteiten ter uitoefening van specifieke bevoegdheden van overheidsgezag worden niet als economische activiteiten gezien.<sup>4</sup> Tevens is de gemeente de enige partij die deze dienst aanbiedt.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de integrale kostendoorberekening aan de parkeergarages. De wijze waarop de wet wordt toegepast en de integrale kosten worden berekend zijn voor de verhuur en exploitatie van de parkeergarages gelijk. Uit artikel 4 Besluit Markt en Overheid<sup>5</sup> (hierna: Besluit MO) volgt dat bij het bepalen van de integrale kosten door de gemeente bedrijfseconomische principes consequent moeten worden toegepast en dat deze principes objectief te rechtvaardigen moeten zijn. Dit impliceert onder meer dat in vergelijkbare gevallen de kosten voor economische activiteiten op dezelfde wijze moeten worden berekend en daarbij eenzelfde grondslag moet worden gebruikt.

De analyse in deze rapportage beperkt zich tot de analyse van de integrale kostenberekening van het 'parkeren achter slagbomen', oftewel de verhuur en exploitatie van parkeergarages. De exploitatie van de buurtstallingen wordt buiten beschouwing gelaten, omdat de gemeente het aanbieden van buurtstallingen ziet als een dienst van algemeen belang. De buurtstallingen worden daarom ook op de lijst met Diensten van Algemeen Belang (DAB-lijst) geplaatst. Overigens is het zo dat de gemeente bij de buurtstallingen tracht een kostendekkend beleid na te streven. Verwachting is dat het al dan niet meenemen van de buurtstallingen in de integrale kostenberekening niet tot significant andere conclusies zal leiden.

<sup>2</sup> Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, *Handreiking Wet Markt en Overheid* d.d. 1 juli 2012, p. 22.

<sup>3</sup> Jaarverslag 2012 Parkeerbedrijf, p. 23.

<sup>4</sup> C113/07 SELEX; Jur. 2009 I- 02207, r.o 70. Zie ook Besluit NMa d.d. 19 december 2002, gemeente Bergen (zaak 3253-30).

<sup>5</sup> Besluit MO (Stb. 2012, 255).

## 2.3. Omvang economische activiteit

Of de WMO van toepassing is óf dat de activiteit onder de staatssteunregels valt hangt af van het voordeel dat door de overheid of de overheidsorganisatie wordt verkregen. Om dit voordeel te kunnen bepalen is het nodig de omvang van de economische activiteit te bepalen.

Doordat de gemeente de kostendoorberekening op basis van artikel 4 van het Besluit MO niet per goed of dienst hoeft uit te voeren, kan de gemeente de kostendoorberekening op een hoger aggregatieniveau, ten hoogste dat van dezelfde markt, uitvoeren. Plausibel en verdedigbaar is om de activiteiten zoals benoemd bij ad. a en b aan te merken als activiteiten op dezelfde markt en hierdoor één economische activiteit. Dit sluit aan bij de tekst in het Besluit MO<sup>6</sup> waarin wordt gesteld dat de kostenberekening en – toerekening kan plaatsvinden voor een categorie van dezelfde of soortelijke goederen of diensten mits zij betrekking hebben op dezelfde markt.

## 2.4. Waardering van de parkeergarages op grond van de toepasselijke wetgeving

Nadat is bepaald voor welke diensten de kostendoorberekening moet worden toegepast dient bepaald te worden welke kosten gemoeid zijn met het verrichten van deze diensten. Deze kosten moeten vervolgens toegerekend worden aan deze dienst.

### Kostenberekening

Bij het bepalen welke kosten gemoeid zijn met verrichten van de dienst zijn alle kosten relevant die samenhangen met de exploitatie van de parkeergarages. In de toelichting bij het Besluit MO worden expliciet de operationele kosten, afschrijvings- en onderhoudskosten en vermogenskosten benoemd. Daarnaast dienen kostensoorten die geen deel uitmaken van deze categorieën bij de kostenberekening en toerekening betrokken te worden voor zover zij verband houden met de exploitatie van de parkeergarages.

Alleen de kosten, die ook in de private sector gemaakt kunnen worden, dienen te worden doorberekend. Zuiver bestuurlijke werkzaamheden als de kosten voor beleidsvoorbereiding en inspraak, handhaving en toezicht en bezwaar en beroep hoeven niet doorberekend te worden.

De operationele en afschrijvings- en onderhoudskosten van de activa kunnen bepaald worden aan de hand van relevante gegevens uit de jaarstukken. Het betreft in het bijzonder waarderingen, afschrijvingen en voorzieningen ten aanzien van activa, zoals machines, grond en gebouwen. Er dient niet per definitie van de historische kostprijs uitgegaan te worden. In dit geval is de waarde van de parkeervoorzieningen sterk afhankelijk van de marktomstandigheden, en niet zozeer van de oorspronkelijk gemaakte kosten. Op bladzijde 10 in de toelichting bij het Besluit MO staat het volgende:

*"Hierbij is de marktwaarde bepalend, in lijn met wat ook in Europese staatssteunregels is gesteld voor het bepalen van integrale kosten"*

Verderop in de toelichting van Besluit MO wordt, onder verwijzing naar het Besluit Begroting en Verantwoording, aangegeven dat bij een negatief verschil tussen boekwaarde en marktwaarde een voorziening moet worden genomen. Dit lijkt in tegenspraak met de geformuleerde hoofdregel. De wetgever stelt echter niet expliciet dat de voorziening bij de marktwaarde moet worden opgeteld, maar verwijst naar de BBV-regels. Direct na de constatering dat een voorziening zou moeten worden genomen, wordt weer overgestapt naar het marktwaardebegrip:

---

<sup>6</sup> Besluit MO (Stb. 2012, 255), p.4.

"Uiteraard dient bij het uitgaan van de marktwaarde deze waarde op een objectieve wijze te worden vastgesteld".<sup>7</sup>

### Kostentoerekening

Nadat berekend is welke kosten gemoeid zijn met het leveren van de economische activiteit dienen deze kosten door de gemeente aan de activiteit toegerekend te worden. Het maakt hierbij niet uit of het directe of indirecte kosten betreft. Alle kosten die worden toegerekend aan de economische activiteit moeten volledig in rekening worden gebracht aan de afnemers van diensten en goederen die door de economische activiteit worden geleverd. Dit betekent dat de gemeente de totale toegerekende kosten moet dekken door de inkomsten uit de levering van de goederen of het verlenen van de diensten.

Het bovenstaande betekent dat de volgende kosten aan de exploitatie van de parkeergarages toegerekend moeten worden.

- De kapitaalslasten bestaande uit afschrijvings- en rentelasten.
  - Afschrijvingslasten: De gemeente bepaalt de hoogte van deze lasten op basis van de grondslagen zoals opgenomen in het beleidsdocument van de gemeente 'Wijziging Financiële Verordening', van 19-12-2012. De aanvangsboekwaarde betreft de bedrijfswaarde voor de gemeente: de opbrengstpotentie van de garages voor de gemeente, waarbij het gewenste rendement op de investering gelijk is gesteld aan het gemeentelijke Rente Omslag Percentage (ROP). Verder wordt op de parkeergarages, conform de 'Wijziging Financiële Verordening' in 50 jaar wordt afgeschreven, tot een restwaarde van 25% en wordt de Parkeermanagement-apparatuur afgeschreven in 10 jaar.
  - Rentelasten: de hoogte van de rentelasten wordt bepaald op basis van de gemeentelijke ROP, vermenigvuldigd met de boekwaarden. De gemeentelijke ROP bedraagt voor 2013 3,35%. Voor de jaren na 2013 wordt uitgegaan een oplopende rente (2014 3,45%, 2015 3,55%, 2016 3,7%, 2017 3,85%, vanaf 2018 en verder stabiel op 4%). De door de gemeente in de integrale kostenberekening gehanteerde ROP's na 2013 zijn, voorzichtigheidshalve, hoger dan de ROP's die de gemeente zelf voorschrijft.

In de toelichting op artikel 7 van het Besluit MO vermeldt het volgende over het te hanteren rentepercentage:

*"In dit artikel wordt een nadere aanduiding gegeven van de wijze waarop de vermogenskosten bepaald dienen te worden. Voor de lasten van zowel vreemd als eigen vermogen dient te worden uitgegaan van de gewogen gemiddelde kosten van het vermogen. Om deze kosten te bepalen zal onder meer gebruik kunnen worden gemaakt van de omslagrente die bij provincies, gemeenten en waterschappen wordt gebruikt als vermogens-kostenvoet. De hoogte van de omslagrente is afhankelijk van onder meer de rente die wordt berekend over reserves, het rentepercentage dat wordt betaald voor leningen en de renteverwachting voor de toekomst. De vermogenskosten kunnen ook worden bepaald door middel van de zogenoemde WACC-formule (weighted average cost of capital)."*

De door de gemeente gehanteerde benadering, waarbij de rente gelijk is aan of hoger is dan de ROP, sluit aan bij het Besluit MO. In de memorie van toelichting van de *Aanpassing Mededingingswet ter invoering van gedragsregels voor de overheid* wordt als toelichting op artikel 25i, derde lid, WMO staat over de rentelasten echter het volgende:

---

<sup>7</sup> Besluit MO (Stb. 2012, 255), p. 10.

*"Ten aanzien van de verdeling van de diverse vermogenscomponenten van de overheidsorganisatie over economische activiteiten en andere activiteiten geldt dat deze proportioneel, naar rato van gebruik en verbruik, moeten zijn. Als uitgangspunt voor de hoogte van de financieringskosten geldt wat in het normale handelsverkeer gebruikelijk is. Indien bijvoorbeeld de feitelijk voor een lening gemaakte kosten lager zijn dan voor een vergelijkbare «gewone» onderneming, dienen kosten te worden doorberekend die overeenkomen met de kosten die in een marktconforme situatie, uitgaand van soortgelijke activiteiten, zouden worden gemaakt. Hiermee wordt een compensatie geboden voor de afwezigheid van marktrisico. Private ondernemingen die op een markt opereren lopen het risico van een faillissement: het marktrisico. Een faillissement kan het uiteindelijke gevolg zijn van de «tucht van de markt», die het gedrag van aanbieders beïnvloedt. De kapitaalverschaffers van private ondernemingen zullen vanwege dit marktrisico een bepaald minimaal rendement eisen op hun beleggingen. De onderneming zal dit rendement in zijn prijzen moeten doorberekenen. De hoogte van het verlangde rendement is afhankelijk van de inschatting van de ondernemer en de kapitaalverschaffer van het risico op die markt. Overheidsorganisaties lopen niet het risico van een faillissement. Zij zullen dan ook in de regel door hun kapitaalverschaffers niet worden verplicht om een minimaal rendement te behalen. Om deze ongelijkheid tussen overheidsorganisaties en private ondernemingen te compenseren wordt voorgeschreven dat de overheidsorganisatie bij de berekening van haar prijzen voor economische activiteiten een vergoeding voor het marktrisico in de vorm van een vergoeding voor het gebruik van eigen vermogen in rekening moet brengen."*

Vervolgens wordt verwezen naar een passage uit een brief uit 2003 van de minister van Financiën<sup>8</sup> over een algemene risicopremie in het kader van de kosten-batenanalyse van publieke projecten. De passages uit de WMO en Besluit MO zijn niet overeenstemming met elkaar. De uitwerking in het Besluit wijkt af van de wettekst. Als de hierboven geciteerde passage uit de Mededingingswet wordt toegepast, dient de rente gelijk te zijn aan 'wat in het normale handelsverkeer gebruikelijk is', hetgeen zal leiden tot een rentepercentage dat hoger ligt dan de gemeentelijke ROP.

In de door de gemeente gehanteerde benadering zou het hanteren van een in het normale handelsverkeer gebruikelijke rentevoet leiden tot een dubbeltelling: bij de bepaling van de bedrijfswaarde voor de gemeente worden de toekomstige kasstromen contant gemaakt tegen de ROP, hetgeen over het algemeen leidt tot een hogere waarde dan de marktwaarde, aangezien marktpartijen een hogere risico-opslag hanteren. De basis waarover het verschuldigde rentebedrag wordt berekend is zodoende hoger dan bij een marktpartij. Wanneer de rentelasten vervolgens bepaald zouden worden op basis van marktconforme rentevoeten, zou dit in combinatie met de (hogere) bedrijfswaarde die de gemeente hanteert, leiden tot hogere dan marktconforme rentelasten.

Indien de gemeente haar boekwaarden zou bepalen op basis van marktwaarden, zou naar onze mening een marktconforme rentevoet toegepast moeten worden. Echter, doordat de gemeente waardeert tegen bedrijfswaarden vastgesteld op basis van de gemeentelijke ROP, is het volgens ons verdedigbaar om de rentelasten eveneens op basis van de gemeentelijke ROP te bepalen.

- Onderhoudslasten: de onderhoudslasten zijn gebaseerd op het meerjarenonderhoudsplan van het parkeerbedrijf. Dit plan loopt tot en met 2028. Voor de periode daarna is uitgegaan van de gemiddelde kosten over de periode 2012-2028. Deze kosten zijn doorgetrokken naar de toekomst.

---

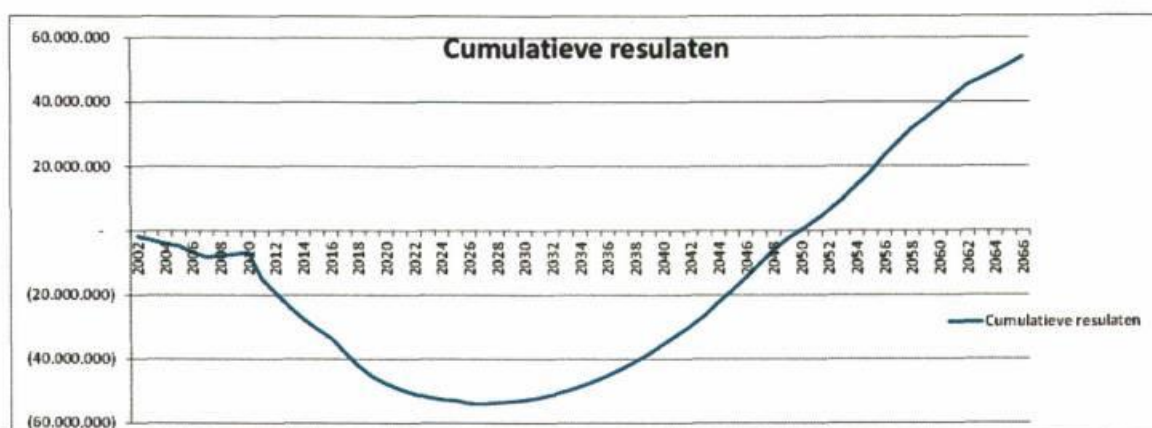
<sup>8</sup> Kamerstukken 29352, 14 november 2003. Er worden in deze brief richtsnoeren gegeven voor het hanteren van een risicopremie. De wetgever acht de brief 'van belang' zonder de toepasselijkheid van de brief in het wettelijke kader te plaatsen.



- Exploitatiekosten: betreft kosten met betrekking tot het beheren van de garages, gebaseerd op de gerealiseerde kosten in 2012. De kosten voor de Forum- en Damsterdiepgarage zijn gebaseerd op de goedgekeurde raadsvoorstellen.
- Organisatiekosten: De organisatiekosten zijn gebaseerd op de gegevens uit Clarity (het tijdschrijfsysteem van de gemeente), gebaseerd op het kostenniveau zoals in 2012 is gerealiseerd. Hierbij zijn alle kosten met betrekking tot personeel, huisvesting etc. meegenomen.

Om na te gaan in hoeverre de integrale kosten volledig worden doorbelast, heeft de gemeente gebruik gemaakt van een meerjarenprognose van kosten en opbrengsten, waarbij de kosten en opbrengsten van alle garages (verhuur en exploitatie) door de gemeente bij elkaar worden opgeteld en worden uitgezet in de tijd.

De hiervoor beschreven uitgangspunten resulteren in het volgende meerjarenbeeld voor de exploitatie en verhuur van de parkeergarages:<sup>9</sup>



Tot en met 2026 is sprake van een dalende lijn, hetgeen inhoudt dat tot die tijd sprake is van een, op jaarbasis, negatief resultaat op de parkeergarages. Dit negatieve resultaat is met name te wijten aan de aanvangsverliezen die samenhangen met de opening van een aantal nieuwe parkeergarages. Vanaf 2027 wordt een winstgevende exploitatie voorzien. Naar verwachting zijn vanaf 2050 de aanvangsverliezen volledig weggewerkt.

Om na te gaan of de hiervoor beschreven methodiek is toegestaan conform het Besluit MO, dient antwoord te worden gegeven op de volgende vragen:

1. *Mogen kosten en opbrengsten door de tijd heen met elkaar verrekend worden of dient er op jaarbasis sprake te zijn van een kostendeckende exploitatie?*

*"Artikel 4 Categorieën van goederen en diensten*

*Indien bij het verrichten van economische activiteiten verscheidene soorten goederen of diensten worden aangeboden, kan de kostendoorberekening, bedoeld in artikel 25i, eerste lid, van de wet, voor deze goederen of diensten gezamenlijk geschieden voor zover die goederen of diensten tot dezelfde markt behoren."*

Het verrekenen van kosten en opbrengsten door de tijd heen is toegestaan, omdat de op jaarbasis kostendeckend maken van de exploitatie tot onwenselijke schommelingen in de tarieven zou leiden. Zie

<sup>9</sup> Berekeningen markt & overheid 11.07.13.xlsx', zoals d.d. 11 juli 2013 ontvangen van de heer Gerlof Hansma, in Bijlage 1 zijn de gehanteerde uitgangspunten opgenomen

hiervoor onderstaande passage uit het Besluit MO. Voorwaarde is wel dat hiervoor een (egalisatie)reserve/ voorziening gevormd wordt.

*"Bij het uitvoeren van economische activiteiten kunnen zich fluctuaties in kosten en baten voordoen. Met name in een eerste jaar van een activiteit kunnen ook meer kosten worden gemaakt dan in volgende jaren het geval is. Als door omstandigheden de ramingen voor een volgend jaar hoger of lager uitvallen dan voor het lopende jaar, moet strikt genomen het tarief omhoog of omlaag worden bijgesteld. Dat kan leiden tot onwenselijke schommelingen in de tarieven." ... "Dit kan worden verrekend als de overheden hier een (egalisatie)reserve of voorziening voor treffen. Het treffen van een (egalisatie)reserve of voorziening dient dan wel samen te hangen met de te verrichten economische activiteit. Op deze manier kan een overheid dergelijke fluctuaties meerjarig verrekenen in de integrale kosten die worden toegerekend aan een goed of dienst."<sup>10</sup>*

Op basis van voorgaande passage dient de gemeente een (egalisatie)reserve of voorziening te treffen voor de aanvangsverliezen van de garages. Voor de Forumgarage wordt in de meerjarenprognose tussen 2011 en 2019 een bedrag van EUR 700.000 per jaar meegenomen ter dekking van de aanvangsverliezen (totaal EUR 6,2 miljoen). Het cumulatieve resultaat van alle garages laat echter alsnog een tekort zien dat tot en met 2026 groter wordt en pas vanaf 2050 omslaat in een cumulatief overschot. Belangrijkste oorzaak van de aanvangsverliezen is de hoogte van de kapitaalslasten. Doordat de gemeente de aanvangsboekwaarden van de garages baseert op de opbrengstpotentie van de garages voor de gemeente, waarbij het gewenste rendement op de investering gelijk is gesteld aan het gemeentelijke ROP, zijn de gehanteerde kapitaalslasten hoger dan wanneer gewaardeerd zou worden tegen marktwaarde. In deze opvatting heeft het treffen van een voorziening een dubbeling tot gevolg. Derhalve achten wij het, zeker gelet op de risicobuffer die reeds in de berekening is opgenomen (zie hierna), niet noodzakelijk om aanvullende voorzieningen in de berekening op te nemen.

*Aanvullende risicobuffer:*

Recentelijk heeft de gemeente de verwachte opbrengstwaarde (en daarmee de boekwaarde) neerwaarts bijgesteld voor de Circus-, Boterdiep- en Station Europaparkgarage, aangezien bij deze garages sprake is van structureel lagere opbrengsten dan eerder begroot (Circusgarage en Boterdiepgarage), dan wel is sprake van afspraken over de kostendekkendheid van de garage met de gebruiker (Station Europaparkgarage). In de hierboven omschreven analyse van de integrale kosten is, om de analyse zo zuiver mogelijk te houden, deze afboeking nog niet meegenomen. Het gaat hierbij om een afboeking van circa EUR 24,8 miljoen (waarvan EUR 13 miljoen voor de Boterdiepgarage, EUR 5,6 miljoen voor de Circusgarage en EUR 6,2 miljoen voor de Station Europaparkgarage). Doordat deze afboeking niet is meegenomen in de geprognosticeerde rente- en afschrijvingslasten, wordt in feite een risico-buffer meegenomen (ter grootte van verschil tussen de huidige werkelijke boekwaarde en de boekwaarde voor afboeking).

- 2 *Wordt bij deze integrale kostenberekening gehandeld conform de bedrijfseconomische principes die de gemeente normaliter hanteert?*

Het Besluit MO schrijft voor dat sprake dient te zijn van een consequente toepassing van bedrijfseconomische principes, waarbij een bestendige gedragslijn gevolgd dient te worden bij de kostendoorberekening.

Gemeentelijke richtlijnen schrijven voor dat rekening gehouden dient te worden met de opbouw van een weerstandsvermogen voor de exploitatie (conform het BBV door het parkeerbedrijf aangeduid als

---

<sup>10</sup> Paragraaf 3.2. Bedrijfseconomische principes, in de nota van toelichting behorende bij het Besluit MO.

weerstandsvermogen). De kostensoort 'weerstandsvermogen' is niet benoemd in het Besluit MO. Wij gaan er vanuit dat deze risicobuffer niet in de integrale kostenberekening opgenomen hoeft te worden, anders dan de aan het lage rendement gekoppelde risico-opslag. Zoals hiervoor reeds vermeld is door het niet meenemen in de berekening van reeds neerwaarts bijgestelde boekwaarden een impliciete buffer opgenomen van EUR 24,8 miljoen.

## Resumé

De gemeentelijke berekeningen geven inzicht in de kostenberekening en toerekening. De berekening is gestoeld op de gemeentelijke boekwaarde die is gebaseerd op de opbrengstwaarde op basis van de (lage) rendementseis. De gemeente past in lijn met WMO de boekhoudkundige principes toe, met dat verschil dat de wetgever marktwaarde van de garages en een gebruikelijk rendement hanteert als uitgangspunt. Het is mogelijk dat de Autoriteit Consument & Markt van mening kan zijn dat een hogere risico-opslag dient te worden gehanteerd. Echter, ons inziens bevat de door de gemeente gehanteerde integrale kostenberekening afdoende ruimte om te kunnen voldoen aan de eisen van de wetgever.<sup>11</sup>

## 2.5. WMO en Staatssteun

De wetgever van de WMO gaat er vanuit dat de gemeente staatssteun kan verlenen aan eigen economische activiteiten. In de memorie van toelichting is op bladzijde 35 dit als volgt omschreven:

*De regering is van oordeel dat staatssteun niet alleen aan een onderneming buiten de overheid kan worden verleend, maar zich ook kan voordoen indien een overheidsorganisatie economische activiteiten verricht en daar algemene middelen voor ter beschikking stelt. Gegeven de hiervoor genoemde, brede uitleg van het ondernemingsbegrip is ook in dit geval sprake van een onderneming.<sup>12</sup> Begunstiging van deze onderneming door de overheid kan ook plaatsvinden als deze overheid en de overheidsonderneming deel uitmaken van dezelfde overheidsorganisatie. Voor een bevestiging van deze zienswijze kan niet worden verwezen naar regelgeving, jurisprudentie of uitspraken van de Europese Commissie. In de Europese rechtspraak zijn geen voorbeelden bekend waarin een uitspraak is gedaan over de vraag of de financiering van een in eigen beheer verrichte activiteit staatssteun oplevert, noch in positieve zin, noch in negatieve zin. Ten einde meer zekerheid te verkrijgen over de toepasselijkheid van de staatssteunregels op economische activiteiten die de overheid zelf verricht is hierover de mening van de Europese Commissie gevraagd. Bij brief van 8 augustus 2006 heeft de directeur-generaal Concurrentie van de Commissie van de Europese Gemeenschappen aangegeven dat naar zijn mening de staatssteunregels ook van toepassing zijn op overheidsinstellingen die producten leveren aan derden.*

Doordat de gemeente de integrale kosten aan haar activiteiten toerekent, wordt er geen onrechtmatig voordeel ten opzichte van andere ondernemingen verkregen. Een verlaging van de parkeertarieven is mogelijk zolang ten minste de integrale kosten worden doorberekend. De gemeente dient zoals hiervoor uiteengezet alle kosten die worden toegerekend aan de geleverde goederen of diensten volledig in rekening te brengen aan haar afnemers. Wanneer de gemeente echter deze kosten niet volledig meeneemt in haar parkeertarief kan een onrechtmatig voordeel ontstaan. Hierbij speelt het feit dat de wetgever een wetgevingstechnische fout heeft gemaakt een rol. De gemeentelijke 'subsidie' in de periode dat aanloopverliezen worden geleden, zou volgens de staatssteunregels al in het eerste exploitatiejaar als steun moeten worden aangemerkt, omdat de steunregels geen verevening toestaan. Gelet op dit feit en de uitdrukkelijke bedoeling van de wetgever, verdienen naar mening van Deloitte ook steunaspecten zoals gedeut in artikel 107 VWEU aandacht. Niet moet worden

---

<sup>11</sup> De gemeente Groningen vermenigvuldigt een relatief laag rentepercentage (ROP) met een relatieve hoge waarde (de boekwaarde). De WMO gaat uit van een hoger rentepercentage (het door marktpartijen vereiste rendement), vermenigvuldigd met een naar verwachting lagere marktwaarde. Per saldo bevat de berekening van de gemeente Groningen op dit punt ons inziens afdoende buffer.

<sup>12</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 354, nr. 3 34.

uitgesloten dat een mededingings- of steunklacht van een marktpartij wordt gebaseerd op de wetgeschiedenis. De Autoriteit Consument en Markt kan van mening zijn dat de Europese Commissie bevoegd is kennis te nemen van de kwestie. De Europese Commissie kan vervolgens van mening zijn dat de staatssteunregels worden overtreden. Pas na een expliciete uitspraak van de Europese Commissie dat de gemeente niet kan worden aangemerkt als een 'onderneming', kan het staatssteunrisico geheel worden uitgesloten.

## 2.6. Diensten van Algemeen Belang

### Diensten van Algemeen Belang

Economische activiteiten die plaatsvinden in het algemeen belang zijn uitgezonderd van de WMO. De gemeenteraad kan bepalen dat de economische activiteit is aan te merken als een activiteit die wordt verricht in het algemeen belang. In dat geval is de WMO niet meer van toepassing waardoor de risico's ten aanzien van de WMO worden weggelaten. Deloitte acht het verdedigbaar om de exploitatie van gemeentelijke parkeergarages aan te merken als activiteit die wordt verricht in het algemeen belang. Het aanmerken van de exploitatie van gemeentelijke parkeergarage als activiteit die wordt verricht in het algemeen belang is een bevoegdheid van de gemeente. De gemeente kan haar besluit onderbouwen door bijvoorbeeld een beroep doen op verschillende maatschappelijke doelstellingen zoals ordening van het openbaar gebied en de ondersteuning van de centrumfunctie. De autonome verordenende bevoegdheid van de gemeenteraad maakt dat er veel ruimte is om het algemeen belang te formuleren. Er bestaat geen verplichting om bij het vastleggen van het algemeen belang aan te sluiten bij wettelijke publieke taken.

# 3 Conclusie

De gemeente past haar bedrijfseconomische principes consequent toe en deze principes zijn 'objectief te rechtvaardigen':

- De door de gemeente opgestelde integrale kostprijsberekening vertoont, binnen de voor de gemeente gebruikelijke exploitatietermijn van 50 jaar per garage en tegen de huidige boekwaarden, een cumulatief positief meerjarenbeeld. Er vindt dus over die exploitatieperiode van 50 jaar een integrale kostendoorberekening plaats zoals bedoeld in de WMO.
- Verwachting is dat het meerjarenbeeld van de integrale kostprijsberekening verbetert indien uitgegaan wordt van een marktbenadering, waarbij de garages tegen marktwaarde gewaardeerd worden. In dat scenario valt het *publieke deel* van de investeringen weg en kan deze buiten de kostprijsberekening worden gehouden.
- De door de gemeente gehanteerde integrale kostenberekening biedt derhalve afdoende ruimte om te kunnen voldoen aan de eisen van de wetgever.

In paragraaf 2.5 merkten wij op dat de staatssteunregels geen verevening toestaan. Dit betekent dat bij strikte lezing en interpretatie van de toelichting van de wet het dekken van aanloopverliezen in de eerste jaren moet worden gezien als vorm van staatssteun. Gelet op dit feit en de bedoeling van de wetgever, kan naar mening van Deloitte het risico van steun zoals geduid in artikel 107 VWEU niet worden uitgesloten.

# Bijlage 1 – toelichting gehanteerde methodiek bepaling integrale kostprijs

Hierna volgt een toelichting van de gemeente op de door haar gehanteerde methodiek ter bepaling van de integrale kostprijs.

## Algemene Toelichting model

### Meerjarenbegroting

In het voorjaar 2013 is de meerjarenbegroting parkeerbedrijf van de gemeente Groningen geactualiseerd ten opzichte van de versie die in het najaar 2012 door de raad is vastgesteld. De periode van de meerjarenbegroting bedraagt 2013-2026. De uitgangspunten van de meerjarenbegroting zijn:

1. Indexatie kosten en opbrengsten 2%
2. Voor de rentefactor wordt de rop gehanteerd (voor 2013 is de rop vastgesteld op 3,35%)  
Om de meerjarenbegroting minder kwetsbaar te maken voor het rentenisco is gerekend in het model met een oplopende rente.  
Voor 2014 is gerekend met 3,45%, 2015 met 3,55%, 2016 met 3,7%, 2017 met 3,83%, vanaf 2018 en verder is de rentefactor gestabiliseerd op 4%
3. Bij de meerjarenbegroting zijn de grondslagen die de gemeente hanteert toegepast. Op garages wordt 50 jaar afgeschreven met een restwaarde van 23%. Parkeermanagement-apparatuur wordt afgeschreven in 10 jaar, in een enkel geval worden veegmachines geactiveerd (euroborg 5 j), in andere gevallen als kosten genomen.
4. De input in de meerjarenbegroting voor jaar 2013 is gebaseerd op de realisatie 2012 qua kosten en opbrengsten. Voor de kapitaalslasten worden de te verwachten kosten meegenomen op basis van het bestand kapitaalslasten. Daar waar nodig is, is een raming gemaakt van de extra kosten en opbrengsten, bijvoorbeeld als gevolg van ontwikkeling programma, maatregelen om extra opbrengsten te genereren.

### Berekeningen wet markt & overheid

1. De berekeningen van de Wet Markt en Overheid zijn gebaseerd op de meerjarenbegroting. De periode 2013-2026 is doorgetrokken tot einde exploitatieduur op basis van de uitgangspunten de meerjarenbegroting qua indexatie van kosten en opbrengsten en berekening van kapitaalslasten.
2. De exploitatieduur is gebaseerd op de ingebruikname van de parkeergarage met een exploitatieduur van 50 jaar.
3. De kapitaalslasten zijn overgenomen van het bestand kapitaalslasten, hiern zijn de kapitaalslasten van alle kostenplaatsen berekend, ook zijn vervangingsinvesteringen meegenomen. De vervangingsinvesteringen zijn vanaf 1-1-2013 gehandhaafd met 2%.
4. De onderhoudslasten zijn gebaseerd op het meerjarenonderhoudsplan. Dit loopt t/m 2026, voor de periode daarna is het gemiddelde over de periode 2012-2026 genomen en dit is doorgetrokken naar de toekomst.
5. De algemene kosten (uren en algemene kosten) zijn gebaseerd op de gegevens uit clarity (tijdschrijfsysteem) over de periode 2010-2012.  
Voor de inschatting van de algemene kosten in de periode vóór 2010, is het gemiddelde gehanteerd van 2010 t/m 2012. Hier is een correctie op indexatie toegepast.  
Vanaf 2013 zijn de algemene kosten gebaseerd op niveau 2012. In het uurtarief zijn alle kosten opgenomen (dus personeel, huisvesting etc).  
De kosten (direct en indirect) en opbrengsten van een parkeergarage zijn dus integraal doorberekend.
6. Voor de garages boterdiep, sozawa, circus-garage zijn in de afgelopen jaren bijdragen/afboekingen gedaan. Deze zijn ten behoeve van de berekeningen Markt en Overheid gecorrigeerd, dat wil zeggen als last opgenomen, waardoor de berekeningen zo zuiver mogelijk zijn gemaakt.  
Zouden deze bijdragen (Boterdiep € 13,0 mln), (Circus € 5,6 mln) en (Sozawa € 6,2 mln) terecht mogen worden afgeboekt dat ontstaat hierdoor een bedrag van € 24,8 mln wat beschikbaar kan worden gesteld voor een risico-bufter.

### Indeling model

1. Toelichting: de toelichting met betrekking tot de uitgangspunten van het model en de indeling van het model
2. Cumulatief: de cumulatieve resultaten van alle parkeergarages en P2 en Zaanstraat over de gehele looptijd
3. BOT: de exploitatie van het boterdiep-garage
4. OOS: de exploitatie van de oosterpoort-garage
5. CIR: de exploitatie van de circus-garage
6. EUR: de exploitatie van de euroborg-garage
7. DAM: de exploitatie van de damsterdiep-garage
8. FOR: de exploitatie van de forum-garage
9. MAR: de exploitatie van de martini-garage
10. RAD: de exploitatie van de rademarkt-garage
11. CAS: de exploitatie van de casino-garage
12. WES: de exploitatie van de westerhaven-garage
13. SOZ: de exploitatie van de sozawa-garage
14. P+R: de exploitatie van P2 en Zaanstraat
15. Analyse: analyse van de cumulatieve resultaten van de garages en kengetallen
16. Organisatiekosten: de organisatiekosten die zijn doorbelast aan de garages
17. Kapitaalslasten: de output van de berekening van de kapitaalslasten van alle kostenplaatsen (idem input voor de meerjarenbegroting)
18. Onderhoudslasten: de onderhoudslasten van de garages
- 19: de exploitatieberekening van het forum
- 20: de exploitatieberekening van het damsterdiep
- 21: de exploitatieberekening van de sozawa-garage

Risico-model:

Bij de meerjarenbegroting is een risico-model opgesteld waarin we het benodigde weerstandsvermogen voor parkeerbedrijf hebben berekend.

De risico's die zijn geïdentificeerd zijn: renterisico, risico hogere/lagere indexatie kosten en opbrengsten, bezettingsgraadrisico parkeergarages en straatparkeren en bijdrage ov-bureau. Het totale benodigde weerstandsvermogen is berekend op €17,2 mln over een periode van 10 jaar, rekening houdend met kans op voordoen komen we uit op € 15,9 mln.

Totaal	1. rente	2. opbreng	3. ov-bijdr	4. bezettin	5. straatpe	6. Overige AF: forum	Totaal risico	Risico gebaseerd op kans op voordoen	
2014	72.253	19.006	75.000	454.643	500.404		1.121.306	968.828	
2015	72.380	41.647	75.000	543.827	500.906 PM		1.235.560	1.076.822	
2016	73.640	65.736	75.000	586.131	199.317 PM		999.824	909.999	
2017	92.790	103.672	75.000	1.008.511	200.080 PM	0	1.480.454	1.380.483	
2018	94.516	140.296	75.000	1.137.510	199.521 PM	0	1.666.843	1.557.375	
2019	110.201	183.181	75.000	965.603	200.158 PM	0	1.744.144	1.623.306	
2020	433.299	235.577	75.000	1.019.525	200.741	0	1.964.546	1.829.964	
2021	911.808	278.539	75.000	1.076.848	199.916	0	2.341.370	2.395.744	
2022	907.204	289.808	75.000	792.598	199.067	-65.657	2.198.542	2.066.091	
2023	909.546	332.851	75.000	809.911	199.328	-66.970	2.259.696	2.116.302	
	1.887.757	1.690.174	750.000	8.416.911	2.800.638	0	-132.620	17.212.255	15.924.914

Bezettingsgraadrisico is groot vanwege de exploitatie van nieuwe garages met een relatief hogere bezettingsgraad (Damsterdiep 2012/ 23,5%), Forum (2017/39%).

Deze garages zijn in de meerjarenbegroting met een ingroepsperiode opgenomen, de resultaten van de meerjarenbegroting over periode 2013-2026 zijn integraal overgenomen in de berekeningen van de Wiet Markt en Overheid, dit geldt dus voor alle garages. Vanaf 2027 is dezelfde lijn doorgetrokken als in de periode van de meerjarenbegroting (2013-2026).

## Bijlage 2 – bronnen

- Berekeningen markt & overheid 11.07.13.xlsx', zoals d.d. 11 juli 2013 ontvangen van de heer Gerlof Hansma
- Besluit MO (Stb. 2012, 255).
- C113/07 SELEX; Jur. 2009 I- 02207, r.o 70. Zie ook Besluit NMa d.d. 19 december 2002, gemeente Bergen (zaak 3253-30).
- Kamerstukken 29352, 14 november 2003.
- Ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie, Handreiking Wet Markt en Overheid d.d. 1 juli 2012, Jaarverslag 2012 Parkeerbedrijf
- Nota van toelichting Besluit MO (Stb. 2012, 255).
- Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 354, nr. 3 34.
- Zaak C-474/99 Ambulanz Glöckner v Landkreis Südwestplatz, Jur. 2001, I-08089, ro.19.



Deloitte is met ongeveer 5.000 medewerkers en kantoren in heel Nederland de grootste organisatie op het gebied van accountancy, belastingadvies, consultancy en financiële advisering. Deloitte Nederland is een onafhankelijke memberfirm van Deloitte Touche Tohmatsu, met 150.000 medewerkers en vestigingen in meer dan 140 landen.

Deloitte  
Orteliuslaan 982  
3528 BD Utrecht  
Postbus 3180  
3502 GD Utrecht  
Nederland

Tel: 088 288 0722  
Fax: 088 288 9985  
[www.deloitte.nl](http://www.deloitte.nl)

©Deloitte 2013

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu Limited, a UK private company limited by guarantee, and its network of member firms, each of which is a legally separate and independent entity. Please see [www.deloitte.com/about](http://www.deloitte.com/about) for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu Limited and its member firms. Deloitte provides audit, tax, consulting, and financial advisory services to public and private clients spanning multiple industries. With a globally connected network of member firms in more than 140 countries, Deloitte brings world-class capabilities and deep local expertise to help clients succeed wherever they operate. Deloitte's approximately 169,000 professionals are committed to becoming the standard of excellence.

As a UK private company limited by guarantee, neither Deloitte Touche Tohmatsu nor any of its member firms has any liability for each other's acts or omissions. Each of the member firms is a separate and independent legal entity operating under the names "Deloitte," "Deloitte & Touche," "Deloitte Touche Tohmatsu," or other related names.