

Bestuursdienst



Afdeling Bestuursadvisering  
Onderwerp Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te GRONINGEN

Wij zijn met het openbaar  
vervoer bereikbaar, buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden  
krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum  
en kenmerk vermelden.

Telefoon (050) 367 76 67 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk BD 11.2816541

E-mailadres  
div.bsd@groningen.nl

Datum 10 NOV 2011 Uw brief  
van

Uw kenmerk

Website  
www.groningen.nl

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u, zoals aan u toegezegd, de discussienotitie Parkeren met  
Perspectief aan.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

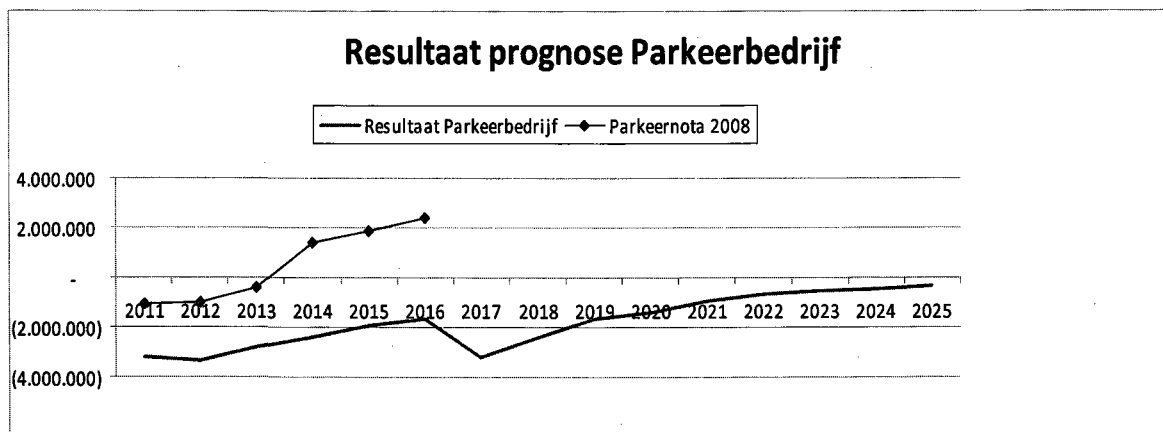
de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys

## DISCUSSIONOTA

**PARKEREN MET PERSPECTIEF****voorstellen voor het structureel gezond maken van het Parkeerbedrijf Groningen****1 Aanleiding en analyse**

Het resultaat van het Parkeerbedrijf staat onder druk. In 2010 bedroeg het negatieve resultaat 2,7 miljoen euro; dat is 2,2 miljoen lager dan oorspronkelijk werd begroot in de Parkeernota.

De huidige meerjarenprognose geeft voor de periode 2011-2026 gemiddeld een tekort weer van €1,8 miljoen per jaar. Cumulatief is het tekort tot en met 2025 €27 miljoen.



Het traditionele ‘evenwicht’ tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R lijkt in Groningen uit balans te zijn geraakt. Baten en lasten houden geen gelijke tred meer, waardoor zonder ingrijpen de exploitatie niet meer sluitend is. Daarvoor zijn verschillende oorzaken.

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven achter bij de meerjarenverwachting. Dat is te wijten aan het uitblijven van ontwikkelingen (Boterdiepgarage en in mindere mate Europapark), maar ook aan ander gebruik en gedrag dan was verwacht. Zoals bij de Circusgarage (de winkels trekken minder mensen van buiten), maar ook Europapark. Zo is alleen al het tekort op de Boterdiepgarage ca. 1,7 miljoen per jaar; het tekort op de Circusgarage bedraagt 3 ton per jaar. Het achterblijven van de garage-inkomsten is een belangrijke factor in het tekort van het Parkeerbedrijf.
- De inkomsten uit straatparkeren staan onder druk. Het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat neemt af en de handhaving op overtredingen was de afgelopen jaren door interne oorzaken (reorganisatie-perikelen) minder goed. En net als bij de garages speelt ook hier de recessie een rol: landelijk is het beeld dat het gebruik van betaalde parkeerplaatsen in 2010 met 5% is gedaald.
- Terwijl de inkomsten dalen, stijgen de kosten van het Parkeerbedrijf. De kosten van het beheer van de garages en de exploitatie van fietsstallingen en P&R-terreinen nemen gestaag toe. Bij ongewijzigd beleid kosten de fietsstallingen (incl. kapitaallasten) vanaf 2013 ca. 1,6 miljoen euro per jaar. Bij ongewijzigd beleid kosten de P&R-terreinen dan € 670.000 per jaar (onderhoud en kapitaallasten). Daar staan geen inkomsten voor het Parkeerbedrijf tegenover. De opbrengst van P&R (kaartverkoop busritten) komt nu alleen terecht bij het OV-bureau.
- De buurtstallingen tenslotte kennen een redelijk stabiel beeld. Met de afgesproken tariefstijgingen komen we in 2015 op een kostendekkend niveau. De buurtstallingen blijven in deze nota daarom verder buiten beschouwing.

**2 Naar een nieuw verdienmodel**

Op basis van deze analyse op hoofdlijnen doen wij u in deze notitie voorstellen hoe we het Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond kunnen maken. Maar nadrukkelijk met behoud van onze beleidsmatige doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en duurzaamheid, zoals die zijn verwoord in ons Collegeprogramma. Want bij parkeren gaat het om meer

dan alleen rentabiliteit. Onderdelen van beleid mogen geld kosten. Het gaat erom dat we goed in de greep houden hoeveel geld. Bovendien moet de dekking daarvan ook op langere termijn geregeld zijn. Dat wil zeggen dat er een eerlijk en houdbaar verdienmodel moet komen.

Daarbij is het van belang steeds goed in het oog te houden dat er een samenhang is tussen het verkeersbeleid en het parkeerbeleid, maar ook tussen de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid. Draaien aan de ene knop (bijv. verhoging P&R-tarief) heeft direct gevolgen bij andere onderdelen: van de benutting van garages tot mogelijke verhoging van de druk op wijken waar nu nog geen betaald parkeerregime bestaat.

Een nader commercieel plan voor parkeergarages volgt in het eerste kwartaal van 2012.

#### Basispakket maatregelen

Voor de periode 2012-2016 is het gemiddelde tekort op het Parkeerbedrijf van 2,4 miljoen euro per jaar. Onderstaande tabel geeft het tekort voor de komende jaren exacter aan (bedragen in mln. euro's).

	2012	2013	2014	2015	2016	totaal
tekort	3,34	2,77	2,38	1,97	1,69	12,15

Het doel is om in 5 jaar dat tekort structureel weg te werken.

We hebben daarvoor een basispakket aan maatregelen samengesteld. Die moeten de inkomsten van het Parkeerbedrijf verhogen en de lasten verlagen. Daar hoort bij dat we ook kijken of we de grote geplande investeringen uit de Parkeernota anders kunnen financieren, om zo de jaarlijkse kapitaallasten van het Parkeerbedrijf te verlagen. Het basispakket richt zich op de korte termijn met maatregelen die snel geïmplementeerd kunnen worden.

In de volgende paragrafen lichten we de voorstellen van het basispakket toe voor de verschillende onderdelen van het Parkeerbedrijf. De financiële effecten van het basispakket zijn samengevat in bijlage 1.

### **3 Straatparkeren**

#### Wijziging betalingssystematiek GSM (jaarlijkse besparing: 20 duizend)

In het huidige aflopende contract met de leverancier van GSM-parkeren betaalt de gemeente 8% van de omzet van het GSM-parkeren voor de door de leverancier gemaakte kosten. Aanvankelijk was dat bij een lage omzet een redelijke marge. Gezien de huidige omzetten en de percentages die andere gemeenten betalen, willen wij in de nieuwe overeenkomst inzetten op een verlaging van het percentage naar 2%. Dat levert een jaarlijkse besparing op van 20 duizend per jaar.

#### Aanpassen DVO's met DIA en Stadtoezicht (jaarlijkse besparing: totaal 100.000)

Met de huidige dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de DIA voor de inning van boetes en het afdoen van bezwaren is een bedrag gemoeid van 500 duizend euro.

Met de af te sluiten dienstverleningsovereenkomst met Stadtoezicht over de handhaving van het parkeerbeleid is een bedrag gemoeid van 1.500.000 euro.

Voor beide nieuwe DVO's zetten wij in op een jaarlijkse besparing van 5%. Dat leidt tot een verlaging van de lasten van 1 ton per jaar. M.n. bij Stadtoezicht verwachten wij dat er door het nieuwe integrale toezicht efficiencywinst mogelijk is.

#### Bijdrage gehandicapten aan parkeerkosten (opbrengst: kostendekkend, nader uit te werken)

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd met 1,5 fte. De afgelopen jaren is het aantal aanvragen voor (verlenging van) een gehandicaptenparkeerkaart flink gestegen. Ook is er een toename in het aantal aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen op straat.

Tot nu toe heeft de gemeente er voor gekozen om – i.t.t. veel andere gemeenten – geen bijdrage te vragen voor het gehandicaptenparkeren en de kosten daarvan te laten dekken uit het Parkeerbedrijf.

Dat is niet langer houdbaar. We stellen daarom voor de kosten voor het gehandicaptenparkeren niet meer te dekken uit het Parkeerbedrijf, en in plaats daarvan ( eventueel een inkomensafhankelijke) eigen bijdrage te vragen aan gehandicapten, in principe op basis van kostendekkendheid.

Wij vragen u nu om hierover eerst een principebesluit te nemen.

De dienst ROEZ komt daarna zo spoedig mogelijk met een concreet uitwerkingsvoorstel.

#### Op peil brengen van handhaving betaald parkeren (opbrengst al verwerkt in meerjarenprognose)

Door verschillende interne oorzaken (m.n. de overgang van de Parkeerplicht naar de gemeente) is de handhaving van het betaald parkeren de afgelopen jaren minder goed geweest.

We verwachten dat de handhaving de komende jaren weer op het oude peil terugkomt. De effecten daarvan (uiteindelijk ca. + 3 ton per jaar) zijn al meegenomen in de actuele meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

#### **4 Fietsparkeren**

Binnen de doelen van ons fietsbeleid hebben we gezocht naar mogelijkheden om kosten te verlagen en inkomsten te verhogen. Maar we willen wel dat de bestaande stallingsvoorzieningen goed gebruikt blijven. De maatregelen mogen het gewenste kwaliteitsniveau niet wezenlijk aantasten. Bij een Fietsstad horen nu eenmaal goede stallingsvoorzieningen. We kiezen daarom zoveel als mogelijk voor het handhaven van de bewaking bij de bestaande voorzieningen, met een prioriteit voor de binnenstad. Bewaking bij stallingen draagt immers ook bij aan sociale veiligheid (Schoon, Heel en Veilig).

#### Verlagen lasten bestaande voorzieningen (besparing: 288.000 per jaar)

We hebben geprobeerd de kwaliteit van de bestaande voorzieningen zo goed mogelijk in stand te houden, en daarbinnen te kijken naar mogelijkheden om de efficiency te verhogen. Zo handhaven we de 24 uren bewaking bij het Stadsbalkon (ook vanwege de sociale veiligheid), maar in het vervolg moet dit met 2 mensen in plaats van met 3. Ook de bezetting van de AFAC gaat terug naar 1 persoon. De stalling in de Peperstraat wordt een stalling die puur gericht is op uitgaanspubliek. Van woensdag t/m zaterdag is deze geopend van 22 tot 6 uur en zondag van 0 tot 6 uur.

Toch ontkomen we er helaas niet aan om in een beperkt aantal gevallen – Kardingse, Paddepoel en Haddingestraat – de bewaking bij stallingen te schrappen. Dat is ook nodig om de kostenstijging als gevolg van het afbouwen van de gesubsidieerde arbeid op te kunnen vangen.

#### Verlaging lasten: besparingen op nieuwe investeringen (besparing: 159.000 per jaar)

In de Parkeernota is 6,9 mln. euro gereserveerd voor investeringen in fietsparkeermaatregelen: in de binnenstad (4 mln.), het stationsgebied (uitbreiding, 2 mln.) en bij belangrijke bushaltes (0,5 mln.). De kapitaallasten daarvan (€423.000) komen ten laste van het Parkeerbedrijf.

De plannen voor uitbreiding van de stallingsvoorzieningen bij het station zijn al in gang gezet, de behoefte is daar zoals bekend groot. Ook de behoefte aan stallingsvoorzieningen in het centrum is groot. Bovendien willen we de openbare ruimte op m.n. drukke plekken zo veel mogelijk ontlasten van geparkeerde fietsen. Maar dan moet er wel een alternatief zijn.

We proberen daarom voor de geplande investering in het centrum (4 mln.) een bijdrage uit de BDU te krijgen. Omdat de BDU als voorwaarde heeft dat er ook een eigen bijdrage tegenover moet staan, verlaagt dit de geplande kapitaallasten van deze investering met 40%, van €273.000 naar €164.000. Een besparing van €109.000 per jaar, maar met behoud van de beoogde kwaliteit.

Gezien de beperkte financiële ruimte stellen we daarnaast voor om vooralsnog af te zien van het creëren van stallingsmogelijkheden bij grote bushaltes. Dat scheelt €50.000 per jaar, overeenkomend met een geplande investering van 5 ton.

#### Verhoging opbrengsten: invoeren tarief langparkeren Stadsbalkon (50.000 per jaar)

Voor het langparkeren van de fiets in het Stadsbalkon willen we een tarief vragen. Met de inzet van de aanwezige software en sensoren is het mogelijk om in kaart te brengen welke fiets langer dan 5 dagen in het Stadsbalkon staat. De belangrijkste voorinvestering hiervoor is inmiddels gedaan en de handhaving in het stationsgebied is op orde.

## **5 P&R voorzieningen**

In de inleiding hebben we geconstateerd dat ons P&R-beleid financieel een zware belasting vormt voor het Parkeerbedrijf. Bij ongewijzigd beleid (incl. investeringen ten laste van het Parkeerbedrijf van in totaal 6,2 mln. voor vervangen verlichting, een P&R-terrein Zernike, de aansluiting van P&R-Europapark en een kwaliteitsimpuls voor P&R) kosten de P&R-terreinen in 2013 € 670.000 per jaar (onderhoud en kapitaallasten). Als we daar de kosten van toezichthouders per terrein bij optellen (een wens uit de P&R-nota 2011), zou dat zelfs 1,2 mln. per jaar kunnen worden. Daar staan geen inkomsten voor het Parkeerbedrijf tegenover.

Ook hier zoeken we daarom naar mogelijkheden om de kosten te verlagen en de inkomsten te verhogen, maar met behoud van onze beleidsdoelstellingen.

### Financieren geplande 2 P&R-investeringen met BDU en/of RSP-geld (besparing 228.0000 per jaar)

In de Parkeernota is aangekondigd dat we bij Zernike een nieuw P&R terrein willen openen. Twee miljoen van de daarvoor benodigde investering (kapitaallasten 152.000 per jaar) zou ten laste komen van het Parkeerbedrijf. Ook is toen aangekondigd dat we de kwaliteit van bestaande P&R voorzieningen willen verbeteren (investering 1 mln., kapitaallasten 76.000 per jaar; ten laste van het Parkeerbedrijf).

We willen deze investeringen handhaven, maar ze geheel financieren met een combinatie van RSP-geld en BDU. Dat zou leiden tot een jaarlijkse besparing van 228.000 per jaar, met behoud van de nagestreefde kwaliteit. Het college is daarover inmiddels in gesprek met de provincie.

### Afsluiten 'weglek-terreinen' P4 en P5 (20.000 per jaar)

Op het Europapark zijn meerdere parkeerterreinen in en om het stadion. Twee van deze terreinen zijn openbaar toegankelijk (200 plaatsen) en vormen een serieuze gratis concurrent voor de Euroborggarage. In de praktijk blijkt dat op deze terreinen veel geparkeerd wordt door bezoekers en werknemers van de ondernemingen in de Euroborg. Door het afsluiten van deze terreinen kunnen we een jaarlijkse omzetstijging genereren van naar schatting ca. €20.000,-.

### Structurele bijdrage OV-Bureau aan onderhoud, beheer en kwaliteit P&R-voorzieningen (ca. 500.000 per jaar, voorlopig bedrag, onder voorbehoud)

Wij zijn in overleg gegaan met het OV-Bureau over de situatie dat de stad nu geen enkele vergoeding krijgt voor het beheer en onderhoud en de kwaliteit van de P&R-voorzieningen.

Inmiddels is er bij alle partijen draagvlak voor een structurele bijdrage aan de stad. Over de hoogte daarvan zijn we nog in gesprek, maar voorlopig gaan wij uit van een bedrag van 5 ton per jaar.

## **6 Parkeergarages**

Een belangrijke oorzaak van het huidige tekort bij het Parkeerbedrijf is de achterblijvende bezetting bij een aantal garages. Dat geldt met name voor de Circusgarage en de Boterdiepgarage en – in veel mindere mate – voor de Euroborggarage.

In algemene zin geldt voor alle garages dat we het gebruik willen bevorderen door een betere kwaliteit, bereikbaarheid en vindbaarheid, o.a. met behulp van een beter parkeerverwijssysteem. Daarnaast is ook de verhouding tussen de prijs voor het parkeren op straat en het parkeren in de garage een constant punt van aandacht. In de verdere uitwerking van het Commercieel Plan Parkeerbedrijf gaan we deze en andere aspecten vertalen in concrete maatregelen. Dit plan volgt in het eerste kwartaal van 2012.

### Afboeken kapitaallasten Circusgarage naar nul (besparing: 306.000 per jaar)

De Circusgarage heeft zich niet ontwikkeld zoals verwacht. De invulling van het programma bovengronds heeft niet het gebruik van de parkeergarage met zich meegebracht zoals dat was verwacht. De woningen worden bewoond door studenten en de bovenliggende commerciële plint heeft niet de gewenste regionale uitstraling en trekt vooral klanten uit de buurt.

Dat betekent dat er geen andere optie is dan afboeken. Door afboeken van de huidige boekwaarde van 5,35 mln. euro worden de kapitaallasten met ruim 3 ton verlaagd.

### Boterdiepgarage: voorlopig terug naar grondexploitatie CiBoGa

De huidige bezetting van de Boterdiepgarage blijft ver achter bij de prognose. Het tekort bedraagt ca. 1,7 mln. per jaar. De belangrijkste reden daarvoor is dat de programmatische invulling van CiBoGa bovengronds fors is vertraagd. De huidige crisis draagt niet bij aan een snelle invulling.

Toch is er nog steeds belangstelling voor het terrein. Het perspectief voor de benutting van de Boterdiepgarage wordt de komende jaren gunstiger.

*Onlangs is de bouw gestart van de nieuwe zuidelijke ingang aan de zijde van de Bloemsingel. Deze ingang is naar verwachting medio 2012 te gebruiken door autoverkeer. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor een betere bereikbaarheid en benutting van de Boterdiepgarage.*

*Het woningbouwprogramma voor het Ebbingekwartier is aangepast. Bij de huidige ingang zijn nu 20 woningen in aanbouw. Eind dit jaar start de bouw van schots 5 (63 woningen). Voor schots 8 is een plan in ontwikkeling voor de bouw van een hotel met 135 kamers, waarvoor naar schatting ca. 70 parkeerplaatsen nodig zijn. Ook is er een nieuw bestemmingsplan in procedure met een aangepast, meer marktconform plan voor de ontwikkeling van schots 6 en 7 (ca. 180 woningen waarvan ca. 65 appartementen en 115 grondgebonden woningen).*

*Daarnaast zijn er verschillende ontwikkelingen in het gebied rond de garage die het gebruik van de garage positief kunnen beïnvloeden. Ten eerste zorgt de komst van Albert Heijn aan de Nieuwe Ebbingestraat voor nieuwe economische dynamiek in het gebied. Het Open Lab is volop in aanbouw en de Loods wordt omgebouwd tot een horecavoorziening met terras aan het stadsstrand. Aan de oostkant van de garage, op de noordpunt van het UMCG-terrein, bouwt de RUG momenteel het nieuwe gebouw voor ERIBA. Het UMCG realiseert de komende jaren de nieuwbouw van Psychiatrie. Samen met de mogelijke komst van het Infoversum, tegenover de nieuwe ingang van de parkeergarage aan de Bloemsingel, voorzien wij een positief effect op het gebruik van de garage.*

*Het Open Lab en het Infoversum zijn voorbeelden van tijdelijke invullingen die een bezoekersstroom naar het gebied (kunnen) genereren en daarmee ook parkeerinkomsten. Dat vraagt om een integrale benadering van de kosten in de grondexploitatie en het Parkeerbedrijf. Zo kan het voor de stad als geheel bijvoorbeeld verstandig zijn om grondkosten tijdelijk te verlagen (of zelfs af te zien van tijdelijke grondinkomsten), als daarmee een forse inkomstenbron wordt gegenereerd voor het Parkeerbedrijf en de ondernemers in de omgeving. Maar dat kan eigenlijk pas als de schotten tussen Grondbedrijf en Parkeerbedrijf op dit punt verdwijnen. Dit speelt ook bij de Euroborggarage (zie hieronder).*

*Ten slotte proberen we de garage onder de aandacht te brengen van potentiële nieuwe doelgroepen. Afgelopen winter bijv. met een prijsactie, en nu zijn we in gesprek met de Stadsschouwburg. Want sinds de Nabergarage is gesloten, hebben bezoekers van de schouwburg een nieuwe parkeerplek nodig. Met o.a. een folder proberen we deze potentiële klanten te bereiken.*

Ondanks dit verbeterde perspectief en de maatregelen die we willen treffen, verwachten we ook de komende jaren nog aanzienlijke tekorten op de Boterdiepgarage. Gezien de samenhang met de bovengrondse ontwikkeling stellen we daarom voor deze garage voorlopig uit het Parkeerbedrijf te halen en weer op te nemen in de grondexploitatie CiBoGa. Op die manier kunnen de (tijdelijke en permanente) ontwikkelingen in het gebied beter in samenhang worden gestuurd.

In de begroting 2012 stellen we voor middelen beschikbaar te stellen waarmee het verwachte tekort op de jaarlasten van de Boterdiepgarage voor tenminste 5 jaar gedekt kan worden. Daarna worden de lasten en baten opgenomen in de grondexploitatie CiBoGa.

Het gaat om een bedrag van in totaal 8,5 mln. euro. Dit bedrag zal gefaseerd worden toegevoegd aan de reserve grondzaken.

### Dotatie aan reserve Grondzaken

We stellen een dotatie van 10 mln. euro voor aan de reserve Grondzaken.

Dit is bestemd voor de hierboven voorgestelde afboeking van de Circusgarage (5,35 mln.) en voor een deel voor dekking van het verwachte tekort van 8,5 mln. euro op de Boterdiepgarage in de komende 5 jaar. Het dan nog resterende deel van dat tekort komt uit de opbrengsten van het basispakket.

We komen daar in paragraaf 8 nader op terug.

### Europapark: Euroborggarage (geschatte meeropbrengst 2012 t.o.v. 2010: 5%, €70.000

Ook de Euroborggarage heeft last van de recessie (achterblijvende ontwikkeling Europapark) en daarnaast van gratis parkeerterreinen in de directe omgeving. Aan het laatste gaan we wat doen (zie par. 5), maar het tempo van de ontwikkelingen in het gebied en dus van de komst van nieuwe parkeerklanten hebben we niet in de hand. We proberen nu met een nieuwe manier van gebiedsontwikkeling (met o.a. een meer integrale benadering van o.a. grondkosten, parkeeroplossingen en kwaliteit van de openbare ruimte) de bouw in het Europapark weer vlot te trekken. Maar we blijven sterk afhankelijk van de markt en het tempo van het economisch herstel. We komen daar op terug in de geactualiseerde grondexploitatie die dit najaar verschijnt.

We kunnen nu geen raming geven voor structurele meeropbrengsten als gevolg van deze maatregelen. Voorlopig kiezen we voor het actief monitoren van wat er gebeurt na invoering ervan. Na een jaar kunnen we beter inschatten wat het structurele effect zal zijn en kunnen we zonodig aanvullende maatregelen treffen.

### Binnenstad: Damsterdiep en Grote Markt

Beide garages zijn nog niet in gebruik; de Grote Marktgarage moet zelfs nog gebouwd worden.

De exploitatie van de Grote Marktgarage is uitgebreid aan de orde geweest in het raadsvoorstel en de grondexploitatie, daar gaan we hier dan ook niet op in.

## **7 Andere methodiek financiering grote parkeerinvesteringen**

Op dit moment financieren we elke geldbehoefte binnen het concern in feite op dezelfde manier. Door op een andere manier te werken bij grote investeringen (zgn. projectfinanciering), kunnen we de rentelasten verlagen. Met name bij investeringen van tientallen miljoen tellen ook kleine renteverschuiven al fors door. Zo levert verlaging van de rente met 1% bij de garage Grote Markt bijvoorbeeld een voordeel op van ruim 8 mln. euro.

Deze andere manier van financieren heeft niet alleen voordelen voor het Parkeerbedrijf, maar ook voor het Grondbedrijf, en uiteraard voor alle concernonderdelen die met grote investeringen te maken hebben. In bijlage 2 gaan we wat dieper in op de technische kant van projectfinanciering.

We gaan het idee van projectfinanciering voor grote investeringen verder uitwerken. We doen dat in samenspraak met de provincie. Komend voorjaar willen we de resultaten daarvan aan u voorleggen.

## 8 Overzicht en conclusie

In deze notitie hebben we u een groot aantal voorstellen gedaan om het Parkeerbedrijf in een periode van 5 jaar weer op orde te hebben. In de tabel in bijlage 1 zijn alle maatregelen samengevat. Daaruit blijkt dat we met dit zgn. basispakket het jaarlijkse tekort op termijn kunnen terugbrengen met ca. 1,7 mln. Dat is nog exclusief de effecten van kostendekkend gehandicaptenparkeren en de effecten van projectfinanciering voor het verlagen van de kapitaallasten op de grote parkeerinvesteringen; beide maatregelen moeten nog nader worden uitgewerkt.

In onderstaand overzicht staat samengevat wat de financiële consequenties zijn van de in deze notitie voorgestelde maatregelen. (Bedragen in mln. euro.)

	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
<b>verwacht tekort Parkeerbedrijf</b>	<b>- 3,34</b>	<b>- 2,77</b>	<b>- 2,38</b>	<b>- 1,97</b>	<b>- 1,69</b>	<b>- 12,15</b>
af: verwacht tekort Boterdiepgarage (garage Boterdiep gaat naar grex CiBoGa)	1,66	1,70	1,71	1,72	1,67	8,46
bij: verwacht effect maatregelen Basispakket	1,36	1,59	1,59	1,70	1,70	7,94
bij: bijdrage uit dotatie reserve Grondzaken	0,32					0,32
saldo Parkeerbedrijf incl. Basispakket	0	0,52	0,92	1,45	1,68	4,57
af: bijdrage aan tekort Boterdiepgarage						4,13
saldo Parkeerbedrijf 2012-2016						0,44
<b>verwacht tekort Boterdiepgarage 2012-2016</b>						<b>8,46</b>
af: bijdrage uit dotatie reserve Grondzaken						4,33
af: bijdrage uit resultaat Parkeerbedrijf						4,13
saldo verwacht tekort Boterdiepgarage 2012-2016						0
<b>dotatie reserve Grondzaken</b>						<b>10,00</b>
af: afboeking Circusgarage						5,35
af: bijdrage aan tekort Parkeerbedrijf 2012						0,32
af: bijdrage deel tekort Boterdiepgarage (naar Reserve Grondzaken)						4,33

In deze tabel zijn de effecten van kostendekkend gehandicaptenparkeren en van projectfinanciering voor grote parkeerinvesteringen nog niet meegeteld. Daardoor kan het resultaat hoger uitvallen.

Uit de tabel blijkt dat met behulp van het Basispakket en de dotatie aan de reserve Grondzaken de tekorten van het Parkeerbedrijf kunnen worden opgelost. Dit komt mede omdat de Boterdiepgarage voorlopig uit het Parkeerbedrijf wordt gehaald en teruggaat naar de grondexploitatie CiBoGa. De verwachte tekorten op deze garage in de periode 2012-2016 worden tot een maximum van 8,5 mln. euro gedekt met een deel van de overbruggingsbijdrage en met een deel van het saldo van het Parkeerbedrijf.

Na 2016 komen eventuele tekorten op de Boterdiepgarage voor rekening van de grondexploitatie CiBoGa, totdat de garage teruggaat naar het Parkeerbedrijf.

### Conclusie

De voorzichtige conclusie is, dat na invoering van het Basispakket (incl. terugplaatsing van de Boterdiepgarage naar de grondexploitatie CiBoGa) het Parkeerbedrijf daarmee op papier na 5 jaar weer in evenwicht is.

We willen echter nadrukkelijk waarschuwen voor al te optimistische verwachtingen. De huidige economische situatie brengt veel onzekerheden met zich mee, met potentieel negatieve effecten voor het Parkeerbedrijf (o.a. vertraging ontwikkelingen bovengronds, afnemende opbrengsten betaald parkeren op straat en in de garages). Ook moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat niet alle



maatregelen het maximale effect zullen hebben. Bovendien moeten we afwachten hoe de garage Damsterdiep gaat lopen.

Het perspectief is onzeker, en elke prognose is onder deze omstandigheden een hachelijke zaak. We moeten ons dus niet rijk rekenen.

Na invoering van alle maatregelen kunnen we na verloop van tijd een betere schatting maken van de effecten. We zullen u via de TURAP (3 keer per jaar) op de hoogte houden van de voortgang.

#### Pluspakket

Gezien de hierboven geschetste onzekerheden, onderzoeken we aanvullende maatregelen om het resultaat van het Parkeerbedrijf verder te verbeteren: het zgn. Pluspakket.

We denken dan o.a. aan inzet van middelen uit de Wet Mulder (een bijdrage van het CJIB per strafbeschikking voor fout parkeren), apart betalen voor het parkeren op een P&R-terrein en het gebruik van de P&R-bus (er zijn steeds meer mensen die daar nu gratis parkeren en te voet of per vouwfiets hun weg vervolgen) en de invoering van een eenvoudig en goedkoop Stadsstallingsabonnement voor alle bewaakte stallingen in de stad voor alle Stadjsers tussen 10 en 65 jaar.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om verkenningen. Met de middelen die met deze of andere maatregelen uit het Pluspakket gegenereerd worden, kunnen we eventuele tegenvallers opvangen. Maar we kunnen er ook eventuele nieuwe ambities mee betalen, zoals bijv. uitbreiding van het aantal bewaakte stallingen of toezicht op P&R-terreinen.

#### Commercieel plan

Naast de in deze nota voorgestelde maatregelen hebben we ook een commercieel plan op hoofdlijnen laten opstellen. Dat is bijgevoegd bij deze discussienota.

We zullen dit commercieel plan nader uitwerken naar concrete maatregelen per garage. Want het gaat om maatwerk.

**bijlage 1: BASISPAKKET (effecten in euro's per jaar)**

	minder lasten	meer opbrengst	totaal	jaar invoering
<b>straatparkeren</b>			<b>120.000</b>	
- betere betalingssystematiek GSM	20.000			2012
- betere DVO's met DIA en Stadstoezicht	100.000			2012
- bijdrage gehandicapten aan parkeren		PM	PM	uitwerking
<b>fietsparkeren</b>			<b>497.000</b>	
- Stadsbalkon 24 uur met 2 i.p.v. 3 man	144.000			2012
- schrappen bewaking Kardingse en Paddepoel	65.000			2012
- schrappen bewaking Haddingestraat	34.000			2012
- beperken functie stalling Peperstraat	29.000			2012
- lagere bezetting AFAC	16.000			2012
- geen nieuwe stallingen bij bushaltes	50.000			
- nieuwe stalling Centrum deels via BDU	109.000			2015
- invoeren tarief langparkeren Stadsbalkon		50.000		2013
<b>P&amp;R</b>			<b>748.000</b>	
- afsluiten P4 en P5		20.000		
- bijdrage OV-Bureau (per jaar) (bedrag onder voorbehoud)		500.000		
- investering P&R Zernike uit BDU en RSP, cofinanciering via RSP	152.000			2013
- kwaliteitsimpuls P&R uit BDU en RSP, cofinanciering via RSP	76.000			2012
<b>Parkeergarages</b>			<b>336.000</b>	
- afboeken Circusgarage (kost eenmalig 5,35 mln.)	306.000			2012
- tijdelijk: Boterdiepgarage naar grex CiBoGa,				
- verlagen kosten beheer Boterdiepgarage	30.000			2013
<b>Anders financieren grote Parkeerinvesteringen</b>	PM		PM	
<b>TOTAAL BASISPAKKET</b>	<b>1.131.000</b>	<b>570.000</b>	<b>1.701.000</b>	

## **bijlage 2: Projectfinanciering i.p.v. ROP bij grote investeringen**

Hieronder gaan we dieper in op projectfinanciering voor het Parkeerbedrijf. Maar uiteraard is deze methodiek van toepassing op alle grote investeringen.

Het Parkeerbedrijf kent twee soorten investeringen. Ten eerste de (ondergrondse) parkeergarages. Deze garages worden gekenmerkt door hoge investeringsbedragen (tientallen miljoenen) en langer exploitatieperiodes inclusief de daarbij behorende onzekerheden en risico's.

Daarnaast kent het Parkeerbedrijf de exploitatie van de openbare ruimte (incl. fietsparkeren). Kenmerk daarvan is relatief lagere investeringen en daardoor minder financiële risico's.

Het effect van de renteontwikkeling in de tijd is daardoor het grootst bij de investeringen in de parkeergarages.

- Huidige situatie. De ROP is op dit moment 3,75% en licht stijgend. De verwachting nu is (zonder "Meerstad effecten") dat de ROP in 2013 3,9 à 4% zal worden (bron: BSD).
- De renteopslag in de exploitatieopzet van de garages is gemiddeld ca. 1,5%. Dat wil zeggen de disconteringsrente (= rente + risico opslag), waarmee de exploitaties worden doorgerekend ten behoeve van de contante waarde bepaling ca. 5,5% bedraagt.
- Middelen voor het Parkeerbedrijf worden voor lange termijn vastgelegd en zijn nauwelijks beïnvloedbaar meer (statische situatie).
- De ontwikkelingen op de geldmarkt en de risico's van de parkeerexploitaties vragen echter om een meer dynamische benadering.
- Het optimaal gebruik maken van lange en korte termijn financieringen kan een (sterk) kostenverlagend effect creëren op de hoogte van de rente. Zoals gezegd is het rente-effect bij grote investeringen zoals parkeergarages groot. Verlaging van de rente met 1% bij de garage Grote Markt bijvoorbeeld levert een financieel voordeel op van ruim 8 mln. euro.
- Wel hoort bij een dergelijke aanpak een sterke risico-analyse en een beheersingspakket.
- Uitgaven en financiering worden binnen het Parkeerbedrijf inzichtelijk gemaakt.

De huidige ROP zal in de nabije toekomst grotendeels worden bepaald door drie grootgebruikers, namelijk het grondbedrijf, het Parkeerbedrijf en natuurlijk Meerstad. Het projectmatig sturen op rente en dus risicobeheersing is vanuit het minimaliseren van de financiële tekorten te prefereren. Ook vanwege het voordeel dat het (bedrijfseconomisch) inzichtelijk maakt waar kosten en opbrengsten in de organisatie ontstaan.