

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 2 oktober 2013

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de besloten vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 2 oktober 2013
Aanvang: 10:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: Mevrouw S.A. Koebrugge
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26; wolbert.meijer@ groningen.nl

Opening

A Algemeen deel

- A1. Opening en mededelingen
- A2. Vaststelling agenda

B Inhoudelijk deel

- B1.** Tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf, Parkeerverordening 2014 en nadere regels Parkeerverordening 2014 (raadsvoorstellen)
 - Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf** (pdf)
 - bijlage 1** (pdf)
 - bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet** (pdf)
 - Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014** (pdf)

Sluiting

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30 oktober 2013	Registratienr.	RO 13.3866922
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	16 september 2013
Datum raadscommissie	9 oktober 2013	Portefeuillehouder	Joost van Keulen
Bijlagen	7	Steller	Jeroen Visser
		Telefoon	8848
		E-mail	jeroen.visser@groningen.nl

GEHEIMHOUDING
bijlage II en IV.

Onderwerp

Tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf.

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de besluiten van het college om:
 - de tarieven van de gemeentelijk geëxploiteerde parkeergarages in 2014 niet te indexeren/verhogen;
 - voor parkeergarage Oosterpoort met ingang van november 2013 een speciaal kantoorurentarief vast te stellen van maximaal € 10,- op werkdagen van 7.00 tot 19.00 uur;
 - voor parkeergarages Boterdiep en Circus met ingang van november 2013 het dagtarief bij te stellen van € 20,- naar € 10,- per dag;
- II. het college de opdracht te geven om bij wijze van experiment voor de duur van 2 jaren (1 januari 2014 tot 31 december 2015) de bewoners van Stoker en Brander maximaal 12 kortingskaarten per jaar per huishouden te verstrekken (tegen € 10,- per stuk, inclusief BTW), die per stuk eenmalig recht geven op maximaal 24 uren parkeren in parkeergarage Euroborg en het college de opdracht te geven deze proef te monitoren en te zijner tijd te evalueren;
- III. het college tevens de opdracht te geven om bij wijze van proef voor de duur van 2 jaren het abonnementstarief voor bewoners van CiBoGa bij te stellen naar € 75,- per maand en het college de opdracht te geven deze proef na 2 jaren te evalueren;
- IV. de tarieven voor straatparkeren vanaf 1 januari 2014 vast te stellen op:
 - Schilwijk, van € 1,60 naar € 1,80 per uur;
 - Binnenstad Diepenring, van € 2,30 naar 2,50 per uur; en
- V. het college de opdracht te geven hiertoe een wijziging van de Verordening Parkeerbelasting voor te bereiden;
- VI. het college opdracht te geven de invoering van een nieuwe tariefzone voor te bereiden (schil II, Hortusbuurt en Binnenstad Oost) en hiertoe overleg te organiseren met de ondernemersverenigingen en bewoners;
- VII. ten aanzien van de bijlagen II en IV geheimhouding te bekrachtigen overeenkomstig artikel 25, lid 3 Gemeentewet.



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 2 -

(Publieks-)samenvatting

Het college stelt de gemeenteraad voor om de tarieven van de gemeentelijke parkeergarages in 2014 niet te indexeren en de dagtarieven in de parkeergarages Circus en Boterdiep te verlagen van € 20,- naar € 10,- per dag. Daarnaast wordt een speciaal kantoortijdentarief ingevoerd voor parkeergarage Oosterpoort (maximaal € 10,- per dag op werkdagen van 7.00 tot 19.00 uur). Met deze set maatregelen wordt beoogd het garageparkeren in de stad aantrekkelijk en concurrerend te houden.

Daarnaast stelt het college voor de tarieven voor het straatparkeren met circa 10% te verhogen. Anders dan in veel vergelijkbare steden is het parkeren op straat goedkoper dan in parkeergarages. Met deze maatregel wordt dit verschil verkleind om daarmee het parkeren in parkeergarages te bevorderen. De nieuwe tarieven voor het straatparkeren worden vanaf 1 januari 2014 ingevoerd.

Ook stelt het college voor om voor de bezoekers van bewoners van de Stoker en Brander het lang parkeren in parkeergarage Euroborg goedkoper te maken middels een proef waarbij gedurende 2 jaren tegen 50% korting maximaal 12 dagkaarten per jaar kunnen worden aangeschaft. Als laatste stelt het college voor om de bewoners van CiBoGa (die geen recht hebben op een parkeervergunning op straat) een lager abonnementstarief aan te bieden (€ 75,- per maand in plaats van € 114,- per maand).

Inleiding

Het Parkeerbedrijf staat al enkele jaren financieel onder druk. In 2012 is afgesloten met een tekort van € 1,8 miljoen en ook voor 2013/2014 wordt een substantieel tekort verwacht. De gemeenteraad heeft in 2012 de "Motie parkeerimpuls garages" aangenomen (bijgevoegd als bijlage I), waarin onder andere is opgenomen dat de bezettingsgraad van garages dient te verbeteren door het prijsverschil tussen straat- en garagetarief te verkleinen en het parkeren op straat minder aantrekkelijk te maken. Tevens heeft de raad in de motie Parkeerimpuls verzocht om actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners. Dit punt is uitgewerkt in een voorstel voor bewoners van CiBoGa.

Ook in het coalitieakkoord 2012-2014 "Prinsenhofakkoord op de rails..." is de opdracht geformuleerd om te laten onderzoeken op welke wijze tot omzetverhoging van het Parkeerbedrijf kan worden gekomen, waarbij expliciet experimenten met prijsdifferentiatie in de tarieven per uur en/of real-time-parkeertarieven zijn benoemd. Het college heeft adviesbureau Grontmij opdracht gegeven om de mogelijkheden voor omzetverhoging in kaart te brengen. Het rapport treft u bijgevoegd aan als geheime bijlage II en vormt de grondslag voor de voorgestelde maatregelen, tevens is een openbare versie bijgevoegd als bijlage III.

In navolging van de besprekingen in raadscommissies Beheer en Verkeer van 15 mei 2013 en 5 juni 2013 wordt in de voorliggende nota tevens uitgebreid ingegaan op het bezoekers- en bewonersparkeren van respectievelijk Stoker en Brander en CiBoGa.

Beoogd resultaat

Er is sprake van een verschillende set maatregelen, met verschillende doelen:

- met het verlagen van dagtarieven van de garages Circus en Boterdiep wordt het versterken van de concurrentieposities van deze garages beoogd en het aantrekkelijker maken van het parkeren in deze garages. Het behouden van de concurrentiepositie is ook de reden voor het niet indexeren van de uurtarieven in de overige garages;
- met het verhogen van de tarieven voor straatparkeren wordt beoogd het prijsverschil tussen straatparkeren en garageparkeren te verkleinen en meer omzet voor het Parkeerbedrijf te Genereren;

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 3 -

- via een tweetal proeven (voor de duur van 2 jaren) wordt beoogd de bewoners van Stoker en Brander en bewoners van CiBoGa tegemoet te komen in respectievelijk het bezoekerstarief en bewonerstarief en te monitoren wat het effect is van het gereduceerde tarief.

De voorgestelde maatregelen sluiten aan bij het coalitieakkoord 2012-2014 "Prinsenhofakkoord op de rails ...", waarin is bepaald dat het Parkeerbedrijf commerciëler moet gaan werken en experimenten met prijsdifferentiatie tot uitvoering moeten worden gebracht.

Kader

Op 1 juli 2012 is de Wet Markt en Overheid in werking getreden. Deze wet bevat gedragsregels waar overheden zich aan moeten houden als zij door het verrichten van economische activiteiten de concurrentie aangaan met bedrijven. Het belangrijkste uitgangspunt van de Wet Markt en Overheid is - Vertaald naar de exploitatie van parkeergarages - dat de gemeente in haar tarieven (prijs van parkeerkaartjes), tenminste de integrale kosten doorberekent die moeten worden toegerekend aan de parkeergarages. Wij hebben de garage exploitaties extern laten toetsen op conformiteit aan de Wet Markt en Overheid. Op basis van dit advies (bijgesloten als bijlage IV) kan worden geconcludeerd dat de gemeentelijke garage-exploitatie voldoet aan de normstelling uit de WMO.

Omdat openbaarmaking van de informatie in de bijlagen II en IV schade kan toebrengen aan de economische en financiële belangen van de gemeente, worden deze bijlagen u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overgelegd. Wij stellen u voor om gelet op artikel 25, lid 3 Gemeentewet de door ons voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering.

Argumenten/afwegingen

1. Inleiding.

Het college heeft onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden van omzetsijging door tariefdifferentiatie voor zowel straat- als garageparkeren, om daarmee in samenhang te beschouwen wat de gevolgen zijn van het draaien aan individuele knoppen. Tariefdifferentiatie kan worden ingezet om verschillende doelen te realiseren. Tariefdifferentiatie kan bijvoorbeeld worden ingezet om beleidsdoelen te halen (blik van straat, kwaliteit openbare ruimte), meer omzet te genereren, maar ook als tegemoetkoming naar verschillende doelgroepen.

Onderstaand wordt allereerst aan de hand van ingewonnen advies in de breedte ingegaan op de inzet van tariefdifferentiatie ter bevordering van de omzet. Opvolgend wordt uitgebreid aandacht besteed aan het bezoekersparkeren van de Stoker en Brander en het bewonersparkeren van CiBoGa. Het onderliggend beleidskader wordt waar relevant aangehaald.

2. Tariefdifferentiatie.

Adviesbureau Grontmij heeft in opdracht van het college onderzoek verricht naar omzet verhogende maatregelen voor het Parkeerbedrijf. Het volledige onderzoek van Grontmij treft u aan als geheime bijlage II. Hetzelfde onderzoek, maar dan ontdaan van concurrentiegevoelige informatie (in het bijzonder garageparkeren), treft u aan als openbare bijlage III.

2.1 Bevindingen uit benchmark.

Grontmij is gestart met een benchmarkonderzoek, wat inzichtelijk maakt hoe de parkeertarieven in Groningen zich in landelijk en regionaal perspectief verhouden. Voor de vergelijking zijn alle parkeertarieven omgerekend naar tarieven per uur en is daarnaast onderscheid gemaakt naar A, B en C-locatie. Een A locatie is een centrumlocatie met hoge bezoekersintensiteiten, de afstand van het centrum loopt op bij de B en C locaties. De indeling naar A-, B-, en C-locaties is enigszins arbitrair omdat er natuurlijk veel meer factoren van invloed kunnen zijn op het succes en de bezettingsgraad van een parkeergarage. De gekozen aanpak achten wij echter voor het verkrijgen van een totaalbeeld

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 5 -

Op basis van het advies van Grontmij stelt het college voor om de volgende tarieven in 2014 in de verschillende tariefzones te hanteren:

Tariefzone	Huidige uurtarief straat	Voorstel uurtarief straat 2014	Huidige tarief parkeergarages ter plaatse*
Binnenstad Diepenring	€ 2,30	€ 2,50	€ 2,40 - € 2,73 **
Hortusbuurt - Binnenstad Oost	€ 1,60	€ 2,00	€ 2,40 - € 2,73 ***
Resterende schilwijken	€ 1,60	€ 1,80	€ 2,40

* Doorgaans worden de tarieven van de parkeergarages per 1 januari geïndexeerd.

** De Casinogarage wijkt door de week tot 17.00 uur af qua uurtarief, het uurtarief bedraagt dan € 1,20.

*** De UMCG garage zijn het eerste uur goedkoper (€ 1,60).

Voorgesteld wordt de tariefsverhoging in de huidige tariefzones per 1 januari 2014 door te voeren en de hiertoe noodzakelijke wijzigingen in de Verordening Parkeerbelasting en de Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen mee te nemen bij de reguliere jaarlijkse aanpassingen (november/december).

Voor wat betreft de introductie van de nieuwe tariefzone "Schil II" (Hortusbuurt en Binnenstad-Oost) stellen wij u voor om het college opdracht te geven om eerst in gesprek te treden met de ondernemers en bewoners en de resultaten van dit overleg voor te leggen aan de gemeenteraad. Op basis van het resultaat van het overleg kan de raad vervolgens besluiten al dan niet tot invoering van de nieuwe tariefzone over te gaan.

Op basis van het advies van Grontmij verwachten wij dat de voorgestelde verhoging van de straat-tarieven, uitgezonderd de invoering van de nieuwe tariefzone, tot een structurele jaarlijkse omzetsijging van ca. € 210.000,-¹ zal leiden. Doordat in de meerjarenprognose standaard al rekening wordt gehouden met 2% opbrengstindexering, bedraagt de verwachte netto meeropbrengst voor 2014 door deze maatregel € 150.000,-. Met de invoering van een extra tariefzone (schil II) met een tarief van € 2,00 zou nog een extra omzet van circa € 50.000,- per jaar kunnen worden gegenereerd.

Grontmij heeft tevens doorgerekend wat het effect zou zijn van tariefsverhoging van parkeer- vergunningen en bezoekerspassen. Het verhogen van de bezoekerspastarieven en de bewonersver- gunningen met 10% levert naar verwachting een omzetsijging van circa € 150.000,- op. Wij achten het op dit moment niet opportuun om een sprong te maken in de tarieven van bezoekerspassen en bewonersvergunningen. Een dergelijke maatregel is specifiek gericht op omzetsijging en beïnvloedt nauwelijks het parkeergedrag, doordat gebruikers veelal niet zonder kunnen. Indien met het oog op omzetsijging een tariefsprong bij bezoekerspassen en bewonersvergunningen gewenst is, kan dit op een later moment alsnog worden overwogen. Bij de actualisering van de tarievennota zal worden volstaan met de reguliere indexering.

2.3 Maatregelen parkeergarages.

Onderstaand worden de (mogelijke) maatregelen beschreven ten aanzien van parkeergarages. Vanwege de concurrentiegevoeligheid worden de maatregelen beknopt omschreven en wordt voor de onderbouwing verwezen naar de achterliggende rapportage.

Tarieven gemeentelijke parkeergarages niet indexeren

Het verlagen van de tarieven van de gemeentelijke garages wordt niet geadviseerd. Verlaging heeft een directe en substantiële impact op de omzet en het is niet aannemelijk dat dit goed gemaakt wordt

¹ De totale jaaromzet van de parkeerautomaten en het GSM-parkeren bedraagt circa € 3 miljoen. Een verhoging van 10% zou logi- scherwijs een meeropbrengst moeten opleveren van € 300.000. Omdat in de praktijk een tariefsverhoging er toe leidt dat sommige parkeerders een alternatieve parkeeroplossing kiezen is de meeropbrengst gecorrigeerd voor dit effect. Grontmij gaat in haar bereke- ningen uit van een prijselasticiteit van -0,3. In 2014 zal het financiële effect van deze maatregel scherp gemonitord worden.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 6 -

met volume. Om de gemeentelijke parkeergarages echter concurrerend te houden heeft het college besloten de tarieven in 2014, in afwijking van de meerjarenprognose 2013, niet te indexeren.

Verlaging dagtarief parkeergarages.

Grontmij constateert dat de dagtarieven in de gemeente Groningen vrij hoog zijn en per locatie nauwelijks verschillen. Om de concurrentiepositie van de gemeentelijke garages Circus en Boterdiep te verbeteren stellen wij u voor de dagtarieven te verlagen naar € 10,-- (huidig: € 20,--). Grontmij wijst er terecht op dat een verlaging van het dagtarief zonder toename in volume zal leiden tot een lagere omzet. Voor de cijfermatige onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 3.3.4. in het rapport van Grontmij. Het college heeft echter toch besloten tot verlaging van de dagtarieven, om de aantrekkelijkheid van deze garages te bevorderen. Daarnaast kunnen de lagere dagtarieven een positieve invloed hebben op de economische ontwikkeling in Groningen. Het college zal de omzetten nauwkeurig monitoren. Indien daar vanuit omzetspectief dringende aanleiding toe is zal het dagtarief weer naar boven worden bijgesteld.

Om deze maatregel onder een groot publiek kenbaar te maken wordt deze (samen met onderstaand kantoortijdentarief Oosterpoort) meegenomen in de follow-up van de lopende marketingcampagne "P-stad".

Introductie kantoortijden tarief Oosterpoort.

Voor parkeergarage Oosterpoort heeft het college besloten tot invoering van een speciaal kantoortijdentarief op werkdagen. Deze parkeergarage wordt overdag zeer gering gebruikt vanwege de leegstand in de bovenliggende kantoren. Met een kantoortijdentarief van € 10,-- per dag (op werkdagen van 7.00 tot 19.00 uur) kan de Oosterpoort zich onderscheiden van andere garages. Vanwege de geringe huidige bezetting is het risico voor omzetsderving in deze garage niet aanwezig.

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 (per minuut). Q-park hanteert vergelijkbare tariefstappen en Interparking hanteert stappen van 10 minuten. Grotere tariefstappen zijn financieel gunstig voor exploitanten omdat de parkeerder ook betaalt voor tijd die hij niet gebruikt. Een verkleining van de tariefstap bij een gelijkblijvend uurtarief leidt dan ook tot omzetverlies. Dit effect kan alleen gecompenseerd worden als een verkleining van de tariefstappen gepaard gaat met een verhoging van het tarief. Het uurtarief van bijvoorbeeld parkeergarage Boterdiep lag in 2012 nog op € 2,00 per uur en is in 2013 verhoogd naar omgerekend € 2,40 om dezelfde omzet te genereren. Voor gebruikers van de garage betekent dit per saldo dat een deel van de bezoekers goedkoper uit is en een deel meer betaalt. Onderzoek van de ANWB laat zien dat bezoekers van parkeergarages weliswaar een voorkeur hebben voor Realtime parkeren, maar wanneer dit leidt tot een aanzienlijke stijging van het tarief een voorkeur hebben voor een tarief per uur.

In lijn met het advies van Grontmij acht het college het niet verstandig om op dit moment over te gaan tot Realtime parkeren. Het invoeren van Realtime zou met zich meebrengen dat de uurtarieven van de gemeentelijke garages fors moeten stijgen en boven die van de andere exploitanten komt te liggen, waarmee de concurrentiepositie van de gemeentelijke garages verslechtert. Het college acht het op dit punt verstandiger de markt te volgen en zal tevens de behandeling van een recent ingediende initiatiefwet op dit punt nauwgezet volgen.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 7 -

Overige maatregelen.

Van overige maatregelen, zoals eerste en/of tweede uur gratis, het invoeren van een horecatarief, of invoering van progressieve/degressieve tarieven wordt niet verwacht dat het zal leiden tot omzetswijging en worden om die reden niet geadviseerd.

3 Aanpassing tarieven Stoker en Brander en CiBoGa.

Het parkeerbeleid in de gemeente Groningen is op meerdere vlakken gedifferentieerd. Vanuit een beleidsmatige grondslag en afweging (parkeerdruk, stedenbouwkundige motieven, verkeersstructuur) is voor de verschillende geografisch afgebakende gebieden sprake van een parkeerregime op maat.

In de Binnenstad Diepenring hebben bewoners bijvoorbeeld recht op een parkeervergunning, maar geen recht op een bezoekerspas. Voor de parkeervergunningen wordt daarnaast een hoger bedrag betaald dan in de schilwijken. Daarnaast zijn er natuurlijk de wijken in Groningen waar in het geheel geen betaald parkeerregime geldt en bewoners en bezoekers aldus gratis de auto kunnen parkeren.

In de schilwijken - daar waar sprake is van een betaald parkeerregime - geldt in beginsel dat bewoners recht hebben op een parkeervergunning en een bezoekerspas per huishouden. Uitzonderingen hierop zijn bijvoorbeeld de Kop van Oost en de Grunobuurt, waar bewoners geen recht hebben op een parkeervergunning, maar wel recht op een bezoekerspas. Als bewoners een parkeerplek willen zijn ze aangewezen op de desbetreffende ontwikkelaar/verhuurder van de desbetreffende woningen. Bij de Kop van Oost hebben bewoners de gelegenheid (gehad) om een plek te kopen voor een bedrag van ongeveer € 20.000,- en voor een aantal bewoners was de prijs van de parkeerplaats onderdeel van de koopprijs. Bij de Grunobuurt worden de parkeerplaatsen tegen een maandelijkse huurprijs van € 81,- door de exploitant aangeboden. De prijs voor parkeren (en daarmee economische waarde voor een parkeerplek) wordt door de markt bepaald en komt via huur, de aankoopprijs van de woning, dan wel koopprijs voor afzonderlijke parkeerplaatsen tot uiting. De gemeente oefent geen invloed uit op de prijsvorming voor een dergelijke parkeerplek en laat de prijsstelling en de wijze waarop de parkeerplek wordt aangeboden bij de desbetreffende ontwikkelaar/verkoper/verhuurder.

Ook in het Europapark en op het CiboGa-terrein gelden parkeerregimes op maat, waar bij de ontwikkeling van deze wijken toe is besloten door uw raad. Bewoners van CiBoGa hebben geen recht op een parkeervergunning of een bezoekerspas. Indien zij dit wensen kunnen ze een plek in parkeergarage Boterdiep of Circus huren voor een bedrag van € 114,05 per maand. Dit is fors meer dan de prijs van een parkeervergunning, omdat de prijs voortvloeit uit de exploitatieopzet en beoogd wordt de kosten van de garage te dekken. De prijs is in vergelijking met overige commerciële aanbieders overigens laag te noemen. Ter vergelijking: een abonnement in de garages Ossenmarkt en Westerhaven kost € 100,- per maand meer (€ 213,69 per maand). De bewoners van Stoker en Brander hebben een parkeerplek aangekocht bij de aankoop van de woningen. Ter plekke geldt geen parkeervergunningenregime en er worden ook geen bezoekerspassen verstrekt. De bezoekers kunnen hun auto parkeren in parkeergarage Euroborg.

De bewoners van de Stoker en Brander hebben zich tot de raad gewend met het verzoek om een gereduceerd tarief voor bezoekers. Ook de bewoners van CiBoGa hebben de afgelopen periode meerdere keren de wens uitgesproken voor een lager abonnementstarief voor de parkeergarages. Dit is ook aanleiding geweest voor een inventarisatie onder de bewoners van CiBoGa. Conform de toezegging in de raadscommissie van 5 juni 2013 worden de bezwaren van deze bewonersgroepen onderstaand nader toegelicht.

Wij hechten er waarde aan om voorafgaand aan de nadere behandeling van deze twee bewonersgroepen nog eens te benadrukken dat er bij de ontwikkeling van de verschillende woonclusters

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 8 -

specifiek is gekozen voor parkeerregimes op maat vanuit een beleidsmatig perspectief. Het principe dat de ene inwoner van de stad meer, minder of helemaal niets betaald voor parkeervoorzieningen vloeit voort uit deze keuze. De beleidsmatige keuze (en juridische vertaling) voor verschil in parkeerregimes is onlangs (zie hieronder bij CiBoGA) door de rechter getoetst en juridisch correct bevonden.

De prijsstelling voor de parkeervoorzieningen van de bewoners van Stoker en Brander en CiBoGa kan de gemeente (toevallig) zelf beïnvloeden omdat wij zelf deze garages exploiteren. In geval het commercieel geëxploiteerde garages waren zou dit niet aan de orde zijn.

Indien verlaging van tarieven wenselijk wordt geacht dan is het verstandig om dit ook expliciet te beperken tot het desbetreffende geografisch afgebakende gebied dat binnen de directe invloedssfeer van de desbetreffende garage valt, c.q. waar de omvang van de parkeergarage mede is bepaald op basis van de parkeernorm voor de desbetreffende wooncluster(s) en er aldus een directe relatie bestaat tussen de aanleiding en het doel van de parkeergarage en de desbetreffende bewonersgroep. Op deze wijze wordt het tegemoetkomen in tarief gekoppeld aan de rol als (gemeentelijk) exploitant van de desbetreffende garage en kan de keuze ook per garage worden gemaakt. Dit neemt overigens niet weg dat bewoners van andere gebieden zich benadeeld kunnen voelen, omdat de gemeente voor hen geen specifieke regelingen treft. Gedacht kan worden aan bewoners van de Binnenstad-Diepenring, waarvan bezoekers wel het reguliere tarief moeten betalen en de bewoners van bijvoorbeeld de Kop van Oost die tegen een commerciële prijs een parkeerplaats moeten aanschaffen/huren.

3.1 Tegemoetkoming bezoekerstarief Stoker en Brander.

Per brief van 23 mei 2013 heeft het college geantwoord op de opdracht van de raad om de mogelijkheid te onderzoeken voor tegemoetkoming in het parkeertarief voor bezoekers van de woontorens Stoker en Brander. In de brief heeft het college de (on)mogelijkheden uiteengezet van het verlenen van korting aan de bezoekers van de bewoners van de Stoker en Brander. In de desbetreffende brief (bijgevoegd als bijlage V) heeft het college de raad ontraden om een specifieke kortingsregeling in het leven te roepen voor bezoekers van de Stoker en Brander. Het college heeft daarbij aangetekend dat het hierbij een tegemoetkoming betreft die geen commerciële grondslag heeft en feitelijk gekoppeld is aan de "toevalligheid" dat het een door de gemeente geëxploiteerde garage betreft. Daarnaast heeft het college ook gewezen op het eerder genoemde feit dat bijvoorbeeld de bezoekers van bewoners van de Binnenstad-Diepenring ook gewoon de parkeertarieven moeten betalen. Deze liggen overigens fors hoger dan die van de Euroborggarage. Het parkeren in de Euroborggarage kost op dit moment € 1,50 per uur en parkeren in de Binnenstad-Diepenring kost tussen € 2,30 (op straat) en € 2,73 (in garages) per uur.

Bij de behandeling van de brief in de raadscommissie heeft het college binnen de raad echter een sterke voorkeur geproefd voor het voeren van een experiment. Onverlet het college standpunt stellen wij u dan ook voor om het college de opdracht te geven om bij wijze van experiment voor de duur van 2 jaren (1 januari 2014 tot 31 december 2015) de bewoners van Stoker en Brander maximaal 12 kortingskaarten per jaar per huishouden te verstrekken (tegen € 10,- per stuk, inclusief BTW). Deze kaarten geven per stuk eenmalig recht op maximaal 24 uren parkeren. Voor de praktische uitvoerbaarheid van de proef stellen wij voor dat de inkoop van de kortingskaarten uitsluitend twee keer per jaar door de Vereniging van Eigenaren (VvE) kan plaatsvinden tegen directe betaling van de kosten.

Door de bewoners op deze wijze tegemoet te komen wordt het langdurig parkeren (bijvoorbeeld weekend bezoek) 50% goedkoper, aangezien een dagkaart normaliter € 20,- kost. Voor het kortere bezoek dient nog steeds € 1,50 per uur betaald te worden. De proef kan na de tweejarperiode worden geëvalueerd, om te bepalen of en in welke vorm de proef eventueel wordt gecontinueerd, waarbij het gebruik, de praktische uitvoerbaarheid en de financiële gevolgen leidend kunnen zijn.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 9 -

Het college verwacht dat de financiële gevolgen van de proef gering zullen zijn. De verwachting is dat het aantal dagkaarten dat zal worden gebruikt door bezoekers van Stoker en Brander gering zal zijn. Daarnaast wordt verwacht dat een aantal bezoekers dat voorheen koos voor een plek buiten het Europapark door het lagere tarief over de streep worden getrokken en juist wel in de garage gaan staan.

3.2 CiBoGa.

Enkele bewoners van CiBoGa (Trezoorcomplex) strijden al langere tijd om een parkeervergunning en een dertal heeft hiertoe begin 2013 ook beroep ingesteld bij de rechter, nadat hun bezwaren ongegrond waren verklaard in de gemeentelijke bezwarencommissie.

De bewoners stellen dat zij recht hebben op een parkeervergunning en dat - kort gesteld - zaken onjuist zijn voorgespiegeld door de gemeente. Zij hebben bij de rechter ingebracht dat: de gemeente in strijd handelt met het gelijkheidsbeginsel omdat in andere aangrenzende wijken wel een parkeervergunning kan worden verkregen; de gemeente in strijd met de redelijkheid en billijkheid opereert en misbruik van haar bevoegdheden maakt door de bewoners van CiBoGa te dwingen te parkeren in de gemeentelijke garage terwijl dit grote financiële impact op hen heeft; in de verkoopfolder van Trezoor een onjuiste voorstelling van zaken is gegeven; en, dat in strijd met het vertrouwensbeginsel is geopereerd nu de gemeente commerciële prijzen hanteert voor haar parkeerplaatsen. De rechter heeft zich op 25 juni 2013 uitgesproken (de uitspraak treft u bijgevoegd aan als bijlage VI) en de bewoners daarbij in het ongelijk gesteld. Door de bewoners is geen hoger beroep ingesteld. Daarmee is door de rechter bevestigd dat het parkeerregime (geen recht op parkeervergunning) van CiBoGa houdbaar is.

Dit laat uiteraard onverlet dat de gemeente als exploitant wel kan besluiten om de tarieven voor de bewoners bij te stellen, als tegemoetkoming, of bijvoorbeeld omdat een lager tarief leidt tot een hogere afname van abonnementen. Om te onderzoeken of een lagere prijs van een abonnement leidt tot een hogere afname (en per saldo daarmee een neutraal resultaat, dan wel omzetsijging) heeft eind februari 2013 een inventarisatie plaatsgevonden onder de bewoners van CiBoGa. Deze inventarisatie treft u aan als bijlage VII.

Alle ingeschreven bewoners van het CiBoGa gebied (boven de 18) is de vraag gesteld of ze een abonnement hebben voor een parkeerplaats in de Circus- of Boterdiepgarage en als dit niet het geval was, werd de vraag gesteld of de prijs hiervoor de aanleiding was. Vervolgens is ook de vraag gesteld bij welke maandprijs men dan wel een abonnement zou nemen.

De respons is voor een online enquête hoog te noemen. Dit is ook niet verwonderlijk daar het een aangelegenheid betreft die mensen direct financieel raakt. Het college gaat er dan ook vanuit dat bewoners voor wie de vraag relevant is gereageerd hebben en richt zich op deze groep bij de interpretatie van de resultaten en acht het niet zinvol/verantwoord om de resultaten om te slaan naar de hele populatie. Voorafgaand aan de bespreking van de resultaten dient nog te worden opgemerkt dat de bewoners van het Bodenterrein (Vrydemalaan, totaal 344 bewoners) ook een brief hebben gekregen. De resultaten van deze groep zijn echter opgenomen in de bijlage en niet in het hoofdrapport, vanwege het specifieke karakter van deze woningen (studenten, in hoofdzaak zonder auto).

Van de 408 aangeschreven bewoners (exclusief dus Vrydemalaan) hebben 214 personen de vragenlijst ingevuld. Van de 214 respondenten hebben 155 mensen één of meerdere auto's. Van de groep autobezitters hebben 95 respondenten geen abonnement in één van de beide garages. Voor de mensen die wel een auto hebben, maar geen abonnement is de prijs vrijwel altijd de reden. Aan deze bewoners is de vraag gesteld of men een abonnement zou nemen als de prijs zou dalen van € 114,05 naar € 75,- per maand. Indien men ook deze prijs te hoog vond, kon men zelf een prijs invullen. Circa 80% van de mensen vindt ook een bedrag van € 75,--- per maand nog te hoog. Gemiddeld wil

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 10 -

men € 43,17 betalen. Ter vergelijking; de prijs voor een plek in een gemeentelijke buurtstalling is op dit moment € 58,-- per maand en dit loopt conform raadsbesluit in 2014 en 2015 respectievelijk op naar € 64,-- en € 70,-- euro, met het oogmerk tot kostendekkende exploitatie van de buurtstallingen te komen.

De belangrijkste vraag naar aanleiding van de inventarisatie is natuurlijk of een verlaging van de abonnementsprijs zal leiden tot verbetering van het omzetresultaat. Aangenomen moet worden dat op 1 januari 2014 sprake zal zijn van 89 betaalde abonnementen*, met een gezamenlijke jaaromzet van € 93.312,--. In de onderstaande tabel zijn de begroote inkomsten afgezet tegen de inkomsten die op basis van de inventarisatie te verwachten zijn bij een verlaging van het abonnementstarief. Ter toelichting op de tabel: als 19 mensen extra een abonnement afnemen tegen een tarief van € 75,-- per maand dan betekent dit een totale jaaromzet van omzet van € 97.200,-- $((19+89)*75*12)$ en een omzetstijging € 3.887,--. De verrichte inventarisatie geeft het onderstaande beeld.

Tarief per maand	Veronderstelde extra abonnementen bij lager tarief	Cumulatief aantal	Te verwachten omzet per jaar bij lager tarief*	Verskil omzet per jaar ten opzichte van huidig tarief (€ 114,05)
€ 75,00	19	108	€ 97.200	€ 3.887
€ 65,00	5	113	€ 88.140	- € 5.172
€ 55,00	31	144	€ 95.040	€ 1.727
€ 45,00	15	159	€ 85.860	- € 7.452
€ 35,00	11	170	€ 71.400	- € 21.912
€ 25,00	8	178	€ 53.400	- € 39.912
€ 15,00	1	179	€ 32.220	- € 61.02

Uit deze tabel blijkt dat het verlagen van het tarief in enkele gevallen zal leiden tot een stijging van de omzet. Bij een verlaging van het maandtarief van € 114,05 naar € 75,-- is op basis van de inventarisatie een omzetstijging te verwachten van € 3.887,--. Aangetekend hierbij moet worden dat het abonnementenbestand de afgelopen periode een grillig verloop kent. Op basis van cijfers d.d. juli 2013 moest nog worden uitgegaan van 108 betaalde abonnementen. Het hanteren van een prijs van € 75,-- per maand zou dan een verlies opleveren van € 27.749,--. Het grillige verloop komt naar verwachting van het college ook rechtstreeks door de huidige economische omstandigheden en wordt niet uitsluitend bepaald door het tarief van een abonnement.

Als in de praktijk blijkt dat niet alle respondenten handelen conform de uitkomst van de inventarisatie, dan zal de verlaging van het abonnementstarief naar € 75,-- per maand direct leiden tot omzetsderving. Gezien de verschillende gratis parkeeralternatieven in de omgeving van CiBoGa (het parkeren op straat is bijvoorbeeld na 18:00 uur gratis) is het risico aanwezig dat het aantal extra abonnementen lager zal uitvallen. Indien er in het geheel geen sprake blijkt te zijn van toename van abonnementen, dan bedraagt de directe jaarlijkse derving bij een tarief van € 75,-- per maand in totaal € 41.705,--.

Op basis van de resultaten van de inventarisatie adviseren wij de raad om het abonnementstarief voor bewoners van CiBoGa bij wijze van proef voor de duur van 2 jaren bij te stellen naar € 75,-- (met maximaal 1 abonnement per bewoner, uitsluitend met auto op naam). Aan de hand van de proef kan worden gemonitord of een lagere prijs leidt tot meer volume en meer omzet. Na twee jaren kan vervolgens op basis van de monitoringsresultaten, economische omstandigheden en de parkeermarkt worden beoordeeld of het lagere abonnementstarief wordt gecontinueerd. Het college acht het daarbij verstandig om expliciet richting de bewoners uit te spreken dat het een proef betreft, zodat geen valse verwachtingen worden gewekt bij de bewoners van het gebied, indien mocht blijken dat het lagere tarief niet structureel wordt doorgezet.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 11 -

Wij raden u aan om niet lager te gaan dan € 75,- per maand. In 2015 zit het tarief voor buurtstallingen ook al op € 70,- en wij achten het niet verstandig om onder of op buurtstallingstarief te gaan zitten. De buurtstallingen kennen een andere (beleidsmatige) grondslag, kostenstructuur en serviceniveau en het stellen van een prijs boven buurtstallingsniveau lijkt meer dan gerechtvaardigd.

* Noot: Peildatum 20 augustus 2013 is sprake van 47 particuliere abonnementen. Daarnaast wordt verwacht dat 4 particulieren die op 20 augustus 2013 nog gebruik maken van het 5-jarige recht op een plek op 1 januari 2014 een betaald abonnement zullen afnemen. Dit is gebaseerd op het feit dat tot op heden 4 van de 25 personen die uit het vijfjarige recht lopen een betaald abonnement nemen. Daarnaast wordt uitgegaan van 20 abonnementen Courtine (collectief afgenomen door Nijestee), dit zijn per 1 augustus 2013 nog 14. In het overzicht wordt nog buiten beschouwing gelaten een particulier die in 2011 voor € 26.000,- een parkeerplaats heeft gekocht.

** In de tabel is geen rekening gehouden met de groep respondenten die momenteel niet in het bezit is van een auto, maar die heeft aangegeven dat bij een lagere prijs een auto en een abonnement zal worden aanschaf. Deze groep wordt beschreven in paragraaf 3.3 van het rapport. Aangezien deze groep op dit moment nog geen auto heeft, zijn deze potentiële autobezitters en abonneementhouders niet in bovenstaande financiële vergelijking meegenomen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Ten aanzien van voornemen tot het invoeren van een nieuwe tariefzone (Schil II) in de Hortusbuurt en Binnenstad-oost wordt voorgesteld eerst in overleg te treden met bewoners en ondernemers en op basis van de resultaten van dit overleg tot nadere besluitvorming te komen.

Financiële consequenties

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

Maatregel	
Omzetrisico's garages	€ 145.000
Maatregel	
Verwachte structurele omzetstijging verhoging straattarieven	€ 210.000

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 aantal parkeerders.

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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

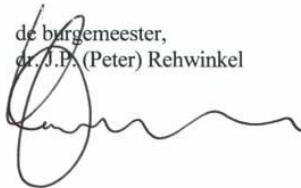
- 12 -

Realisering en evaluatie

- De tariefsverhoging voor straatparkeren wordt ingevoerd per 1 januari 2014.
- Beoogd wordt de proef inzake de kortingskaarten voor bezoekers van de bewoners van Stoker en Brander te starten per 1 januari 2014 en gedurende de uitvoering te monitoren. De maatregelen worden na afloop (1 januari 2016) geëvalueerd, op basis waarvan het college de raad nadere besluitvorming zal voorstellen.
- De proef met betrekking tot het verlagen van het abonnementstarief voor bewoners van CiBoGa kan per 1 januari 2014 starten en zal na afloop (1 januari 2016) worden geëvalueerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Bijlagen:

- Bijlage I - Motie Parkeerimpuls (openbaar)
- Bijlage II - Advies tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf Groningen (geheime versie)
- Bijlage III - Advies tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf Groningen (openbare versie)
- Bijlage IV - Analyse Wet Markt en Overheid Parkeerbedrijf Groningen (geheim)
- Bijlage V - Brief raad Stoker en Brander (openbaar)
- Bijlage VI - Uitspraak rechter inzake CiBoGa (openbaar)
- Bijlage VII - Inventarisatie parkeren CiBoGa (openbaar)

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

Bijlage I



MOTIE parkeerimpuls garages

De gemeenteraad van Groningen, in vergadering bijeen op woensdag 28 maart 2012, besprekende de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief"

Overwegende dat

- Het parkeerbedrijf te maken heeft met financiële verliezen die voor een belangrijk deel worden veroorzaakt door tegenvallers bij de exploitatie van de parkeergarages
- Een aantal parkeergarages (Circus, Boterdiep, Dansierdiep) een (erg) lage bezettingsgraad kent, terwijl tegelijkertijd in de directe omgeving van de garages veel op maaiveld kan worden geparkeerd en ook wordt geparkeerd (zie bijvoorbeeld middenstrook Boterdiep)
- Het parkeerbeleid ondermeer tot doel heeft de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren door het parkeren 'onder de grond' te stimuleren
- Een kleiner prijsverschil tussen straatparkeren en garage-parkeren bijdraagt aan een betere benutting van de parkeergarages, maar dat onvoldoende zicht bestaat op de prijselasticiteit

Spreekt uit dat

- De benuttinggraad van parkeergarages snel dient te verbeteren
- Attractieve (collectieve) huurspraken tussen buurtbewoners, ondernemers en het parkeerbedrijf over parkeren in de garages als instrument onvoldoende wordt benut
- Een kleiner prijsverschil is gewenst tussen het straatparkeren en het garage-parkeren

En verzoekt het college

- Actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners
- Dit te ondersteunen door bij wijze van experiment het prijsverschil tussen straatparkeren en garage-parkeren te verkleinen en het parkeren op straat in de nabijheid van de garages relatief minder aantrekkelijk te maken
- De raad over de resultaten te informeren bij het jaarverslag parkeerbedrijf 2012.

En gaat over tot de orde van de dag.

Namens de fracties van

De PvdA,


J. Spakman

de SP,


J. Dijk

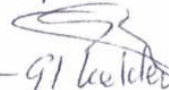
de CU,


I. Jongman-Moliena

GroenLinks,


M. Ouisbertsen

PvdA


G. Kelder

Student en Stad


J. van Rooij

aangenomen

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

52

Openbaar

Bijlage III

Advies tariefdifferentiatie Parkeerbedrijf gemeente Groningen

Definitief

Gemeente Groningen
Dienst ROEZ, Team Parkeren

Grontmij Nederland B.V.
Houten, 20 augustus 2013

 Grontmij

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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

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

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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
3.4 Randvoorwaarden	21
4 Conclusies en aanbevelingen	22
Bijlage 1: Gebruikte data	24
Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage	26
Bijlage 3: Diverse tabellen benchmark	27

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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^e 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 bezoekersplassen 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 omzetzerving – bij gelijkblijvend parkeergedrag – van ca. € 250.000 op jaarbasis. Hierbij alleen uitgaande van de verkochte tickets in de gemeentelijke parkeergarages.
- Gratis parkeren 1^e en / of 2^e uur: Deze maatregel leidt te allen tijde tot omzetzerving. 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 omzetzerving 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 omzetzerving. In de praktijk zal het moeilijk zijn om deze omzetzerving 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.
- Kantoor tarief Oosterpoort: De mogelijkheid bestaat om een kantoor tarief in te voeren binnen de Oosterpoortgarage. Dit met het doel om de bezetting (en de omzet) tijdens kantoor tijden te verhogen, aangezien de garage in de huidige situatie een lage bezetting kent op deze momenten. Deze maatregel zal minder snel leiden tot omzetzerving omdat de garage tijdens kantoor tijden 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 omzetzerving (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 omzetzerving.
- Het verlagen van het straatparkeertarief zal omzetzerving 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 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).

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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 omzetsijging 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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 bezoekerintensiteiten (ligging in het hart van het centrum). Bij B- en C locaties nemen de bezoekerintensiteiten 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 *funshopping* 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



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 looproute 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 kwaliteitsverschillen – 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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			
			per tijdseenheid	per uur	Dagtarief	Tarief
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^e 20 minuten gratis. Daarna € 0,20 per 5 minuten, resulterend in een tarief van € 1,60 per uur. Het tarief na het 1^e 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;

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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 (Ind. 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 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 bewonersaantal 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
Groningen	130.429	195.418	505.000
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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen					Maaiveldparkeren
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage		tarief/u
			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	Waalgade/Eiermarkt	A	€ 2,45	€ 12,00	€ 2,45
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40	€ 12,00	€ 2,40
Zwolle	Eiland/ Noordereiland/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 / Helicon	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	Muis P3/ Langstraat P1	B	€ 2,34	€ 14,00	€ 1,60
Maastricht	De Griend / Bonnefanten / 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 Grifhoek	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/Gasthuiscvelden (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

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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 bandbreedte 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 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 prijs-elasticiteit 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 vervoersalternatieven voor de schil) maken dat de prijs-elasticiteit 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%.¹

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

¹ 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.

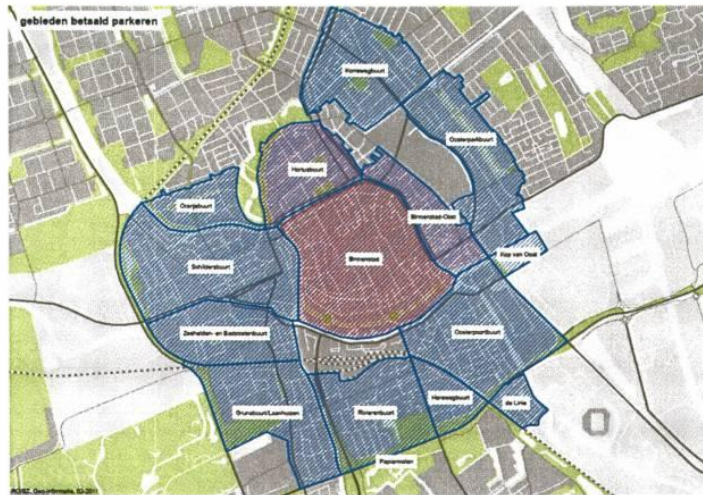
Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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 bezoekerspassen

Parallel aan verhoging van de straatparkeertarieven kan een verhoging van de tarieven van de parkeervergunningen en de bezoekerspassen 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 bezoekerspassen is mogelijk wel iets gevoeliger voor de tariefsverhoging. Landelijk vergeleken behoren de vergunningstarieven van Groningen tot de hogere categorie. De huidige opbrengst van de vergunningen (centrum en schil) is € 1,13 miljoen en van de bezoekerspassen € 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

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

<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

3.4 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:

Straatparkeren

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 bezoekersplassen leidt tot omzettoename.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Garageparkeren

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

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.pdf
- 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, Europoort inrijdersPerKaartGroep 2012.xls

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- Boterdiep, Circus, Euroborg, Oosterpoort Duurverdeling 2012.xlsx
- Omzet per betalingssoort, Boterdiep, Circus, Oosterpoort 2010 – 2013.pdf

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage

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

Garages	2010	2011	2012	2013
Capaciteit				

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. 6 uur 22 min. 1 uur 43 min.
Abo's				
KPK				
Omzet	€ 4.683.148	€ 5.044.711	€ 4.876.716	
Bezoekerspas	€ 343.107	€ 409.217	€ 391.691	
Dagonthefing	€ 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 omzetedaling 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 dagonthefingen en vergunningen ten opzichte van 2011. Hier kan ook een tariefstijging aan ten grondslag liggen, waardoor het aantal dagonthefingen en vergunningen per saldo gelijk blijft of zelfs (licht) afneemt.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

- 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 omzetniveau 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 omzetzerving 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.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bijlage 3: Diverse tabellen benchmark

Plaats	Garage	Parkeergarages steden rondom Groningen			Maalvieldparkeren steden rondom Groningen (incl. parkeerstraten)
		locatie (A/B/C)	per tijdseenheid per uur	toesnelde / speciaal tarief garage	
Assen	Trude/Macmutsplein	A	€ 1,67 per 60 min	€ 1,67	€ 1,50 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Assen	Van Kroschbeddorfflaan	A	€ 1,10 per 60 min	€ 12,00	€ 1,50 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1,5 - 2,5 uur
Drenth	Stadspark	A	€ 1,10 per 60 min	€ 6,60	€ 1,50 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Stadskanaal	Stadspark	A	€ 1,00 per 60 min	€ 6,60	€ 1,50 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Winshoren	1 Rond	A	€ 0,85 per 60 min	-	€ 0,85 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 4 uur
Delfzijl	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis (toest. monumentale parkeeronderzeak)
Elide	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Hoogezand	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Leek	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Blaauwe zone in winkelcentrum (max 2 uur)
Marum	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Oosterwolde	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Blaauwe zone in winkelcentrum (max 1 - 3 uur)
Paterwolde	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Roden	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Veendam	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Zuidhorn	-	A	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Assen	Doevenkamp/Torenlaan	A	€ 1,67 per 60 min	€ 12,00	€ 1,09 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1 uur
Drecht	-	B	€ 0,00	-	€ 1,35 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 4 uur
Haren	-	B	€ 0,00	-	€ 0,85 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1,5 - 2,5 uur
Winshoren	-	B	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Delfzijl	-	B	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Elide	-	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
Paterwolde	-	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	-	B	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Zuidhorn	P48 Stationsplein	C	€ 1,70 per 60 min	€ 9,60	€ 0,55 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 2 uur
Assen	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Drecht	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Elide	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Haren	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Hoogezand	P48	C	gratis	€ 0,00	€ 0,00 Gratis parkeren (behalve bij Elide Airport)
Leek	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Marum	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Oosterwolde	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Paterwolde	-	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
Winshoren	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis
Zuidhorn	-	C	€ 0,00	-	€ 0,00 Gratis

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Plaats	Garage	Parkeergeleges vergelijkbare steden Groningen				Maatregelen vergelijkbare steden Groningen			
		Locatie JA/B/C ¹	per uur	Dagtarief	Speciaal	Tarief/ta	Tijd	(in 1-pakketvorm)	
Nimwegen	Holland Casino	A	€ 4,00 per 60 min	€ 4,00	€ 20,00	Voor Casino bezoken gelden andere tarieven	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. Zo. di. don. 10 euro	
Breda	Centrum	A	€ 3,00 per 60 min	€ 3,00	€ 10,00	Met veldwink kan in kleinere parkeertoppen worden betaald	€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Nijmegen	Winkelstraat / Eijermarkt	A	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00		€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	Blauw / Nieuwmarkt / Oudekerkplein	A	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 10,00		€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Haarlem	De Appelhof / De Krimp	A	€ 2,15 per 60 min	€ 2,15	€ 11,00	Met veldwink kan in kleinere parkeertoppen worden betaald	€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Dordrecht	Achternom	A	€ 2,10 per 60 min	€ 2,10	€ 11,00	Avond- en nachtstarief van € 2,70	€ 2,60	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis	
Dordrecht	Draaiwielherhof	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 23:00 overige tijden gratis	
Leuven	Zaaihof / Oudehov	A	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 7,50	Avond- en nachtstarief van € 2,50	€ 2,50	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Roosendaal	De nieuwe markt / Blijmarkt	A	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00	Accidenttarief van max € 3,00 (P. Vredegelatin)	€ 1,80	van 9:00 tot 18:30 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Nijmegen	Krijzermarkt Garage	B	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00	Tussen 18:00 en 6:00 tarief van € 0,50 per uur	€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Breda	De Barones	B	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 14,00		€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Haarlem	Reuk / Station	B	€ 2,15 per 60 min	€ 2,15	€ 11,00	Avond- en nachtstarief van € 2,70	€ 2,60	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Zwolle	Reidsbosweg	B	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 10,00	Tarief naar € 2,60 op koopavond en weekend	€ 2,60	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Roosendaal	De Markt	B	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00		€ 1,20	van 9:00 tot 18:30 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur / Ops. 1,5 uur	
Roosendaal	Mil Hill	B	€ 1,60 per 60 min	€ 1,60	€ 8,00	veemacht tussen 18:00 en 0:30 € 0,60 per keer (behalve op koopavond en zondag)	€ 1,70	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Dordrecht	Vestruw / Veermarkt	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 8,00		€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	Huismanstraat	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 8,00		€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	De Kruisweg / Tegel	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 8,00	Kruisweg 17:15 tot 18:00 uur veldwink wordt opgeheven van € 1,00	€ 1,30	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	De Kruisweg / Kerkstraat	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 8,00	Avond- en nachtstarief van € 2,50	€ 1,30	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Nijmegen	Beeststraat	B	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 5,00	Na eerste anderhalf uur € 2,00 per uur	€ 2,40	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Nijmegen	De Erft / De Dief	C	€ 1,45 per 60 min	€ 1,45	€ 8,45	NS-dagtarief € 4,15 / Ops. veldwink kan in kleinere parkeertoppen worden betaald	€ 1,60	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Dordrecht	Beijlshoven	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 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	De Kruisweg / De Kerk	C	€ 1,20 per 60 min	€ 1,20	€ 5,50		€ 1,00	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Zwolle	De Kruisweg / De Kerk	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 5,40	voort betalen	€ 1,00	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Haarlem	Croijde	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 5,40		€ 1,00	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	UWC (Jehonhuis)	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 22,00	1e uur gratis, daarna die uur € 1,00 per uur, de volgende uren € 2,00 per uur	€ 1,50	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Leiden	Beeststraat	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 5,00	Met veldwink kan in kleinere parkeertoppen worden betaald	€ 0,90	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Roosendaal	De Kruisweg / Kerkstraat	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 5,00		€ 0,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	
Roosendaal	De Kruisweg / Kerkstraat	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 5,00		€ 0,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Ops. 1,5 uur	

¹ Locatie A=centrum, B=voet van de stad, C=voet van de stad

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

52

Bijlage V

Informatiebrief 23 mei 2013 tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bestuursdienst



Onderwerp Informeren tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander

Steller Jeroen Visser

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 48 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO13.3691717

Datum 23 MEI 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

1. Inleiding

In de raadscommissie Beheer & Verkeer van 16 maart 2013 heeft u verzocht de mogelijkheid te onderzoeken voor een tegemoetkoming in het parkeertarief voor bezoekers van de woontorens Stoker en Brander.

De aanleiding was dat de bewoners van Stoker en Brander hebben verzocht om korting voor hun bezoek, waarbij zij onder andere de vergelijking trekken met het betaald parkeergebied De Linie. In De Linie hebben bewoners een bezoekerspas, waardoor ze 1.300 (bezoekers)parkeeruren krijgen voor een bedrag van € 32,90. Deze faciliteit geldt ook in andere schilwijken waar een betaald parkeerregime geldt.

Dergelijk bezoekerspassen kennen we binnen Groningen alleen in zogenaamde gebieden met een gefiscaliseerd parkeerregime en vinden hun grondslag in de gemeentelijke parkeerregelgeving. Dit overigens met uitzondering van het gebied Binnenstad-Diepenring. Daar is weliswaar sprake van een gefiscaliseerd regime, maar is de bezoekerspasfaciliteit niet beschikbaar voor bewoners, vanwege het zeer beperkt aantal plaatsen op straat en de hoge parkeerdruk.

Bij de opzet van Europapark is niet gekozen voor een gefiscaliseerd parkeerregime. Het parkeren vindt plaats 'achter de slagboom' op bijvoorbeeld P2 of in de Euroborggarage. In het gehele Europapark geldt een parkeerverbod in het openbaar gebied. Bezoekers van de Stoker en Brander kunnen voor een bedrag van € 1,50 per uur parkeren en het dagtarief is € 20,-. Het is begrijpelijk dat dit door de bewoners als vervelend wordt ervaren, tegelijkertijd is het een keuze die bij de ontwikkeling en exploitatieopzet van het Europapark is gemaakt.

SE.4.C

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bladzijde 2
Onderwerp Informeren tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander



De bezoekers van de Stoker en Brander verzoeken nu heel concreet om een mogelijkheid om bezoekers tegen een gereduceerd tarief te laten parkeren in de parkeergarage Euroborg, bijvoorbeeld door 'voor hun bezoek een aantal uitrijkaarten beschikbaar te stellen tegen gereduceerd tarief.'

Vanuit commercieel oogpunt is het niet ongebruikelijk om bij grote afnames van parkeerkaarten (bijvoorbeeld Jumbo-supermarkt en Wolff-bioscoop) korting te verstrekken. Uitgangspunten bij het verlenen van korting zijn: de omzet van de parkeergarage wordt vergroot (de korting werkt omzet verhogend), de handelingskosten moeten gering zijn en de gekozen oplossing moet fraudebestendig zijn.

Op basis van de verwachte afname van parkeerkaarten voor de Stoker en Brander zou vanuit commercieel perspectief wellicht een marginale korting gerechtvaardigd zijn (ca. 5%). Een dergelijke korting zal echter niet voldoen aan de wens van de bewoners van de Stoker en Brander en daarnaast zijn er nog een aantal praktische bezwaren bij het uitgeven van kortingskaarten voor bezoekers (technisch, handeling en fraudegevoeligheid), die in de bijlage verder worden toegelicht.

Vanuit commercieel perspectief is er dan ook geen aanleiding tot korting en een reguliere commerciële exploitant zou in onze beleving niet tot verstrekking van korting komen. Het verstrekken van korting aan de bezoekers van Stoker en Brander zou daarmee dan ook het karakter van (bestuurlijke) coulance hebben, waarmee een dergelijke keuze zich in het politiek bestuurlijke afwegingsspectrum bevindt en bestuurlijke beginselen (o.a. gelijkheidsbeginsel-precedentwerking) in de afweging betrokken dienen te worden.

2. Precedentwerking

Zoals hierboven al aangehaald zijn er meerdere inwoners van Groningen die niet de beschikking hebben over een bezoekerspasfaciliteit. Bewoners van het (gefiscaliseerde) gebied Binnenstad-Diepenring hebben geen bezoekerspas voor het centrum of andere mogelijkheden om hun bezoekers tegen een gereduceerd tarief te laten parkeren op straat of in de parkeergarages.

Daarnaast hebben ook de bewoners van CiBoGa geen bezoekerspasfaciliteit en ze hebben ook geen bewonersplek in de garage (tenzij hiervoor een abonnement wordt afgesloten). Zoals u bekend hebben ook deze bewoners al eerder verzocht om zowel een korting op bewonersplaatsen in de garage, alsook reductie voor bezoekers.

Daarnaast wordt de komende jaren op meerdere plaatsen in de stad woningbouw toegevoegd, onder andere ook op het Europapark en CiBoGa, waarbij bewoners zijn aangewezen op parkeren achter de slagboom.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bladzijde
Onderwerp

3
Informereren tegemoetkoming parkeertarief
bezoekers Stoker & Brander



Het is aannemelijk dat een kortingsactie voor Stoker en Brander zal worden gevolgd door verzoeken van bewoners van CiBoGa en mogelijk tot verzoeken van bewoners van Binnenstad Diepenring en bewoners van toekomstige bebouwing op het Europapark en CiBoGa. De vraag dient zich dan aan hoe er met deze, mogelijk talrijke, verzoeken omgegaan moet worden. Als bewoners van voornoemde gebieden zich beroepen op het gelijkheidsbeginsel, zien wij geen directe argumenten om dergelijke verzoeken tot korting af te wijzen.

Tevens bestaat een risico op willekeur aangezien alleen bewoners die in de buurt van een gemeentelijke parkeervoorziening wonen een dergelijk aanbod kunnen krijgen en bewoners die in de buurt van een niet gemeentelijke commerciële parkeervoorziening wonen niet.

Op basis van de bovenstaande analyse wordt een aparte kortingsregeling voor het bezoek van de Stoker en de Brander dan ook ontraden. Tegemoetkomen aan de wens van de bewoners betekent dat een weg wordt ingeslagen, waarbij ook andere inwoners die niet beschikken over een bezoekersspasfaciliteit ook een beroep zullen doen op de gemeente. Hoewel een dergelijke kortingsregeling in beginsel een sympathieke oplossing lijkt voor de Stoker en Brander, treden op langere termijn onwenselijke neven effecten op. Tevens zal een aparte regeling voor het bezoek van de bewoners van de Stoker en de Brander na verloop van tijd door de bewoners beschouwd worden als een verworven recht. Het eventueel niet continueren van een bestaande regeling na afloop van een (proef) periode zal leiden tot een hoop bezwaren en ongewenste publiciteit.

Mocht u besluiten om toch een kortingsmaatregel in te voeren, dan hebben wij hiervoor in bijlage 1 een optie uitgewerkt. Daarbij hebben wij tevens de praktische bezwaren en het verwachte financiële effect voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf in beeld gebracht. Indien u besluit tot het verlenen van korting, dan achten wij het raadzaam dat u daaraan voorafgaand een gemeentebrede beleidslijn vaststelt en ons college vraagt een dergelijk voorstel voor te bereiden en in het najaar aan te bieden en eventueel te koppelen aan het thema tariefdifferentiatie.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,

drs. M.A. (Martien) Ruys

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

Bladzijde 4
Onderwerp Informeren tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander



Bijlage 1 Uitgewerkt voorstel korting bezoekers Stoker & Brander

• Kortingskaarten

Er zijn verschillende technische mogelijkheden om korting te verstrekken. De verschillende mogelijkheden hebben ieder hun eigen voor- en nadelen.

a. Een abonnement voor bewoners om bezoekers binnen te laten: bij deze oplossing krijgt elk huishouden een pas/tag welke zowel bij het inrijden als ook bij het uitrijden van de parkeergarage moet worden gebruikt. Deze mogelijkheid is klantvriendelijk omdat de bewoners dan naar de inrit van de Euroborggarage moeten lopen om het bezoek binnen te laten. Tevens is deze oplossing administratief zeer bewerkelijk. Deze optie is wel de beste optie om fraude en misbruik tegen te gaan.

b. Kortingskaarten: het uitgeven van kortingskaarten is per definitie fraudegevoelig aangezien de praktijk heeft geleerd dat handel en misbruik van kaarten plaatsvindt. Deze mogelijkheid is wel het meest eenvoudig in te voeren, mits de administratie wordt verzorgd door de bewonersvereniging Stoker en Brander.

Indien de raad wenst een kortingsregeling in het leven te roepen, dan heeft het de voorkeur dit via kortingskaarten te regelen. Het wordt daarbij ontraden om te werken met heel veel kaarten met een beperkte kortingsduur. Dit zal handel en fraude in de hand werken en de exploitatie van de Euroborggarage navenant negatief beïnvloeden. In plaats daarvan heeft een variant met een beperkt aantal kortingskaarten, waarbij elke afzonderlijke kaart een flinke korting geeft voor langparkeerders de voorkeur.

Dit kan bijvoorbeeld via een kortingskaart waarbij het bezoek 24 uur kan parkeren. Met deze kaart wordt tegemoet gekomen aan het bezwaar van de bewoners dat vooral het lang parkeren (bijvoorbeeld een weekeinde voor € 40,-) veel geld kost. De kaart kan éénmalig worden gebruikt en de onbenutte uren op de kaart vervallen. De kortparkeerder (iemand die een paar uur op bezoek komt) zal bij deze oplossing het reguliere parkeertarief blijven betalen (€ 1,50 per uur).

Omdat de voorgestelde optie een forse administratieve belasting oplevert voor de beheerder van de garage (en extra kosten met zich meebrengt), indien met alle individuele bewoners een afspraak moet worden gemaakt, is het raadzaam om één centraal aanspreekpunt te hebben.

Concreet kan is een optie denkbaar waarbij de bewonersvereniging Stoker & Brander 2 x per jaar een bestelling van kortingskaarten (€ 10,00 per stuk) doet, voor de circa 160 huishoudens van beide woontorens. De bewonersvereniging kan voor elke bestelling een inventarisatie uitvoeren bij alle bewoners voor de aanwezige behoefte. De jaarlijkse bestelling per woonadres zou daarbij op 12 kaarten kunnen worden gemaximaliseerd. Het is bij een dergelijke oplossing van belang het aantal aan te vragen kaarten te maximaliseren. De praktijk wijst namelijk uit dat zonder een

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Bladzijde 5
Onderwerp Informeren tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander



begrenzing fraude en handel in kaarten plaats zal vinden, wat een negatief zal hebben heeft op de exploitatie van de parkeergarage Euroborg. De bewonersvereniging dient dan te zorgen voor bestelling, distributie, betaling en is verantwoordelijk bij misbruik van de kaarten.

De keuze voor het aantal weg te geven kortingskaarten en het te betalen kortingspercentage per bedrag is uiteraard arbitrair. Met de bovenstaande variant wordt technisch (hoewel bewerkelijk) tegemoet gekomen aan de vraag om in het bijzonder de kosten bij overnachting te beperken.

- **Financieel effect voorgestelde regeling**

De gemeenteraad heeft aangegeven dat de gekozen kortingsregeling een budgetneutraal effect moet hebben op de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Dit effect is niet inzichtelijk te maken aangezien het percentage van de omzet van de Euroborggarage dat toegerekend kan worden aan het bezoek van de Stoker en de Brander niet te kwantificeren is.

Ter indicatie kan wel gesteld worden dat, indien alle 160 huishoudens 12 kaarten per jaar afnemen, het voorstel de gemeente Groningen in het meest negatieve geval € 19.200 euro per jaar (het prijs verschil tussen normaal dagtarief en nieuw tarief is € 10,00 per kaart) aan inkomsten scheelt. De aanname hierbij is dat dit allemaal bestaande bezoekers zijn die voorheen voor het volledige dagtarief in de Euroborggarage parkeerden.

De verwachting is dat dit laatste niet het geval zal zijn en dat de inkomstenderving minder zal zijn, doordat er ook een vast bezoekers zullen zijn, die voorheen wellicht kozen voor een plek buiten Europapark en door een lager tarief over de streep zullen worden getrokken in de garage te gaan staan. De maatregel zou in dat geval voor een aantal extra parkeerders zorgen.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

Bijlage VI

Gerechtelijke uitspraak CiBoGa

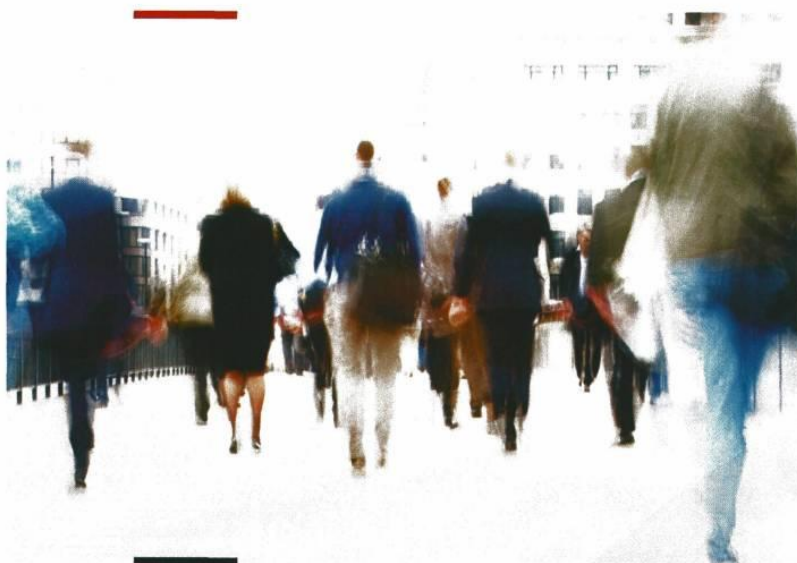
Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BIJLAGE

52

BASIS VOOR BELEID

OS ONDERZOEK
DE STATISTIEK
GRONINGEN



Inventarisatie parkeren CiBoGa

Een onderzoek onder omwonenden van het CiBoGa gebied.

Gemeente
groningen

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

Inventarisatie parkeren CiBoGa

Een onderzoek onder omwonenden van het CiBoGa gebied.

Laura de Jong
Jelle Straatsma

Onderzoek en Statistiek Groningen

Juli 2013

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inhoud

1. Inleiding	1
1.1 Doel van het onderzoek	1
1.2 Opzet van het onderzoek	1
2. Respons.....	4
3. Resultaten	6
3.1 Parkeerplekken	6
3.2 Met auto	8
3.3 Zonder auto	9
3.4 Samengevoegd	10
3.5 Opmerkingen	12
4. Resultaten per gebied.....	14
Circusterrein	14
Trezoor/Paleis/Touwbaan	15
Bloemhof	15
Vergelijking	16
Bijlagen	18
Bodenterrein	18

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Inventarisatie parkeren CIBoGa

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



1. Inleiding

Op het CiBoGa-terrein worden geen vergunningen voor parkeren op straat afgegeven. Hierdoor zijn bewoners aangewezen op, veelal duurdere, alternatieven, bijvoorbeeld de parkeergarages Boterdiep en Circus. Bewoners zijn niet tevreden over de prijs die ze daarvoor moeten betalen. Een aantal bewoners heeft bij de aankoop van de woning van de ontwikkelaar een periode gratis parkeren ontvangen (één of vijf jaar). Deze periode loopt bijna af.

1.1 Doel van het onderzoek

De bewoners rond het CiBoGa terrein kunnen hun auto niet op straat parkeren. Het parkeerbedrijf heeft O&S Groningen gevraagd een inventarisatie te doen naar de bereidheid van bewoners om hun auto te parkeren in de Boterdiep- of Circusgarage tegen een gereduceerd tarief.

1.2 Opzet van het onderzoek

Voor het uitvoeren van het onderzoek is gebruik gemaakt van een online enquête. In de enquête zijn vragen gesteld over het gebruik van een auto en de parkeerfaciliteiten. Omwonenden van het CiBoGa gebied zijn per brief uitgenodigd. Zij kregen een unieke inlogcode om de enquête in te vullen. Men had ook de mogelijkheid te bellen en de enquête telefonisch af te nemen.

De enquête was niet anoniem, de antwoorden zijn per persoon te herleiden. Hier is voor gekozen omdat het een inventarisatie betreft en in de toekomst de mensen die het betreft mogelijk een aanbod gedaan kan worden. De persoonsgegevens zullen echter niet in deze rapportage genoemd worden.

Per abuis heeft een aantal bewoners, woonachtig in een betaald parkeren gebied, een enquête ontvangen. Omdat deze personen niet tot de doelgroep behoren, deze groep heeft namelijk de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen, zijn de resultaten van deze groep niet meegenomen.

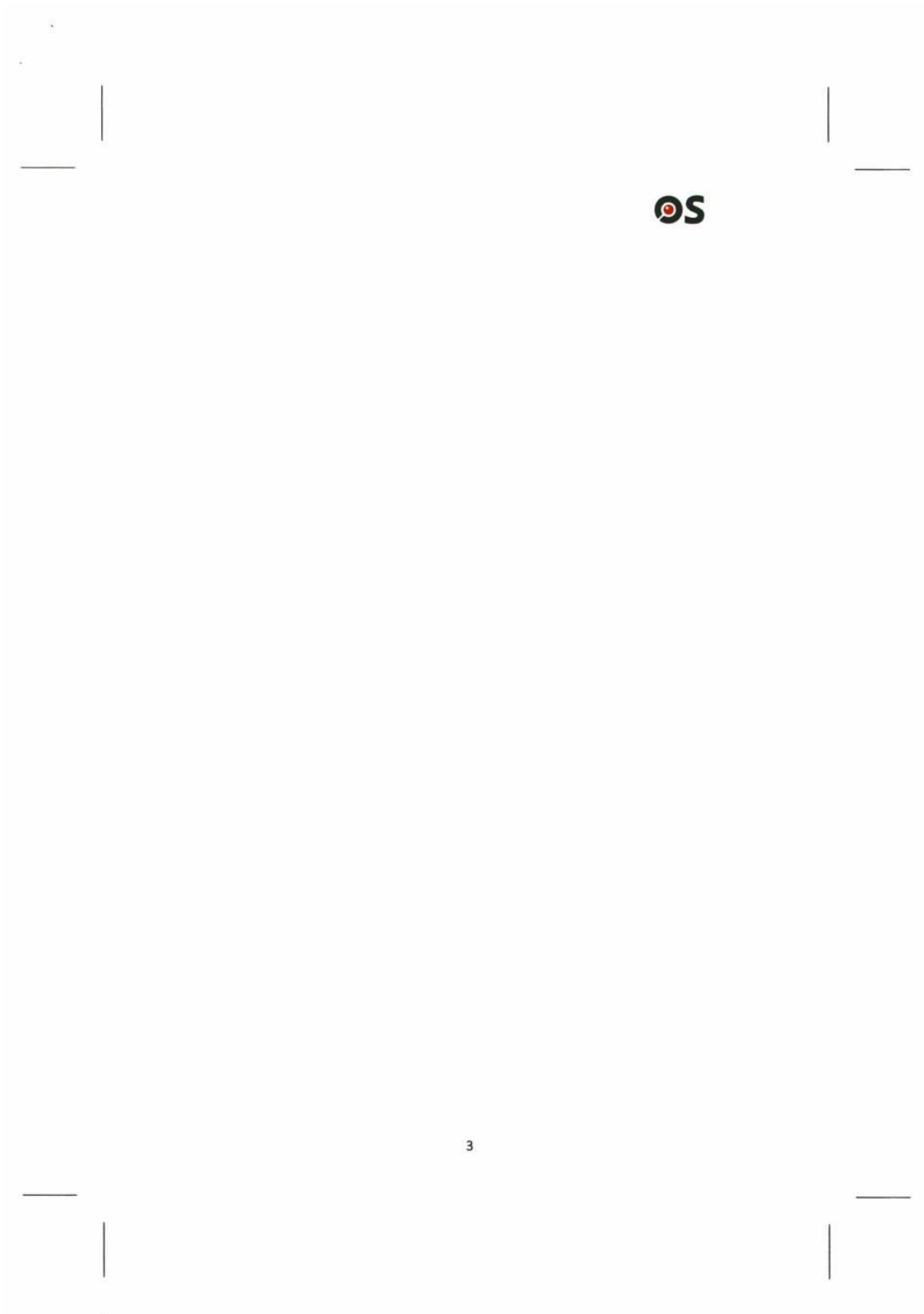
Daarnaast zijn de bewoners van het bodenterrein, de woningen aan de Vrydemalaan, in de inventarisatie meegenomen. De Vrydemalaan behoort weliswaar tot het gebied Ciboga, maar het betreft hier tijdelijke studentenhuisvesting. Gezien de aard van deze wooneenheden zijn de resultaten apart verwerkt. De resultaten voor het bodenterrein zijn als bijlage in dit rapport te vinden.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Inventarisatie parkeren CIBoGa

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



3

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inventarisatie parkeren CIBoGa

2. Respons

We hebben naar 408 omwonenden een brief gestuurd met de uitnodiging om mee te werken aan de inventarisatie. De enquête is ingevuld door 214 respondenten. Dit is een respons van 52 procent. De aantallen zijn weergegeven in tabel 1.

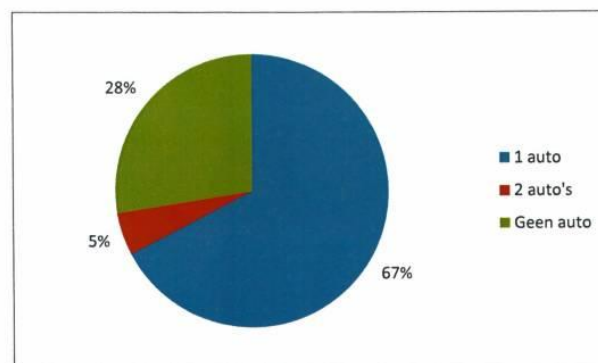
Voor een online enquête is dit een hoge respons. Gezien het belang van het onderwerp verwachten we dat alle personen die belang hebben bij een goedkoper tarief in een garage hebben gereageerd. Desondanks zijn de resultaten van de inventarisatie niet om te slaan over alle bewoners van het Ciboga-gebied, maar gelden ze slechts voor de groep bewoners die de inventarisatie heeft ingevuld.

Tabel 1: Autobezit

Autobezit	Aantal respondenten	Percentage
1 auto	144	67%
2 auto's	11	5%
Geen auto	59	28%
Totaal	214	

Van de ondervraagden heeft 72 procent één of twee auto's. Het aantal mensen met twee auto's is klein, dit is te zien in figuur 1. Er zijn geen respondenten met drie auto's of meer.

Figuur 1: Autobezit



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

OS

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

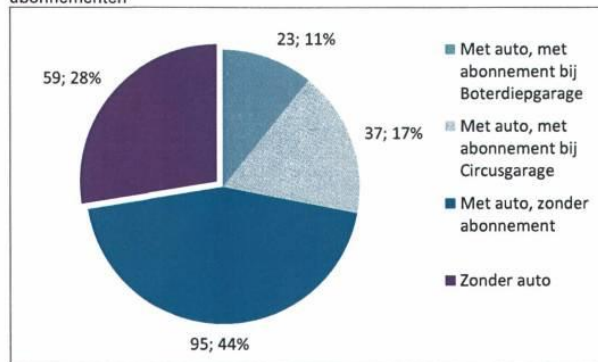
Inventarisatie parkeren CIBoGa

3. Resultaten

3.1 Parkeerplekken

Op dit moment hebben 60 respondenten al een abonnement bij een parkeergarage.¹ Er zijn 95 respondenten met een auto die geen abonnement hebben. In figuur 2 zijn deze gegevens samengevat.

Figuur 2: Aantal respondenten met of zonder auto, opgesplitst naar abonnementen



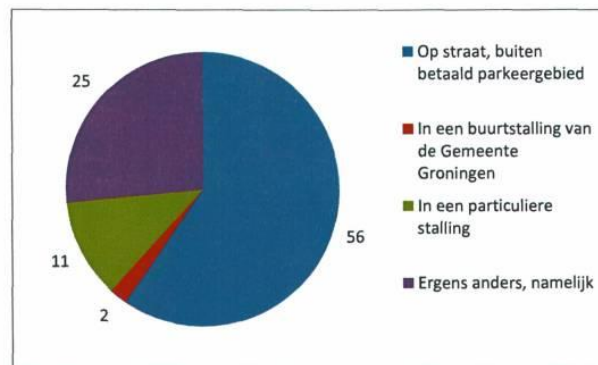
¹ Uit nadere analyse is gebleken dat een aantal van deze personen in het bezit is van een gratis abonnement via de ontwikkelaar. Deze personen hebben zich niet over de gewenste hoogte van het abonnementstarief kunnen uitlaten.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



In figuur 3 is te zien waar bewoners zonder abonnement hun auto parkeren. De meesten kiezen ervoor om hun auto op straat, buiten betaald parkeergebied te parkeren.

Figuur 3: Alternatieve parkeerplekken



19 van de 25 respondenten die aangeven ergens anders te parkeren plaatsen hun auto in de Boterdiep- of Circusgarage. Deze mensen hebben bij de aankoop van de woning van de ontwikkelaar een parkeerabonnement ontvangen voor de duur van één of vijf jaar. Drie van deze respondenten geven zelf aan dat ze na deze periode hun auto op straat zullen parkeren als de abonnementsprijs niet daalt, terwijl dit niet specifiek gevraagd werd. Andere antwoorden waren parkeerplekken bij het werk of bij ouders.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

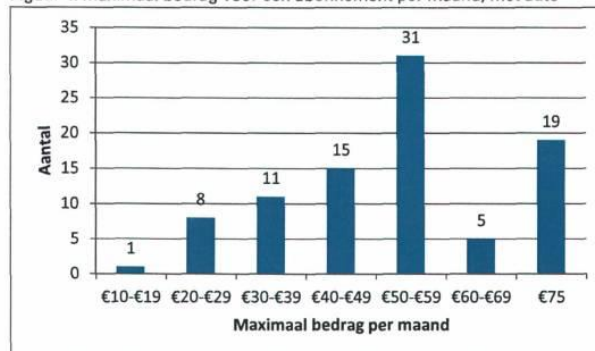
Inventarisatie parkeren CIBoGa

3.2 Met auto

Als men wel een auto heeft, maar geen abonnement in de parkeergarage, is de reden hiervoor bijna altijd de prijs. Van deze respondenten geeft 97 procent aan dat de prijs de reden was om geen abonnement te nemen.

Deze bewoners werden eerst gevraagd of ze wel een abonnement zouden aanschaffen als de prijs daalde van 114,05 euro naar 75 euro per maand. Wanneer hier negatief op werd geantwoord konden ze bij de volgende vraag zelf een bedrag invullen dat ze maximaal zouden willen uitgeven. De resultaten hiervan zijn samengevoegd in figuur 4.

Figuur 4: Maximaal bedrag voor een abonnement per maand, met auto



Een groot gedeelte van de mensen is het niet eens met een maandbedrag van 75 euro; 79 procent vindt 75 euro per maand nog te veel geld. Gemiddeld geven deze respondenten aan dat ze maximaal 43,17 euro per maand willen betalen. Het meest genoemde bedrag is 50 euro. Als de respondenten die wel zouden ingaan op het aanbod van 75 euro mee worden gerekend, komt het gemiddelde uit op 49,34 euro per maand.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

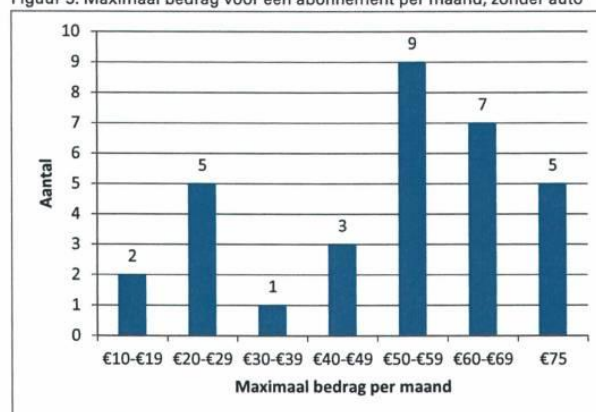


3.3 Zonder auto

Aan de respondenten zonder auto is gevraagd of de prijs van parkeren de reden is dat ze geen auto hebben. Iets meer dan de helft van de respondenten (52%), geeft aan dat de prijs van de Boterdiepgarage of de Circusgarage inderdaad de reden is dat ze geen auto hebben.

Ook aan deze mensen is gevraagd of ze een abonnement zouden nemen als de prijs 75 euro per maand zou worden. De resultaten verschillen weinig met de respondenten die wel een auto hebben, 84 procent is het niet eens met een bedrag van 75 euro per maand. De resultaten zijn te zien in figuur 5.

Figuur 5: Maximaal bedrag voor een abonnement per maand, zonder auto



Gemiddeld geven respondenten die niet akkoord gaan met 75 euro per maand aan dat ze maximaal 44,35 euro per maand willen betalen voor een abonnement in de parkeergarage. Het meest genoemde bedrag is wederom 50 euro. Als de respondenten die wel 75 euro per maand willen betalen mee worden gerekend komt het gemiddelde uit op 49,14 euro.

Het is wel minder waarschijnlijk dat deze mensen werkelijk een abonnement zullen nemen, aangezien ze op dit moment nog geen auto hebben.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inventarisatie parkeren CIBoGa

3.4 Samengevoegd

Wanneer deze twee groepen worden samengevoegd kan figuur 6 worden gemaakt. Hier is te zien hoeveel procent van de respondenten die door de huidige prijs geen abonnement hebben, wel een abonnement zouden nemen met een nieuwe prijs. Opvallend is de grote daling als het duurder wordt dan 50 euro per maand, veel respondenten geven aan dat ze maximaal 50 euro per maand willen betalen.

Figuur 6: Percentage potentiële extra abonnementen



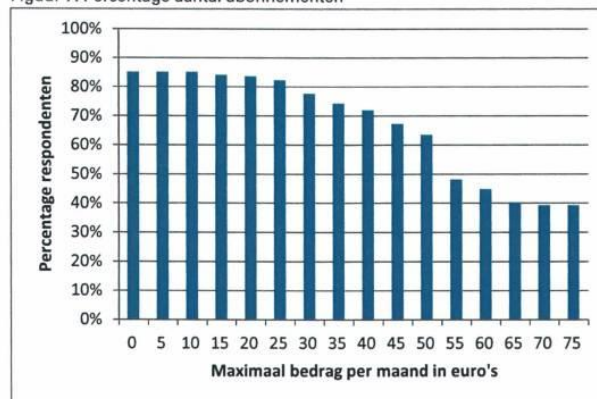
Dit zijn niet de percentages van de totale responsgroep. Respondenten die al een abonnement hebben of mensen die geen abonnement willen zijn in deze figuur niet meegenomen.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



In figuur 7 zijn deze groepen toegevoegd en dit zijn dus de percentages van de totale responsegroep. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat respondenten die al een abonnement hebben deze zullen houden bij een prijsdaling. Deze grafiek begint niet bij 100 procent omdat er mensen zijn waarbij de prijs niet de reden is om geen abonnement te nemen.

Figuur 7: Percentage aantal abonnementen



Ook hier is de sterke daling te zien als het abonnement duurder wordt dan 50 euro per maand. Bij een bedrag van 50 euro per maand zegt 64% van de bewoners een abonnement te nemen, bij 55 euro per maand daalt dit percentage naar 48%.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inventarisatie parkeren CiBoGa

3.5 Opmerkingen

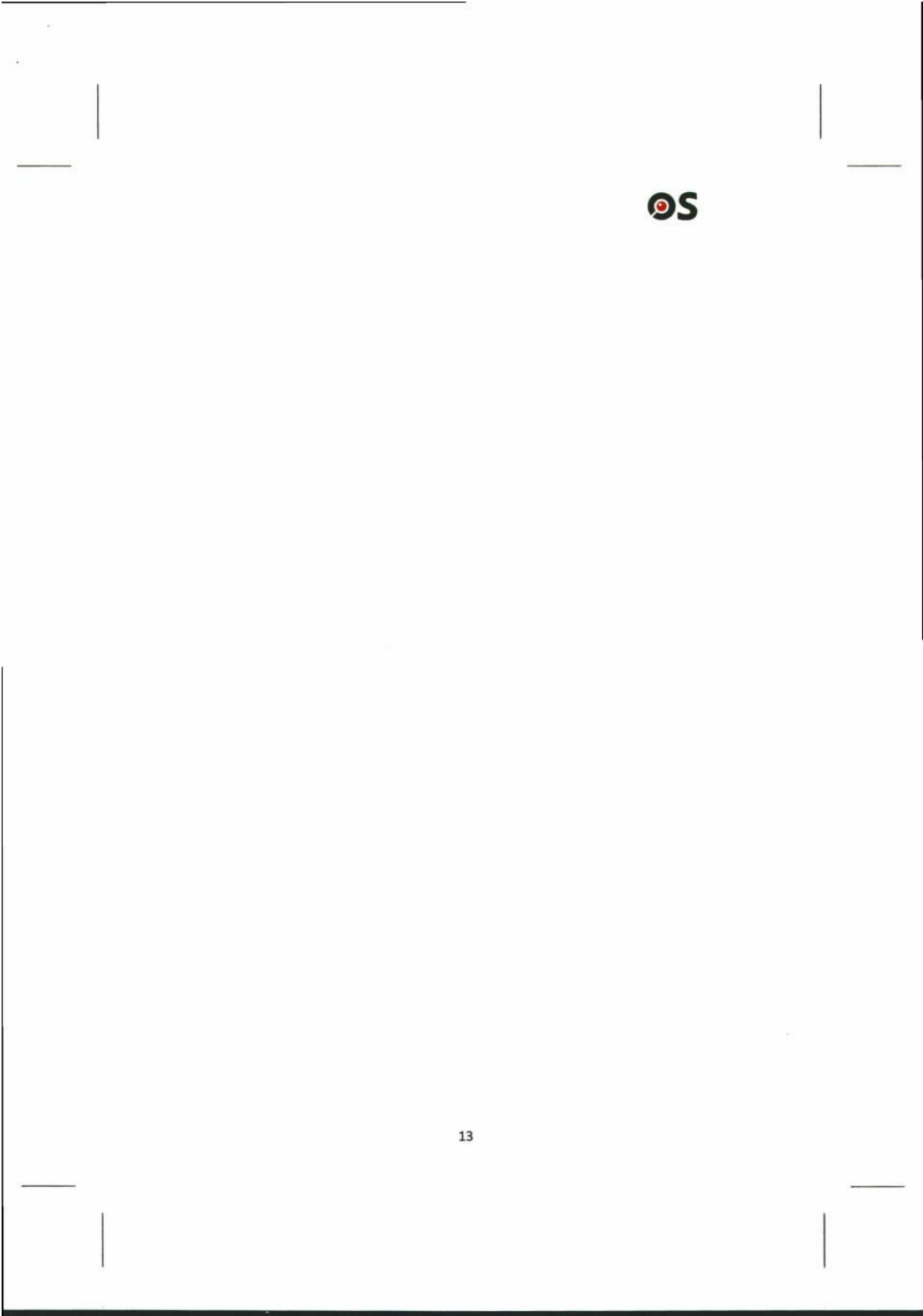
Na het invullen van de enquête hebben 16 bewoners opgebeld om een opmerking door te geven. Drie onderwerpen komen vaker dan eens voor:

- Het is niet eerlijk dat bewoners van CiBoGa geen parkeervergunning kunnen aanvragen en daardoor meer moeten betalen om te parkeren, het zou voor iedereen in de stad gelijk moeten zijn. (6x)
- Het is duur voor bezoek om te parkeren.(5x)
- Sommige respondenten die al wel een abonnement hebben in een parkeergarage vinden het te duur en gaan het opzeggen als de prijs niet daalt. (2x)

Andere opmerkingen werden één keer genoemd:

- Het gereduceerde tarief zou gelijk moeten zijn aan het tarief van de buurtstalling.
- De hoge parkeerkosten kunnen voor een daling van de woningprijs zorgen, omdat het minder aantrekkelijk wordt om er te wonen.
- Het was niet duidelijk bij de aankoop van het huis dat het parkeren zo duur zou zijn.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inventarisatie parkeren CiBoGa

4. Resultaten per gebied

Het CiBoGa terrein kan onderverdeeld worden in 5 kleinere gebieden.

1. Bodenterrein
2. Circusterrein
3. Trezoor/Paleis/Touwbaan
4. Gasterrein
5. Bloemhof

In dit hoofdstuk zullen we de resultaten per deelgebied bespreken. Het bodenterrein wordt niet meegenomen. De resultaten hiervan zijn, zoals eerder al vermeld, als bijlage toegevoegd. Op het gasterrein woonden op het moment dat de inventarisatie is gestart geen mensen. Deze wordt daarom eveneens niet besproken.

In onderstaande tabel is de respons per gebied weergegeven.

Tabel 2: Verdeling gebieden

Gebied	Aantal respondenten	Aantal totaal benaderd
Circusterrein	86	214
Trezoor/Paleis/Touwbaan	96	130
Bloemhof	32	64
Totaal	214	408

Circusterrein

Het Circusterrein bestaat de adressen aan de Monnikhof, Beren, Boterdiep en een deel van de Bloemsingel. In totaal hebben 86 van de bewoners in dit gebied die een uitnodiging hebben gekregen gerespondeerd. Van deze personen heeft zo'n drie kwart (61 respondenten) een auto in het bezit. Hiervan hebben 28 autobezitters een abonnement op een van de parkeergarages in de buurt. De meesten hebben een abonnement op de circusgarage. Van de 33 personen met auto maar zonder abonnement parkeert het merendeel hun auto op straat.

Voor deze mensen zonder abonnement is de reden meestal de prijs van de parkeergarage; 31 respondenten geven dit aan. Hiervan zouden 7 akkoord gaan met het bedrag van 75 euro per maand. De overige respondenten zouden gemiddeld maximaal 36,96 euro per maand willen betalen.

Van de bewoners op het circusterrein zonder auto hebben 12 geen auto door de prijs van de garage. Hiervan zouden 4 personen akkoord gaan

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



met 75 euro per maand. De 8 overigen zouden gemiddeld 40,94 willen betalen.

Over het hele gebied genomen, dus autobezitters en mensen zonder auto samen, komt het gemiddelde maximale bedrag per maand neer op 47,69 euro.

Trezoor/Paleis/Touwbaan

Onder dit gebied vallen de straten Ebbingedwinger, Botermolendrift en Langestraat. In dit gebied hebben in verhouding de meeste mensen gereageerd: 96 van de 130 hebben de enquête ingevuld. Mogelijk heeft dit te maken met de vele autobezitters onder de respondenten. 72 bewoners hebben een auto, waarvan weer 28 een abonnement hebben. De meeste respondenten hebben dit abonnement in de boterdiepgarage (20 personen), de overige 8 in de circusgarage. De autobezitters zonder abonnement parkeren hun auto nu voor een groot deel ook in één van de parkeergarage; zij hebben bij aanschaf van hun woning een abonnement van de ontwikkelaar gekregen. 42 personen geven aan dat de prijs de reden is om geen abonnement te nemen. Hiervan zouden 9 personen 75 euro een goed bedrag vinden. De overige 33 zouden gemiddeld maximaal 45,82 euro per maand willen betalen.

Voor 13 van de 21 bewoners zonder auto is de reden dat zij geen auto hebben de prijs van de parkeergarages. Gemiddeld zouden zij maximaal 47,31 euro per maand willen betalen.

Over het gehele gebied genomen komt het gemiddelde maximale maandbedrag voor de parkeergarage terecht op 50,95 euro.

Bloemhof

In het gebied Bloemhof heeft precies de helft (32 personen) van de benaderde bewoners gereageerd. Dit gebied bestaat uit een deel van de Bloemsingel. Van de respondenten heeft twee derde (22 personen) een auto. 4 personen hebben op dit moment een abonnement in de circusgarage. Alle overige autobezitters geven aan dat de hoogte van de prijs van de parkeergarage de reden is waarom zij hun auto daar niet parkeren. Op dit moment parkeren zij hun auto vooral op straat. 4 personen zouden akkoord gaan met 75 euro per maand, de overigen zouden maximaal 46,87 per maand willen betalen.

Van de 10 bewoners zonder auto geven 7 aan dat dit komt door de prijs van de parkeergarage. Zij vinden 75 euro een te hoog bedrag en zouden gemiddeld maximaal 47,14 euro per maand willen betalen.

Over het gehele gebied genomen zouden de bewoners 50,32 euro per maand willen betalen.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

Inventarisatie parkeren CiBoGa

Bijlagen

Bodenterrein

Het bodenterrein bestaat uit de woningen aan de Vrydemalaan. Er zijn 344 bewoners benaderd. In totaal hebben 66 van de benaderde inwoners de enquête ingevuld. De meeste bewoners hebben geen auto, slechts 19 hebben een auto. Geen enkele respondent heeft op dit moment een abonnement bij één van de garages. Op dit moment parkeren zij de autobezitters de auto op straat in de buurt.

Voor de mensen met een auto geldt dat voor allen de reden de prijs van de garage is. Niemand gaat akkoord met het voorstel van 75 euro. Gemiddelde willen de bewoners 31,11 euro per maand betalen.

Voor de mensen zonder auto heeft de helft (23 respondenten) geen auto vanwege de prijs van de parkeergarages. Hiervan zouden 6 personen akkoord gaan met het voorstel van 75 euro. De overige respondenten zouden gemiddeld maximaal 32,97 euro willen betalen.

Als we de autobezitters hierbij nemen komen we op een totaal gemiddelde van 39,17 euro per maand. Een beduidend lager bedrag dan bij de andere gebieden. Dit heeft mogelijk te maken met de samenstelling van het gebied. Er wonen veel studenten en er zijn weinig bewoners die op dit moment een auto in het bezit hebben.

Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf



Raadsvoorstel inzake tariefdifferentiatie parkeerbedrijf

BASIS VOOR BELEID



BEZOKADRES
Eendrachtskade ZZ 2
9726 CW Groningen

POSTADRES
Postbus 1125
9701 BC Groningen

T (050) 367 56 30
F (050) 367 56 33
E info@os.groningen.nl
I www.os-groningen.nl

bijlage 1



de Rechtspraak
Rechtbank
Noord-Nederland



[] AANTEKENEN [] PER POST [] PER FAX 050 - 367 7475 Locatie Groningen
Afdeling Bestuursrecht

het College van Burgemeester en Wethouders der gemeente
Groningen
p/a DIA, afd. Rechtsbescherming
Postbus 30026
9700 RM Groningen

bezoekadres
Guyotplein 1, 9712 NX Groningen

datum 26 juni 2013
onderdeel Algemeen
contactpersoon dhr J. Meerveld
doorkiesnummer (050) 316 66 44
ons kenmerk Zaaknummers:
GRO 13 / 337 BESLU SIJE
GRO 13 / 351 BESLU SIJE
GRO 13 / 362 BESLU SIJE

uw kenmerk
bijlage(n)
faxnummer afdeling (050) 316 64 95
onderwerp het beroep van C. Dijkgraaf, W.S.J. Fust en S. Wiggers

correspondentieadres
postbus 150, 9700 AD Groningen
t (050) 316 66 44
f (050) 316 64 95
www.rechtspraak.nl
Bankrek. 56.99.90.610 (Royal
Bank of Scotland)

Bij beantwoording de datum en
ons kenmerk vermelden. Wilt u
slechts één zaak in uw brief
behandelen.

Geachte heer/mevrouw,

Over de beroepen met bovengenoemde zaaknummers deel ik u het volgende mee.

De rechtbank heeft uitspraak gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een LJN-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Tegen deze uitspraak staat voor een belanghebbende en het bestuursorgaan hoger beroep open. Dit dient te worden ingesteld **binnen zes weken** na de datum van verzending van deze uitspraak door een beroepschrift en een kopie van deze uitspraak te zenden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. In uw beroepschrift moet u vermelden waarom u het niet eens bent met de uitspraak. U kunt ook digitaal hoger beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Kijk op www.raadvanstate.nl voor meer informatie over het indienen van digitaal beroep.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,

de griffier

BE022

AFSCHRIFT

uitspraak

RECHTBANK NOORD-NEDERLAND

Afdeling bestuursrecht

locatie Groningen

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

uitspraak van de enkelvoudige kamer van 25 juni 2013 in de zaak tussen

C.J. Dijkgraaf, Ebbingedwinger 3 te Groningen, eiseres 1
W.S.J. Fust, Langestraat 141 te Groningen, eiser
S. Wiggers, Ebbingedwinger 11 te Groningen, eiseres 2
gezamenlijk: eisers,

en

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, verweerder
(gemachtigden: L. de Vries en J. Visser).

Procesverloop

Bij besluit van 9 augustus 2012 (primaire besluit 1) heeft verweerder de aanvraag van eiseres 1 van 8 augustus 2012 om verlening van een parkeervergunning voor het CiBoGa-gebied afgewezen.

Bij besluit van 10 augustus 2012 (primaire besluit 2) heeft verweerder de aanvraag van eiseres 2 van 9 augustus 2012 om verlening van een parkeervergunning voor het CiBoGa-gebied afgewezen.

Bij besluit van 13 september 2012 (primaire besluit 3) heeft verweerder de aanvraag van eiser van 9 september 2012 om verlening van een parkeervergunning voor het CiBoGa-gebied afgewezen.

Tegen de primaire besluiten hebben eisers, ieder afzonderlijk, bezwaar gemaakt.

Bij afzonderlijke besluiten van 7 februari 2013 (de bestreden besluiten) heeft verweerder de bezwaarschriften van eisers ongegrond verklaard.

Eisers hebben, ieder afzonderlijk, tegen de bestreden besluiten beroep ingesteld.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 30 mei 2013.
Eiseres 1 en eiseres 2 zijn verschenen. Eiser is vertegenwoordigd door eiseres 1 en eiseres 2.
Tevens is P. van Velzen, partner van eiseres 2, verschenen.
Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigden.

De rechtbank heeft de beroepschriften gevoegd behandeld.

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

blad 2

Overwegingen

1. Bij de beoordeling van de onderhavige beroepen neemt de rechtbank de volgende feiten als vaststaand aan.

In 1998 heeft verweerder het stedenbouwkundig plan voor het CiBoGa-gebied (het stedenbouwkundig plan) vastgesteld.

Op 25 maart 1998 heeft de gemeenteraad van de gemeente Groningen (de raad) de 'Parkeerverordening Gemeente Groningen 1998' (de verordening) vastgesteld. Deze verordening is op 29 maart 2006 door de raad gewijzigd.

In mei 2001 heeft de raad het bestemmingsplan 'CiGa' (het bestemmingsplan) vastgesteld.

Op 23 april 2003 heeft verweerder de 'Nadere regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen' (de Nadere regels) vastgesteld. Deze regels zijn laatstelijk gewijzigd in oktober 2012.

In 2007 hebben eisers, ieder afzonderlijk, een stadswoning (zonder eigen parkeerplaats) gekocht in het Trezorcomplex (het complex), gelegen in het CiBoGa-gebied. Dat complex is in 2008 opgeleverd. Als onderdeel van de koop was de huur van een parkeerplaats in de Circusgarage voor de duur van vijf jaren inbegrepen.

Vanaf 2009 hebben eisers gebruik gemaakt van de parkeermogelijkheden in de Boterdiepgarage.

Op 8 augustus 2012 heeft eiseres 1 een aanvraag ingediend voor verlening van een parkeervergunning in het CiBoGa-gebied.
In primair besluit 1 van 9 augustus 2012 heeft verweerder die aanvraag afgewezen.

Op 9 augustus 2012 heeft eiseres 2 een aanvraag ingediend voor verlening van een parkeervergunning in het CiBoGa-gebied.
In primair besluit 2 van 10 augustus 2012 heeft verweerder die aanvraag afgewezen.

Tegen primair besluit 1 heeft eiseres 1 op 5 september 2012 bezwaar gemaakt.
Tegen primair besluit 2 heeft eiseres 2 op 17 september 2012 bezwaar gemaakt.

Op 9 september 2012 heeft eiser een aanvraag ingediend voor verlening van een parkeervergunning in het CiBoGa-gebied.
In primair besluit 3 van 13 september 2012 heeft verweerder die aanvraag afgewezen.
Hiertegen heeft eiser op 24 september 2012 bezwaar gemaakt.

Op 1 november 2012 hebben eisers hun bezwaren toegelicht tijdens een hoorzitting van de Algemene bezwaarschriftencommissie (de commissie).

Bij advies van 19 januari 2013 heeft de commissie verweerder geadviseerd de primaire besluiten in stand te laten en de bezwaren van eisers ongegrond te verklaren.

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

blad 3

Standpunten van partijen

2. In de bestreden besluiten van 7 februari 2013 heeft verweerder, met overneming van het advies van 19 januari 2013, de bezwaarschriften van eisers ongegrond verklaard. Verweerder heeft – samengevat – overwogen dat zijn beleid helder is en dat hij bij de totstandkoming van het CiBoGa-gebied consequent duidelijk heeft gemaakt een autoluwegebied te willen creëren. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat zijn beleid voldoende bekend is gemaakt en dat geen aanleiding bestaat van het beleid af te wijken. Verweerder heeft geconcludeerd dat eisers op grond van de geldende regelgeving niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

3. Eisers voeren – samengevat – aan dat verweerder ten onrechte de aanvragen heeft afgewezen. Eisers stellen dat verweerder ten onrechte vasthoudt aan het parkeerbeleid en geen rekening houdt met hetgeen hen in 2006 is voorgespiegeld. Eisers stellen dat het parkeerbeleid niet op hen van toepassing is en dat zij in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Eisers stellen dat verweerder handelt in strijd met het gelijkheidsbeginsel door aan bewoners van het complex geen parkeervergunningen te verlenen en de bewoners te verplichten de Boterdiepgarage te gebruiken, terwijl verweerder aan bewoners van de Hortusbuurt en de Korrewegwijk wel parkeervergunningen verleent. Eisers stellen dat het parkeerbeleid een grote financiële impact op hen heeft. Eisers menen dat verweerders beleid in strijd is met de redelijkheid en billijkheid, althans dat verweerder misbruik van zijn bevoegdheden maakt door de bewoners van het CiBoGa-gebied te dwingen te parkeren in parkeergarages die eigendom van de gemeente zijn.

Voorts voeren eisers aan dat geen redelijk parkeeralternatief beschikbaar is. Eisers stellen dat niet te verwachten valt dat de Circusgarage in de nabije toekomst wordt voortgezet als buurtstalling. Tevens is gebleken dat de in de verkoopfolder van het complex gemaakte suggestie dat na vijf jaren een parkeerplaats in de Boterdiepgarage kon worden gehuurd of gekocht, niet in overeenstemming is met de feiten. Ter onderbouwing van deze stelling hebben eisers een verslag van een bespreking tussen de gemeente Groningen en AM Invest (de projectontwikkelaar) van 5 december 2012 overgelegd. Eisers stellen dat de voorgestelde verkoopprijs van € 29.000,00 per parkeerplaats in geen verhouding staat tot de kopersinformatie van 2007 (indicatietarief: € 15.000,00), de verkoopprijs in het project 'Touwbaan' en de marktwaarde van de aangeboden parkeerplaatsen.

Voorts menen eisers dat verweerder in strijd met het vertrouwensbeginsel handelt, nu de gemeente geen parkeerplaatsen wil verkopen en de gemeente een commercieel tarief voor de parkeerplaatsen hanteert. Eisers stellen dat zij door deze handelwijze schade lijden, nu zij een parkeerplaats moeten huren. Eisers stellen dat verweerder niet consequent handelt in het uitvoeren van zijn beleid en dat in 2007 niet op de website van de gemeente stond dat bewoners van het complex geen parkeervergunning konden aanvragen. Tevens viel het complex tot 2012 binnen de Hortusbuurt, aldus eisers. Daarnaast stellen eisers dat verweerder onzorgvuldig heeft gehandeld door aan te geven dat zij een parkeerplaats kunnen kopen en door geen onderzoek te doen naar de rol van het commerciële belang van de gemeente.

Juridisch kader

4. In artikel 3, eerste lid, van de verordening is opgenomen dat burgemeester en wethouders op een daartoe strekkend verzoek een vergunning kunnen verlenen voor het parkeren op belanghebbendenplaatsen of parkeerapparatuurplaatsen. In het derde lid van dit artikel is opgenomen welke soorten vergunningen burgemeester en wethouders in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

blad 4

te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn kunnen verlenen. Onder a van dat artikellid is opgenomen dat burgemeester en wethouders een parkeervergunning voor de bewoner in dat gebied kunnen verlenen.

In het zesde lid van dit artikel is opgenomen dat met betrekking tot het bepaalde in het derde lid burgemeester en wethouders in het belang van een goede verdeling van de beschikbare ruimte per gebied waar belanghebbenden- en of parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn nadere regels kunnen stellen ten aanzien van:

- a. het verstrekken van de soort vergunning;
- b. het aantal te verlenen vergunningen;
- c. het toewijzen van specifieke weggedeelten voor parkeren;
- d. beschikbaarheid van alternatieve parkeermogelijkheden.

In het zevende lid van dit artikel is opgenomen dat burgemeester en wethouders ten gunste van de aanvragen het bij of krachtens de verordening bepaalde buiten toepassing kunnen laten of afwijken, voor zover toepassing gelet op het belang van deze regeling beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Deze bepaling bevat de hardheidsclausule.

In artikel 1 van de Nadere regels heeft verweerder bepaalde gebieden aangewezen voor het verlenen van een vergunning voor het parkeren op parkeerapparatuurplaatsen.

In artikel 4, eerste lid, van de Nadere regels is opgenomen – voor zover hier van belang – dat aan de houder van een voertuig die aantoonde dat hij in de Oosterpoortbuurt, Hortusbuurt, Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Zeehelden- en Badstratenbuurt, Schildersbuurt, Oosterparkbuurt, Grunobuurt en Laanhuizen, Korrewegbuurt, Binnenstad-Oost, een deel van de Oranjebuurt, De Linie, de Papiermolen of Kop van Oost (uitsluitend Eemskanaal ZZ oneven nummers 5 tot en met 15) als bewoner staat ingeschreven op schriftelijke aanvraag één vergunning voor dat gebied wordt verleend.

Overwegingen

5. In geschil is of verweerder in redelijkheid de aanvragen van eisers om verlening van een parkeervergunning heeft kunnen afwijzen.

6. De rechtbank stelt allereerst vast dat verweerder de aanvragen van eisers heeft getoetst aan het gemeentelijk parkeerbeleid, zoals dat hiervoor onder 4. is opgenomen.

Vast staat dat eisers niet staan ingeschreven als bewoner van van een in artikel 4 van de Nadere regels genoemd gebied. De rechtbank merkt daarbij op dat ten tijde van de aanvragen van eisers het complex niet was gelegen in het gebied dat in artikel 1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Nadere regels als 'Hortusbuurt' wordt aangeduid.

Op grond van de Nadere regels kunnen eisers dus geen aanspraak maken op een parkeervergunning.

7. Voorts constateert de rechtbank dat verweerder bij de beoordeling van de aanvragen en de bezwaarschriften van eisers acht heeft geslagen op zijn uitgangspunten betreffende parkeren in het CiBoGa-gebied. Uit het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan volgt dat verweerder als uitgangspunten hanteert dat het CiBoGa-gebied een autovrij stadsdeel is, dat parkeren op het maaiveld niet mogelijk is en dat al het parkeren ondergronds (in parkeergarages) plaatsvindt.

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

blad 5

8. Met betrekking tot de stelling van eisers dat verweerder heeft gehandeld in strijd met het vertrouwensbeginsel door aan hen geen parkeervergunningen te verlenen, overweegt de rechtbank het volgende.

Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRS) (onder meer de uitspraak van de AbRS van 26 november 2008 (LJN: BG5360) en de uitspraak van 13 juli 2011 (LJN: BR1398, www.rechtspraak.nl)) is voor een geslaagd beroep op het vertrouwensbeginsel nodig dat er aan het bestuursorgaan toe te rekenen concrete, ondubbelzinnige toezeggingen zijn gedaan door een daartoe bevoegd persoon, waaraan rechtens te honoreren verwachtingen kunnen worden ontleend.

De rechtbank overweegt dat niet gebleken is dat een bevoegd persoon op enig moment een concrete en ondubbelzinnige toezegging jegens eisers heeft gedaan dat hen een parkeervergunning als bewoners van het CiBoGa-gebied zou worden verleend. Eisers hebben dit als zodanig ook niet kunnen onderbouwen. Een dergelijke toezegging vloeit evenmin voort uit het stedenbouwkundig plan, het bestemmingsplan en/of de Nadere regels.

Voorts constateert de rechtbank dat in de verkoopbrochure van het complex duidelijk is opgenomen dat de huur van een parkeerplaats voor de duur van vijf jaren bij de verkoopprijs van een woning in het complex is inbegrepen en dat bewoners van de stadswoningen nadien de mogelijkheid krijgen een parkeerplaats te huren of te kopen tegen de dan geldende voorwaarden.

Uit die brochure volgt niet dat de gemeente aan bewoners van het complex een parkeervergunning zal verlenen.

Daarnaast overweegt de rechtbank dat uit de door eisers in beroep overgelegde stukken volgt dat verweerder tijdens de bezwaarfase met de projectontwikkelaar in overleg is getreden over de mogelijkheden voor bewoners om een parkeerplaats te kopen of huren. De projectontwikkelaar heeft de bewoners van het complex vervolgens ingelicht over de voortgang en de resultaten van dat overleg. De rechtbank overweegt dat uit de door eisers overgelegde stukken niet volgt dat door verweerder aan de bewoners van het complex op enig moment is toegezegd dat een parkeervergunning zal worden verleend.

In het licht van het voorgaande is de rechtbank van oordeel dat het beroep van eisers op het vertrouwensbeginsel niet slaagt.

9. De rechtbank volgt eisers niet in hun stelling dat verweerder in het onderhavige heeft gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Uit de Nadere regels volgt dat verweerder er bewust voor heeft gekozen bepaalde gebieden aan te wijzen als gebieden waarvoor parkeervergunningen worden verleend. Het gebied waarin het complex is gelegen, betreft niet een in de Nadere regels aangewezen gebied. De rechtbank acht een dergelijke geografische begrenzing niet onredelijk of anderszins onjuist. De rechtbank slaat daarbij acht op verweerdere uitgangspunten betreffende parkeren in het CiBoGa-gebied. Het enkele feit dat verweerder in het verleden aan één bewoner van het complex een bezoekersvergunning heeft verleend, kan niet tot een ander oordeel leiden nu verweerder heeft aangegeven dat die vergunningverlening per abuis heeft plaatsgevonden en dat hij die vergunning vervolgens heeft ingetrokken.

10. De rechtbank overweegt dat eisers niet aannemelijk hebben gemaakt, en dat ook anderszins niet aannemelijk is geworden, dat in het onderhavige geval sprake zou zijn van

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362 blad 6

misbruik van bevoegdheid door verweerder. De stelling van eisers dat zij door verweerders beleid en verweerders handelswijze worden gedwongen om hun auto's te parkeren in gemeentelijke parkeergarages, is niet (nader) onderbouwd.

11. De rechtbank constateert dat eisers in de gronden van de beroepen en het verhandelde ter zitting bovenal hebben betoogd dat zij zich onrechtvaardig behandeld voelen door de gemeente in het algemeen, en door verweerder in het bijzonder. Zo wijzen eisers op (het ontbreken van) alternatieve parkeermogelijkheden na 1 juli 2013, de financiële gevolgen van verweerders weigering een parkeervergunning te verlenen en de commerciële belangen van de gemeente Groningen bij de exploitatie van de parkeergarages nabij het complex. De rechtbank leest dit betoog zo dat eisers hiermee een beroep doen op toepassing van de hardheidsclausule als opgenomen in artikel 3, zevende lid, van de verordening.

De rechtbank stelt in dit kader voorop dat het al dan niet toepassen van een hardheidsclausule een discretionaire bevoegdheid van het bestuursorgaan is. De toepassing hiervan dient door de rechter terughoudend te worden getoetst (zie onder meer de uitspraak van de AbRS van 13 januari 2010, LJN: BK9004).

De rechtbank is van oordeel dat verweerder in de door eisers aangevoerde omstandigheden geen reden heeft hoeven zien om te concluderen dat in het onderhavige geval de hardheidsclausule had moeten worden toegepast. De rechtbank slaat daarbij acht op de omstandigheid dat uit de verkoopbrochure volgt dat bewoners van het complex er rekening mee moesten houden dat na afloop van de huurperiode van vijf jaren, een nadere financiële investering – onder de dan geldende voorwaarden – moest worden gedaan om een parkeerplaats te kunnen (blijven) gebruiken. Daarnaast merkt de rechtbank op dat de mogelijkheid voor bewoners van het complex om tegen een gereduceerd tarief een parkeerplaats in de nabijgelegen (gemeentelijke) parkeergarages te kopen of te huren, thans (nog) niet is uitgesloten. Het onderzoek naar deze mogelijkheid is nog niet afgerond, nu verweerder nog in gesprek is met de projectontwikkelaar. Tevens merkt de rechtbank op dat ter zitting de politieke aspecten van de onderhavige zaken zijn genoemd. Voorop staat dat de rechtbank zich over die aspecten niet kan en wil uitlaten. Verweerder heeft evenwel meegedeeld dat de gemeenteraad zich in het najaar van 2013 zal buigen over de gemeentelijke parkeerproblematiek.

12. Verweerder heeft kunnen beslissen om aan eisers geen parkeervergunning te verlenen.

13. De beroepen zijn ongegrond.

14. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

bijlage 1

zaaknummers: GRO AWB 13/337, GRO AWB 13/351 en GRO AWB 13/362

blad 7

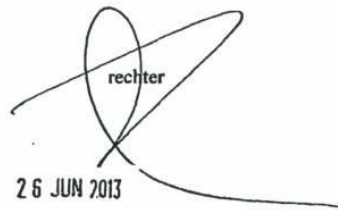
Beslissing

De rechtbank verklaart de beroepen ongegrond.

Deze uitspraak is gedaan door mr. F. Sijens, rechter, in aanwezigheid van mr. R.A. Schaapsmeerder, griffier.
De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 25 juni 2013.



griffier



rechter

Afschrift verzonden aan partijen op:
typ: SCHA

26 JUN 2013

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak kan binnen zes weken na de dag van verzending daarvan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor kopie conform
Rechtbank Noord-Nederland
Afdeling Bestuursrecht



de Rechtspraak

Rechtbank
Noord-Nederland

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC0404160

**Postbus 30026
9700 RM GRONINGEN**

Herlabeld door PostNL/scagtn. **Kaas**
0 Postcode/Huisnr onjuist/onvol. **43**
0 Retour adres onjuist/onvolledig. **4A**
2013-06-27 503

Post op rekenen

Aangetekend G-A-1



3SRRC0404160

Postbus 150, 9700 AD Groningen

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

GEHEIM

58

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 omzetzaling 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 omzetzaling 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 kantoorlijdenabonnement Oosterpoort	-----
Omzetrisico proef verlaging abonnementstarieven Boterdiep	€ 41.705
Totale omzetrisico's	€144.205

Maatregel	
Verwachte structurele omzetstijging verhoging straattarieven	€ 210.000
Totale verwachte omzetstijging	€ 210.000

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.

Geheimhouding ex. Artikel 25 Gemeentewet

Bijlage II

**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

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

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 ^e en/of 2 ^e uur	22
3.3.3 Realtime parkeren	22
3.3.4 Verlaging dagtarieven	23
3.3.5 Kantoor tarief 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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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^e 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 omzetzijwaartsverandering – bij gelijkblijvend parkeergedrag – van ca. € 250.000 op jaarbasis. Hierbij alleen uitgaande van de verkochte tickets in de gemeentelijke parkeergarages.
- Gratis parkeren 1^o en / of 2^o uur: Deze maatregel leidt te allen tijde tot omzetzijwaartsverandering. 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 omzetzijwaartsverandering 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 omzetzijwaartsverandering. In de praktijk zal het moeilijk zijn om deze omzetzijwaartsverandering 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.
- Kantoorparkeertarief Oosterpoort: De mogelijkheid bestaat om een kantoorparkeertarief in te voeren binnen de Oosterpoortgarage. Dit met het doel om de bezetting (en de omzet) tijdens kantooruren te verhogen, aangezien de garage in de huidige situatie een lage bezetting kent op deze momenten. Deze maatregel zal minder snel leiden tot omzetzijwaartsverandering omdat de garage tijdens kantooruren 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 omzetzijwaartsverandering (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 verhoging 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 omzetzijwaartsverandering.
- Het verlagen van het straatparkeertarief zal omzetzijwaartsverandering tot gevolg hebben en is derhalve niet gewenst.

Overall blijkt dat vooral een verhoging van de straatparkeertarieven 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 omzetzijwaartsverandering 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 parkeergaragetarieven 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 bezoekerintensiteiten (ligging in het hart van het centrum). Bij B- en C locaties nemen de bezoekerintensiteiten 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 *funshopping* 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 gemeente en ondernemers die aangeven te vinden dat hoge parkeertarieven het bezoek aan de stad belemmeren en dus remmend werken op economische verbetering.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 voetgangersuitgang 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet



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 ervaart 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 looproute 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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			
			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^e 20 minuten gratis. Daarna € 0,20 per 5 minuten, resulterend in een tarief van € 1,60 per uur. Het tarief na het 1^e 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;

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage		(incl. parkeerterreinen)
			per uur	Dagtarief	Tarief/u
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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 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
Groningen	130.429	195.418	505.000
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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen					Maaiveldparkeren
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage		tarief/u
			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	Waalakade/Eiermarkt	A	€ 2,45	€ 12,00	€ 2,45
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40	€ 12,00	€ 2,40
Zwolle	Eiland/ Noordereiland/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 Vredeplein/ 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 / Bonnefanten / 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 Grifhoek	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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 werkstellen 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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 bandbreedte 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 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 prijs-elasticiteit 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 vervoersalternatieven voor de schil) maken dat de prijs-elasticiteit van 3% niet zonder meer toepasbaar is.

Voornameelijk 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.

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

¹ 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.

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%.¹

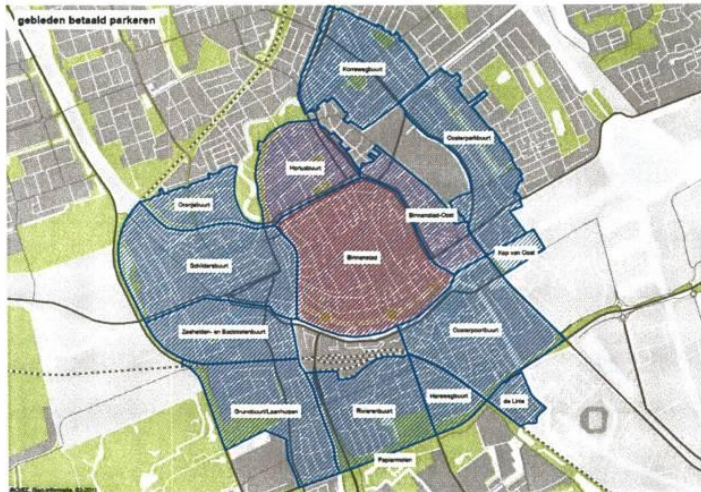
Dit is een algemeen inzicht dat niet één op één toepasbaar is op elke specifieke situatie. Voor parkeren moet rekening worden gehouden met schaarste en beschikbaarheid van alternatieven.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 vergunningstarieven 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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

<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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

3.3.2 Gratis parkeerduur het 1^e en/of 2^e uur

Het invoeren van een gratis parkeerduur gedurende het 1^e en / of het 2^e uur levert een dermate grote omzetsderving, 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 omzetsderving van ruim € 1.200.000 excl. BTW.

Een dergelijke omzetsderving 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 omzetsderving 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 ANWB². 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 omzetsderving 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-

² ANWB 2013, Onderzoek: parkeren

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 aantrekkende 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

Conclusie

Verlaging van het dagtarief in de 3 parkeergarages tot € 10,- leidt direct tot zonder gewijzigd parkeergedrag tot een omzetsderving 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 omzetsderving 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 straatparkeertarief 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^e en/of 2^e 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 kantooruren 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.pdf
- 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, Euroborg inrijdersPerKaartGroep 2012.xls
- Boterdiep, Circus, Euroborg, Oosterpoort Duurverdeling 2012.slx
- Omzet per betalingssoort, Boterdiep, Circus, Oosterpoort 2010 – 2013.pdf

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage

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

BOTERDIEP	2010	2011	2012	2013
Capaciteit (in pp)				1.200
Verkochte abonnementen				378
Zakelijk				59
Bewoners				19
Overig				300 (UMCG)
Gemiddelde verblijfsduur		6 uur 55 min.	7 uur 38 min.	9 uur 2 min.
Abo's		9 uur 18 min.	10 uur 17 min.	11 uur 30 min.
KPK		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^e drie maanden van het jaar meegenomen bij de bepaling van de gemiddelde verblijfsduur.
- Over de jaren 2011–2013 neemt de gemiddelde verblijfsduur van de abonneerders 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 parkeertijd van UMCG-abonneerders 8 uur en 15 minuten bedraagt. Overige abonneerders groeperen parkeren gemiddeld tussen de 7 en 9 uur. Alleen de '7x24' abonneerders 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^e 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 ver-

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 ingroei-periode 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.

CIRCUS	2010	2011	2012	2013
Capaciteit				300
Verkochte abonneementen				119
Zakelijk				34
Bewoners, Trezoor				40
Bewoners, algemeen				45
Gemiddelde verblijfsduur		9 uur 1 min	10 uur 59 min	12 uur 15 min.
Abo's		24 uur 50 min.	26 uur 8 min.	26 uur 48 min.
KPK		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			60.801	
Abonnement			23.875	
Debetkaart			231	
Kortparkeerder			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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 30 á 40% van de parkeerders bestaat uit abonneementhouders. Derhalve wordt de bezetting voor een beperkt deel gevormd door KPK-ders.
- Van alle parkeerhandelingen wordt 39% gegeneerd door abonneementhouders en 60% door kortparkeerders.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 202 parkeerhandelingen per parkeerplaats. Hiervan worden er 121 gegeneerd 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.

DAMSTERDIEP	2010	2011	2012	2013
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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

EUROBORG	2010	2011	2012	2013
Capaciteit				919
Verkochte abonnementen				329
Zakelijk				165
Bewoners				164
Gemiddelde verblijfsduur		3 uur 35 min. 9 uur 30 min. 1 uur 32 min.	3 uur 58 min. 10 uur 33 min. 1 uur 36 min.	4 uur 52 min. 10 uur 45 min. 1 uur 41 min.
Abo's KPK			10 uur 33 min. 8 uur 48 min. 7 uur 17 min. 19 uur 11 min. 6 uur 10 min.	
Gemiddelde verblijfsduur abo's 5x24 7x24 Bewoners FC Groningen				
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 abonneerders 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 abonneerdersgroepen, valt op dat '5x25' gemiddeld een half uur langer parkeren dan '7x24'. De abonneerders 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% gegeneerd kortparkeerders, 26% door abonneerders 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 gegeneerd door kortparkeerders. Iedere abonneerder 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

OOSTERPOORT	2010	2011	2012	2013
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 abonneerders 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% gegenereerd door kortparkeerders, 22% door abonneerders en 2% door debetcardhouders.
- Op jaarbasis genereert de parkeergarage 232 parkeerhandelingen per parkeerplaats. Hier van worden er 176 gegenereerd door kortparkeerders. Iedere abonneerder 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 weekdagen 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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. 6 uur 22 min. 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 omzetzakende niveau 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.

Bijlage 3: Diverse tabellen benchmark

Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)	Parkeergarages steden rondom Groningen			Maaielvelden steden rondom Groningen (incl. parkeerterreinen)		
			per uur	Dagtarief	Speciaal	Tarief/A	Tijd	
Assen	Trade/Mesuitoplaan	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	
	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	
Drenthe	Van Knobbeledorfflaan	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	
	Stadspark	A	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	-	-	€ 0,00 Blaauwe zone in winkelcentrum	
Winschoten	t Bond	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 parkeerzone rook)	
	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Hoogezand	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Leek	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Blaauwe zone in winkelcentrum (max 2 uur)	
Marum	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Oostenwold	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Blaauwe zone in winkelcentrum (max 1 - 3 uur)	
Paterswold	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Reiderwolde	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Veendam	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Zuidhorn	-	A	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis parkeren (vanaf 2010)	
Assen	Deerwinkamp/Torenlaan	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 2 uur	
Drenthe	-	B	-	€ 0,00	-	-	€ 1,20 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1 uur	
Haren	-	B	-	€ 0,00	-	-	€ 0,85 van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis / Max 1,5 - 2,5 uur	
Winschoten	-	B	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Delfzijl	-	B	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Elide	-	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	
Oostenwold	-	B	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Paterswold	-	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	Par Stationsplein	C	€ 1,70 per 60 min	€ 1,70	€ 9,60	Met Yellowbird 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	
Drenthe	-	C	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Elide	-	C	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis parkeren (behalve bij Eldre Airport)	
Haren	PAR	C	gratis	€ 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	
Oostenwold	-	C	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Paterswold	-	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	
Winschoten	-	C	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	
Zuidhorn	-	C	-	€ 0,00	-	-	€ 0,00 Gratis	

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

GEHEIM

BIJLAGE

sl

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.

GEHEIM.

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

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

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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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".¹ 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:

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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 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 hierdoor 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.² 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.³ 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.⁴ 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 Overheid⁵ (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.

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

³ Jaarverslag 2012 Parkeerbedrijf, p. 23.

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

⁵ Besluit MO (Stb. 2012, 255).

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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 MO⁶ 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 gemeoid zijn met het verrichten van deze diensten. Deze kosten moeten vervolgens toegerekend worden aan deze dienst.

Kostenberekening

Bij het bepalen welke kosten gemeoid 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 waarderings, 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:

⁶ Besluit MO (Stb. 2012, 255), p.4.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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

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:

⁷ Besluit MO (Stb. 2012, 255), p. 10.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

"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 Financiën⁸ 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 dubbelstelling: 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.

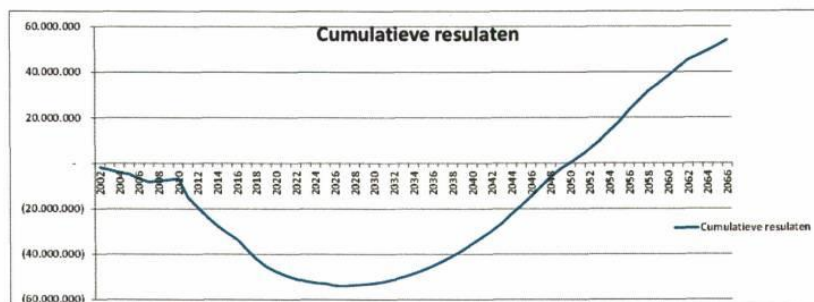
⁸ Kamerstukken 29352, 14 november 2003. Er worden in deze brief richtsnoeren gegeven voor het hanteren van een risicopremie. De wetgever acht de brief 'van belang' zonder de toepasselijkheid van de brief in het wettelijke kader te plaatsen.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

- 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:



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 winstgevend 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 kostendekkende 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 kostendekkend maken van de exploitatie tot onwenselijke schommelingen in de tarieven zou leiden. Zie

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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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."¹⁰

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

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

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

weerstandvermogen). De kostensoort 'weerstandvermogen' 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.¹¹

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.¹² 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 geduid in artikel 107 VWEU aandacht. Niet moet worden

¹¹ 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), vermenigvuldigt met een naar verwachting lagere marktwaarde. Per saldo bevat de berekening van de gemeente Groningen op dit punt ons inziens afdoende buffer.

¹² Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 31 354, nr. 3 34.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

In paragraaf 2.5 merken 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 staatsteun. Gelet op dit feit en de bedoeling van de wetgever, kan naar mening van Deloitte het risico van steun zoals geduid in artikel 107 WVEU 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 parkeerbodijf 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. Indekatie kosten en opbrengsten 2%
2. Voor de rentefactor wordt de reij gehanteerd voor 2013 is de reij vastgesteld op 3,33%. Om de meerjarenbegroting model swettoobar te maken voor het renterisco is gerekend in het model met een oplopende rente. Voor 2014 is gerekend met 1,45%, 2015 met 1,55%, 2016 met 1,7%, 2017 met 1,83%, vanaf 2018 en verder is de rentefactor geestabiliseerd op 4%.
3. Bij de meerjarenbegroting zijn de grondslagen die de gemeente hanteert toegepast. Op garages wordt 50 jaar afgeschreven met een restwaarde van 25%.
4. De input in de meerjarenbegroting voor jaar 2013 is gebaseerd op de realisatie 2012 qua kosten en opbrengsten. Voor de kapitaallasten worden de te verwachten kosten meegenomen op basis van het bestaand kapitaallasten. Daar waar nodig is, is een raming gemaakt van de extra kosten en opbrengsten, bijvoorbeeld als gevolg van ontwikkelingsprogramma's, maatregelen om extra opbrengsten te genereren.

Berekeningen van markt Overheid

1. De berekeningen van de Markt en Overheid zijn gebaseerd op de meerjarenbegroting. De periode 2013-2026 is doorgetrokken tot einde exploitatieduur op basis van de uitgangspunten van de meerjarenbegroting qua indekatie van kosten en opbrengsten en berekening van kapitaallasten.

2. De exploitatieduur is gebaseerd op de ingebruikname van de parkeergarage met een exploitatieduur van 50 jaar.

3. De kapitaallasten zijn overgenomen van het bestaand kapitaallasten, hierin zijn de kapitaallasten van alle kostenplaatsen berekend, ook zijn vervangingsinvesteringen meegenomen. De vervangingsinvesteringen zijn vanaf 1-1-2013 gindexeerd met 2%.

4. De onderhoudslasten zijn gebaseerd op het meerjarenhandreidsplan. Dit loopt t/m 2028, voor de periode daarna is het gemiddelde over de periode 2012-2028 genomen en dit is doorgetrokken naar de toekomst.

5. De algemene kosten (zaken en algemene kosten) zijn gebaseerd op de gegevens uit clienty (rijdschrifstysteem) 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 indekatie toegepast.

Vanaf 2013 zijn de algemene kosten gebaseerd op niveau 2012, in het uitzonderend zijn alle kosten overgenomen (bus personeel, huisvesting etc).

De kosten (direct en indirect) en opbrengsten van een parkeergarage zijn dus integraal doorberekend.

6. Voor de garages boardstop, sozave, 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 (Boardstop € 11,0 mln), (Circus € 3,6 mln) en (Sozave € 6,1 mln) terecht mogen worden afgeboekt dat ontstaat hiervoor een bedrag van € 20,8 mln wat beschikbaar kan worden gesteld voor een risico-buiter.

Modeling 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 basterdiep-garage

4. OOS: de exploitatie van de oosteroport-garage

5. CR: 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 martin-garage

10. MAD: de exploitatie van de rademerts-garage

11. CAS: de exploitatie van de casino-garage

12. WES: de exploitatie van de vesterhaven-garage

13. SOZ: de exploitatie van de sozave-garage

14. P-H: 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. Kapitaallasten: de output van de berekening van de kapitaallasten (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 sozave-garage

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

Risico-model:

Bij de meerjarenbegroting is een risico-model opgesteld waarin we het benodigde weerstandvermogen 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 weerstandvermogen 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. straatp	6. Overige AF; forum	Totaal risico	Risico gebaseerd op kans op voordoen	
2014	72.251	19.006	75.000	454.643	500.404		1.121.306	968.828	
2015	72.380	41.647	75.000	545.827	500.806 PM		1.135.560	1.076.822	
2016	73.640	85.738	75.000	584.131	199.317 PM		899.824	909.999	
2017	92.790	203.872	75.000	1.008.911	200.080 PM	0	1.480.454	1.380.483	
2018	94.516	345.294	75.000	1.137.510	199.521 PM	0	1.664.841	1.357.173	
2019	120.201	183.181	75.000	965.603	200.158 PM	0	1.744.144	1.623.306	
2020	133.299	235.577	75.000	1.019.929	200.741	0	1.964.546	1.829.964	
2021	911.898	278.539	75.000	1.078.048	199.938	0	2.541.370	2.390.744	
2022	907.286	289.868	75.000	732.298	199.467	-45.837	2.138.542	2.060.091	
2023	909.546	132.851	75.000	809.913	199.328	-66.970	2.259.866	2.116.302	
	3.887.757	1.690.174	750.000	8.436.913	2.400.636	0	-132.426	17.212.255	15.924.514

Bezettinggraadrisico is grottenomge de exploitatie van nieuwe garages met een relatief hogere bezettinggraad (Demsterdip 2012/ 23,5%). Forum (2017/29%).

Deze garages zijn in de meerjarenbegroting met een ingreepsperiode opgenomen, de resultaten van de meerjarenbegroting over periodes 2013-2020 zijn integraal overgenomen in de berekeningen van de WfM Markt en Diversiteit, 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.

bijlagen II en IV, Geheim art. 25 lid 2 gemeentewet

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

©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 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.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30 oktober 2013	Registratienr.	RO 13.3883330
Raadscommissie	Beheer & Verkeer	Datum B&W besluit	16 september 2013
Datum raadscommissie	9 oktober 2013	Portefeuillehouder	Van Keulen
Bijlagen	2	Steller	Robbert Leeuw
		Telefoon	050-3678334
		E-mail	Robbert.leeuw@groningen.nl

Onderwerp

Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de Nadere Regels Parkeerverordening 2014;
- II. kennis te nemen van de aanpassing Beleidsregels parkeernormen 2012;
- III. de Parkeerverordening 2014 vast te stellen en bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad;
- IV. de Parkeerverordening 1998 in te trekken en dit bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad;
- V. deze besluiten in werking te laten treden met ingang van 1 januari 2014.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

2

(Publieks-)samenvatting

Nieuwe Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014.

De aanpassing van deze regelgeving is met name ingegeven om de administratieve lasten bij de burger en ondernemers te verlichten. Dit komt tot uitdrukking door geen bewijsstukken zoals een vervoersplan of accountantsverklaring meer te eisen bij de aanvraag om een parkeervergunning. Daarnaast zijn de vergunningssoorten duidelijker omschreven zodat sneller duidelijk wordt wie voor welke parkeervergunning in aanmerking kan komen. Inhoudelijk is de regelgeving niet substantieel gewijzigd.

Aanpassen Beleidsregels Parkeernormen 2012.

Naast het aanpassen van de Parkeerverordening met bijhorende Nadere Regels heeft ons college op 2 juli jongstleden besloten om de Beleidsregels Parkeernormen 2012 aan te passen.

In de Beleidsregels Parkeernormen 2012 is opgenomen dat nieuwbouwprojecten in beginsel moeten voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Het gaat hierbij om bouwplannen die zowel liggen in betaald parkeergebieden als in niet betaald parkeergebieden. De Beleidsregels Parkeernormen maakt geen onderscheid tussen betaald- en niet betaald parkeergebieden.

Hierdoor ontstaat een probleem. Ontwikkelaars/woningbouwcorporaties investeren aanzienlijke bedragen in (ondergrondse) gebouwde parkeergelegenheden. De praktijk wijst echter uit dat lang niet alle beschikbare (gebouwde) parkeergelegenheid benut wordt. In niet betaald parkeergebieden heeft de bewoner/het bedrijf geen enkele (financiële) reden om gebruik te maken van een betaalde parkeervoorziening. Om deze reden heeft het college besloten om buiten (toekomstige) betaald parkeergebieden geen gebouwde parkeervoorzieningen meer als eis te stellen. Daarnaast heeft ons college besloten om de parkeernorm voor kleine niet grondgebonden huurwoningen (jongerenwooneenheid) van 0,3 te verlagen tot 0,1.

Differentiatie met tijden waarbinnen betaald geparkeerd moet worden.

De Hortusbuurt kent een hoge parkeerdruk buiten de tijden dat er betaald geparkeerd moeten worden. Dit wordt onder meer veroorzaakt door forensen, winkelend publiek of bezoekers van schouwburg. Om bewoners de kans te geven om in deze gebieden ook daadwerkelijk een parkeerplaats te vinden, is het verruimen van de tijden waarbinnen betaald geparkeerd moet worden een goede oplossing. Om deze reden zijn wij voornemens om in de Hortusbuurt de tijden voor het betaald parkeren op te rekken naar 22.00 uur. U ontvangt hiervoor bij aanpassing van de Verordening Parkeerbestedingen 2014 in november een voorstel.

Betaald parkeren op (koop)zondagen.

In de wijken rondom de binnenstad komen steeds vaker klachten/meldingen van bewoners naar voren dat op (koop)zondagen geen vrije openbare parkeerplaatsen te vinden zijn. Het gaat hierbij onder meer om de Binnenstad Oost en het Ebbingekwartier. Het niet vinden van een parkeerplaats wordt veroorzaakt door bezoekers van de binnenstad. Deze bezoekers maken graag gebruik van het gratis straatparkeren in deze wijken. Dit probleem speelt vooral op koopzondagen. Een eventuele uitbreiding van het aantal koopzondagen zal deze problematiek vergroten. Een oplossing voor deze problematiek zou de introductie van betaald parkeren op (koop)zondagen kunnen zijn.

Het invoeren van betaald parkeren op (koop)zondagen hoeft niet direct een positief financieel resultaat voor het straatparkeren op te leveren, maar het kan wel. Dit hangt vooral af van intensiteit van de handhaving. Handhaving op zondagen is veel duurder dan op reguliere werkdagen. Daarnaast zijn er nog andere exploitatiekosten. Om deze reden voert ons college een kosten/baten analyse uit. Deze analyse is afhankelijk van de keuze die uw raad maakt over het aantal koopzondagen. Na een besluit van uw raad over het aantal koopzondagen ontvangt u hierover een voorstel. De GCC heeft

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

3

laten weten dat zij vanwege de huidige slechte economische tijd het onverstandig vindt om betaald parkeren op zondagen in te voeren.

Inleiding

Hierbij wordt u de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014 (hierna: Pv 2014) aangeboden.

In de Parkeerverordening wordt het kader van de parkeerregelgeving gegeven. In deze verordening wordt onder meer benoemd welke soorten vergunningen er kunnen worden verleend. Verder geeft de verordening de wijzigings-, weigerings- en intrekingsgronden aan. Ook is de duur van de verschillende soorten parkeervergunningen benoemd en wordt een aantal verbodsbepalingen genoemd.

In de Nadere Regels is omschreven op welke wijze ons college invulling geeft aan het kader dat u via de Parkeerverordening heeft meegegeven. In de Nadere Regels worden de betaald parkeren gebieden – Diepenring en de schilwijken – benoemd, alsmede de voorwaarden en omstandigheden waaronder iemand in aanmerking komt voor de diverse vergunningen. Deze Nadere Regels worden u ter kennisname aangeboden.

Beoogd resultaat

Het opstellen van een juridisch correcte en objectief toetsbare Parkeerverordening met bijbehorende Nadere Regels.

Kader

In de Gemeentewet artikel 149 en 225 ligt de grondslag van deze regelgeving. Daarnaast geeft artikel 2a van de Wegenverkeerswet een kader.

Argumenten/afwegingen

De Parkeerverordening is geactualiseerd. Hierdoor is de regelgeving duidelijker, transparanter en objectiever geworden. Daarnaast is een aantal administratieve verplichtingen komen te vervallen, waardoor de administratieve lasten van de burgers en ondernemers worden verlicht. De meeste veranderingen zijn beschreven in de Nadere Regels.

In het onderstaande worden de belangrijkste inhoudelijke wijzigingen in de Parkeerverordening benoemd.

I - Parkeerverordening 1998 (hierna: Pv 1998) versus Parkeerverordening 2014 (hierna: Pv 2014).

1. In de begripsbepalingen van artikel 1 is het begrip "bewoner" opgenomen. Dit om duidelijk te stellen dat bewoners van onzelfstandige woningen (lees: kamerverhuurpanden) niet in aanmerking komen voor een bewonersvergunning.
2. In de begripsbepalingen van artikel 1 van de Pv 2014 is onder l (L) het begrip "motorvoertuig" uitgebreid met de toevoeging "met inbegrip van brommobielen zoals bedoeld in artikel 1 onder ia van het RVV 1990". Een brommobiel is in art. 1 onder ia van het RVV 1990 (Reglement verkeersregels en verkeerstekens van 26 juli 1990) gedefinieerd als een bromfiets op meer dan twee wielen, die is voorzien van een carrosserie. Een voorbeeld daarvan is een zogenaamde tuk tuk. Brommobielen vallen dus niet onder de definitie van motorvoertuigen. In artikel 2a van het RVV 1990 is echter bepaald dat de regels voor motorvoertuigen ook van toepassing zijn op brommobielen en de bestuurders en passagiers van brommobielen. Bestuurders van brommobielen moeten zich in het verkeer dus gedragen als een "gewone" automobilist. Dit geldt ook voor het parkeren met een brommobiel. Daarom is ervoor gekozen de Pv 2013 ook van toepassing te verklaren op brommobielen.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

4

3. In een nieuw artikel 2 van de Pv 2014 is de bevoegdheid opgenomen dat het college nadere regels kan stellen om het bepaalde in de Parkeerverordening uit te werken. Deze bevoegdheid bestond ook in de Pv 1998, maar stond ietwat verscholen in het vroegere artikel 3 lid 6 van de Pv 1998.
4. Voor de leesbaarheid zijn de leden 1 t/m 3 van artikel 3 Pv 1998 opgenomen in een afzonderlijk artikel 3 van de Pv 2014.
5. Het vierde lid van artikel 3 Pv 1998 is geschrapt. In dit artikellid werd geregeld dat bedrijven als één bedrijf dienen te worden beschouwd wanneer vestigingsadressen dezelfde zijn of wanneer het aaneengesloten bebouwing betreft. De voorwaarden waaronder een bedrijvenvergunning verleend kan worden, is nu uitgewerkt in artikel 5 van de Nadere Regels nieuw.
6. De hardheidsclausule is in verband met de leesbaarheid opgenomen in een afzonderlijk artikel 4.
7. Van de opgesomde soorten vergunningen in artikel 3 Pv 1998 is de gehandicaptenvergunning (art. 3 lid 3 onder g) komen te vervallen. Een en ander heeft zijn plaats gevonden in de Beleidsregels gehandicaptenparkeren 2012-2016.
8. In de Pv 1998 stond dat het merendeel van de vergunningen voor de duur van een jaar werd uitgegeven; de uitvoeringspraktijk was echter dat iemand een vergunning aanvroeg, waarna deze automatisch werd verlengd bij het verstrijken van een kalenderjaar.

In het nieuwe artikel 6 van de Pv 2014 is nu bepaald dat diverse vergunningen (zoals de bewoners-, bedrijven- en de bezoekersvergunning) voor onbepaalde tijd worden uitgegeven.

Het voordeel hiervan is dat er minder administratieve lasten bij de burger en het bedrijfsleven komen te liggen, omdat zij niet steeds opnieuw een nieuwe vergunning hoeven aan te vragen. Ook de administratieve lasten van het gemeentelijke apparaat komen hierdoor lager te liggen dan bij tussentijdse verlenging. Een mogelijk nadeel is dat eenmaal uitgegeven vergunningen alleen ingetrokken of gewijzigd kunnen worden op grond van de in de verordening genoemde criteria. De intrekings- en wijzigingsgronden in artikel 7 zijn echter zodanig ruim geformuleerd, dat inspelen op gewijzigde omstandigheden ook dan mogelijk is.

Op deze manier wordt aangesloten bij de bestaande praktijk van vergunningverlening.

9. Conform de VNG- model parkeerverordening is er een nieuwe intrekingsgrond toegevoegd, t.w. dat een verleende vergunning kan worden ingetrokken wanneer iemand niet voldoet aan zijn betalingsverplichting. Deze toevoeging is van belang met het oog op het gestelde onder 8.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De Parkeerverordening 2014 komt grotendeels overeen met de huidige Parkeerverordening 1998. Om deze reden is er geen inspraak geweest.

Financiële consequenties

Het vaststellen van de Parkeerverordening 2014 heeft geen financiële gevolgen. Notificatie van deze gewijzigde verordening in het kader van het vrije verkeer van diensten, goederen en personen (Europees gemeenschapsrecht) is niet nodig omdat niet valt in te zien dat deze verordening op enigerlei wijze een belemmering oplevert voor dit vrije verkeer.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

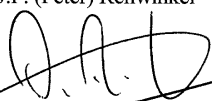
5

Realisering en evaluatie

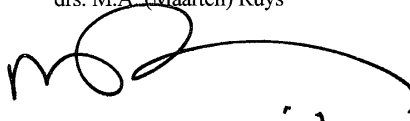
Na het van kracht worden van de regelgeving zullen de effecten daarvan geïmplementeerd worden in de interne werkprocessen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

16 

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



Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van

Gelet op de artikelen 149 en 225 van de Gemeentewet en artikel 2a van de Wegenverkeerswet 1994;

HEEFT BESLOTEN

de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014 vast te stellen.

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. RVV 1990: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens van 26 juli 1990;
- b. parkeren: het gedurende een aaneengesloten periode doen of laten staan van een voertuig, anders dan gedurende de tijd die nodig is en gebruikt wordt voor het onmiddellijk in- of uitstappen van personen dan wel het onmiddellijk laden of lossen van zaken, op binnen de gemeente gelegen voor het openbaar verkeer openstaande terreinen of weggedeelten, waarop dit doen of laten staan niet ingevolge een wettelijk voorschrift is verboden;
- c. parkeerapparatuur: parkeermeters, parkeerautomaten met inbegrip van verzamel-parkeermeters, centrale computer voor het verlenen van diensten op het gebied van telefonische betaling bestemd voor de registratie van parkeerbewegingen en hetgeen naar maatschappelijke opvatting overigens onder parkeerapparatuur wordt verstaan;
- d. parkeerapparatuurplaats: een parkeerplaats waarvoor parkeerbelasting wordt geheven door middel van parkeerapparatuur;
- e. belanghebbendenplaats: een parkeerplaats die
 1. is aangeduid met bord E9 uit bijlage I van het RVV 1990 of
 2. gelegen is binnen een zone aangeduid met bord E9 uit bijlage I van het RVV 1990 met het opschrift 'zone', voor zover deze plaats niet is uitgezonderd;
- f. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder;
- g. aanbieder: de rechtspersoon die meerdere motorvoertuigen voor autodate ter beschikking stelt en is aangesloten bij de Stichting voor Gedeeld Autogebruik of een vergelijkbare organisatie;

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

2

- h. deelnemer: een natuurlijk persoon die een overeenkomst heeft gesloten inzake autodate;
- i. bewoner: degene die volgens de Gemeentelijke Basisadministratie staat ingeschreven op een adres dat met een afzonderlijk huisnummer is aangegeven en waar diegene ook daadwerkelijk woont. Het vereiste van een afzonderlijk huisnummer geldt niet voor bejaarden- en verzorgings-
tehuizen;
- j. college: het college van burgemeester en wethouders;
- k. voertuig: hetgeen daaronder wordt verstaan in het RVV 1990, met dien verstande dat fietsen en bromfietsen niet als voertuig worden beschouwd;
- l. motorvoertuig: hetgeen daaronder wordt verstaan in het RVV 1990, met inbegrip van brommobielen zoals bedoeld in artikel 1 onder ia van het RVV 1990.

Artikel 2 Bevoegdheid tot het stellen van nadere regels

In het belang van een goede verdeling van de beschikbare parkeergelegenheid per gebied waar belanghebbenden- en/of parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, kan het college in ieder geval nadere regels stellen ten aanzien van:

- a. het verstrekken van de soort vergunning;
- b. het aantal te verlenen vergunningen;
- c. het toewijzen van specifieke weggedeelten voor parkeren;
- d. het vaststellen van tijdstippen waarop het parkeren aan vergunninghouders is toegestaan;
- e. de beschikbaarheid van alternatieve parkeermogelijkheden.

Artikel 3 Vergunningverlening

1. Het college kan op aanvraag een vergunning verlenen voor het parkeren op belanghebbenden-
plaatsen of parkeerapparatuurplaatsen.
2. De vergunning is geldig voor het parkeren met één voertuig op één parkeerapparatuurplaats
tegelijk.
3. Het college kan aan een vergunning voorschriften en beperkingen verbinden.
4. Paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve fictieve beschikking bij niet
tijdig beslissen) is op dit artikel van toepassing.

Artikel 4 Hardheidsclausule

Het college kan ten gunste van de aanvrager het bij of krachtens deze verordening bepaalde buiten
toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing gelet op het belang dat deze regeling
beoogt te beschermen, zal leiden tot een onevenredigheid van overwegende aard.

Artikel 5 Vergunningen

Het college kan in een gebied waar belanghebbendenplaatsen en/of mede door vergunninghouders
te gebruiken parkeerapparatuurplaatsen aanwezig zijn, de volgende vergunningen verlenen:

- a. parkeervergunning voor een bewoner in dat gebied (*bewonersvergunning*);
- b. parkeervergunning voor degene die een beroep of bedrijf uitoefent in dat gebied
(*bedrijvenvergunning*);
- c. parkeervergunning voor een bewoner in dat gebied, ten behoeve van zijn bezoek
(*bezoekersvergunning*);
- d. parkeervergunning voor specifieke beroepsbeoefenaren voor parkeren in de
gehele gemeente (*verzorgendenvergunning*);
- e. parkeervergunning voor specifieke beroepsbeoefenaren voor parkeren in de wijk waar
zij als bewoner staan ingeschreven (*storingsdienstvergunning*);
- f. parkeervergunning voor het parkeren op een in artikel 10 lid 3 van de Nadere Regels op de
Parkeerverordening aangeduid weggedeelte op belanghebbenden- en parkeerapparatuur-

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

3

- plaatsen (*schippersvergunning*);
- g. tijdelijke parkeervergunning ten behoeve van bewoners en bezoekers aan bewoners (*tijdelijke bewoners/bezoekersvergunning*);
 - h. dagparkeervergunning voor bedrijven alsmede houders van evenementenvergunningen ten behoeve van het parkeren bij parkeerapparatuurplaatsen in de binnenstad (*centrumbedrijvenvergunning*);
 - i. dagparkeervergunning voor bedrijven alsmede houders van evenementenvergunningen ten behoeve van het parkeren bij parkeerapparatuurplaatsen in de schilwijken (*schilwijkenbedrijvenvergunning*);
 - j. parkeervergunning voor aanbieders van autodate (*aanbiedersvergunning*);
 - k. parkeervergunning voor deelnemers van autodate (*deelnemersvergunning*);
 - l. parkeervergunning voor artsen of verloskundigen om op een aangewezen weggedeelte te parkeren bij hun praktijk (*praktijkvergunning*).

Artikel 6 Vergunningsduur

1. Vergunningen als bedoeld in artikel 5 onder a (*bewonersvergunning*), b (*bedrijvenvergunning*), c (*bezoekersvergunning*), d (*verzorgendenvergunning*), e (*storingsdienstvergunning*), j (*aanbiedersvergunning*), k (*deelnemersvergunning*) en l (*praktijkvergunning*) worden verleend voor onbepaalde tijd.
2. Een vergunning bevat in ieder geval de volgende gegevens:
 - a. (indien van toepassing) de periode waarvoor de vergunning geldt;
 - b. het gebied waarvoor de vergunning geldt;
 - c. het kenteken van het motorvoertuig waarvoor de vergunning is verleend.
3. Het gestelde onder c van het vorige lid is niet van toepassing voor een vergunning als bedoeld in artikel 5 sub c (*bezoekersvergunning*).
4. Een vergunning is geldig voor het parkeren met een voertuig op één parkeerapparatuurplaats tegelijk.

Artikel 7 Intrekkings-, wijzigings- en weigeringsgronden

Het college kan een vergunning intrekken, wijzigen of weigeren:

- a. op verzoek van vergunninghouder;
- b. wanneer vergunninghouder niet meer staat ingeschreven in het gebied waarvoor de vergunning is verleend of het in dat betreffende gebied uitgeoefende beroep of bedrijf beëindigt;
- c. wanneer zich een wijziging voordoet in een van de omstandigheden die relevant waren voor het verlenen van de vergunning;
- d. wanneer voor het desbetreffende gebied het stelsel van vergunningen komt te vervallen of wordt gewijzigd;
- e. wanneer vergunninghouder handelt in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften;
- f. wanneer blijkt dat bij de aanvraag van de vergunning onjuiste gegevens zijn verstrekt;
- g. wanneer aanvrager niet of niet tijdig aan zijn betalingsverplichting voldoet;
- h. wanneer de situatie als bedoeld in artikel 3 lid 4 of in artikel 5 lid 4 derde aandachtstreepje van de Nadere Regels op de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014 zich voordoet;
- i. wanneer aanvrager bewoner is van een van de adressen zoals opgesomd in artikel 4 lid 3 van de Nadere regels op de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014;
- j. om redenen van algemeen belang.

Artikel 8 Verbodsbepalingen

1. Het is verboden om enig voorwerp, niet zijnde een motorvoertuig te plaatsen of te laten staan:
 - a. op een parkeerapparatuurplaats;
 - b. op een belanghebbendenplaats.
2. Het is verboden een fiets, een bromfiets of enig ander voorwerp op zodanige wijze tegen of bij parkeerapparatuur te plaatsen of te laten staan, dat daardoor een normaal gebruik daarvan wordt belemmerd of verhinderd.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

4

3. Het college kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste lid van dit artikel.
4. Het is verboden parkeerapparatuur op andere wijze of met andere middelen, dan wel met andere munten dan die welke in de kennisgeving op de parkeerapparatuur staan aangegeven, in werking te stellen.
5. Het is verboden gedurende de tijden waarop het parkeren op een belanghebbendenplaats slechts aan vergunninghouders is toegestaan aldaar een voertuig te parkeren of geparkeerd te houden:
 - a. zonder vergunning;
 - b. zonder dat het voertuig duidelijk zichtbaar is voorzien van de vergunning;
 - c. in strijd met de aan de vergunning verbonden voorschriften.
6. Het college kan ontheffing verlenen van het bepaalde in het vorige lid.

Artikel 9 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 8 wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie.

Artikel 10 Opsporingsbevoegdheid

Met de opsporing van overtredingen van deze verordening zijn, behalve de in artikel 141 van het Wetboek van Strafvordering genoemde opsporingsambtenaren, de door het college aangewezen ambtenaren belast.

Artikel 11 Intrekking oude regeling

De Parkeerverordening gemeente Groningen 1998 wordt ingetrokken.

Artikel 12 Overgangsrecht

Vergunningen die zijn verleend voor de inwerkingtreding van deze verordening worden geacht te zijn verleend krachtens deze verordening.

Artikel 13 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Artikel 14 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als Parkeerverordening gemeente Groningen 2014.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

NADERE REGELS OP DE PARKEERVERORDENING GEMEENTE GRONINGEN 2014

Vastgesteld bij collegebesluit van

Datum bekendmaking:

Datum inwerkingtreding:

Nadere regels op de Parkeerverordening

Artikel 1 Toepassingsgebied

1. Voor het verlenen van een vergunning voor het parkeren op parkeerapparatuur plaatsen worden aangewezen de gebieden:
 - a. Binnenstad: het gebied begrensd door de middellijn van de waterwegen Noorderhaven, Lopendediep, Spilsluizen, Turfsingel, Schuitendiep, Oosterhaven, Verbindingskanaal, Zuiderhaven en der A;
 - b. Hortusbuurt: het gebied begrensd door Boterdiep (inclusief beide zijden van de straat) Boteringesingel ZZ, Kruissingel, Leliesingel en de middellijn van de waterwegen Noorderhaven, Lopende Diep, Spilsluizen en Turfsingel;
 - c. Oosterpoortbuurt: het gebied begrensd door hoofdrijbaan van de Europaweg, de Weg der Verenigde Naties, de spoorlijn Groningen/Assen, het Herewegviaduct en de 'middellijn' van de waterwegen Oosterhaven en Verbindingskanaal;
 - d. Rivierenbuurt: het gebied begrensd door Emplacement NS, Viaductstraat, middellijn Hereweg, Weg der Verenigde Naties, Julianaplein en de middellijn van het Noord-Willemskanaal;
 - e. Herewegbuurt: het gebied begrensd door de spoorlijn Groningen/Assen, de Weg der verenigde Naties en middellijn Hereweg;
 - f. Zeehelden- en Badstratenbuurt: het gebied begrensd door de middellijn van de waterwegen Hoendiep, Eendrachtskanaal, Zuiderhaven, Noord Willemskanaal, spoorlijn evenwijdig aan de Koeriersterweg en Laan 1940-1945;
 - g. Schildersbuurt: het gebied begrensd door de middellijn van de waterwegen Reitdiep, Noorderhaven, der A, Zuiderhaven, Eendrachtskanaal, Hoendiep en spoorlijn langs Laan 1940-1945;
 - h. Oosterparkbuurt: het gebied begrensd door de middellijn van de waterweg Oosterhamrikkanaal tot aan de Zaagmuldersbrug, Zaagmuldersweg, Damsterdiep, Balkgat, Eemskanaal, Damstersingel, Damsterdiep, Petrus Campersingel, L.J. Zielstraweg, Hanzeplein, Petrus Campersingel, S.S. Rosensteinlaan, secundaire rijbaan Wouter van Doeverenplein;
 - i. Grunobuurt/Laanhuizen: het gebied begrensd door de middellijn van de waterweg Noord-Willemskanaal, spoorlijn evenwijdig aan Koeriersterweg, Laan 1940-1945, Concourslaan, Paterswoldseweg en de Weg der Verenigde Naties;
 - j. Korrewegbuurt: het gebied begrensd door de middellijn waterweg Oosterhamrikkanaal, Heymanslaan, kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Floresplein, Floresstraat, kruispunt Bankastraat/Floresstraat, kruispunt Bedumerweg/Floresstraat (inclusief grens), Nieuwe Ebbingestraat tussen Noorderstationsstraat en Boteringesingel, Boteringesingel tot Boterdiep, Boterdiep westzijde tot Korreweg, Korreweg, Singelweg, P.J. van Kerckhoffstraat tot Bloemsingel;
 - k. Binnenstad-Oost: het gebied begrensd door de straten Nieuweweg, Turfsingel Oostzijde, Schuitendiep Oostzijde, Damsterdiep, Damsterkade (plein), Damsterkade (straat), Oosterkade, Bloemsingel (vanaf hoek Bloemstraat tot en met het perceel met huisnummer 8b), Bloemstraat, Oostersingel en W.A. Scholtenstraat;

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

2

- l. Deel van de Oranjebuurt: het gebied begrensd door Wilhelminakade, Graaf Adolfstraat, Koninginnelaan hoek Graaf Adolfstraat tot en met hoek Verlengde Grachtstraat, Verlengde Grachtstraat en Oranjesingel (inclusief beide zijden van genoemde straten);
 - m. De Linie: het gebied begrensd door de H.L. Wicherstraat, Verlengde Lodewijkstraat, Redoute, Verlengde Winschoterdiep, inclusief beide zijden van genoemde straten;
 - n. Papiermolen: het parkeerterrein dat begrensd wordt door het aan de noordzijde gelegen fietspad, aan de westzijde de groenzone, aan de oostzijde het Boutenspad en aan de zuidzijde het gebouw van de Papiermolen;
 - o. Kop van Oost: het gebied begrensd door de middellijn van de waterweg Eemskanaal, hoofdrijbaan van de Europaweg, Sontweg en de westelijke kadastrale grens van de percelen GNG00P 00980G0000 en GNP00P 00768G0000, wat ongeveer overeenkomt met een loodrechte lijn op het Eemskanaal in het verlengde van de Agunnarydweg.
2. In de volgende straten c.q. gebieden in het gebied als bedoeld in het vorige lid onder k (*Binnenstad-Oost*) kunnen parkeerplaatsen alleen ingenomen worden door belanghebbenden: de plaatsen aan de Steentilkade, de Oostersingeldwarsstraat, de Lijnbaanstraat, de Oosterhavenstraat en Voor 't Voormalig Klein Poortje, alsmede de plaatsen die zijn gelegen binnen het gebied dat wordt begrensd door het Damsterdiep, het Schuitendiep OZ, de Turfsingel OZ, de Bloemstraat en de Oostersingel (de genoemde straten dus niet meegerekend) met uitzondering van de Nieuweweg en de W.A. Scholtenstraat.

Artikel 2 Begripsbepalingen

1. Parkeerverordening: de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014.
2. College: het college van burgemeester en wethouders.
3. Houder van een voertuig: degene die naar de omstandigheden als houder van een voertuig moet worden beschouwd.
4. Houder van een motorvoertuig:
 - a. degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het krachtens de Wegenverkeerswet aangehouden register van opgegeven kentekens was ingeschreven of
 - b. degene die door middel van het afsluiten van een schriftelijk beroeps- of bedrijfsmatig aangegane huurovereenkomst beschikt over dat motorvoertuig of
 - c. degene die kan aantonen dat hij met één of meerdere andere bewoners van de gemeente Groningen eigenaar/gebruiker is van een motorvoertuig.
5. Schilwijken: de gebieden zoals omschreven in artikel 1 lid 1 met uitzondering van het gebied genoemd onder a (*Binnenstad*).
6. Woonadres: een adres waar aanvrager volgens de Gemeentelijke Basisadministratie staat ingeschreven, waar aanvrager daadwerkelijk woont en dat met een afzonderlijk huisnummer is aangegeven. Dit laatste geldt niet voor bejaarden- en verzorgingstehuizen.

Artikel 3 Bewonersvergunning Binnenstad

1. Aan de houder van een motorvoertuig die in de Binnenstad als bewoner staat ingeschreven, wordt op schriftelijke aanvraag voor het desbetreffende gebied één vergunning verleend als bedoeld in artikel 5 sub a van de Parkeerverordening.
2. Per woonadres wordt niet meer dan één vergunning afgegeven.
3. Het vorige lid is niet van toepassing op die woonadressen waar op 16 december 2007 meer dan één vergunning waren afgegeven. Deze uitzondering geldt tot op het betreffende woonadres andere personen woonachtig zijn dan op de datum in de vorige volzin.
4. Het maximale aantal uit te geven vergunningen is gelijk aan 100% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.
5. Een vergunning als bedoeld in het eerste lid geldt niet op maandag, dinsdag en woensdag van 10.00 tot 22.00 uur en op donderdag, vrijdag en zaterdag van 10.00 tot 24.00 uur voor parkeren op parkeerapparatuurplaatsen in de volgende straten: de Oude Ebbingestraat, de Rode Weeshuisstraat, de Oude Boteringestraat, de Rademarkt (voor het Hoofdbureau van politie), het Kwinkplein, het Gedempte Zuiderdiep, het Gedempte Kattendiep (5 parkeerplaatsen ter hoogte van Gedempte

Nadere Regels 2014

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

3

Kattendiep 122) en de Steentilstraat.

6. De houders van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 vierde lid onder c kunnen voor een en hetzelfde voertuig een of meer bewonersvergunningen die geldig zijn in andere schilwijken en/of de binnenstad aanvragen.

Artikel 4 Bewonersvergunning schilwijken

1. Aan de houder van een motorvoertuig die in een van de schilwijken als bewoner staat ingeschreven, wordt op schriftelijke aanvraag één vergunning als bedoeld in artikel 5 onder a Parkeerverordening verleend voor het desbetreffende gebied.
2. De houders van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 vierde lid onder c kunnen voor een en hetzelfde voertuig een of meer bewonersvergunningen die geldig zijn in andere schilwijken of de binnenstad aanvragen.
3. Bewoners van een woonadres in het gebied als omschreven onder a of op een woonadres onder b en verder komen niet in aanmerking voor een vergunning als bedoeld in dit artikel:
 - a. Kop van Oost, met uitzondering van de adressen Eemskanaal z.z. oneven nummers 5 tot en met 15;
 - b. Westinghousestraat 38 en 27 t/m 39;
 - c. Grunostraat 1 t/m 105 (oneven);
 - d. Paterswoldseweg 140 t/m 152.

Artikel 5 Bedrijvenvergunning

1. Aan degene die een beroep of bedrijf uitoefent in een van de schilwijken wordt op schriftelijke aanvraag voor het desbetreffende gebied één vergunning verleend als bedoeld in artikel 5 onder b Parkeerverordening.
2. Beroepen of bedrijven worden beschouwd als één beroep of één bedrijf wanneer zij op hetzelfde adres gevestigd zijn.
3. In afwijking van het vorige lid kan een bedrijvenvergunning worden verleend aan diegene als bedoeld in het eerste lid
 - wiens beroep of bedrijf zelfstandig staat ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel of bij een beroepsvereniging en;
 - wiens beroep of bedrijf verschillende bestuurders of directeuren heeft en;
 - die beschikt over een zelfstandig huur- of koopovereenkomst ter zake van het betreffende adres.
4. Aan degene die een beroep of bedrijf uitoefent als bedoeld in het eerste lid worden op schriftelijke aanvraag maximaal 5 vergunningen verleend.
5. Aan degene die een beroep of bedrijf uitoefent als bedoeld in het eerste lid worden op schriftelijke aanvraag extra vergunningen verleend onder de volgende voorwaarden:
 - de aanvrager dient de noodzaak voor het verkrijgen van meer vergunningen aan te tonen;
 - het aantal te verlenen vergunningen bedraagt niet meer dan 1/5 van het aantal werknemers dat aantoonbaar in dienst is van de in dat gebied gelegen vestiging;
 - bij het bepalen van het aantal te verlenen vergunningen wordt het aantal parkeerplaatsen waarover het bedrijf feitelijk beschikt of kan beschikken in mindering gebracht;
 - bij het aantal vergunningen wordt ook de vergunning als bedoeld in het eerste lid meegeteld.
6. Vergunningen als bedoeld in dit artikel worden enkel afgegeven
 - indien aanvrager de plaats van vestiging kan aantonen door middel van een uittreksel van de Kamer van Koophandel of op een andere geschikte wijze, en
 - indien het kenteken van het voertuig waarvoor een vergunning wordt aangevraagd op naam staat van het bedrijf of de eigenaar van het bedrijf, en
 - indien een werkgeversverklaring wordt overgelegd in geval een vergunning wordt aangevraagd voor een werknemer van een bedrijf.

Artikel 6 Bezoekersvergunning

1. Aan een bewoner die zijn woonadres heeft in één van de schilwijken, wordt voor het desbetreffende gebied op aanvraag een vergunning verleend als bedoeld in artikel 5 sub c van de

Nadere Regels 2014

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

4

Parkeerverordening. Als bijkomende voorwaarden gelden:

- a. dat een bezoekersvergunning nooit het recht geeft om te parkeren op een belanghebbendenplaats;
 - b. dat een maximum geldt van één bezoekersvergunning per woonadres zoals omschreven in artikel 2 lid 6;
 - c. dat een bezoekersvergunning het recht geeft op 16 uur parkeren per kalenderweek van zondag 00.00 uur tot de volgende zondag 00.00 uur.
2. Op het gestelde onder c van het vorige lid gelden de volgende uitzonderingen:
- Binnenstad-Oost: bezoekersvergunning is 22 uur per week geldig;
 - Oosterpoortbuurt: bezoekersvergunning is 22 uur per week geldig;
 - De Linie: bezoekersvergunning is 25 uur per week geldig.
3. Aan charterschippers die ligplaats innemen aan de Hoge der A kan op aanvraag een bezoekersvergunning worden verleend waarmee geparkeerd kan worden in de Schildersbuurt.
4. Aan charterschippers en beroepsschippers die een ligplaats innemen als bedoeld in artikel 10 derde lid, de eerste drie liggende streepjes, kan op aanvraag een bezoekersvergunning worden verleend voor parkeren in de Oosterparkbuurt, Eemskanaal noordzijde tussen Oosterhavenbrug/Balkgat, Eemskanaal zuidzijde en de Oosterhaven. De vergunning wordt op aanvraag verleend onder de voorwaarden als genoemd in artikel 10 tweede lid.

Artikel 7 Werking vergunningen

1. Vergunningen als bedoeld in de artikelen 4 tot en met 6 zijn niet geldig voor parkeren:
 - a. van maandag tot en met woensdag en vrijdag van 10.00 – 18.00, donderdag van 10.00 – 21.00 en zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur en gedurende nader aan te wijzen koopavonden tot 21.00 uur in de volgende straten: Wipstraat, Pijpstraat, Brouwerstraat, Nieuwe Ebbingestraat, Guyotplein, Nieuweweg en de parkeerplaats (P+R) gelegen ten noorden van de Parkweg onder het Emmaviaduct;
 - b. het parkeerterrein aan de Zaanstraat/Spaarnestraat;
 - c. het gebied aan weerszijden van de straat in het deel van de Wilhelminakade, dat loopt vanaf de hoek Prinsesseweg tot en met de garage-uitrit van het pand Wilhelminakade 21.
2. Het college kan besluiten dat vergunningen als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 6 voor een door hen te bepalen periode ook gelden voor (één van de) andere gebieden als omschreven in artikel 1 lid 1.
3. Degene die in aanmerking komt voor een vergunning als bedoeld in de artikelen 3 of 4 (*bewonersvergunning*) kan verzoeken dat deze vergunning tevens geldt voor andere natuurlijke personen die woonachtig zijn in een of meer van de andere gebieden als bedoeld in artikel 1 lid 1.

Artikel 8 Verzorgendevergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder d van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen die (kortdurende) medische handelingen verrichten bij cliënten aan huis. De beroepsbeoefenaar dient zijn praktijk op een adres in de gemeente Groningen te voeren.

Artikel 9 Storingsdienstvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder e van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan storingsmonteurs. De aanvraag moet vergezeld gaan van een schriftelijke verklaring van het bedrijf waarvoor aanvrager werkzaam is. Uit deze schriftelijke verklaring moet blijken dat de onderhavige vergunning noodzakelijk is voor een goede uitoefening van het beroep.

Artikel 10 Schippersvergunning

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder f van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan
 - schippers die werkzaam zijn in de beroepsvaart zoals omschreven in artikel 1 van de Verordening openbaar vaarwater 2014;

Nadere Regels 2014

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

5

- schippers van charterschepen zoals omschreven in artikel 1 van de Verordening openbaar vaarwater 2014.
- 2. Een schipper komt onder de volgende voorwaarden in aanmerking voor een vergunning:
 - aanvrager dient te beschikken over een postadres binnen de gemeente Groningen;
 - aanvrager dient te beschikken over een meetbrief;
 - aanvrager dient te zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.
- 3. De vergunning is geldig voor het parkeren aan of in
 - Eemskanaal noordzijde tussen Oosterhavenbrug/Balkgat;
 - Eemskanaal zuidzijde;
 - Oosterhaven;
 - Schildersbuurt (uitsluitend die schippers die ligplaats innemen aan de Hoge der A).

Artikel 11 Tijdelijke bewonersvergunningen

1. Een tijdelijke vergunning als bedoeld in artikel 5 onder g Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan:
 - a. een bewoner woonachtig in één van de schilwijken, die ten tijde van de vergunningverlening beschikt over een motorvoertuig krachtens een schriftelijk bedrijfs- of beroepsmatig aangegane huurovereenkomst van minimaal 12 weken. De vergunning is geldig voor het parkeren op parkeerapparatuurplaatsen in de wijk waarin de aanvrager ingeschreven staat;
 - b. een bewoner woonachtig in één van de schilwijken ten behoeve van zijn bezoek. De vergunning is geldig voor het parkeren op parkeerapparatuurplaatsen in de wijk waarin de aanvrager ingeschreven staat;
 - c. een bewoner woonachtig in één van de schilwijken die al wel is uitgeschreven uit zijn vorige gemeente maar nog niet staat ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie van de gemeente Groningen. De aanvrager dient de volgende bescheiden te overhandigen:
 - een huur- of koopovereenkomst van diens nieuwe woning;
 - een bewijs van registratie van de Gemeentelijke Basisadministratie.
2. Een vergunning als bedoeld in artikel 4 kan op aanvraag tijdelijk gelden voor een andere schilwijk.

Artikel 12 Centrumbedrijvenvergunning

Een dagparkeervergunning als bedoeld in artikel 5 onder h van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan bedrijven alsmede houders van evenementenvergunningen die ten behoeve van werkzaamheden in het centrum het voertuig in de directe nabijheid van het werk/evenement moeten parkeren.

Artikel 13 Schilwijkenbedrijvenvergunning

Een dagparkeervergunning als bedoeld in artikel 5 onder i van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan bedrijven alsmede houders van evenementenvergunningen die ten behoeve van werkzaamheden in de schilwijken het voertuig in de directe nabijheid van het werk/evenement moeten parkeren.

Artikel 14 Aanbiedersvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder j van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan aanbieders van autodate.

Artikel 15 Deelnemersvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder k van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan deelnemers van autodate.

Nadere Regels 2014

Raadsvoorstel - Parkeerverordening 2014 en Nadere Regels Parkeerverordening 2014

6

Artikel 16 Praktijkvergunning

1. Een vergunning als bedoeld in artikel 5 onder l van de Parkeerverordening wordt op aanvraag verstrekt aan huisartsen en verloskundigen, tenzij er parkeermogelijkheden op eigen terrein aanwezig zijn.
2. Bij een gezamenlijke praktijk wordt slechts één vergunning verleend.

Artikel 17 Intrekken oude regeling

De regeling *Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen* wordt ingetrokken.

Artikel 18 Overgangsbepaling

Vergunningen verleend op grond van de regeling als bedoeld in artikel 17 blijven van kracht totdat de tijd waarvoor zij verleend werden verstreken is of totdat zij worden ingetrokken.

Artikel 19 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op de eerste dag na die van bekendmaking.

Artikel 20 Citeertitel

Deze regeling kan worden aangehaald als “Nadere Regels op de Parkeerverordening gemeente Groningen 2014”

Vastgesteld bij B&W-besluit van
Datum bekendmaking:
Datum

Nadere Regels 2014