

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.





#### **(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;



- 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 omzetstijging 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







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 omzetstijging van ca. € 210.000,--<sup>1</sup> 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 omzetstijging 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 omzetstijging en beïnvloedt nauwelijks het parkeergedrag, doordat gebruikers veelal niet zonder kunnen. Indien met het oog op omzetstijging 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 indexerend

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

<sup>1</sup> De totale jaaromzet van de parkeerautomaten en het GSM-parkeren bedraagt circa € 3 miljoen. Een verhoging van 10% zou logischerwijs 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 berekeningen uit van een prijselasticiteit van -0,3. In 2014 zal het financiële effect van deze maatregel scherp gemonitord worden.



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.



### 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 omzetsjijging 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



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.



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 drietal heeft hiertoe begin 2013 ook beroep ingesteld bij de rechter, nadat hun bezwaren on-gegrond 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



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 kostendeekkende 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 begrootte 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*	Verschil omzet per jaar ten opzichte van huidige 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.



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 abonnementhouders 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.

<b>Maatregel</b>	
Omzetrisico's garages	€ 145.000

<b>Maatregel</b>	
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.



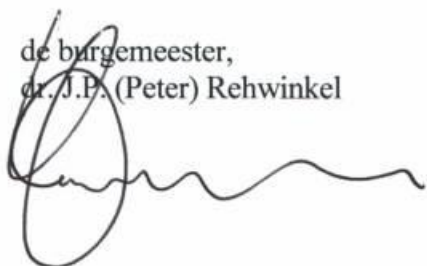
**Realisering en evaluatie**

---

- 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)



## Bijlage I

PvdA

Student  
en Stad

ChristenUnie

GROENLINKS  
ZIJN IN DE TOEKOMSTSP GOIFFIE PvdA  
GROENINGEN

M10

reg. n. GR123029822  
ingek. 29 MKT 2012  
class. -20751  
te bet. door GR  
kopie gez. aan.**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, Damsterdiep) 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) huurafspraken 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,



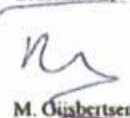
J. Dijk

de CU,



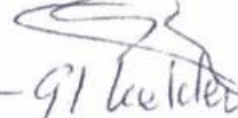
I. Jongman-Moliema

GroenLinks,



M. Oijabertsen

PvdA



G. L. Lelker

Student en Stad



J van Rooij

aangenomen



Openbaar

Bijlage III

**Advies tariefdifferentiatie  
Parkeerbedrijf gemeente Groningen**

Definitief

Gemeente Groningen  
Dienst ROEZ, Team Parkeren

Grontmij Nederland B.V.  
Houten, 20 augustus 2013



# Verantwoording

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

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

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

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

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** :

**Paraaf goedgekeurd** :

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



# Inhoudsopgave

Samenvatting .....	5
1 Inleiding .....	7
1.1 Aanleiding .....	7
1.2 Vraagstelling .....	7
1.3 Aanpak .....	7
1.4 Leeswijzer .....	7
2 Benchmark parkeertarieven .....	8
2.1 Inleiding; de parkeermarkt .....	8
2.2 Aanpak door middel van een benchmark .....	8
2.3 Uitgangspunten benchmark .....	9
2.4 Parkeertarieven Groningen .....	11
2.5 Parkeertarieven Groningen en regio .....	13
2.6 Parkeertarieven Groningen en vergelijkbare steden .....	14
2.7 Conclusie benchmark .....	16
3 Maatregelen tariefdifferentiatie .....	18
3.1 Inleiding .....	18
3.2 Mogelijke maatregelen straatparkeren .....	18
3.2.1 Verhoging van het straatparkeertarief .....	18
3.2.2 Straatparkeertarief in relatie tot de prijselasticiteit .....	19
3.2.3 Aanpassing van de gebiedsindeling van het straatparkeren .....	20
3.2.4 Tarieven parkeervergunningen en bezoekerspassen .....	20
3.3 Mogelijke maatregelen: parkeergarages .....	21
3.4 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







# Samenvatting

## Algemeen

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

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

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

## Benchmark

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

De belangrijkste conclusies van de benchmark zijn:

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

## Maatregelen tariefdifferentiatie

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

De volgende maatregelen zijn uitgewerkt:

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



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

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

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

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



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

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

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

## 1.2 Vraagstelling

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

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

## 1.3 Aanpak

In dit onderzoek is nagegaan welke mogelijke maatregelen concreet kunnen worden overwogen en welk effect verwacht mag worden. Eerst is – om goed zicht te krijgen op de positionering van Groningen qua parkeertariefhoogte – 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 bezoeksintensiteiten (ligging in het hart van het centrum). Bij B- en C locaties nemen de bezoeksintensiteiten af en geografisch gezien neemt de afstand van de parkeerlocatie tot het hart van het centrum toe.

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

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

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



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

### 2.3 Uitgangspunten benchmark

Voor de benchmark is van het volgende uitgegaan:

#### *Classificatie van de locatie*

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

#### A classificatie:

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

#### B classificatie:

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

#### C classificatie:

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

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

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

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

De parkeergarages Oosterpoort, Circus, Boterdiep en Euroborg (allen gemeente Groningen) hebben een C-classificatie. De parkeergarages Boterdiep en Circus nemen daarbij een bijzondere plaats in. Beide garages bedienen een eigen doelgroep (vooral bewoners) en hebben geen directe centrumfunctie. Parkeergarage Circus wordt voornamelijk gebruikt door bewoners van de bovenliggende appartementen en bezoekers aan de commerciële plint (wijkfunctie). De 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.





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 Ossemarkt van Q-Park: hoewel deze relatief wat verder van het 'winkelhart' ligt, valt het tarief toch in de hoge categorie.

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

#### *Methodiek benchmark*

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

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



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

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

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

## 2.4 Parkeertarieven Groningen

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

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

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

Tabel 2.4.1: Vergelijking parkeertarieven Groningen

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

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

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

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

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



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

## 2.5 Parkeertarieven Groningen en regio

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

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

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

Tabel 2.5.1: Vergelijking parkeertarieven Groningen met omliggende plaatsen

Uit tabel 2.5.1 wordt geconcludeerd dat in de regio:

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



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

## 2.6 Parkeertarieven Groningen en vergelijkbare steden

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

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

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

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

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



Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen					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	Waalkade/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 / Bonnefantent / Plein 1992	B	€ 2,30	€ 23,00	€ 2,60
Utrecht	Paardeveld	B	€ 2,23	€ 26,00	€ 3,36
Haarlem	Raaks/ Station	B	€ 2,18	-	€ 2,80
Zwolle	Rodetorenplein	B	€ 2,00	€ 12,00	€ 2,40
Breda	De Prins	B	€ 2,00	€ 10,00	€ 2,00
Den Bosch	Stationsplein	B	€ 2,00	€ 18,50	€ 2,00
Leiden	Haarlemmerstraat	B	€ 1,50	€ 12,00	€ 2,40
Tilburg	Louis Bouwmeesterpl/ Tivoli	B	€ 1,50	€ 14,50	€ 1,80
Leiden	Breestraat	B	€ 1,00	€ 15,00	€ 2,40
Groningen	Parking Oosterpoort	B	€ 2,50	€ 21,00	€ 1,60
Groningen	Westerhaven	B/C	€ 2,73	€ 23,00	€ 1,60
Den Haag	Malieveld	C	€ 2,40	€ 24,00	€ 2,60
Groningen	Parking Circus	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Boterdiep	C	€ 2,40	€ 20,00	€ 1,60
Arnhem	Velperplein P4	C	€ 2,10	€ 13,50	€ 1,50
Utrecht	De Grifthoek	C	€ 1,60	€ 12,80	€ 2,37
Groningen	Noord UMCG	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Zuid UMCG	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 1,60
Groningen	Euroborg	C	€ 1,50	€ 20,00	€ 0,00
Nijmegen	P+R Eerste Oude	C	€ 1,45	€ 8,45	€ 1,60
Maastricht	P&W Cabergerweg / P&W Stadspark	C	€ 1,40	€ 8,00	€ 1,40
Breda	Arsenaalpad/Gasthuisvelden (p-terrein)	C	€ 1,20	€ 3,50	€ 1,20
Zwolle	Diezerpoort	C	€ 1,09	€ 5,40	€ 1,09
Den Bosch	Paleis kwartier	C	€ 1,00	€ 15,00	€ 2,00
Haarlem	Cronje	C	€ 1,00	-	€ 1,85
Leiden	LUMC (ziekenhuis)	C	€ 1,00	€ 22,00	€ 1,50
Tilburg	Knegtel	C	€ 0,80	€ 5,00	€ 0,90

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

Tabel 2.6.2: Vergelijking parkeertarieven Groningen met vergelijkbare steden in Nederland



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

Uit tabel 2.6.2 kan het volgende geconcludeerd worden:

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

## 2.7 Conclusie benchmark

Uit de voorgaande benchmark kan het volgende worden afgeleid:

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

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

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



## 3 Maatregelen tariefdifferentiatie

### 3.1 Inleiding

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

### 3.2 Mogelijke maatregelen straatparkeren

#### 3.2.1 Verhoging van het straatparkeertarief

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

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

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

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

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

Tabel 3.2.1: Ontwikkeling straatparkeertarief per uur per deelgebied

Ten aanzien van deze tabel dient opgemerkt te worden:

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



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

### 3.2.2 Straatparkeertarief in relatie tot de prijselasticiteit

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

De specifieke kenmerken van Groningen (schaarste van parkeerplaatsen in het centrum en beperkte vervoersalternatieven voor de schil) maken dat de prijselasticiteit van 3% niet zonder meer toepasbaar is.

Voornamelijk voor het centrum geldt dat de prijselasticiteit geringer is. Niettemin zal een tariefsverhoging er toe leiden dat sommige parkeerders een goedkopere parkeerlocatie/-zone kiezen, korter parkeren of hun verplaatsing anders oplossen. Met name in het schilgebied is dit aan de orde waardoor de prijselasticiteit in de schil hoger wordt ingeschat dan in het centrum.

Dit verschil in elasticiteit is te verklaren door de huidige tariefstelling in relatie tot de loopafstand tot het centrum. Hoe korter de loopafstand (en hoe aantrekkelijker de looproute), hoe hoger het huidige parkeertarief binnen Groningen. Bezoekers die nu in het centrum parkeren – en hier derhalve de hoogste prijs voor betalen – zullen waarschijnlijk nauwelijks gevoelig zijn voor de prijs. Als de prijs (en dus de loopafstand) een rol zou spelen, zou een alternatieve (lees: goedkopere) plaats benut worden.

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

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

#### Prijselasticiteit van parkeertarieven

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

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

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

Tabel 3.2.2: Verhoging tarief straatparkeren

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

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

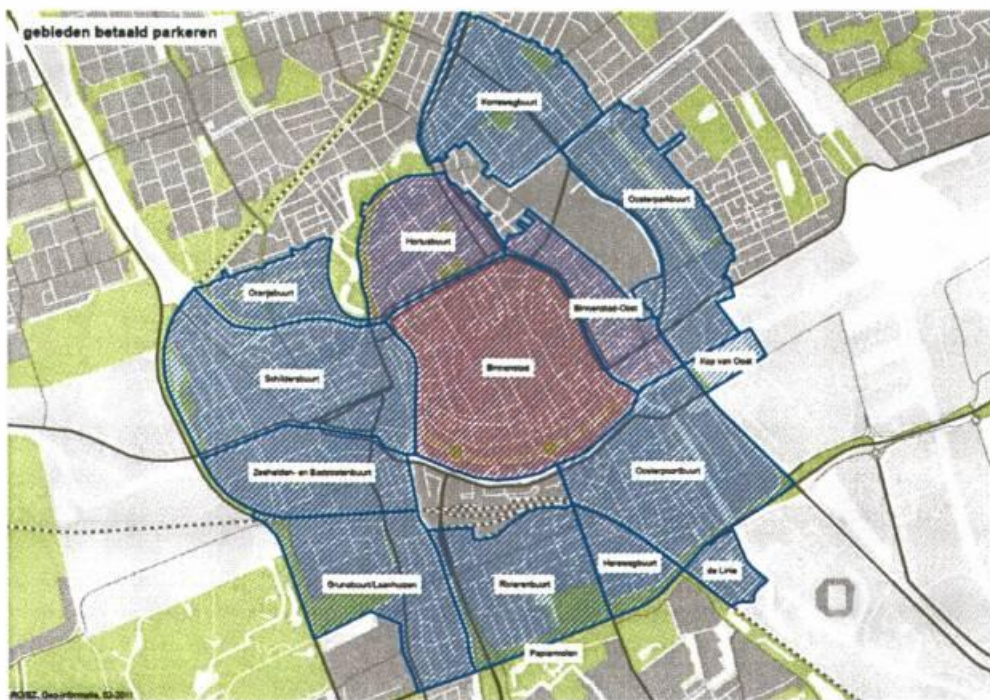


### 3.2.3 Aanpassing van de gebiedsindeling van het straatparkeren

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

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

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



Figuur 3.2.1: Zone-indeling binnenstad Groningen

### 3.2.4 Tarieven parkeervergunningen en bezoekersspassen

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

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



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

### **Conclusie tarieven straatparkeren**

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

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

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

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

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

### **3.3 Mogelijke maatregelen: parkeergarages**

#### **3.4 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 bezoekerspassen leidt tot omzettoename.

## Garageparkeren



## Bijlage 1: Gebruikte data

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

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

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



## Bijlage 2: Uitgebreide analyse per garage

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

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.
Abo's				6 uur 22 min.
KPK				1 uur 43 min.
Omzet	€ 4.683.148	€ 5.044.711	€ 4.876.716	
Bezoekerspas	€ 343.107	€ 409.217	€ 391.691	
Dagontheffing	€ 376.855	€ 455.392	€ 456.427	
GSM parkeren	€ 367.002	€ 442.665	€ 443.780	
Vergunningen	€ 914.482	€ 1.132.328	€ 1.144.257	
Tickets	€ 2.681.702	€ 2.605.109	€ 2.440.561	

Opmerkingen:

- In maart 2008 is het tarief verhoogd van € 1,70 naar € 1,80 per uur in het centrum en van € 1,20 naar € 1,30 in de schilwijk.
- Binnen de gemeente bestaat de gedachte om per 2017 een uurtarief van € 3,50 in het centrum te hanteren.
- Het aantal verkochte vergunningen is tussen 2011 en 2012 met 558 stuks afgenomen (2%). Op totaalniveau ligt 2012 qua vergunningverkoop iets lager dan 2010. Ter illustratie: in 2009 werden 25.459 vergunningen verkocht.
- De grootste daling komt op conto van de bewonersvergunningen: Ten opzichte van 2011 werden 300 minder verkocht in 2012.
- Uit de ontwikkeling van de verkochte tickets blijkt dat sinds 2010 een dalende lijn in de omzet waar te nemen is (-/-3% in 2011 en -/-6% in 2012). Wanneer we er vanuit gaan dat in deze periode de straatparkeertarieven zijn verhoogd met € 0,20 in het centrum en € 0,10 in de schilwijken, kent het aantal verkochte parkeeruren een nog sterkere daling. De omzetcijfers tonen een jaarlijkse omzetsdaling 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 omzetsniveau 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 omzetsderving op € 150.000 à € 300.000 per jaar. Deze bedragen zijn (deels) gebaseerd op de jaarrapportages van Brinks. Met de invoering van 'card only'-automaten
- De inkomsten uit het straatparkeren staan daarnaast onder druk door een achterblijvende omzet uit het parkeertoezicht (handhaving) door Stadstoezicht.



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

Parkeergarages vergelijkbare steden Groningen								Maalveldparkeren vergelijkbare steden Groningen (incl. parkeertarieven)	
Plaats	Garage	Locatie (A/B/C)*	Tarief garage				Tarief/u	Tijd	
			per tijdsseenheid	per uur	Dagtarief	Speciaal			
Nijmegen	Holland Casino	A	€ 4,00 per 60 min	€ 4,00	€ 20,00	Voor Casino bezoekers gelden andere tarieven	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Za en Zo dagkaart 10 euro	
Breda	Centrum	A	€ 3,00 per 60 min	€ 3,00	€ 10,00	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 1,5 uur	
Nijmegen	Waalkade/Eiermarkt	A	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00	-	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis / Za en Zo dagkaart 10 euro	
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 12,00	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro	
Zwolle	Eiland/ Noordereiland/Dijkstraat	A	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 13,40	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 2,40	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 1 uur	
Haarlem	De Appelaar/De Kamp	A	€ 2,18 per 60 min	€ 2,18	-	Avond- en nachttarief van € 2,70	€ 2,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis	
Dordrecht	Achterom	A	€ 2,10 per 60 min	€ 2,10	€ 21,00	-	€ 2,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis	
Dordrecht	Drievriendenhof	A	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 20,00	1e kwartier € 1,00 daarna € 0,50 per kwartier	€ 2,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis	
Leeuwarden	Zaailand/Oldehove	A	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 7,50	Avond- en nachttarief van € 2,50	€ 2,50	van 8:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 1 uur	
Tilburg	Pieter Vreedeplein/ Emmapassage	A	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 14,50	Avondtarief van max € 5,00 (P. Vreedeplein)	€ 2,20	van 9:00 tot 02:00 overige tijden gratis / Dagtarief € 15,10	
Roosendaal	De nieuwe markt/Biggelaar	A	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00	-	€ 1,80	van 9:00 tot 18.30 overige tijden gratis / Max 4 uur/ Max dagtarief 8,00 euro	
Nijmegen	Keizer Karel Garage	B	€ 2,45 per 60 min	€ 2,45	€ 12,00	Tussen 18:00 en 8.00 tarief van € 0,50 per uur	€ 2,45	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis	
Breda	De Barones	B	€ 2,40 per 60 min	€ 2,40	€ 14,00	-	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro	
Haarlem	Raaks/ Station	B	€ 2,18 per 60 min	€ 2,18	-	Avond- en nachttarief van € 2,70	€ 2,80	van 9:00 tot 23:00 overige tijden gratis	
Zwolle	Rodetorenplein	B	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 12,00	Tarief naar € 2,40 op koopavond en weekend	€ 2,40	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 1 uur	
Breda	De Prins	B	€ 2,00 per 60 min	€ 2,00	€ 10,00	-	€ 2,00	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro	
Roosendaal	Mill Hill	B	€ 1,80 per 60 min	€ 1,80	€ 9,00	-	€ 1,20	van 9:00 tot 18.30 overige tijden gratis / Max 4 uur/ Max dagtarief 8,00 euro	
Dordrecht	Visstraat/Veemarkt	B	€ 1,60 per 60 min	€ 1,60	€ 16,00	Veemarkt-Tussen 18:00 en 0:30 € 1,60 per keer (behalve op koopavond en zondag)	€ 1,70	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis	
Leiden	Haarlemmerstraat	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 12,00	-	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro	
Tilburg	Louis Bouwmeesterpl/ Tivoli	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 14,50	Louis B-vanaf 17.45 tot sluitmngstijd avondtarief van € 4,00	€ 1,80	van 9:00 tot 2.00 overige tijden gratis / Max dagtarief 15,10 euro	
Leeuwarden	De Klanderij/Hoeksterend	B	€ 1,50 per 60 min	€ 1,50	€ 5,00	Avond- en nachttarief van € 2,50	€ 1,30	van 8:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max 2 uur	
Leiden	Breestraat	B	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 15,00	Na eerste anderhalf uur € 2,00 per uur	€ 2,40	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro	
Nijmegen	P+R Eerste Oude	C	€ 1,45 per 60 min	€ 1,45	€ 8,45	NS dagtarief € 4,15/ Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 1,60	van 9:00 tot 18:00 overige tijden gratis	
Dordrecht	Riedijkshaven	C	€ 1,40 per 60 min	€ 1,40	€ 14,00	Tussen 18:00 en 0:30 € 1,40 per keer (behalve op koopavond en zondag)	€ 1,60	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis	
Breda	Arsenaalpad/Gasthuisvelden (p-terrein)	C	€ 1,20 per 60 min	€ 1,20	€ 3,50	Vooraf betalen	€ 1,20	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 16 euro	
Zwolle	Diezerpoort	C	€ 1,09 per 60 min	€ 1,09	€ 5,40	-	€ 1,09	van 9:00 tot 20:00 overige tijden gratis / Max 2 uur	
Haarlem	Cronje	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	-	-	€ 1,85	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis	
Leiden	LUMC (ziekenhuis)	C	€ 1,00 per 60 min	€ 1,00	€ 22,00	1e uur gratis, daarna drie uur € 1,00 per uur, de volgende uren € 2,00 per uur	€ 1,50	van 9:00 tot 21:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 12,40 euro	
Tilburg	Knegtel	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 5,00	Maximaal 1440 minuten parkeren.	€ 0,90	van 9:00 tot 22:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 15,10 euro	
Leeuwarden	P+R Wijnhorsterstraat	C	€ 0,80 per 60 min	€ 0,80	€ 4,60	Met Yellowbrick kan in kleinere tariefstappen worden betaald	€ 0,40	van 8:00 tot 24:00 overige tijden gratis / Max dagtarief 2,70 euro	
Roosendaal	-	C	-	€ 0,00	€ 0,00	-	€ 0,00	Gratis	

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



BIJLAGE

52

Bijlage V

**Informatiebrief 23 mei 2013 tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander**

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.





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 bezoekersspasfaciliteit. Bewoners van het (gefiscaliseerde) gebied Binnenstad-Diepenring hebben geen bezoekersspas 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 bezoekersspasfaciliteit 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.



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 bezoekerspasfaciliteit 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. (Maarten) Ruys





## 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



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 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 aannahme 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.

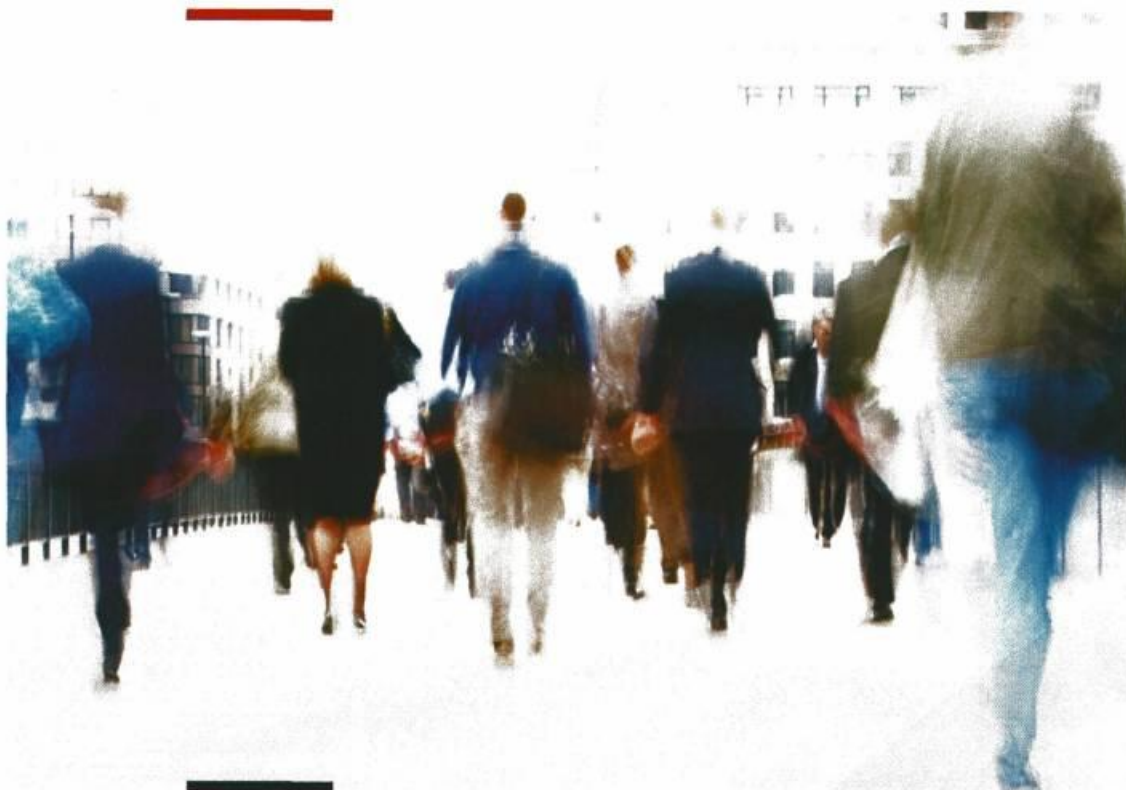


**BIJLAGE**

**Bijlage VI**

**Gerechtelijke uitspraak CiBoGa**

BASIS VOOR BELEID



## Inventarisatie parkeren CiBoGa

Een onderzoek onder omwonenden van het CiBoGa gebied.



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





## 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



Inventarisatie parkeren CiBoGa



## 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.



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.

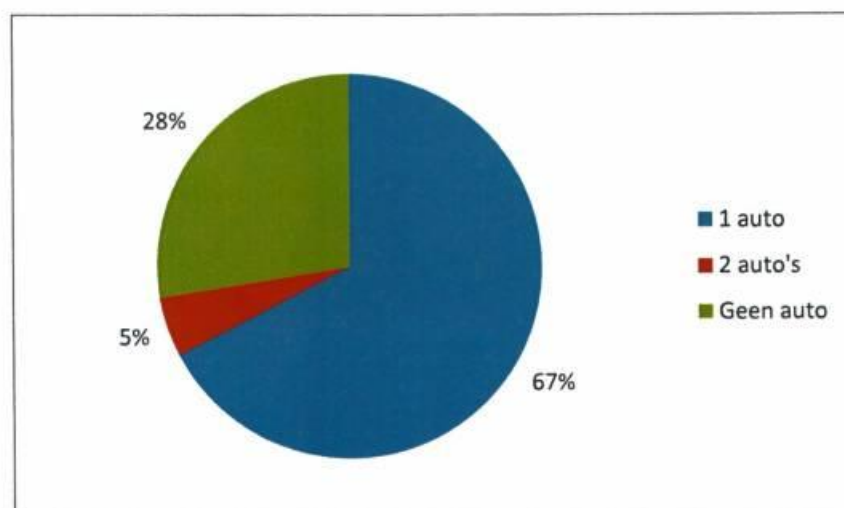
Voor een online enquête is dit een hoge respons. Gezien het belang van het onderwerp verwachten we dat alle personen die belang hebben bij een goedkoper tarief in een garage hebben gereageerd. Desondanks zijn de resultaten van de inventarisatie niet om te slaan over alle bewoners van het Ciboga-gebied,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





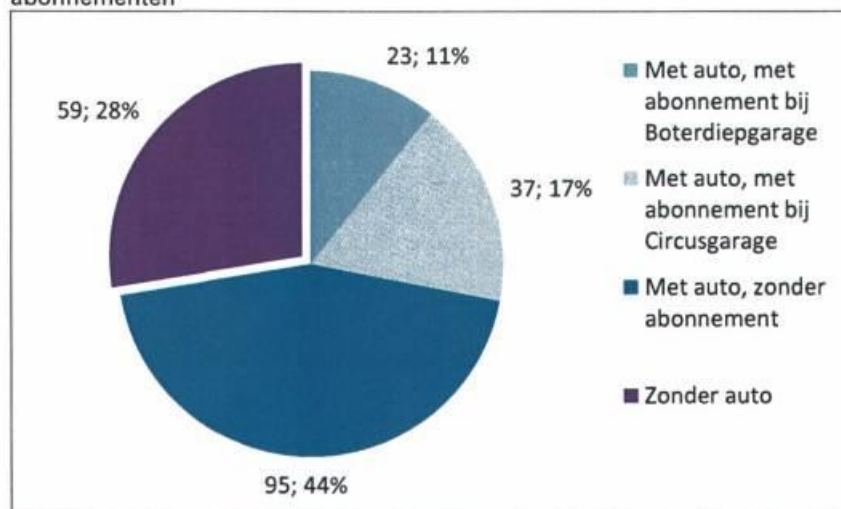


### 3. Resultaten

#### 3.1 Parkeerplekken

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

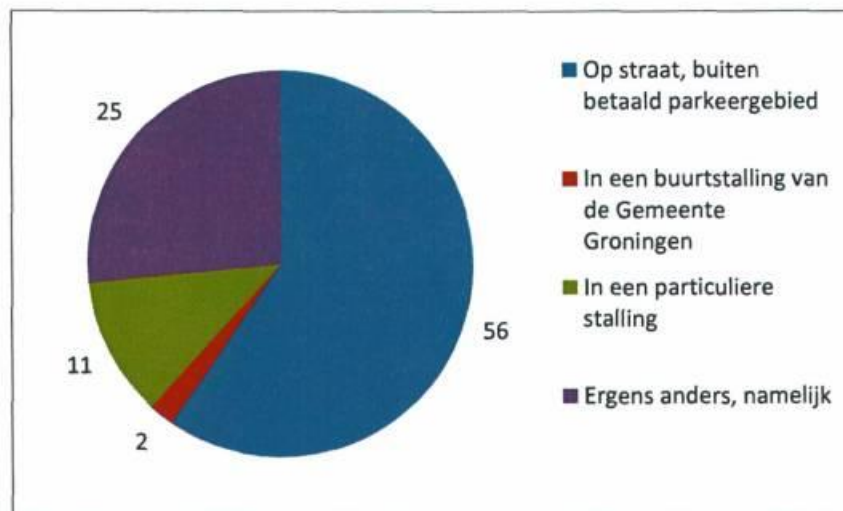
Figuur 2: Aantal respondenten met of zonder auto, opgesplitst naar abonnementen



<sup>1</sup> 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.

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.

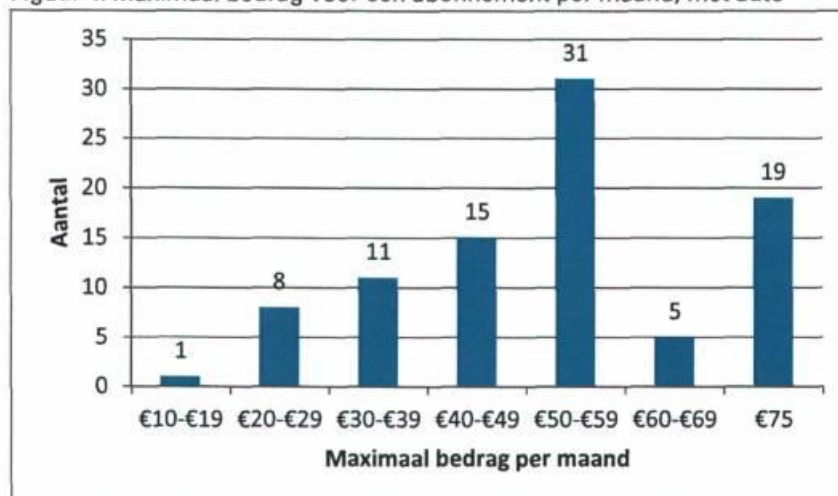


### 3.2 Met auto

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



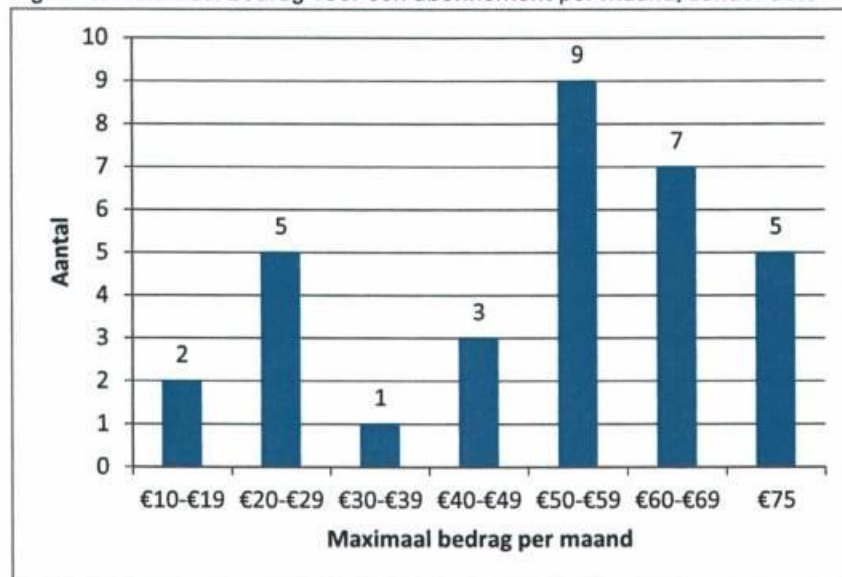
Een groot gedeelte van de mensen is het niet eens met een maandbedrag van 75 euro; 79 procent vindt 75 euro per maand nog te veel geld. Gemiddeld geven deze respondenten aan dat ze maximaal 43,17 euro per maand willen betalen. Het meest genoemde bedrag is 50 euro. Als de respondenten die wel zouden ingaan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

### 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.



### 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.

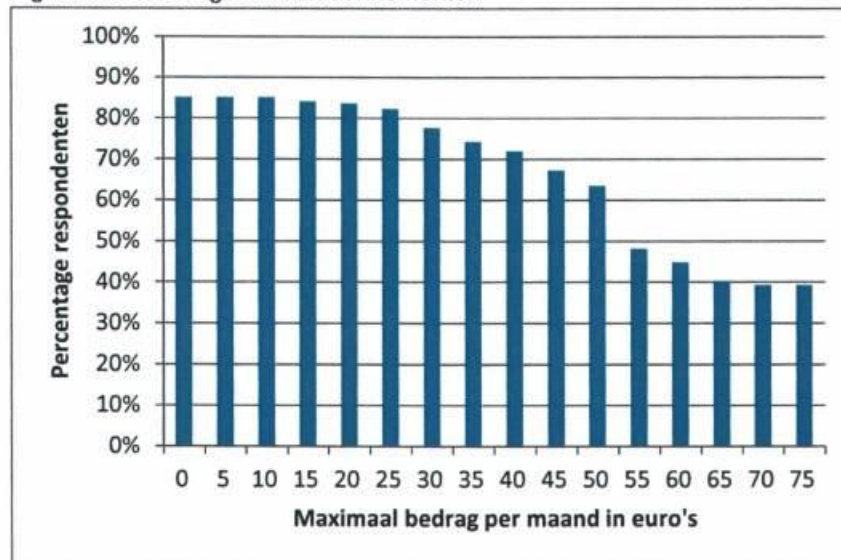
Figuur 6: Percentage potentiële extra abonnementen



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.

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%.



### 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.





## 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 uit 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 gerepsondeerd. 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



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.



## **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.





Inventarisatie parkeren CIBoGa

## BASIS VOOR BELEID



**ONDERZOEK  
en STATISTIEK**  
GRONINGEN

**BEZOEKADRES**  
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](mailto:info@os.groningen.nl)  
**I** [www.os-groningen.nl](http://www.os-groningen.nl)