

Datum raadsvergadering	28 maart 2012
Raadscommissie	Beheer en Verkeer
Datum raadscommissie	14 maart 2012
Publiciteit	Persbericht PB
Bijlagen	1

Registratienr.	RO 12.2939667
Datum B&W besluit	28 FEB 2012
Portefeuillehouder	Dekker
Steller	M. Bloemkolk
Telefoon	367 8701
E-mail	marcel.bloemkolk@groningen.nl

Onderwerp

Vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief"

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief";
- II. om voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een (eventueel inkomensafhankelijke) bijdrage te vragen aan gehandicapten;
- III. de eerder genomen besluiten (raadsvoorstel RO 10.2255239) inzake het proefproject "verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes" en het daarvoor beschikbaar gestelde krediet van € 100.000,-- in te trekken;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Publiekssamenvatting

In de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief" wordt een pakket maatregelen voorgesteld die er aan bij moeten dragen het Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond te krijgen. Het gaat om maatregelen op korte termijn waarmee we de kosten verlagen en de inkomsten verhogen, maar die passen binnen de kaders van ons huidige verkeer- en vervoersbeleid. De maatregelen zijn in november 2011 beschreven in de discussienota "Parkeren met Perspectief" en besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief";
- II. om voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een (eventueel inkomensafhankelijke) bijdrage te vragen aan gehandicapten;
- III. de eerder genomen besluiten (raadsvoorstel RO 10.2255239) inzake het proefproject "verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes" en het daarvoor beschikbaar gestelde krediet van € 100.000,- in te trekken;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen;

Inleiding

In november is de discussienota "Parkeren met Perspectief" besproken in de raadscommissie. Aanleiding was het structurele tekort van het Parkeerbedrijf. In de discussienota hebben we verschillende maatregelen voorgesteld (het zgn. Basispakket en Pluspakket) die erop zijn gericht de inkomsten van het Parkeerbedrijf te verhogen en de lasten te verlichten.

Beoogd resultaat

Doel is om het Parkeerbedrijf op termijn financieel weer structureel gezond te maken. Onderdelen van het parkeerbeleid mogen geld kosten, maar de dekking van het parkeerbeleid als geheel moet ook op langere termijn gegarandeerd zijn. Dat wil zeggen dat er een houdbaar, minimaal kostendekkend verdienmodel moet komen, binnen de doelen van het Collegeprogramma.

Kader

De maatregelen uit "Parkeren met Perspectief" passen binnen de kaders van het collegeprogramma en het huidige parkeerbeleid, dat is vastgelegd in de nota "Parkeren in de stad: duurzaam bereikbaar".

Argumenten/afwegingen

Maatregelen Parkeren met Perspectief

De in de discussienota Parkeren met Perspectief voorgestelde maatregelen konden tijdens de raadscommissie-behandeling over het algemeen rekenen op instemming. We stellen dan ook voor die maatregelen - het zgn. Basispakket - uit te voeren. Deze maatregelen vindt u samengevat terug in bijlage 1 van de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief".

Ten opzichte van de tekst van de discussienota en de tekst van de begroting 2012 zijn er op verschillende onderdelen ontwikkelingen te melden en is de tekst op onderdelen aangepast.

- We stellen voor om gehandicapten een bijdrage te vragen.
We komen in april bij u terug met een raadsvoorstel voor de concrete vertaling van het begrip "kostendekkendheid" in relatie tot het gehandicaptenparkeren.
- Het voorstel een tarief in te voeren voor langparkeerders in het Stadsbalkon bleek niet houdbaar, omdat het leidt tot veel minder inkomsten dan aanvankelijk was gedacht. In plaats daarvan stellen we voor om te bezien of we onze kosten voor het gratis (weekend)gebruik van de NS-stalling

kunnen verlagen.

Als dat onverhoopt niet lukt, moeten wij gezien de beperkte middelen het gratis gebruik van deze stalling helaas beëindigen. Dat kost de gebruiker weliswaar geld, maar tast in elk geval de kwaliteit of de capaciteit van de stalling niet aan. Op jaarbasis betekent dat een besparing van 35.000 tot 70.000 euro. Voorlopig gaan we uit van 35.000 euro.

- Het voorstel om voorlopig geen nieuwe stallingen aan te leggen bij bushaltes betekent dat een eerder door u genomen raadsbesluit over het verbeteren van fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes (RO 10.2255239) moet worden ingetrokken. Dit is verwerkt in het dictum van dit raadsvoorstel.
- We verminderen de lasten voor het Parkeerbedrijf door de bijdrage van het Parkeerbedrijf aan een aantal investeringsprojecten te vervangen door bijdragen uit BDU, RSP en "quick win"-geld. In totaal gaat het om een lastenvermindering van 7 miljoen euro aan investeringsruimte. In de discussienota "Parkeren met Perspectief" waren al genoemd de bijdragen van het Parkeerbedrijf aan de geplande stallingsvoorziening in de binnenstad, aan P&R Zernike en aan het verbeteren van de kwaliteit van P&R-voorzieningen. Nieuw is dat er ook geld vrijvalt bij het Parkeerbedrijf door het verschuiven van "quick win"-geld (oorspronkelijk bestemd voor de HOV-as West) naar de ontsluiting van P3. Deze verschuivingen in de financiering zijn verwerkt in het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015. In dat meerjarenprogramma doen we voorstellen waardoor het oorspronkelijke budget voor de HOV-as West op peil blijft.
- Zoals aangekondigd in de discussienota "Parkeren met Perspectief", hebben we een extern bureau gevraagd om te komen met suggesties hoe we binnen de kaders van het huidige parkeerbeleid al op korte termijn de bezetting van de parkeergarages kunnen verbeteren. Het rapport "Perspectief op garageparkeren" van bureau Sellsius uit Apeldoorn bevat daarvoor een eerste aanzet. Na bespreking daarvan met uw raad zullen we dit pakket op korte termijn vertalen in concrete maatregelen.
- Een belangrijk onderdeel van het pakket maatregelen is dat er een bedrag van 10 miljoen euro wordt toegevoegd aan de reserve grondzaken. Dit bedrag - dat is gereserveerd in de begroting 2012 - is bedoeld voor het afboeken van de Circusgarage (5,35 miljoen euro) en als bijdrage in de kapitaallasten van de Boterdiepgarage. De Boterdiepgarage gaat voor 10 jaar (van 2012 t/m 2021) terug naar de grex CiBoGa. Voor diezelfde periode wordt het risico op het tekort op die grex - voor zover dat wordt veroorzaakt door de parkeergarage - opgevangen door het restant van de dotatie aan de reserve Grondzaken, aangevuld uit het resultaat van het Parkeerbedrijf, tot een maximum van 8,5 miljoen euro. De technische uitwerking van het gefaseerd toevoegen van 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken nemen we mee in het raadsvoorstel "Begrotingswijziging 1e kwartaal 2012" dat u binnenkort ontvangt. De effecten van deze operatie voor de grex CiBoGa worden verwerkt in de herziening van de grex later dit jaar. Het afboeken van de Circusgarage nemen we mee in de gemeenterekening 2011.

Actualisering meerjarenprognose

De verschillende maatregelen uit het basispakket bouwen op tot een financieel effect van ca. 1,8 miljoen euro per jaar in 2015. Maar in de huidige economische omstandigheden hebben we meer dan anders te maken met onzekerheden.

We gaan daarom monitoren of de maatregelen uit het basispakket het beoogde effect hebben. Ook gaan we de maatregelen uit het Pluspakket uitwerken. Daarnaast actualiseren we in het kader van de voorbereiding van de begroting 2013 de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf. Daarin

verwerken we de effecten van de nu voorgelegde besluiten (waaronder die over de Damsterdiepgarage), maar ook de consequenties van het kostendekkend maken van het gehandicaptenparkeren (hierover volgt nog een apart raadsvoorstel), het hanteren van projectfinanciering bij grote parkeerinvesteringen (nu nog PM), de nog niet geraamde maatregelen uit het Pluspakket van "Parkeren met Perspectief" (waaronder inkomsten uit de Wet Mulder) en de resultaten van de analyse van het meevallende resultaat van 2011. Ook zullen we daarbij enkele gevoeligheidsanalyses uitvoeren. Dergelijke analyses geven meer inzicht in de robuustheid van de prognoses en van het verdienmodel van het Parkeerbedrijf.

Op basis van dit geheel willen we later dit jaar bepalen of aanvullende stappen nodig zijn om te komen tot een minimaal kostendekkend Parkeerbedrijf.

Conclusies

Met als uitgangspunt de huidige meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf die is gehanteerd bij het opstellen van "Parkeren met Perspectief", de toevoeging van 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken en onder de voorwaarde dat alle maatregelen ook volledig uitgevoerd kunnen worden, kan de voorzichtige conclusie zijn dat na invoering van het Basispakket (incl. terugplaatsing van de Boterdiepgarage naar de grondexploitatie CiBoGa) het Parkeerbedrijf daarmee op papier binnen enkele jaren weer in evenwicht is.

Net als in de discussienota waarschuwen we echter voor al te optimistische verwachtingen. De huidige economische situatie brengt veel onzekerheden met zich mee, met potentieel negatieve effecten voor het Parkeerbedrijf (o.a. vertraging ontwikkelingen bovengronds, afnemende opbrengsten betaald parkeren op straat en in de garages). Ook moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat niet alle maatregelen het maximale effect zullen hebben. Bovendien moeten we afwachten hoe de garage Damsterdiep gaat lopen.

Het perspectief is onzeker en de marges zijn smal. Mede daarom werken we dit jaar het Pluspakket uit en gaan we ook de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf actualiseren, om op basis daarvan te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook hebben we dan meer zicht op de mogelijkheden om in de toekomst ambities te kunnen betalen die we nu voorlopig op een laag pitje hebben moeten zetten. Een voorbeeld is het toezicht op P&R-terreinen. Dat laatste zal overigens mede afhankelijk zijn van de jaarlijkse bijdrage van het OV-bureau.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

Gefaseerd toevoegen 10 miljoen euro aan reserve Grondzaken

Hierboven is al vermeld dat in de begroting 2012 10 miljoen euro is gereserveerd om het tekort van het Parkeerbedrijf voor de komende vijf jaar op te lossen. Dit is bestemd voor de hiervoren voorgestelde afboeking van de Circusgarage (5,35 miljoen euro) en voor een deel van de dekking van het risico van de Boterdiepgarage, die voor 10 jaar teruggaat naar de grex CiBoGa. Voor diezelfde periode wordt het risico op het tekort op die grex - voor zover dat wordt veroorzaakt door de parkeergarage - opgevangen door het restant van de dotatie aan de reserve Grondzaken, aangevuld uit het resultaat van het Parkeerbedrijf, tot een maximum van 8,5 miljoen euro. De technische uitwerking van het gefaseerd toevoegen van de 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken nemen we mee in het raadsvoorstel "Begrotingswijzigingen 1e kwartaal 2012". De consequenties van deze operatie voor de grex CiBoGa worden verwerkt in de herziening van de grex later dit jaar. Het afboeken van de Circusgarage nemen we mee in de rekening 2011.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	intrekking investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2015

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.1 fiets	-100		100
			0
Totalen begrotingswijziging	-100	0	100

Realisering en evaluatie

De planning van invoering van de maatregelen is meegenomen in bijlage 1 van "Parkeren met Perspectief".

We streven er naar de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk in te kunnen voeren om zo snel mogelijk resultaat te kunnen boeken. Een aantal maatregelen kan met terugwerkende kracht in gaan (zoals de afboeking van de Circusgarage in 2011), voor andere is meer voorbereidingstijd en/of overleg nodig.

Na invoering van maatregelen kunnen we na verloop van tijd een betere schatting maken van de effecten.

Mogelijk worden deze ook aangevuld/aangepast na herijking van het parkeerbeleid.

We zullen u via de Voortgangsrapportage op de hoogte houden van zowel het tempo van invoering van de verschillende maatregelen als de financiële effecten daarvan.

Perspectief op garageparkeren

Groningen, 22 februari 2012

Inleiding

Opdracht,
verantwoording en
leeswijzer

Het traditionele 'evenwicht' tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R lijkt in Groningen uit balans te zijn geraakt. Een ontwikkeling die mede is ingegeven door het parkeerbeleid, dat gericht is op beheersing van de verkeersstromen met als hoofddoelstelling bij te dragen aan een duurzame, bereikbare en aantrekkelijke stad. Het verdienmodel van het Parkeerbedrijf is aan deze ontwikkeling nog onvoldoende aangepast.

In opdracht van de gemeente Groningen heeft Sellsius de mogelijkheden in kaart gebracht om de opbrengst van de parkeergarages te verhogen. Wij zien echter niet uitsluitend een operationele uitdaging. Gegeven de hiervoor geschetste ontwikkeling zien wij de uitdaging zowel op strategisch, tactisch als operationeel niveau. Uiteindelijk zal het gaan om keuzes in relatie tot de beleidsmatige doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en duurzaamheid, zoals die zijn verwoord in het Collegeprogramma. En daarnaast de verwerkingscapaciteit van de stad in relatie tot de gewenste bezetting van de garages en de bereikbaarheid van de stad tijdens de spits.

Naast het raadplegen van eerdere onderzoeken, reeds uitgevoerde acties, diverse beleidsdocumenten en plannen, waaronder het beleid Verkeer & Vervoer, het jaarverslag 2009 – 2010, het Marketingplan Parkeerbedrijf 2010 - 2015, de businessplannen van de verschillende PMC's - uitgevoerd in opdracht van en geschreven door de mensen van het Parkeerbedrijf - is extern verkregen informatie geraadpleegd en gesproken met verschillende medewerkers van de gemeente Groningen.

Deze notitie dient in samenhang met de beleidsnota 'Parkeren met perspectief' en het jaarverslag 2011 gelezen te worden. Het heeft niet de ambitie om volledig te zijn.

Apeldoorn, 22 februari 2012

Gerjan Ananias
Mirella van de Bunte
Monique Kastelein

Inhoudsopgave

1 > Het perspectief

1. Strategische uitgangspunten
2. Huidige situatie
3. Externe ontwikkelingen
4. Parkeergedrag
5. Probleemstelling

2 > Het dashboard

1. Toelichting
2. Parkeerbeleid
3. Doelgroepen
4. Parkeerregime

3 > Het maatregelenpakket

4 > Conclusie en aanbeveling

5 > Tactiek

1. Marketing
2. Positionering en parkeerformule
3. Parkeerformule in beeld
4. Parkeerformule invulling
5. Productformule
6. Parkeerportal

Inhoudsopgave

6 > Operatie

1. Randvoorwaarden
2. Maatregelen en acties overstijgend aan de individuele parkeergarages
3. Boterdiepgarage
4. Circusgarage
5. Damsterdiepgarage
6. Euroborggarage
7. Oosterpoortgarage

7 > Tot slot

8 > Bijlagen

1. Het Parkeerbedrijf in cijfers en in beeld
2. Doelgroepen in cijfers

1. Het perspectief

1.1 Strategische uitgangspunten

- Sinds jaar en dag hecht Groningen aan een integrale aanpak van zijn ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Zo waren het verkeerscirculatieplan uit de jaren '70 en het plan 'Binnenstad Beter' niet in de eerste plaats een verkeersplan, maar een onderdeel van een bredere visie voor het verbeteren van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de binnenstad. Plannen waarbij doelen en maatregelen op het gebied van economische ontwikkeling, bereikbaarheid en inrichting van de binnenstad hand in hand gingen. Tegenover de introductie van een sectorensysteem in de binnenstad stond de completering van het ringwegenstelsel. Tegenover het verder autovrij maken van de binnenstad het optimaliseren van de aanrijroutes en het uitbreiden van de parkeercapaciteit.
- De stad Groningen vervult een bijzondere rol voor haar omgeving. De economische, onderwijs en culturele centrumfunctie van de stad voor de regio maakt dat de pendel van en naar de stad groot is. Zo'n 60.000 mensen vinden dagelijks hun werk in of vlakbij de binnenstad. Dagelijks komen er 180.000 mensen vanuit de regio naar de stad. Dit aantal groeit naar verwachting uit naar 215.000 in 2020. 75% hiervan komt met de auto. De stad is nog compacter geworden en de mobiliteit is verder toegenomen. Het aantal auto's kan de stad niet bergen.
- Begin 2010 is de parkeernota 'Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar' vastgesteld. De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is bijdragen aan een duurzame, bereikbare en aantrekkelijke stad. Op dit moment is het integrale verkeersbeleid na al die jaren dus nog steeds actueel.
- Het verkeersbeleid speelt in op de grote verscheidenheid aan verkeersbewegingen naar en in de stad. De centrale opgave daarbij is het verleiden van de 180.000 mensen die dagelijks naar de stad reizen om de auto te laten staan en te kiezen voor de fiets of het openbaarvervoer. Op deze wijze wordt een verkeersinfarct voorkomen en blijft de stad leefbaar.
- Het gemeentelijk verkeersbeleid wordt door de regio en de provincie omarmd. Hierbij gaat het om de integratie met het ruimtelijk ordeningsbeleid. Investeren in een compacte stad, wijkvernieuwing en woningbouw in de bestaande stad, intensiveren van de werkgelegenheid en andere stedelijke functies in en rond de binnenstad en in de dynamo's. Dat alles zorgt ervoor dat de belangrijkste voorzieningen in de stad goed bereikbaar zijn, vooral voor fiets en openbaarvervoer. De doelstelling voor 2020 is een verdubbeling van het aantal reizigers per openbaarvervoer en dagelijks 10.000 minder autobewegingen naar de stad.

1. Het perspectief

1.1 Strategische uitgangspunten

- Binnen het Parkeerbedrijf worden naast het managen van de exploitatie- en beheerwerkzaamheden in betaald parkeergebieden en verschillende parkeervoorzieningen (buurtstallingen, parkeergarages, fietsstallingen en P+R terreinen) een breed scala aan operationele werkzaamheden rond het verlenen van parkeervergunningen uitgevoerd. Daarnaast vinden binnen het Parkeerbedrijf werkzaamheden plaats op het gebied van vastgoedmanagement, bedrijfs(economische) analyses, marketing en contractmanagement.
 - Het uitgangspunt van het parkeerbeleid van de stad Groningen is dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, deze zich op de juiste plaatsen bevinden én tegen reële prijzen te gebruiken zijn. De uitvoering van hiervan dient op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze plaats te vinden. Het parkeerbedrijf hanteert dan ook een financieel gesloten financiering, waarbij het geld dat wordt verdiend met de winstgevendende onderdelen wordt ingezet, om de niet rendabele, maar beleidsmatig gewenste initiatieven als bijvoorbeeld de P+R voorzieningen en fietsparkeren te realiseren. De huidige kaders van het parkeerbeleid zorgen niet voor kostendekkend geheel.
 - Naast dat de gemeente zelf een vijftal garages exploiteert, verhuurt ze een viertal garages aan commerciële partijen (Q-Park, Holland Casino en Martiniplaza).
-

1. Het perspectief

1.2 Huidige situatie

- Het resultaat van het Parkeerbedrijf staat onder druk. In 2010 bedroeg het resultaat -/- € 2,7 mlj. Dit is € 2,2 mlj. lager dan begroot in de Parkeernota. De huidige meerjarenprognose geeft voor de periode 2011-2026 een gemiddeld tekort van € 1,8 mlj. per jaar weer. Cumulatief loopt dit op tot € 27 mlj. in 2026. Naar aanleiding hiervan heeft begin 2011 een fundamentele analyse plaatsgevonden van het meerjarenbeleid en de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf. Op basis van deze analyse zijn in 2011 reeds diverse maatregelen getroffen om kostenefficiënter te werken. Dit heeft geresulteerd in een resultaat voor 2011 van -/- € 1.9 mlj. (exclusief de afboeking van de Circusgarage), hetgeen lager is dan oorspronkelijk geraamd in het meerjarenbeleid.
- De huidige economische situatie heeft gevolgen voor het gebruik van betaalde parkeerplaatsen (-/- 5% landelijk). De inkomsten uit zowel het straatparkeren als het gebruik van de gemeentelijke commerciële parkeerplaatsen staan hierdoor onder druk.
- De PMC Straatparkeren heeft daarnaast lagere opbrengsten gerealiseerd vanwege de overgang van de handhaving van de Regiopolitie naar de gemeentelijke afdeling Stadtoezicht en illegale lediging van parkeerautomaten.
- Het succes van de P+R terreinen heeft invloed op de inkomsten. Zowel forenzen als winkelend publiek kiezen vaker voor gratis parkeren aan de rand van de stad in plaats van 'duur' parkeren dichtbij de gewenste eindbestemming.
- De kosten van het beheer van de parkeergarages en de exploitatie van de P+R terreinen en fietsstallingen nemen gestaag toe, terwijl in het geval van de laatste twee deze kosten niet worden gedekt met inkomsten uit gebruik van deze voorzieningen.
- De huidige economische situatie heeft gevolgen voor de mate waarin bouwplannen worden gerealiseerd en de snelheid waarmee. Zo blijven de bovengrondse ontwikkelingen bij de Boterdiepgarage en in mindere mate op het Europapark uit, met als gevolg minder bedrijvigheid en dus een tegenvallende parkeerbehoefte.
- Ondanks het nog steeds toenemende aantal inwoners en bezoekers aan de stad is er sprake van een in de loop der jaren gecreëerde overcapaciteit aan parkeerplaatsen.

1. Het perspectief

1.2 De huidige situatie

- Het parkeerregime is in tegenstelling tot het regime in andere grote steden diffuus. Parkeertarieven en betaaltijden binnen de verschillende schillen van de stad zijn veelal niet eenduidig. Daarnaast is vrij parkeren nog mogelijk.
- Het Parkeerbedrijf is in meer of mindere mate beperkt in haar sturingsmogelijkheden om de markt te bewerken. De organisatie heeft als onderdeel van de gemeente een publieke rol. Transparantie en gelijkheid zijn uitgangspunten bij de uitvoering van haar taken. Daarnaast heeft het parkeerbeleid direct invloed op de handelingsruimte en het speelveld waarin de organisatie opereert.
- De afhankelijkheid tussen het Grondbedrijf en het Parkeerbedrijf is groot en legt een druk op de kostenbeheersing en de door het Parkeerbedrijf te realiseren parkeercapaciteit en bezettingsgraden.
- De PMC's P+R en Fietsparkeren kosten geld, hier staan geen inkomsten tegenover. De PMC's Buurtstallingen, Straatparkeren en Parkeergarages kennen zowel een kosten- als batenzijde.
- De door het Parkeerbedrijf geëxploiteerde parkeergarages laten een verschillend beeld zien qua ontwikkeling van omzet en bezoek. Met name de Circusgarage (-/- € 0,3 mlj. per jaar) en Boterdiepgarage (-/- € 1,7mlj. per jaar) zijn een belangrijke oorzaak van het huidige tekort bij het Parkeerbedrijf.
- In bijlage 1 wordt de huidige situatie in aantallen per PMC in kaart gebracht en een locatieschets weergegeven.

1. Het perspectief

1.3 Externe ontwikkelingen

- Op macro-economisch niveau wordt tot 2013 een marginale groei verwacht van slechts enkele procentpunten. Dit heeft gevolgen voor investeringen op overheidsniveau (rijks en lagere overheden) maar ook op de uitgaven op consumentenniveau.
- Geplande grote infrastructurele en bouwkundige projecten als de RegioTram, het Forum, de Diepenring en de Zuidelijke ringweg hebben impact op de bereikbaarheid van de binnenstad, de parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen en hiermee dus het gebruik van parkeervoorzieningen.
- De komst van de RegioTram, welke uitstekend past bij de keuze de duurzaamste stad van Nederland te zijn, heeft daarnaast impact op het gebruik van de parkeergarages. Deze impact lijkt mogelijk nog groter als na 2020 de trams doorrijden de regio in. Inwoners van omringende plaatsen krijgen zo een nieuwe, directe verbinding met winkels, onderwijsinstellingen en bedrijven in de stad. Dit biedt perspectief om regionaal het debat aan te gaan inzake regionaal parkeren en verkeerstromen uit de stad te weren. De andere kant van deze medaille is dat openbare parkeervoorzieningen moeten wijken (afname maaiveld plaatsen) en de verkeerstromen en daarmee de behoefte aan parkeren in de stad nog verder zullen afnemen. Het verkeer dat de stad in komt zal daarentegen in de garages moeten parkeren, aangezien er steeds minder (tot geen) alternatieven voor handen zijn.
- Deze ontwikkelingen hebben tevens negatieve financiële consequenties voor het Parkeerbedrijf (onder andere verder stijgende kapitaallasten, tijdelijk minder inkomsten door verslechterde bereikbaarheid, minder openbare parkeerplaatsen, nog meer overcapaciteit aan parkeerplaatsen).

1. Het perspectief

1.4 Parkeergedrag

- Parkeergedrag kenmerkt zich door vaste patronen die lastig te doorbreken zijn. Men kiest veelal voor dezelfde parkeervoorziening bij een volgend bezoek. De eindbestemming is veelal bepalend voor de locatie waar men parkeert.
- Indien men de te bezoeken stad nog niet kent, speelt de zichtbaarheid van de parkeervoorziening op de aanrijroute naar de binnenstad en de verwijzing binnen de stad een belangrijke rol.
- Bebording in de parkeervoorziening zelf en op het moment dat de garage wordt uitgereden, werken positief als het gaat om de mate van tevredenheid van de gebruiker.
- Uit onderzoek van Maurice de Hond (2009) komt naar voren dat het gebrek aan parkeermogelijkheden een belangrijke reden is om ergens anders te gaan winkelen. De hoogte van de parkeertarieven speelt bij de keuze van een winkelgebied of stadscentrum een minder prominente rol. De prijs voor het parkeren (maximaal zo'n 5 euro per uur), wordt immers afgezet tegen de tientallen, zo niet honderden euro's waarvoor inkopen worden gedaan. Volgens onderzoeken van Giuliano Mingardo van de Erasmus Universiteit Rotterdam uit 2007 en 2008 heeft de hoogte van parkeertarieven helemaal geen invloed op de omzet van winkelgebieden. Het Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur heeft eenzelfde conclusie getrokken voor recreatieve bestemmingen. Het parkeertarief heeft weinig invloed op het aantal recreatieve bezoekers. Veel belangrijker is de aantrekkingskracht van een gebied of functie en de omvang en kwaliteit van het vervoerswijzenaanbod. Het centrum van Amsterdam bijvoorbeeld heeft niet te lijden als het gaat om aantallen bezoekers, ondanks dat zij het hoogste parkeertarief van Nederland heeft. Ook voor kleinere gemeenten en kleinere attracties maakt het vrij weinig uit hoe hoog het parkeertarief is. Of dit ook voor Groningen geldt en in welke mate substitutie zal plaats vinden tussen de verschillende parkeervoorzieningen, zal uit vervolgonderzoek moeten blijken.
- Uit onderzoek, in opdracht van Park-line is gebleken dat parkeerders bereid zijn om 5 minuten of langer van de bestemming af te parkeren indien daar per uur € 1,- mee bespaard kan worden. Daarnaast is gebleken dat men niet langer vooraf wil betalen.
- Uit hetzelfde onderzoek is gebleken dat meer dan de helft van de Nederlanders bereid is om meer te betalen, indien afrekenen per minuut mogelijk is. Men betaalt liever € 0,06 per minuut dan € 3,- per uur.

1. Het perspectief

➤ 1.4 Parkeergedrag

- Parkeergarages worden gebruikt voor kort parkeren, P+R terreinen voor lang parkeren. De grens ligt hierbij op twee uur. Gebruikers die de stad niet goed kennen (niet-frequente gebruikers) maken vaker gebruik van parkeergarages. Bezoekers (frequente gebruikers, oftewel forenzen en winkelend publiek) die de stad kennen, maken vaker gebruik van P+R terreinen. Frequent is hierbij drie keer per week of meer (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).
 - Gebruikers met het motief winkelen maken meer gebruik van parkeergarages (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).
 - Forenzen en studenten maken meer gebruik van de P+R terreinen (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).
-

1. Het perspectief

1.5 Probleemstelling

Vanuit de gemeentelijke parkeerdoelstellingen, wordt met een scope van 5 jaar, gestuurd op een omzetverhoging van de parkeergarages. Met als doel het tekort op de begroting – welke de komende jaren een blijvend negatief beeld laat zien - structureel weg te werken en de exploitatie weer kostendekkend te krijgen.

Met een omzet (prognose 2011) van 2,6 mjl. (tickets en abonnementen) en een tekort van 2,2 mjl. op de exploitatie van de PMC parkeergarages (zie bijlage 2), betekent dit een benodigde verhoging aan de opbrengstzijde van 85%. Of zelfs nog meer als we focussen op de meest verliesgevendende garages Boterdiep en Circus. Wij stellen dat deze omzetverhoging op parkeergarages wel erg ambitieus is, wat wordt bevestigd door een gerealiseerde omzetstijging in 2011 ten opzichte van 2010 van bijna € 400.000 (8,7%). Rekening houdend met het feit dat intensieve marktbenadering ook om investeringen vraagt, wordt Return on Investment (ROI) van de inspanningen een belangrijke factor in het resultaat.

Een substantieel deel van het verlies wordt veroorzaakt door hoge kapitaallasten en onderhoudskosten. Het niveau daarvan is zo hoog dat dekking door parkeergelden niet reëel is.

In de notitie 'Parkeren met Perspectief' wordt ook de kostenzijde van de exploitatie zichtbaar gemaakt en ten aanzien van de Boterdiepgarage en Circusgarage al maatregelen genomen om de exploitatiekosten te verlagen. Een nieuwe exploitatiebegroting gebaseerd op de uitgangspunten beschreven in de notitie 'Parkeren met Perspectief' zal helpen bij een meer realistische doelstelling m.b.t. omzetgroei.

Uiteindelijk ligt het probleem niet enkel bij de parkeergarages, maar bij de samenhang in kosten en baten van de verschillende PMC's van het parkeerbedrijf. Deze is uit balans geraakt. Daar waar voorheen straatparkeren voldoende inkomsten genereerde om de kosten van de overige voorzieningen afdoende te dekken, houden de baten en lasten geen gelijke tred meer. Het geld dat wordt verdiend met winstgevendende onderdelen is niet langer voldoende om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven als fietsparkeren en P+R voorzieningen te realiseren. Kortom, het Parkeerbedrijf is toe aan een nieuw verdienmodel.

2. Het dashboard

2.1 Toelichting

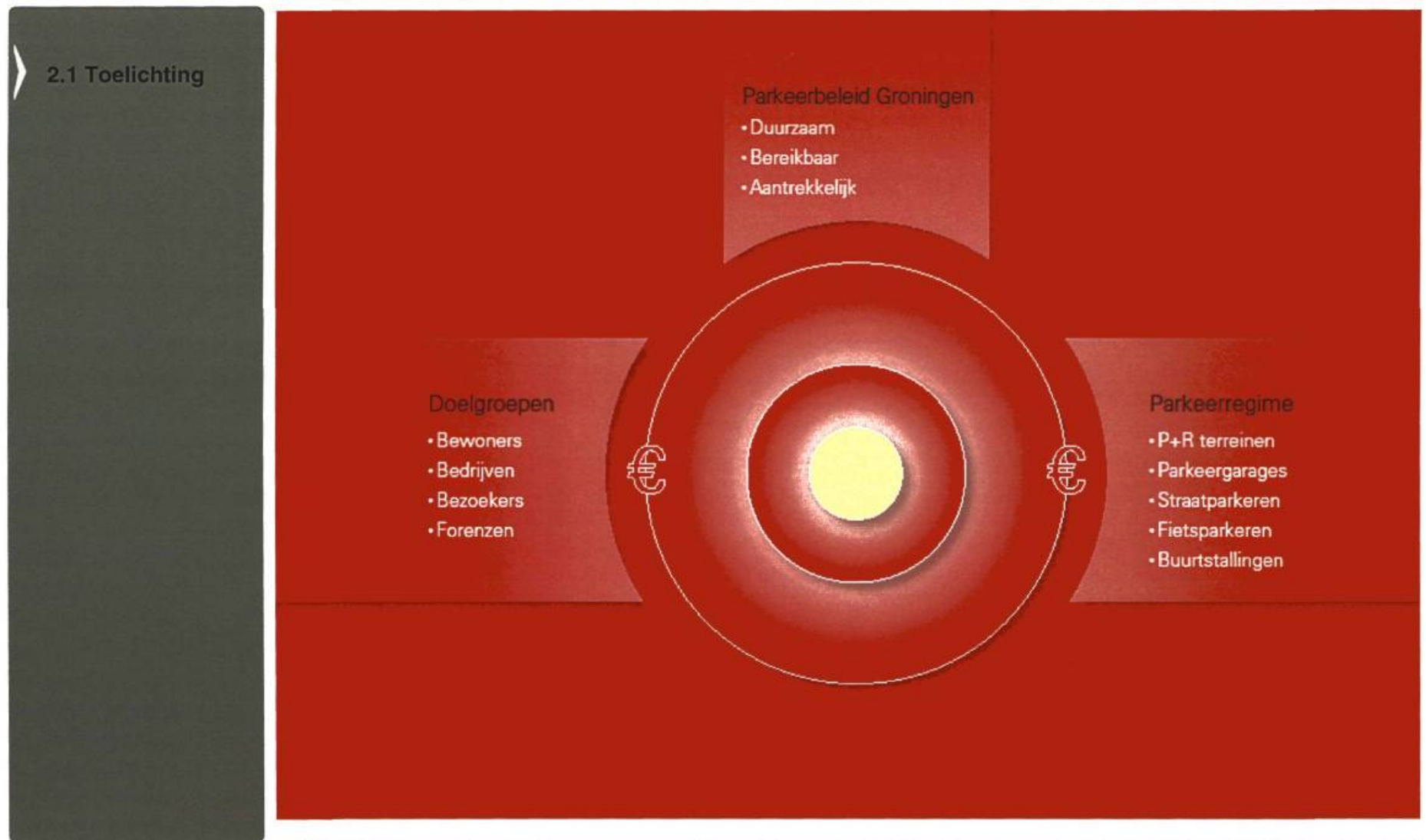
Het resultaat (W) van het Parkeerbedrijf wordt bepaald door de opbrengsten (O) aan de ene kant en de kosten (K) aan de andere. De opbrengsten worden bepaald door de parkeertarieven enerzijds en het aantal parkeerders (frequentie en duur) anderzijds.

$$W = O - K$$

$$O = P \times Q$$

De hoeveelheid auto's die de stad in komt, is afhankelijk van het parkeerbeleid dat gericht is op beheersing van verkeersstromen en is afgestemd op de verwerkingscapaciteit van de stad, het parkeerregime en het parkeergedrag van de diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers, bedrijven en forenzen). Het aantal auto's dat parkeert in de parkeergarages van de gemeente Groningen wordt daarnaast beïnvloed door de concurrentiepositie van de garages ten opzichte van alternatieve (parkeer)voorzieningen en de parkeergarages van andere organisaties.

2. Het dashboard



NB Op alle variabelen kan gestuurd worden.

2. Het dashboard

> 2.2 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is gebaseerd op bereikbaarheid van de stad voor de regio en leefbaarheid voor de bewoners. Het streven de binnenstad autoluw te maken, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het OV en het succes van de P+R terreinen, hebben als gevolg dat het aantal parkeerders in de binnenstad (nog verder) afneemt.

Door dit aspect gecontroleerd los te laten, rekening houdend met de verwerkingscapaciteit van de stad en het maximale laadvermogen van de parkeergarages, zullen de verkeersstromen in de binnenstad toenemen en het gebruik van parkeervoorzieningen inclusief de garages toenemen.

> 2.3 Doelgroepen

De doelgroepen zijn onder te verdelen in de volgende vier groepen:

- **Bewoners** → het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren gegroeid van 179.329 inwoners in 2004 naar ruim 190.000 eind 2010. Dit wordt veroorzaakt door een toename van het aantal inwoners in de binnenstad, de realisatie van nieuwe stadswijken, de groei van de dorpen rondom de stad en een toename van de bedrijvigheid. Naar verwachting zet deze groei zich de komende jaren door (zie bijlage 2 voor een verdere uitsplitsing).
- **Bezoekers** → Het bezoek aan de binnenstad van Groningen neemt weer toe. Uit recent onderzoek blijkt dat het aantal mensen dat dagelijks de stad Groningen bezoekt, groeit van 160.000 naar 215.000 in 2020. Het grootste deel hiervan komt uit de gemeente Groningen (zie bijlage 2). De huidige praktijk is dat deze groei nog wat tegenvalt.
- **Bedrijven** → In de stad bevinden zich ruim 130.000 arbeidsplaatsen (meer dan de helft van de hele regio) bij onder andere de Rijksuniversiteit, Hanzehogeschool, het UMCG en het Martiniziekenhuis. Zie bijlage 2 voor een uitsplitsing van het aantal arbeidsplaatsen naar bedrijfsgrootte.
- **Forenzen** → Met de groeiende bedrijvigheid groeit ook het aantal forenzen dat dagelijks naar de stad trekt. Van alle in Groningen werkenden woont 47,9% buiten de gemeente, wat ongeveer 62.000 personen betekent. Daar tegenover wonen er ongeveer 34.000 mensen in Groningen die buiten de stad werken.

De groei van de doelgroepen leidt logischerwijs tot een groei van de mobiliteit, een stijgende parkeerbehoefte en het gebruik van parkeervoorzieningen.

2. Het dashboard

2.3 Doelgroepen

In onderstaand overzicht wordt inzichtelijk gemaakt van welke voorzieningen de doelgroepen in de huidige situatie gebruik maken.

Doelgroep	Product Straatparkeren (en vergunning)	Product Buurtstalling	Product Garages	Product P+R	Product Fiets
Bewoners	+	+	+	n.v.t.	+
Bedrijven	+	+	+	+	+
Forenzen	-	n.v.t.	+	+	+
Bezoekers	+	n.v.t.	+	+	n.v.t.

2.4 Parkeerregime

Het parkeerregime in de stad Groningen is in tegenstelling tot het regime in andere grote steden diffuus. Parkeertarieven en betaaltijden binnen de verschillende schillen van de stad zijn veelal niet eenduidig. Daarnaast is vrij parkeren nog mogelijk.

Door de invoering van een naar doelgroep gedifferentieerde parkeerformule ontstaat migratie tussen de verschillende parkeervoorzieningen. Daarbij is het van belang steeds goed in het oog te houden dat er een samenhang is de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid. Draaien aan de ene knop (bijv. verhoging P&R-tarief) heeft direct gevolgen bij andere onderdelen: van de benutting van garages tot mogelijke verhoging van de druk op wijken waar nu nog geen betaald parkeerregime bestaat.

3. Het maatregelenpakket

Maatregelen

Door aan de verschillende knoppen van het hiervoor beschreven dashboard te draaien, ontstaat een scenario met een pakket aan mogelijke maatregelen op zowel tactisch als operationeel niveau.

- Het parkeerregime in de gemeente Groningen wordt eenduidig.
- De uitgifte van vergunningen beperken en mensen verwijzen naar buurtstallingen en vervolgens parkeergarages, met als gevolg het verdwijnen van 'blik op straat'.
- Invoeren geplande prijsdifferentiatie welke moet leiden tot een lichte verschuiving van parkeren op straat en vergunningen naar parkeren in garages, waardoor de bezettingsgraad van de garages wordt verhoogd. Voorbeeld: Stimulans traffic/inrijden → 1e kwartier gratis, betaling per half uur i.p.v. per heel uur (meer overeenstemming) of real-time parkeren.
- Voor parkeren op een P+R terrein wordt een tarief geheven (wel/niet differentiëren doelgroepen). Voorbeeld: tarief op onrechtmatig parkeren. Met busticket vrij uitrijden, alle andere doelgroepen betalen een (laag) tarief.
- Prioriteit geven aan (dynamische) parkeerverwijzingen, waardoor de vindbaarheid en zichtbaarheid van de garages wordt verhoogd en het gebruik van de gemeentelijke parkeergarages door met name de geplande automobilist (bezoekers) wordt beïnvloedt.
- Door afspraken te maken met omringende bedrijven (en winkeliers) bij de diverse parkeergarages (abonnementen en/of een jaarlijks aantal af te nemen parkeerplaatsen voor personeel) en organisatoren van evenementen stijgt de gemiddelde bezettingsgraad van de parkeergarages.
- Marketingcommunicatieactiviteiten gericht op bewoners, bezoekers, forenzen en bedrijven met als doel de parkeergarages meer onder de aandacht te brengen en het gebruik ervan te vergroten.
- Sales/afspraken maken met winkeliers met als doel de ontwikkeling van joint promotions.

4. Conclusie en aanbeveling

➤ Conclusie en aanbeveling

Sellsius is gevraagd voorstellen te ontwikkelen gericht op een verhoging van de opbrengst van de parkeergarages, oftewel het operationele niveau.

Met de huidige infrastructuur, de afspraken met de regio over de inzet van het OV en het parkeerbeleid als uitgangspunt, is slechts een geringe toename van het aantal auto's in de stad mogelijk. Dit betekent dat een verhoging van het aantal parkeerders moet worden gerealiseerd door een verschuiving van parkeren op straat naar garages, van (concurrerende) garages naar de gemeentelijke garages en van P+R terreinen naar parkeergarages.

Wij werken in de volgende hoofdstukken een aantal maatregelen en acties op tactisch en operationeel niveau (op hoofdlijn) uit.

5. Tactiek

5.1 Marketing

Het vermarkten van mobiliteitsoplossingen vraagt om een blik vanuit de doelgroep.

Hoe kunnen we het keuzegedrag van de (auto)moblist sturen?

Dé automobilist bestaat niet. Iedereen heeft andere motieven, wensen en behoeften als het gaat om parkeren. Dit is voor een groot deel afhankelijk van de gewenste eindbestemming en de parkeerduur. Daarnaast hebben we te maken met de doelgroep bewoners, die nog weer andersoortig gedrag vertonen.

We maken voor nu een onderscheid tussen geautomatiseerde en geplande automobilisten. De eerste zijn veelal forenzen die zeer frequent dezelfde route rijden om naar de gewenste eindbestemming te komen. De zogenoemde gewoonterijders. Deze automobilisten zijn moeilijk te stimuleren ander gedrag te vertonen. De geplande automobilisten zijn enigszins te sturen door goede communicatie op het moment dat ze zich voorbereiden en ten tijde van de zoektocht naar een parkeervoorziening (website, parkeerverwijssysteem, app en navigatiesystemen). Beide groepen zijn vatbaar voor beïnvloeding als sprake is van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden op de route naar de eindbestemming.

Het gaat niet om het ontmoedigen van bestaand mobiliteitsgedrag, maar om het aanbieden van:

- Verschillende mobiliteits- en parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen
- Services
- Informatie- en promotiemiddelen

We richten ons op het vraagstuk parkeeroplossingen en dat vraagt om invulling van de volgende punten:

- a) Positionering parkeerbedrijf
- b) Duidelijke parkeerformule per doelgroep
- c) Duidelijke productformules (PMC's)
- d) Propositie per doelgroep: via parkeerportal

5. Tactiek

5.2 Positionering en parkeerformule

a) Positionering parkeerbedrijf

Positioneren is een kwestie van 'positie kiezen' in de markt ten opzichte van de concurrentie, in de ogen van de consument/gebruiker. Het parkeerbedrijf heeft slechts een aantal concurrerende aanbieders op het gebied van parkeren. Een te scherpe positionering waarbij je je afsteekt tegen de markt, is niet wenselijk vanuit de publieke taak die het parkeerbedrijf heeft. Liever spreken wij dan ook van krachtige beloftes: proposities voor de doelgroep die middels een heldere en effectieve informatievoorziening naar buiten worden gebracht.

b) Duidelijke parkeerformule per doelgroep

Er is behoefte aan een minder diffuus parkeerbeleid. Sellsius doet het volgende voorstel: naar doelgroep gedifferentieerde parkeeroplossingen bevinden zich in vier ringen in en rondom de stad Groningen.

Ring 1: parkeeroplossingen tegen het hoogste tarief (binnenstad).

Ring 2: parkeeroplossingen tegen een lager tarief dan ring 1 (het deel van de stad tussen het water dat de stadskern omringt en de ring).

Ring 3: parkeren tegen het laagste tarief (P+R) (het deel van de stad buiten de ring).

Ring 4: geen parkeertarief (buitengebied).

Ring 4 is toegevoegd vanuit de visie dat toekomstige verbindingen vanuit de regio (regiotram) impact hebben op het parkeerbeleid.

5. Tactiek

5.4 Parkeerformule invulling

Uiteraard dient de voorgestelde parkeerformule nader te worden gezien en verder worden uitgewerkt. Nog vier belangrijke uitgangspunten:

- De formule wordt gedifferentieerd aangeboden aan de verschillende doelgroepen, de variabele is in dit geval de prijs (de doorrekening hiervan en een advies valt buiten de scope van deze notitie maar zal worden uitgewerkt nadat keuzes op strategisch niveau zijn gemaakt).
- Binnen de ringen concurreren voorzieningen van dezelfde aard niet met elkaar op prijs. De prijs kan echter wél verschillen per doelgroep.
- Voorstel tot wijzigen tariefstructuur P+R terreinen
 - ❖ Kort parkeren € 3,-
 - ❖ Lang parkeren, cq combiticket (parkeren en OV) € 5,-
- Gelijk aan andere steden betere afspraken maken met het OV bureau met als doel een groter deel van het tarief naar het Parkeerbedrijf over te hevelen.

5. Tactiek

5.5 Productformule

c) Duidelijke productformules (PMC's)

De productformules bestaan uit een passend aanbod voor iedere mobiliteitsdoelgroep. Bij de huidige productformules (PMC's) indeling is het belangrijk dat de prijsdifferentiatie goed wordt doorgerekend en doorgevoerd om de gewenste onderstaande migratie op te realiseren. Het verschuiven van automobilisten van de ene naar de andere parkeeroplossing heeft één belangrijk doel: onderaan de streep moeten de opbrengsten hoger zijn dan huidig, onder andere door een betere bezetting van de garages.

Doelgroep	Product Straatparkeren (en vergunning)	Product Buurtstalling	Product Garages	Product P+R	Product Fiets
Bewoners	-/-	=/+	+/+ (afgestemd aanbod)	n.v.t.	=
Bedrijven	-/-	=/+	+/+	=	=
Forensen	-/-	n.v.t.	+/+ (afgestemd aanbod, via bedrijven)	=	=
Bezoekers	-/-	n.v.t.	+/+	=	=

Een deel van het effect wordt beïnvloed door het ontwikkelen van specifiek aanbod/bedrijfsarrangementen.

5. Tactiek

5.6 Parkeerportal

c) Propositie per doelgroep

Voor iedere mobiliteitsdoelgroep (bedrijven, bewoners, bezoekers en forenzen) is er keuze uit verschillende parkeeroplossingen. Willen we dit optimaal sturen naar de meest wenselijke oplossing, dan is een specifieke benadering van de doelgroep wenselijk. Dit is tegelijkertijd een intensieve en kostbare operatie en de vraag is of deze doelgroepen te onderscheiden en apart te benaderen zijn. Daarom stellen wij voor dit te faciliteren via een PARKEERPORTAL.

Deze interactieve website bevat de volgende elementen:

- Ingang via doelgroep (ik ben een.. bewoner, bedrijf, bezoeker, forens..).
- Communicatie parkeerformule (ringen).
- Communiceren van productformule voor de doelgroep (je weet immers via de homepage met welke behoefte men verder gaat in de site).
- Koppeling aan database (inlog met registratie).
- E-loket.
- Aanmelding voor (gepersonaliseerde) e-mailnieuwsbrief (algemene opt-in voor Parkeerbedrijf (zo kunnen ontwikkelingen per doelgroep pro-actief gecommuniceerd worden via email).
- Aanmelding voor SMS-service.
- Ontwikkeling en via site te downloaden smartphone App (deze kan overigens ook via andere kanalen in de markt worden gezet).
- Twitter- en facebook accounts voor Parkeerportal Groningen.
- Review garages.
- Vooraf parkeerplaats reserveren of voordelig ticket kopen in webshop.

6. Operatie

➤ 6.1 Randvoorwaarden

Onderstaande punten zijn randvoorwaardelijk en satisfiers voor gebruikers van de garages:

- Garages schoon, heel en veilig.
 - Goed werkend PRIS (Parkeer Route Informatiesysteem) en geplande vernieuwing (dynamiek).
 - Goede bebording rondom de garages zelf.
 - 24 uur per dag uitrijden.
 - Betalingsmogelijkheden optimaal: contant, chip, creditcard, bankpas.
 - Goede, duidelijke en eenduidige communicatie in garages over tarieven en openingstijden.
-

6. Operatie

6.2 Maatregelen en acties overstijgend aan de individuele parkeergarages

We gaan ervan uit dat er een aantal strategische en tactische keuzes worden gemaakt, alvorens de operatie te starten. Conform opdracht formuleren wij op dit moment wel mogelijkheden voor operationele acties per garage, onafhankelijk van de voorgaande stappen. Uiteraard zijn deze wel bepalend voor de aard en omvang én planning daarvan, binnen de gemaakte keuzes.

Garageoverstijgende activiteiten

- Realisatie real-time betalen.
- In samenwerking met omringende middenstanders aanbiedingen koppelen aan parkeertickets.
- Looproutes vanuit de voorziening aankleden en aantrekkelijk maken.
- Abonnementvormen/strippenkaart ontwikkelen met als doel probeergebruik te stimuleren.
- Joint promotions met omringende middenstanders en evenementen.
- Communicatie op parkeerautomaten (in de vorm van stickers en/of reverse graffiti) om duidelijk te maken waar de dichtstbijzijnde garage is en dat parkeren daar goedkoper is dan op straat.
- Free publicity (wekelijkse/maandelijks column in dag of huis-aan-huis blad(en)).

Garagespecifieke activiteiten

In de volgende sheet doen we voorstellen voor de volgende garages:

- Boterdiep
- Circus
- Damsterdiep
- Euroborg
- Oosterpoort

6. Operatie

6.3 Boterdiepgarage

Doelgroep: (toekomstige) bewoners, bezoekers aan de binnenstad, bezoekers van evenementen, werknemers UMCG en toekomstige andere voorzieningen in dit specifieke gebied.
Met name uit omliggende dorpen in het noorden, noordoosten en noordwesten van de stad.

Bestemming: wonen, winkelen en werken.

Concept propositie: met stip de beste (groenste) parkeerplek van Groningen.

Acties

- Bewoners bezoekerspassen voor de Boterdiep aanbieden, waarbij zowel betaalgemak voor de bewoners als de bezoeker centraal staan, maar ook de opbrengsten voor het Parkeerbedrijf.
- In samenwerking met middenstanders in de Nieuwe Ebbingestraat joint promotions ontwikkelen en aanbiedingen koppelen aan parkeertickets.
- De gevoelsmatige grote afstand naar Grote Markt verkleinen middels 'voetstappen-actie' (hoeveel voetstappen denk je dat je verwijderd bent van..) en/of borden waarop het aantal loopminuten naar de Grote Markt vermeld staat.
- Werknemers UMCG een 24/7 abonnement aanbieden (werken en winkelen).
- Winterabonnement aanbieden aan mensen die normaliter op P+R parkeren, tegen een iets hoger tarief dan het P+R-abonnement.

- Boterdiep als themagarage → 'De groenste garage van Nederland':
 - ❖ Gereduceerd tarief voor hybride auto's.
 - ❖ Elektrische oplaadpunten.
 - ❖ Vrouwvriendelijke parkeerplekken.
 - ❖ Brede parkeerplekken (dus verbreden).
 - ❖ Kunstprojecten
 - ❖ De Nieuwe Ebbingestraat betrekken bij de thematiek en ondernemers hierbij faciliteren.

6. Operatie

6.4 Circusgarage

Doelgroep: bewoners, bezoekers aan winkels boven de garage en werknemers van de winkeliers in dit specifieke gebied.

Bestemming: wonen en winkelen in specifiek gebied.

Concept propositie: Parkeren voor wonen en winkelen in de directe omgeving.

Acties

- Een deel van de garage wordt afgeschermd, ver weg van de ingang van de Jumbo, voor parkeren voor abonenthouders (bewoners). Door gebruik te maken van technologie is het mogelijk onderscheid te maken tussen winkel- en bewonersparkeren.
- Een deel van de garage wordt afgesloten en ter beschikking gesteld voor andere doeleinden. Hiertoe wordt een wedstrijd ugeschreven aangevuld met pr-activiteiten.
- Bewoners bezoekerspassen aanbieden, waarbij zowel betaalgemak voor de bewoners als de bezoeker centraal staan, maar ook de opbrengsten voor het Parkeerbedrijf.
- Joint promotions met de supermarkten opstarten met als insteek 'makkelijk boodschappen doen, met de kar naar de achterklep'.
- In samenwerking met omringende middenstanders aanbiedingen koppelen aan parkeertickets.

6. Operatie

➤ 6.5 Damsterdiepgarage

Doelgroep: forenzen en bezoekers aan de binnenstad (winkelen en evenementen) en werknemers UMCG. Met name uit de richting van Oost Groningen en Duitsland.

Bestemming: werken en winkelen en (cultureel) bezoeken van de stad .

Concept propositie: Parkeren voor Winkelen, Werken en Wat zien van Groningen (sturen naar [www...](#))

Acties

- Het organiseren van een 'her' opening van de garage zodra de betalingsfaciliteiten gereed zijn en de steigers weg zijn.
 - Creëren van zoveel mogelijk PR op dat moment.
 - Verschillende looproutes (leukste, kortste, Sightseeing-tour, thematische) vanuit de garage naar de binnenstad weergeven.
 - Winkeliers op de verschillende routes bij de actie betrekken.
-

6. Operatie

➤ 6.6 Euroborggarage

Doelgroep: Bezoekers aan de Euroborg en overige voorzieningen op het Europapark.

Bestemming: recreëren en winkelen in specifiek gebied.

Concept propositie: Maak het mee in Euroborg.

Acties

➤ Geen

6. Operatie

➤ 6.7 Oosterpoortgarage

Doelgroep: bezoekers culturele centrum en bezoekers en werknemers aan de binnenstad (dagjesmensen voor cultuur en winkels).

Bestemming: recreëren en winkelen.

Concept propositie: Parkeren voor theater en dichterbij de binnenstad dan je denkt!

Acties

- Ludieke actie met als doel gewoontegedrag van parkeerders in de Rademarkt te doorbreken.
 - 'Nooit lang in de rij', de vierde in de rij mag gratis parkeren.
 - Services aanbieden (auto wassen, glasservice, bandencheck).
-

7. Tot slot

Next steps

Zoals eerder aangegeven is deze notitie bedoeld om de discussie aan te gaan en keuzes te maken in relatie tot de belangrijke thema's (duurzaamheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid) van de gemeente Groningen. Wij realiseren ons dat deze notitie nog om veel uitwerking vraagt op zowel strategisch, tactisch als operationeel niveau. Deze kan echter pas worden opgepakt nadat de volgende stappen zijn gezet.

- 7 Maart Presentatie in de raadscommissie
- Medio maart Start uitwerking afhankelijk van de uitkomsten van de raadscommissie
- Medio 2012 Communicatie met de verschillende doelgroepen over de uitgangspunten van het parkeerbeleid, maatregelen en acties

8. Bijlagen

Bijlage 1

Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal parkeer plaatsen	Aantal abonnementhouders	Verhuurder/eigenaar	Huurder
Parkeergarages				
Damsterdiep	508			
Casino	225		Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1.200	423	Gemeente	
Martini	600		Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370		Gemeente	Q-Park
Westerhaven	809		BPF	Gemeente/Q-Park
Circus	300	127	Gemeente	
Euroborg	900	176	Gemeente	
Oosterpoort	300	136	Dutch Property	Gemeente
Totaal	5.212	862		
Buurtstallingen				
Bleekveld	221	159	Gemeente	
Coehoornsingel	127	120	Gemeente	
Ebbingepoort	119	117	Gemeente	
Nieuwstraat	58	21	Gemeente	
Poortersplein	62	48	Gemeente	
Schoolholm	62	49	Gemeente	
Sledemännerstraat	39	38	Gemeente	
Totaal	688	552		

Bron: jaarverslag 2011 Parkeerbedrijf

8. Bijlagen

Bijlage 1

Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal parkeer plaatsen	Aantal abonneementhouders	Verhuurder/ eigenaar	Huurder
Parkeerterreinen				
Zaanstraat	300	150	KPN Vastgeod	Gemeente
Euroborg P2	500	500		
P4	100			
Euroborg P5	100	100		DUO2
Totaal	1.000	750		
Fietsenstallingen				
Openbare Bibliotheek	705			
Pathe	250			
Haddingestraat	75			
Peperstraat	196			
Stationsgebied	9.500			
Totaal	10.726			
P+R Terreinen				
Kardinge	880		Gemeente	
Peizerweg	100		Gemeente	
Zernike	100		Gemeente	
P3 - Skivijver	600		Gemeente	
Hoogkerk	600		Gemeente	Gemeente
Totaal	2.180			
Straatparkeren				
	ca. 17.000		Gemeente	

8. Bijlagen

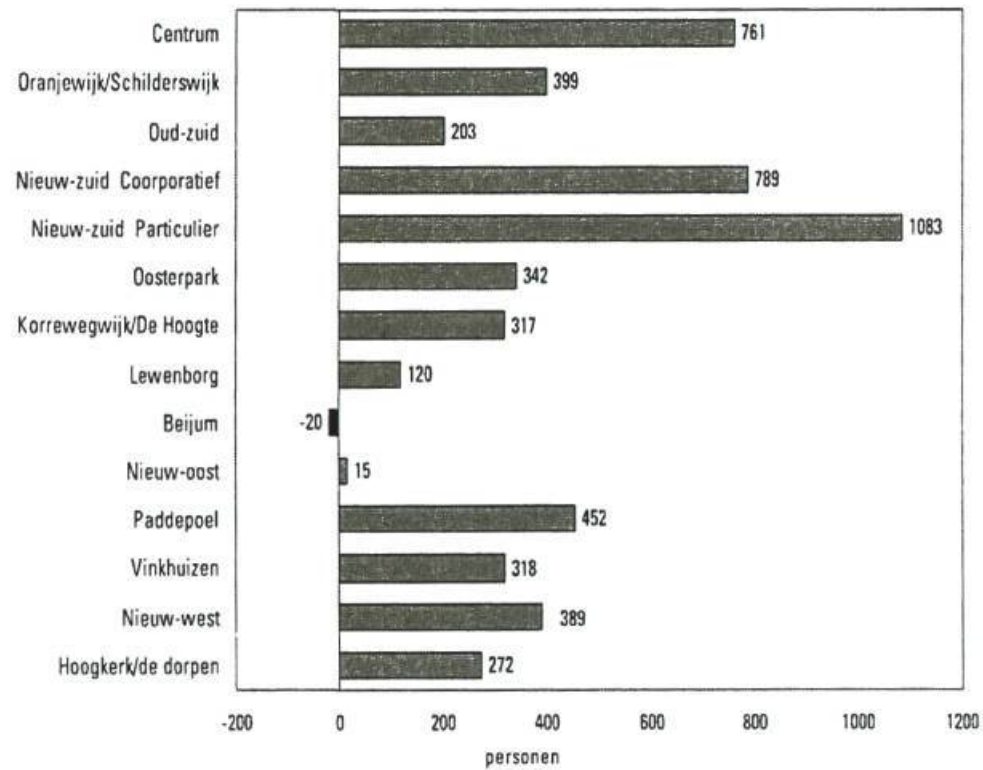
Bijlage 1
Een locatieschets



8. Bijlagen

▶ Bijlage 2
Doelgroep Bewoners

Ontwikkeling van de bevolking per GSB wijk, periode 2009-2011



Bron: Statistisch jaaroverzicht gemeente Groningen

8. Bijlagen

► Bijlage 2

Doelgroep Bezoekers

Bezoekers

Aantal bezoekers binnenstad per week van binnen en buiten de gemeente (x 1.000)

Van binnen de gemeente	252
Regionaal	175
Boven regionaal	220
Totaal	647

Bron: Goudappel Coffeng 2009

Sinds 2001 is het bezoek aan de binnenstad fors toegenomen van 575.000 bezoekers per week naar 647.000 in 2009. Hiervan kwam meer dan de helft van buiten de gemeente. Het is aan te bevelen deze getallen aan te vullen en de trend in 2010 en 2011 te bekijken.

8. Bijlagen

Bijlage 2

Doelgroep Bedrijven

Vestigingen en arbeidsplaatsen naar grootte van vestigingen (2010)

Vestigingen	Zonder	727
	Eenmans	7.981
	Klein	4.119
	Middel	1.535
	Groot	225
Totaal		14.587
Arbeidsplaatsen	Zonder	
	Eenmans	7.981
	Klein	15.505
	Middel	41.737
	Groot	68.174
Totaal		133.397

Bron: O&S Groningen, vestigingenregister

Meer dan de helft van het aantal werkzame personen in Groningen werkt bij vestigingen van 100 of meer medewerkers. Dit zijn in totaal 225 bedrijven, welke als eerste bewerkt kunnen worden.

Jaarverslag 2011 Parkeerbedrijf



Managementsamenvatting	3
Inleiding	6
1. Het Parkeerbedrijf	7
1.1 De organisatie	7
1.2 Werkzaamheden	7
1.3 Het Parkeerbedrijf in cijfers	8
1.4 Doelstelling Parkeerbedrijf	9
1.5 Stand van zaken aanbevelingen Rekenkamercommissie	9
2. Externe ontwikkelingen	11
3. Interne ontwikkelingen	15
4. Stand van zaken productgroepen	16
4.1 Garages	16
4.2 Buurtstallingen	24
4.3 (P+R) Terreinen	25
4.4 Straatparkeren	28
4.6 Fietsparkeren	32
4.7 Dynamisch verkeersmanagement	35
5. Dienstverlening	37
5.1 Loket	37
5.2 Telefoon	38
5.3 Vergunningverlening	39
5.4 Meldingen	41
6. Marketing	42
7. Vastgoed- en exploitatieontwikkelingen	44
7.1 Kentallen Vastgoedportefeuille	44
7.2 Nieuwe parkeergarages en ontwikkelingen	44
7.3 Meerjarenonderhoudsplanning	45
8. Financiën	46
8.1 Inleiding	46
8.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2010 en 2011	47
8.4 Meerjarenbegroting	48
9. Risico's Parkeerbedrijf	49
9.1 Belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf	49
10. Toekomstverwachtingen	52
BIJLAGE 1 RISICO'S EN BEHEERSMAATREGELEN	53

MANAGEMENTSAMENVATTING

1. Financieel resultaat

Zoals in het vorige jaarverslag Parkeerbedrijf is aangegeven, staat het resultaat van het Parkeerbedrijf structureel onder druk. Naar aanleiding van het resultaat 2010 van het Parkeerbedrijf, -2,7 miljoen euro, heeft begin 2011 een fundamentele analyse plaatsgevonden van het meerjarenbeeld en de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf.

Op basis van deze analyse zijn in 2011 reeds diverse maatregelen getroffen om kostenefficiënter te werken:

- versobering onderhoud parkeervoorzieningen;
- bevrozen investeringen parkeervergunningensysteem Permixon en bijbehorende externe inhuur.

Dit heeft geresulteerd in een resultaat 2011 van -1.9 miljoen euro (exclusief de afboeking van de Circusgarage), hetgeen lager is dan oorspronkelijk geraamd in het meerjarenbeeld.

In onderstaande tabel wordt het resultaat 2011 weergegeven.

(* € 1.000)	2011			2010		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
Straatparkeren	6.878	4.317	2.561	6.641	5.477	1.164
Buurtstallingen	284	477	-193	236	459	-223
Parkeergarages	4.478	6.774	-2.296	4.452	6.663	-2.211
P+R-terreinen	66	226	-160	89	251	-162
Fietsparkeren	0	1.128	-1.128	0	748	-748
Rente	0	0		0	0	
Resultaat voorgaande jaren	0	0		127		127
Totaal exploitatie	11.706	12.922	-1.216	11.545	13.598	-2.055
Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)		700	-700		687	-687
Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage			-5.375			
Totaal resultaat			-7.291			-2.741

In de bovenstaande tabel vallen 3 zaken op:

1. De lagere kosten van het straatparkeren worden veroorzaakt door een vermindering van externe inhuur en lagere automatiseringskosten t.o.v. 2010;
2. Het fietsparkeren heeft als gevolg van de toevoeging van de AFAC en de opening van de Peperstraat stalling € 400.000 meerkosten in vergelijking met 2010.;
3. De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0,-, hetgeen in 2011 een incidenteel resultaat oplevert van -€ 5,35 miljoen. Vanaf 2012 levert dit een jaarlijkse besparing op van ruim € 300.000,-.

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt, dat het traditionele 'evenwicht' tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R in Groningen uit balans is geraakt. Baten en lasten houden geen gelijke tred meer, waardoor zonder ingrijpen de exploitatie van het Parkeerbedrijf niet meer sluitend is.

Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen:

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven structureel achter bij de meerjarenverwachting. Dat is te wijten aan de recessie (landelijk daling aantal parkeerders -5%), het uitblijven van ontwikkelingen in programma's, maar ook aan ander gebruik en gedrag dan was verwacht.
- De inkomsten uit straatparkeren staan onder druk. En net als bij de garages speelt ook hier de recessie een rol: landelijk is het beeld dat het gebruik van betaalde parkeerplaatsen in 2010 met 5% is gedaald. Ook neemt het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat structureel af, wordt er ingebroken in parkeerautomaten (vanaf 2010) en is de handhaving op overtredingen de afgelopen jaren door interne oorzaken (reorganisatieperikelen) minder goed.
- Terwijl de inkomsten dalen, stijgen de kosten van het Parkeerbedrijf. Door de toevoeging van nieuwe parkeervoorzieningen nemen de kosten van het beheer van de garages en de exploitatie van fietsstallingen en P&R-terreinen gestaag toe.
- De buurtstallingen tenslotte kennen een redelijk stabiel beeld. Met de vastgestelde tariefstijgingen komen we in 2015 op een kostendekkend niveau.

2. Externe ontwikkelingen

De landelijke daling van het bezoek aan parkeergarages (minimaal -5%) en het succes van de P+R-terreinen in de gemeente Groningen zorgen ervoor dat de exploitatie van de parkeergarages onder druk staat. Dezelfde trend is nu ook waarneembaar bij het straatparkeren.

De grote infrastructurele projecten (RegioTram, het Forum, de Diepenring en de Zuidelijke Ringweg) zullen de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren nog verder negatief beïnvloeden.

3. Interne ontwikkelingen

De activiteiten en het werkpakket van het Parkeerbedrijf zijn de afgelopen jaren flink uitgebreid. Ook de bouw en inrichting van de Damsterdiep- en de SOZAWE-garage neemt een substantieel deel van de personele capaciteit van het Parkeerbedrijf in beslag.

In 2011 zijn, in verband met de start van de vakdirectie Stadstoezicht, lagere fiscale opbrengsten gerealiseerd. In overleg met de vakdirectie Stadstoezicht wordt deze problematiek besproken en gekeken naar oplossingen..

4. Dienstverlening

Sinds eind 2011 is het mogelijk dat (een gedeelte van) de parkeerproducten betaald worden via iDEAL. Ook is in 2011 het gehandicaptenparkeren gedigitaliseerd en toegevoegd aan het parkeervergunningensysteem Permixon. De continue investering in marketing en communicatie (folders, doelgroepbenadering etc.) heeft een betere profilering, bekendheid en informatiegraad tot gevolg.

De afgelopen jaren daalde het bezoek aan het loket parkeren flink. Echter heeft zich in 2011 een stijging van het bezoek heeft voorgedaan, als gevolg van de start van de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten aan het loket en het toevoegen van DigiD aan het E-loket (mensen ervaren dit als een drempel en gaan liever naar het loket).

In de toekomst zal verder worden geïnvesteerd in digitale dienstverlening om het gewenste eindbeeld (80% van de klanten helpen via het E-loket), te realiseren.

5. Afgeronde projecten in 2011

Het Parkeerbedrijf heeft in 2011 de volgende projecten/klussen afgerond.

Zichtbaarheid gemeentelijke parkeergarages verbeterd (bebording, verlichting aangepast)
Implementatie duurzame Led-verlichting in de Damsterdiepgarage
Alle beheercontracten toegevoegd aan DAFINCI
Aanbesteding parkeermanagement apparatuur Damsterdiep en SOZawe
Pilot "handhaving en benutting fietsenstallingen" Prorail afgerond
Operationeel Management Informatie Systeem Parkeerbedrijf
Parkeervergunningensysteem Permixon geoptimaliseerd (marktvergunningen, taxi-ontheffingen)
Inrichting en ingebruikname Damsterdiepgarage
Problematiek buurtstallingen (kwaliteit verbeterd, nieuwe toegangsdeuren, betere verlichting)
Jaarlijkse facturering soepel verlopen

INLEIDING

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

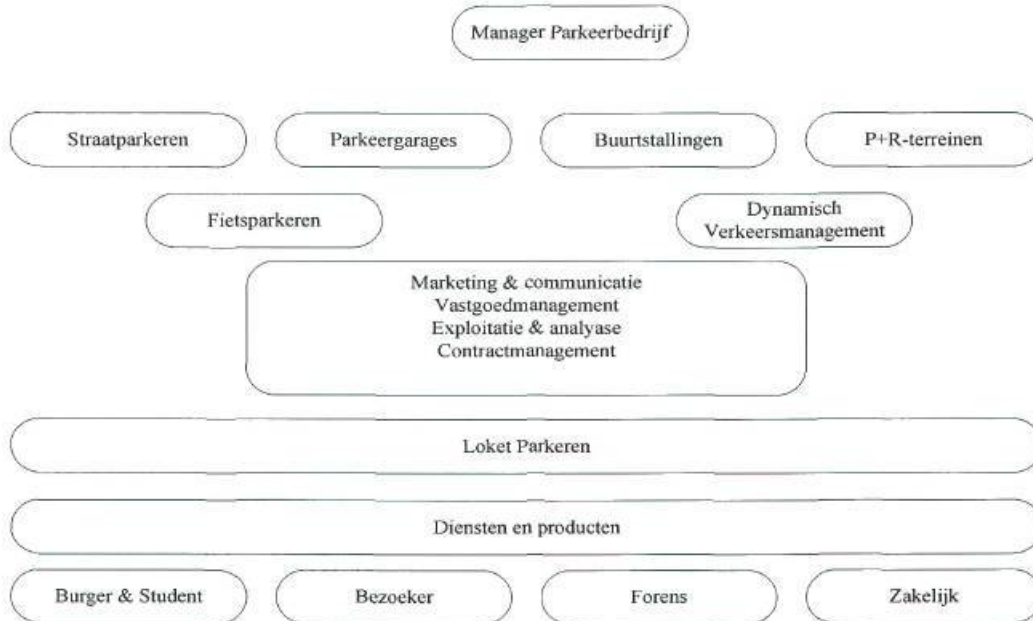
Het jaarverslag heeft betrekking op het gehele jaar 2011 en begint met een beschrijving van de huidige stand van zaken. Na een overzicht van externe en interne ontwikkelingen, wordt vanaf hoofdstuk 4 ingegaan op de ontwikkelingen en resultaten per productgroep van het Parkeerbedrijf (garages, buurtstallingen, straatparkeren, P+R-terreinen en fietsparkeren). Ook wordt stilgestaan bij de dienstverlening van het Parkeerbedrijf en de marketingaanpak.

Hoofdstuk 8 behandelt het resultaat 2011 van het Parkeerbedrijf. Ook wordt stil gestaan bij de analyse van de oorzaken van de tekorten van het Parkeerbedrijf. De belangrijkste risico's voor het Parkeerbedrijf op middellange termijn worden kort weergegeven in hoofdstuk 9. Het jaarverslag wordt afgesloten met de toekomstverwachtingen van het Parkeerbedrijf.

1. HET PARKEERBEDRIJF

1.1 De organisatie

Het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen is onderdeel van de afdeling Verkeer & Vervoer van de dienst Ruimtelijke Ordening & Economische Zaken (ROEZ). Het Parkeerbedrijf is primair belast met de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van parkeren en bestaat in 2011 uit 13,30 fte, waarvan 2 fte tijdelijk aangesteld.



1.2 Werkzaamheden

Naast het zelf exploiteren van garages verhuurt de gemeente een aantal parkeergarages. Het gaat om de Casinogarage, de Martinigarage, de Rademarktgarage en de Westerhavengarage.

In december 2011 is gestart met de exploitatie van de Damsterdiepgarage. De komende jaren komen de SOZAWE- en de Forumgarage hier nog bij.

Binnen het Parkeerbedrijf variëren de werkzaamheden van het managen van de exploitatie- en beheerwerkzaamheden in betaald parkeergebieden en verschillende parkeervoorzieningen (buurtstallingen, parkeergarages, fietsstallingen en P+R-terreinen) tot een breed scala aan operationele werkzaamheden rond het verlenen van parkeervergunningen.

Tevens vinden binnen het Parkeerbedrijf werkzaamheden plaats op het gebied van vastgoedmanagement, bedrijfs(economische) analyses, marketing en contractmanagement.

Een aantal externe dienstverleners wordt aangestuurd op basis van contracten, waaronder:

- Het beheer van parkeergarages en buurtstallingen (Q-Park, P1 en Interparking);
- Het beheer van de fietsenstallingen en andere fietsvoorzieningen (Werkpro);

Met diverse interne partijen zijn overeenkomsten afgesloten, zoals:

- met de DIA, afdeling Belastingen, voor het innen van de naheffingsaanslagen en het behandelen van bezwaren op boetes;

Om het product parkeren beter en klantvriendelijker te maken, wordt binnen het Parkeerbedrijf continu gewerkt aan verdere uitbreiding van de digitale dienstverlening, ontwikkeling van nieuwe producten en verbetering van bestaande producten. Voorbeelden zijn een nieuwe website, het betalen via iDEAL (december 2011) en het uitbreiden van de mogelijkheden van het Parkeervergunningensysteem en E-loketfunctionaliteit.

1.3 Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal Parkeerplaatsen	Aantal abonneenthouders	Verhuurder / Eigenaar	Huurder
Parkeergarages				
Damsterdiep	508		Gemeente	
Casino	225	-	Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1200	423 (350 UMCG + 73 overig)	Gemeente	
Martini	600	-	Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370	-	Gemeente	Q-park
Westerhaven	809	-	BPF	Gemeente/Q-park
Circus	300	127	Gemeente	
Euroborg	900	176	Gemeente	
Oosterpoort	300	136	Dutch Property Company Rembrandt B.V	Gemeente
Buurtstallingen				
Bleekveld	221	159	Gemeente	
Coehoornsingel	127	120	Gemeente	
Ebbingepoort	119	117	Gemeente	
Nieuwstraat	58	21	Gemeente	
Poortersplein	62	48	Gemeente	
Schoolholm	62	49	Gemeente	
Sledemenerstraat	39	38	Gemeente	
Parkeerterreinen				
Zaanstraat	300	150	KPN Vastgoed	Gemeente
Euroborg P2	500	500		
Euroborg P4	100			
Euroborg P5	100	100		DUO2
Fietsenstallingen				
Openbare Bibliotheek	705			
Pathé	250			
Haddingestraat	75			
Peperstraat	196			

Voorziening	Aantal Parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders	Verhuurder / Eigenaar	Huurder
Stationsgebied: - Stadsbalkon - Fietsflat - KPN - Achterweg	9.500			
P+R terreinen				
Kardinge	880		Gemeente	
Zernike	100		Gemeente	
P3-Skivijver	600		Gemeente	
Hoogkerk	600		Gemeente	Gemeente
Straatparkeren				
Straat parkeerplaatsen	+/- 17.000		Gemeente	

1.4 Doelstelling Parkeerbedrijf

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

Het Parkeerbedrijf heeft een gesloten financiering. Het geld dat verdiend wordt met winstgevendende onderdelen, wordt ingezet om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven (P+R voorzieningen, fietsparkeren en dynamische bebording) te realiseren.

Sinds het in exploitatie nemen van de Damsterdiepgarage is het Parkeerbedrijf de grootste parkeerexploitant van de stad Groningen.

Groningen is een compacte stad en vooral in de binnenstad is de ruimte schaars. Met het parkeerbeleid wordt gestuurd op het autogebruik in de stad. De Gemeente Groningen biedt de automobilisten ruime parkeergelegenheid aan de rand van de stad middels de P+R-terreinen. Voor het noodzakelijke verkeer in de binnenstad wordt voldoende parkeergelegenheid aangeboden. De verkeersstromen worden gestuurd door middel van het parkeerroute informatiesysteem en het parkeergedrag wordt beïnvloed door differentiatie in tarieven. In het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt hierop teruggekomen.

Ook het fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. Door het aanbieden van voldoende, kwalitatief goede, stallingruimte wordt overlast zoveel mogelijk beperkt.

1.5 Stand van zaken aanbevelingen Rekenkamercommissie

In ieder jaarverslag van het Parkeerbedrijf wordt stilgestaan bij de aanbevelingen uit het onderzoek van de Rekenkamercommissie van de Gemeente Groningen.

In het jaarverslag 2010 is reeds aangegeven dat de aanbevelingen (Ontwikkeling beheersinstrumenten, Jaarverslag Parkeerbedrijf, Informatie aan de Raad en Inhoudelijke resultaten), reeds volledig geëffectueerd zijn. Deze worden dan ook niet meer behandeld.

Hieronder worden de belangrijkste punten weergegeven.

1. Ontwikkeling SMART doelstellingen

De parkeernota "Parkeren in Stad; duurzaam bereikbaar!" is gebruikt om per productgroep (garages, buurtstallingen, P+R-terreinen, fietsparkeren en straatparkeren) een uitvoeringsplan te schrijven waarin meetbare operationele doelstellingen zijn ontwikkeld. Ook in navolging op het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' moeten SMART doelstellingen worden ontwikkeld.

6. Geen inzicht in prestaties en parkeerbewegingen

Straat:

- In opdracht van het Parkeerbedrijf worden maandelijks "wijkonderzoeken" uitgevoerd door de Parkeerpiloot (tot 1 juni 2011) en de vakkdirectie Stadstoezicht. Deze onderzoeken geven een goede indicatie van de betalingsbereidheid. Met de invoering (eind 1^e kwartaal 2012) van een nieuwe telmodule van de handhavings van de handhaving, is het mogelijk om direct inzicht te verkrijgen van de betalingsbereidheid per wijk en per straat. Het aantal bekeuringen en de aard van deze bekeuring kan bekeken worden middels het programma City-control. Ook is in samenwerking met de Parkeerpiloot een handhavingsplan opgesteld met een profiel per wijk. Per wijk zijn targets en knelpunten opgesteld en deze worden maandelijks besproken.

- In 2012 worden binnen de gemeente Groningen een onderzoek uitgevoerd naar het betaal- en parkeergedrag. Middels een parkeerenquête en parkeertellingen wordt het bestaande parkeerbeeld van een groot gedeelte van de stad Groningen geactualiseerd. In de schilwijken waar betaald parkeren van kracht is, worden naast de bezetting ook de typen (parkeer) vergunningen/onthefingen in beeld gebracht die nodig zijn om daar gebruik te maken van de parkeervoorzieningen.

Parkeergarages en buurtstallingen:

- De bezettingsgraden en andere kwantitatieve gegevens van de gemeentelijke parkeergarages en buurtstallingen kunnen uit het Management Informatie Systeem gehaald worden. Hieronder een weergave van het dashboard van het Management Informatie Systeem.



7. Onderbouwing keuzes

Het Parkeerbedrijf is exploitant van elke te bouwen gemeentelijke parkeervoorziening. Bij de besluitvorming rondom de Damsterdiegarage, de Forumgarage en de SOZAWE-garage is deze beleidslijn zichtbaar, is het Parkeerbedrijf hierbij betrokken en is de raad geïnformeerd. De meerjarige financiële effecten voor het Parkeerbedrijf worden bij deze plannen ook inzichtelijk gemaakt.

2. EXTERNE ONTWIKKELINGEN

ECONOMISCHE RECESSIE

De economische recessie in Nederland heeft ook haar impact op de exploitanten van de publieke parkeergarages. Het onderstaande artikel geeft de huidige situatie weer, waarin de garage exploitanten zich bevinden.

Leegstand

Het is angstwekkend stil bij slagboom van de parkeergarage

Hans Maarsen en Jan Verbeek
Amsterdam

Een groeiend wagenpark helpt parkeergarages niet. Auto's blijven weg als funshoppen aan populariteit verliezen.

Lege parkeerplekken hebben ze bijna allemaal, de exploitanten van publieke parkeergarages. De tijd dat de auto's in rijen voor de slagboom stonden, is voorbij. 'Zelfs in de grote steden lopen de inkomsten terug', verklaart Friso Hylkema, directeur van P1, een bedrijf dat twintig garages voor et-

gen rekeningen en risico exploiteert. Grote concurrent Q-Park schat dat 80% van alle parkeeraccommodaties van overheid en zakenleven verlieslatend is.

Waar blijven dan al die automobilisten? Hylkema weet het antwoord. Ze mijden de grote stad. Amsterdam is hetsprekende voorbeeld. 'Mensen vinden parkeren in de hoofdstad te duur. Mijn moeder gaat tegenwoordig met de trein.' Andere bezoekers zetten de wagen aan de rand van de stad. Alle parkeerleed is geleden.

Maar voor de exploitanten begint dan de ellende. 'Door het af-

vangen van de parkeerders aan de stadsrand neemt de bezetting van garages in het centrum af', zegt Hylkema. P1 heeft het aantal parkeerders in Amsterdam in tien jaar met 30% zien teruglopen. Alleen een toplocatie als de Bijenkorf houdt stand.

'Parkeren in de hoofdstad is te duur. Mijn moeder kiest nu voor de trein'

Ontwikkelingen als webwinkelen en telewerken maken het beeld voor de parkeerbranche niet rooskleuriger. De P1-directeur ziet een forse terugloop in het 'funshoppen', niet alleen in Amsterdam. Er zijn minder bezoekers in winkelstraten, en als ze komen blijven ze minder lang omdat ze minder te besteden hebben.

Ook de werkende bevolking laat het vaker afweten. Thuiswerken raakt in zwang. 'De invloed van internet is enorm onderschat. Ik heb vijf jaar geleden voorspeld wat je nu ziet gebeuren. Maar toen werd erom gelachen', zegt Hylk-

ma. Daar komt bij dat werkgevers zuiniger zijn met parkeerbonnementen voor hun personeel.

P1 kampt met vier verliesgevende garages, waarvan één in Amsterdam. Daar is het bedrijf deze zomer gaan stunts met een dagtarief van €20 voor de garage bij het Centraal Station. 'Dat was geen plaagstoot naar Q-Park, maar bittere noodzaak vanwege de overcapaciteit', zegt de directeur. De actie is een succes en wordt gevolgd door introductie van een meerdaagse kortingskaart.

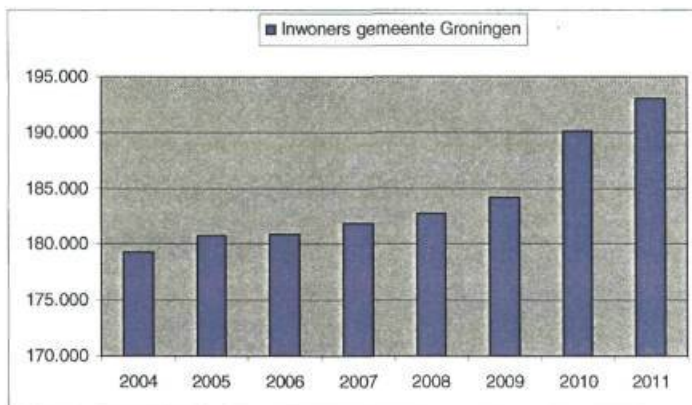
Pagina 15: P1 begint rechtszaak

pagina 1, 25-10-2011 © Het Financieel Dagblad

Particuliere en zakelijke klanten proberen te bezuinigen op hun parkeerkosten. Ook stimuleren bedrijven veel meer het gebruik van het OV, P+R-terreinen en de fiets. Tevens zorgen ontwikkelingen als webwinkelen en telewerken ervoor dat er minder geparkeerd wordt in de parkeergarages.

GROEI INWONERS EN DALING MOBILITEIT GEMEENTE GRONINGEN

Het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren toegenomen. Van 179.329 inwoners in 2004 tot ruim 193.000 inwoners in 2011. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de nieuwbouw van woningen en de groei van het aantal studenten.



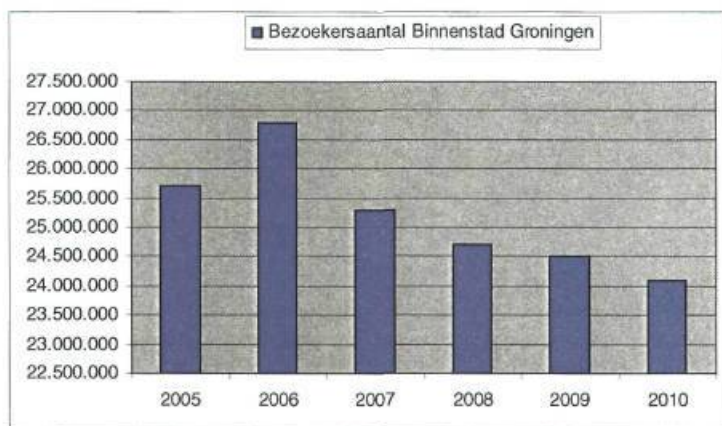
De groei van het aantal studenten brengt vooral een groeiende behoefte aan fietsvoorzieningen met zich mee. Deze groei van het aantal inwoners leidt echter niet, zoals in voorgaande jaren, automatisch tot groei van het aantal auto bewegingen. De hoeveelheid auto's welke de gemeentegrens passeert is licht gedaald (-2%). De inzet van de

gemeente Groningen op P+R-, fiets- en OV-gebruik en het economisch tij, ligt hier aan ten grondslag. Een stijging van het gebruik van de P+R-terreinen is een logisch gevolg.

BEZOEK BINNENSTAD

De economische crisis gaat niet aan de stad Groningen voorbij. Volgens de Detailhandelsmonitor 2010 van de Gemeente Groningen is het totale aantal bezoekers met circa twee procent gedaald. De consumenten die de binnenstad van Groningen bezoeken besteden in 2010 wel meer; gemiddeld 32 euro ten opzichte van 31 euro in 2009.

De gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad vertoont ook al enkele jaren een dalende trend, hetgeen een directe invloed heeft op de inkomsten uit het straatparkeren en de parkeergarages.



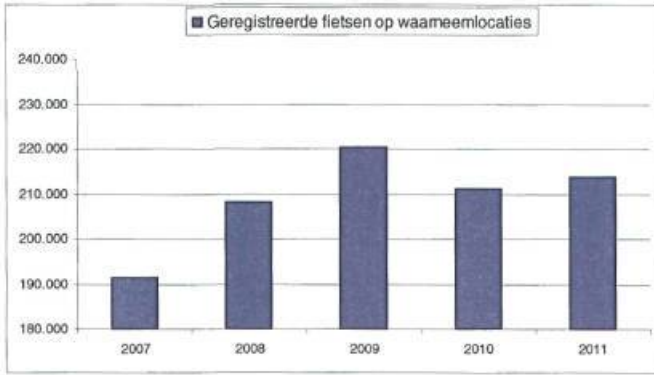
Bron: Detailhandelsmonitor 2010 Gemeente Groningen *

* De cijfers van voorgaande jaren wijken af van hetgeen in het vorige jaarverslag is gepresenteerd. Dit heeft te maken met een wisseling van onderzoeksbureau en een herberekening op basis van actuele inzichten.

De ambitie van de stad om meer bezoekers naar de binnenstad van Groningen te trekken, zal in de toekomst extra druk op het gebruik van de openbare ruimte leggen. Een groot deel van deze extra bezoekers komt met de auto en is op zoek naar parkeergelegenheid, waardoor de bestaande parkeerdruk toeneemt op de diverse parkeervoorzieningen. Zonder sturend parkeerbeleid leidt een toename van het bezoekersaantal tot knelpunten op het gebied van parkeren en doorstroming.

GROEI FIETSGEBRUIK, FIETSPARKEERPROBLEMEN

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

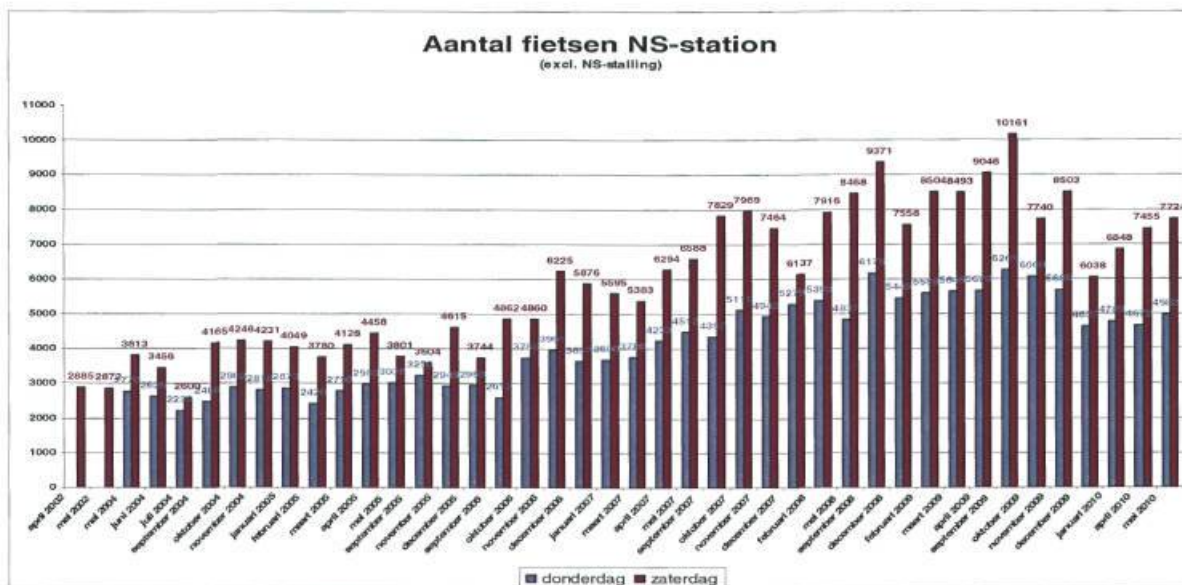


De gestage groei van fietsverkeer heeft tot gevolg dat ook de stallingsbehoefte toeneemt, zowel bij de treinstations als in de binnenstad en de oude (studenten-) wijken. Met de uitvoering van de fietsnota 'Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010' wordt inhoud gegeven aan fietsparkeerbeleid.

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

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

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



INFRASTRUCTURELE PROJECTEN

De komende jaren gaat de Gemeente Groningen flink op de schop. Diverse grote infrastructurele- en bouwkundige projecten zoals de RegioTram, het Forum, de herinrichting Diepenring en de Zuidelijke Ringweg, hebben een impact op de bereikbaarheid van de binnenstad, haar parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen. Van alle projecten zijn de voorbereidende werkzaamheden al zijn begonnen. De verwachting is dat de bovenstaande ontwikkelingen negatieve financiële consequenties zullen hebben voor het Parkeerbedrijf.



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

3. INTERNE ONTWIKKELINGEN

UITBREIDING ACTIVITEITEN EN WERKPAKKET

De activiteiten en het werkpakket van het Parkeerbedrijf zijn de afgelopen jaren flink uitgebreid door de voorbereiding en de bouw van nieuwe parkeergarages (Damsterdiep, SOZawe en Forum) en de toevoeging van het dynamisch verkeersmanagement, het fietsparkeren en de P+R-terreinen. De bouwkundige problemen met de diverse parkeergarages trekken een onevenredige wissel op de personele capaciteit. Het totaal aantal fte's binnen het Parkeerbedrijf is 13,30. Via de afgesloten contracten worden indirect 40 mensen aangestuurd.

GEHANDICAPTEN PARKEREN

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door één volledige fte.

De afgelopen jaren is een stijging waarneembaar van het aantal aanvragen en verlengingen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Ook zien wij een toename in de aanvraag voor gehandicaptenparkeerplaatsen op straat.

In de nota "Parkeren met perspectief" zal een verkenning worden opgenomen om het gehandicaptenparkeren, conform het niveau van de parkeervergunningen, door te belasten aan de gebruikers.



NIEUWE HANDHAVINGSORGANISATIE

De handhelds en de bijbehorende hardware zijn in 2011 overgenomen door de vakdirectie Stadstoezicht. De inkomsten uit de naheffingen blijven opgenomen in de begroting van het Parkeerbedrijf. Ook zal op basis van een overeenkomst de kwantiteit en de kwaliteit van de handhaving bewaakt worden.

In 2011 zijn, in verband met de overgang van de handhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadstoezicht, lagere opbrengsten gerealiseerd. De verwachting is dat dit de eerste jaren het geval zal blijven, totdat de nieuwe afdeling volgroeid is. Na deze overgangssituatie is de verwachting dat de opbrengsten weer geleidelijk toenemen naar het niveau van voor 2009. Voor 2012 is een lichte stijging in de opbrengsten opgenomen.

MARKETING EN COMMUNICATIE

Marketing van producten en diensten en het optimaliseren van de communicatie naar de doelgroepen zijn essentieel voor de dienstverlening en uitvoering van de exploitatieopdracht.

Het afgelopen jaar is sterk ingezet op marketing en communicatie. In hoofdstuk zes wordt dit onderwerp verder uitgediept.

4. STAND VAN ZAKEN PRODUCTGROEPEN

4.1 Garages

De resultaten van de parkeergarages vallen structureel tegen. Naast de bekende factoren (o.a. niet gerealiseerde programma's), is het effect van de economische krimp nu ook voelbaar. Een daling van het aantal autokilometers in combinatie met een verminderde verblijfsduur in het centrum, heeft een zichtbaar negatief effect op de omzet van de gemeentelijke parkeergarages. Ook drukken de kapitaallasten van de garages stevig door op het exploitatie resultaat van het Parkeerbedrijf.

Per parkeergarage zullen de resultaten worden behandeld en ook de belangrijkste aandachtspunten toegelicht.

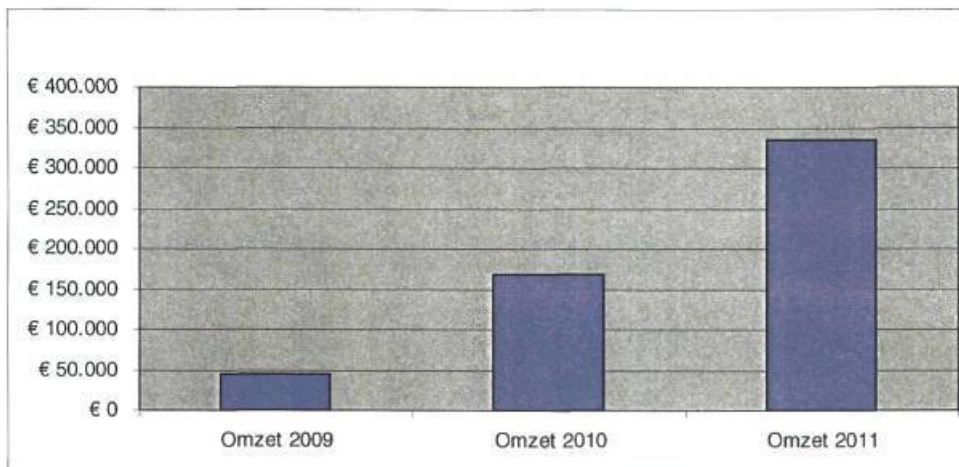
Boterdiepgarage

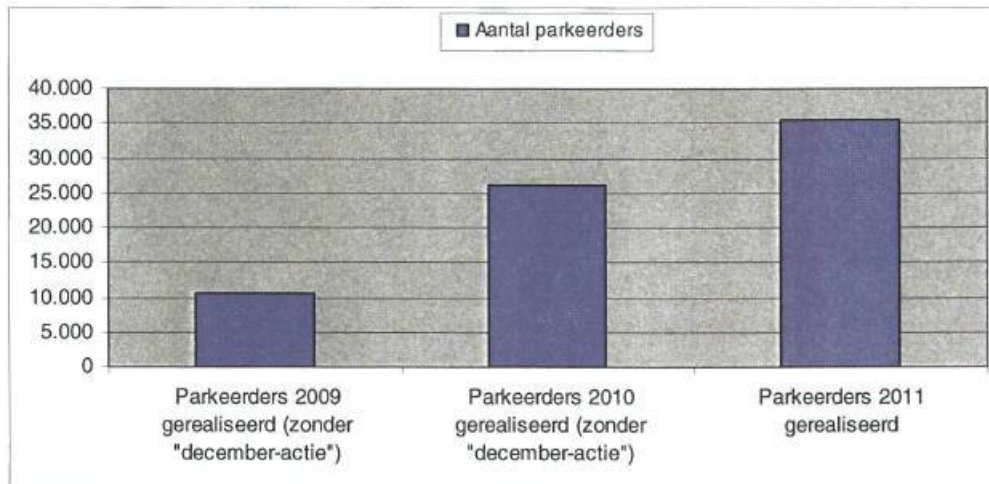
De Boterdiepgarage is een garage met 1.200 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds maart 2009 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door P1.

De belangrijkste gebruikers van deze garage zijn de bewoners van de bovengrondse woningen en werknemers van het UMCG. Tevens heeft deze garage een binnenstadsfunctie en fungeert hij als opvang bij grote evenementen in de stad. In 2011 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de 2^e ingang aan de Bloemsingel. Deze ingang zal eind 2^e kwartaal 2012 beschikbaar zijn. De garage heeft vanaf dat moment een betere ontsluiting aan de noordzijde en kan als zodanig een nog prominentere rol voor het UMCG (voor zowel medewerkers als ook voor bezoekers) gaan spelen.

Het aantal bezoekers van de Boterdiepgarage is sinds de opening van de parkeergarage gestegen. In zowel december 2009 als ook in 2010 is de "decemberactie" gehouden. Deze actie is in 2011 niet gehouden, aangezien de Damsterdiepgarage in december 2011 onder de aandacht van het publiek is gebracht. De omzet van de garage is gestegen ten opzichte van 2010 wat veroorzaakt is door de tariefsverhoging van 10% en een stijging van het aantal parkeerders. Wanneer de cijfers gecorrigeerd worden met de extra parkeerders van de "decemberacties", is een jaarlijkse stijgende lijn in het aantal parkeerders te zien.

Gesteld kan worden dat de ingroeiperiode van deze garage een langere tijd in beslag zal nemen (vooral vanwege het achterblijven van het bovengrondse bouwprogramma) dan oorspronkelijk aangenomen. De jaarlijkse (kapitaal)lasten van € 1.8 miljoen drukken een te zware stempel op de exploitatie van deze garage.





- **Financiële gevolgen mogelijk andere invulling CIBOGA-programma**

De oorspronkelijke planning van het bouwprogramma CIBOGA loopt achter op schema. Dit heeft nadrukkelijk impact op exploitatie van de parkeergarage, aangezien deze aangelegd is om de bewoners en de bezoekers van de wooncomplexen te faciliteren.

De ontwikkelende partijen en de gemeente Groningen zijn druk bezig met het ontwikkelen van alternatieven voor de invulling van het bovengrondse programma (studentenhuisvesting, hotelfaciliteiten, Infoversum). Ook wordt gestudeerd op de bereikbaarheid van de parkeergarage vanaf de Oostelijke Ringweg. Wijzigingen in het programma of een verminderde bereikbaarheid van de garage hebben mogelijk een negatief effect op de exploitatie van de Boterdiepgarage.

- **Scheurvorming vloer en vervuiling**

Scheurvorming:

In 2010 zijn er scheuren ontdekt in de vloer van de Boterdiepgarage. In 2011 heeft deze scheurvorming zich verder doorgezet. Door de scheuren komt vervuild water de garage binnen dat de vloer heeft aangetast. Er zijn diverse maatregelen genomen om de scheurvorming te stoppen. De ontwikkeling van de scheurvorming en de vloeistofdichtheid van de vloer wordt continue bewaakt.

Ook heeft de gemeente Groningen inmiddels de bouwer van de parkeergarage aansprakelijk gesteld voor geleden schade.

Vervuiling:

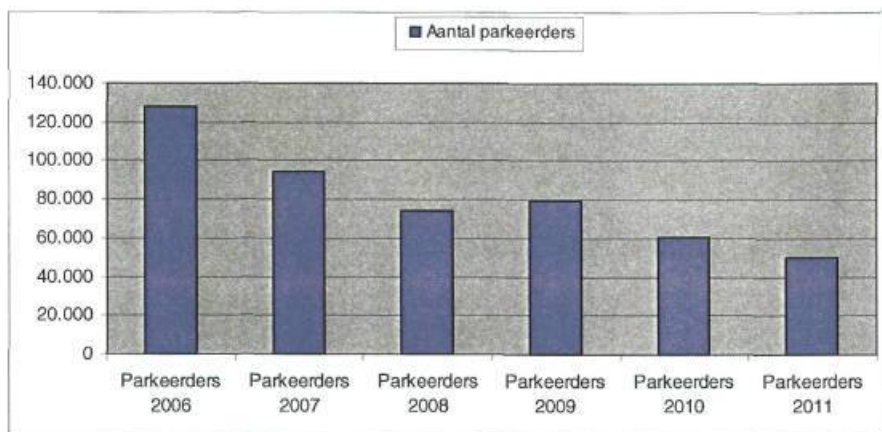
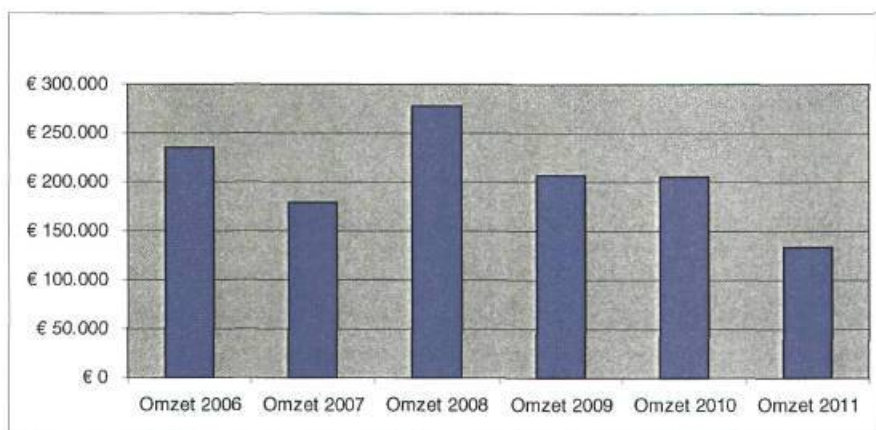
Op één bepaalde plaats in de parkeergarage komt door de scheuren vervuiling naar boven. Het betreft hier zogenaamde *Polycyclische aromatische koolwaterstoffen* (teerproduct). Deze vervuiling levert geen gevaar op voor de volksgezondheid. Tevens wordt de luchtkwaliteit periodiek gemeten. In 2012 wordt gestart met het vervangen van het aangetaste gedeelte (400M2) van de garagevloer, zodat de vervuiling wordt tegengehouden door de garagevloer. Na het herstel van de vloer, wordt nog een stress-test uitgevoerd om te bepalen in hoeverre de herstelde vloer aan de criteria van vloeistofdichtheid beantwoordt.

- **Nieuwe bebording entreebord Boterdiepgarage**

In 2011 is het ontwerp van het nieuwe entreebord van de garage gerealiseerd en aangebracht boven de hoofdingang van de parkeergarage.

Circusgarage

De Circusgarage is een garage met 300 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds 2002 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door P1. Deze garage is vooral een abonnementengarage (in totaal 127 stuks) voor het bovenliggende politiebureau en de bewoners van de omliggende wooneenheden (De Beren) die niet in aanmerking komen voor een reguliere straatparkeervergunning. De rest van de bezoekers/gebruikers zijn de zogenaamde kortparkeeders die de bovenliggende commerciële plint bezoeken.



De Circusgarage heeft te maken met een structurele daling van het aantal bezoekers en de omzet. De economische recessie in combinatie met een gewijzigde invulling van het bovengrondse programma heeft een negatief effect op de exploitatie van de parkeergarage. De functies in winkelcentrum De Beren hebben vooral een wijkfunctie en trekken daardoor vooral winkelend publiek dat niet met de auto maar op de fiets komt. De commerciële plint heeft zich niet kunnen ontwikkelen tot regionaal bronpunt.

Het is de bedoeling dat door middel van marketinginspanningen en een groei van het aantal abonnementen, veroorzaakt door de toekomstige woningbouw in de omgeving (CIBOGA), een lichte verbetering van het resultaat in de komende jaren gaat plaatsvinden. Een snelle groei lijkt uitgesloten aangezien de parkeergarage dichtbij wijken ligt waar geen betaald parkeerregime van kracht is en automobilisten dus “gratis” kunnen parkeren en het feit dat de Boterdiepgarage parkeerders wegtrekt omdat deze garage dichterbij het centrum ligt.

- **Afboeken Circusgarage**

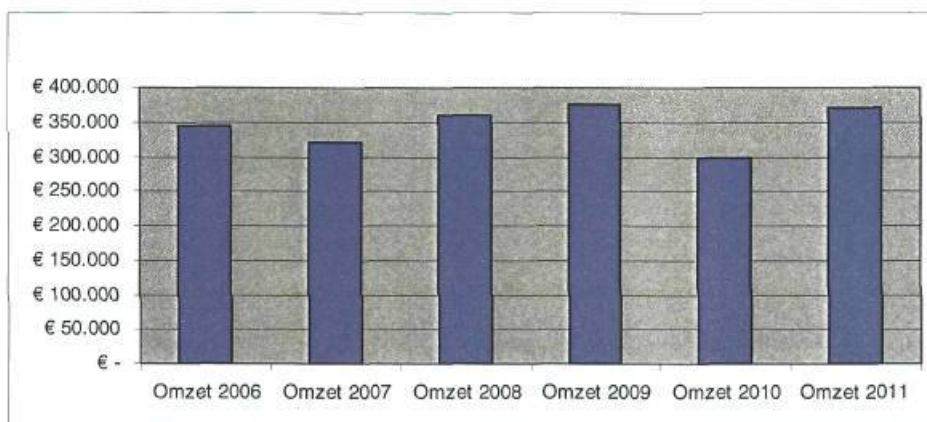
De Circusgarage heeft zich niet ontwikkeld zoals verwacht. De invulling van het programma bovengronds heeft niet het gebruik van de parkeergarage met zich meegebracht zoals dat was verwacht. De woningen worden bewoond door studenten en de bovenliggende commerciële plint heeft niet de gewenste regionale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

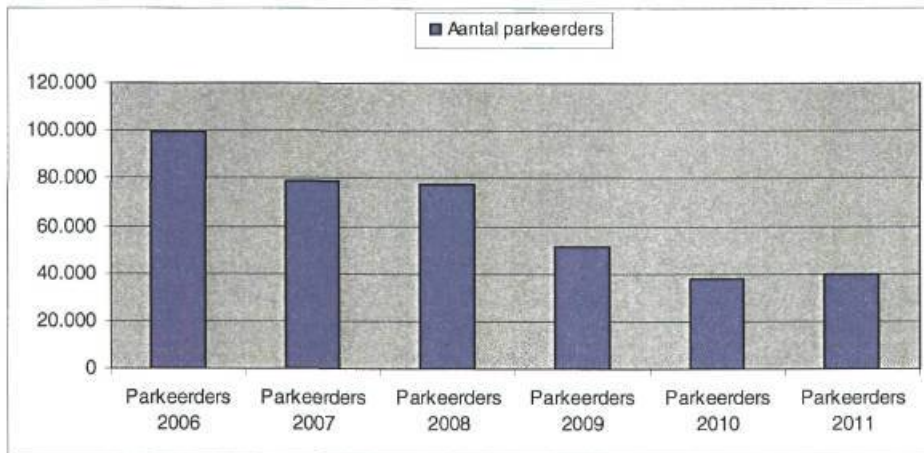
Dat betekent dat er geen andere optie is dan afboeken. Door het afboeken van de huidige boekwaarde van 5,35 mln. euro per 31 december 2011 worden de jaarlijkse kapitaallasten met ruim 3 ton verlaagd.

Oosterpoortgarage

De parkeergarage bij De Oosterpoort is een garage met 300 plaatsen en wordt sinds 1990 geëxploiteerd door de gemeente Groningen. De garage wordt gehuurd van de firma Dutch Property Company Rembrandt B.V. en het beheer van de garage wordt verzorgd door P1.

De omzet 2011 is met € 75.000 gestegen in vergelijking met de omzet van 2010. Deze stijging van de omzet van de Oosterpoortgarage wordt verklaard door het feit dat de parkeergarage meer bezoekers trekt en een tariefsverhoging per 1-1-2011.





- **24-uur uitrijdbaar**

Vanaf maart 2012 wordt het mogelijk voor bezoekers en abonneementhouders om 24 uur per dag de garage uit te rijden. Hiervoor is in 2011 de parkeermanagementinstallatie aangepast, de gebruiksvergunning verkregen en zijn verschillende infrastructurele aanpassingen (het installeren van kaartlezers bij alle voetgangsingangen) uitgevoerd.

De doelgroepen (theater- en concert bezoekers) die gebruik maken van deze parkeergarage hebben behoefte aan ruimere openingstijden na afloop van de voorstellingen. Door deze maatregel verwachten wij een positief effect op de exploitatie van de parkeergarage.

- **Upgrade Oosterpoortgarage**

Het Parkeerbedrijf heeft in 2011 de kwaliteit van de parkeergarage verbeterd (nieuw toegangshek, nieuwe bebording en verhoging sociale veiligheid). In 2012 wordt dit project afgerond met de bouw van een nieuwe beheerdersloge en het schilderen van de entree. Een impressie van de huidige situatie wordt hieronder weergegeven.



- **Bespoedigen uitrijden parkeergarage**

Om het uitrijden te bespoedigen na afloop van voorstellingen, zijn in 2011 diverse maatregelen genomen. Bij kleine voorstellingen staat één beheerder bij de uitrit om de mensen te helpen. Bij drukke voorstellingen zijn twee beheerders aanwezig. Ook wordt tijdens piekmomenten de inrit gebruikt als uitrit, waardoor de uitstroomcapaciteit wordt verdubbeld.

Euroborggarage



De Euroborggarage is een garage met 900 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds eind 2005 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door Q-Park.

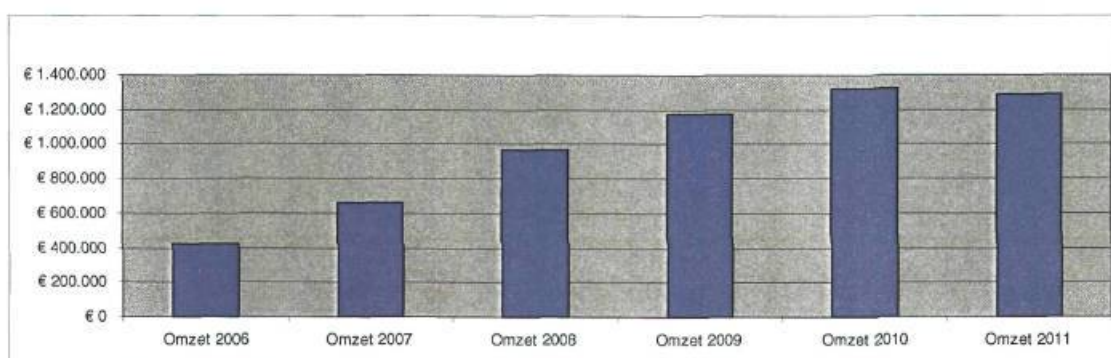
De autonome groei van de Euroborggarage in de afgelopen jaren heeft zich in 2011 niet doorgezet. De omzet 2011 voor de Euroborggarage is uitgekomen op € 1.286.757, terwijl de omzet in 2010 € 1.382.310 bedroeg.

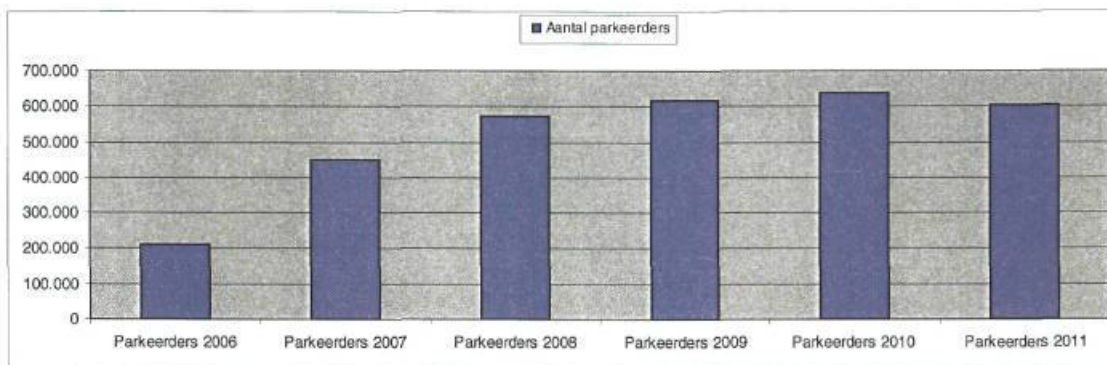
De reden voor de daling van de omzet en het aantal parkeerders is gelegen in het feit dat de verwachte ontwikkelingen op het Europapark niet zijn uitgekomen. De komst van kantoren en de verwachte groei van de individuele gebruikers is achtergebleven bij de oorspronkelijke programmatische uitgangspunten.

Tevens is het financiële effect van de “zondag-opening” van de Jumbo Supermarkt in 2011 flink minder vergeleken in 2010. In 2011 hebben meerdere supermarkten in de regio ook toestemming gekregen om op zondag open te zijn.

De daling van het aantal parkeerders is procentueel hoger dan de omzetzijging. De geringe daling van de omzet heeft te maken met de ingevoerde tariefsstijging per 1 januari 2011.

De verwachting is echter wel dat het bezoek aan en de omzet van deze parkeergarage de komende jaren gaat groeien. De komst van het Alfa-college en andere toekomstige functies op het Europapark zullen een positieve invloed hebben op de Euroborggarage.





- **C2000 installatie**

In 2011 is de nieuwe C2000 installatie in de Euroborggarage geïnstalleerd. Binnen de parkeergarage hebben de verschillende hulpdiensten nu voldoende communicatie bereik bij oefeningen en calamiteiten.



- **Afsluiting parkeerterrein P4 en P5**

In 2011 is het parkeerterrein P5 is het terrein vlakbij de kolenmuur op het Europapark met een slagboom afgesloten. Op werkdagen werd dit terrein vooral gebruikt om “gratis” te parkeren. Het terrein P4 is gelegen achter het voetbalstadion en wordt op wedstrijddagen gebruikt voor het parkeren van de supporters van de bezoekende vereniging. Dit terrein wordt begin 2012 afgesloten.

Beide terreinen vormen, samen met P+R-terrein P3 een “gratis” concurrent van de Euroborggarage en hebben als zodanig een negatief effect op de exploitatie van deze garage. De betrokken parkeerders zullen nu gebruik moeten maken van de parkeergarage Euroborg, het betaald parkeerterrein P2 of P+R-terrein P3.

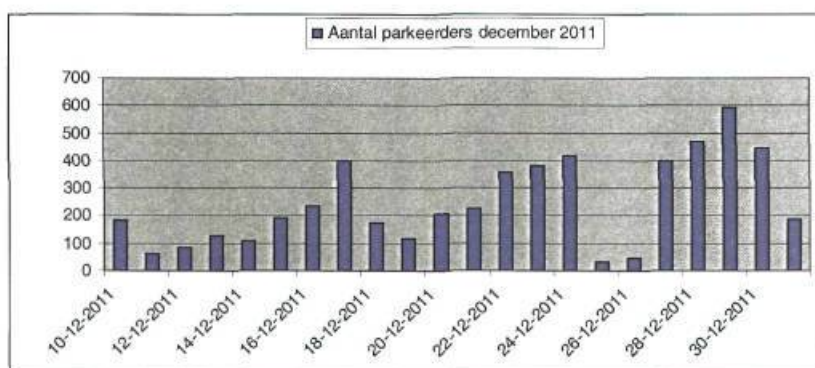
Damsterdiepgarage

De parkeergarage Damsterdiep is op 10 december 2011 geopend. Vanaf deze dag konden parkeerders voor het eerst parkeren in deze parkeergarage. Voor het tarief van € 1,- per uur, waarbij het eerste uur gratis was, konden bezoekers en inwoners van de stad Groningen kennismaken met de garage.

De garage is geopend met tijdelijke parkeermanagementapparatuur. De plaatsing van de definitieve apparatuur staat gepland in april 2012. Vanaf deze datum is het ook mogelijk om abonnementen uit te geven.



In de maand december is er volop gebruik gemaakt van de Damsterdiepgarage. Mede door het kennismakingstarief konden wij 5.443 parkeerders verwelkomen. Deze zorgden voor een omzet van € 10.300, -.



Over de toekomstige ontwikkeling van deze garage is nog niet veel te zeggen. Op dit moment is de inrit nog steeds verscholen onder de bouwactiviteit. De 2^e parkeerlaag wordt op dit moment waterdicht gemaakt.

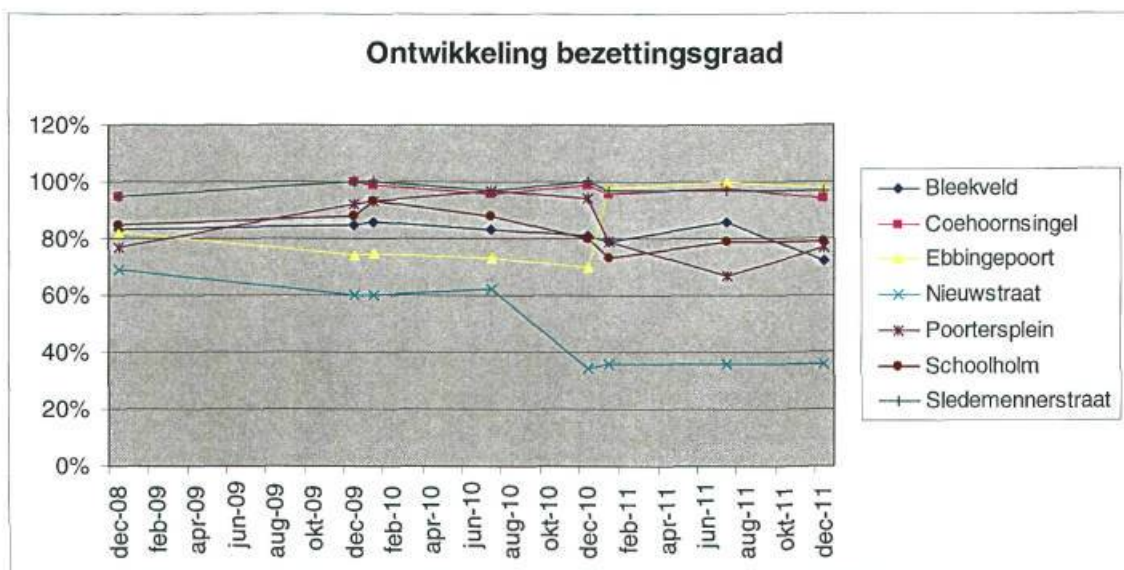
Casinogarage



De Casino-garage beschikt over 225 plaatsen en wordt door de gemeente Groningen verhuurd aan Holland Casino. De Casino-garage is een openbare parkeergarage met een "doelgroep" tariefstelling, aangezien de casinobezoekers korting krijgen van Holland Casino. De lopende huurovereenkomst voorziet niet in het opzeggen van het contract door de Gemeente Groningen. In 2012 zullen de noodzakelijke stappen worden genomen, om conform het collegeprogramma, deze garage een "doelgroep" karakter te kunnen geven.

4.2 Buurtstallingen

Hieronder wordt een overzicht weergegeven van de ontwikkeling van de bezettingsgraad per buurtstalling.



Bron: Abonnementenadministratie P1 Den Haag

In het afgelopen jaar is gebleken dat het abonnementenbestand constant is gebleven. De gemiddelde bezettingsgraad is, net als in 2010, 80%. De enige buurtstallingen die achterblijven zijn Nieuwstraat, Poortersplein en Bleekveld. Deze buurtstallingen zijn gelegen in betaald parkeergebieden waar mensen tegen lagere kosten een parkeervergunning kunnen verkrijgen. In deze wijken is altijd voldoende parkeerruimte op straat aanwezig, zodat het kunnen beschikken over een parkeerplaats in een buurtstalling geen toegevoegde waarde heeft. De betrokken buurtstallingen zullen door middel van marketinginspanningen onder de aandacht van buurtbewoners worden gebracht.

In het onderstaande overzicht wordt de kostendekkendheid van de buurtstallingen in de periode 2009-2011 weergegeven.

	Kostendekkendheid
2009	31%
2010	51%
2011	59%

De kostendekkendheid is sinds 2009 flink gestegen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de tariefsverhoging in 5 stappen van € 39,- naar € 70,- in 5 jaar.

- **Afronding kwaliteitsverbetering buurtstallingen**

Eind 2009 is gestart met de upgrade van de buurtstallingen. In 2011 is dit project afgerond. Diverse maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten, de uitstraling te verbeteren en de duurzaamheid te bevorderen zijn uitgevoerd. Zo zijn er overal energiezuinige TL-lampen geïnstalleerd inclusief bewegingssensoren, zijn alle muren en kolommen opnieuw geverfd en wordt de bebording, kleurstelling en verlichting verbeterd van alle entrees, trapopgangen en nooduitgangen. Tevens is iedere buurtstalling in 2011 voorzien van nieuwe snelroldeuren. Hieronder een weergave van de actuele situatie in de buurtstalling Ebbingepoort.



- **Parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in 't Jat en J.C.Kapteynlaan**

Het onderhoudsniveau en de uitstraling van de parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in 't Jat (20 huurders) en de J.C. Kapteynlaan (3 huurders) zijn beneden het gewenste basisniveau van het Parkeerbedrijf en zijn moeilijk te exploiteren. In 2011 is de gemeentelijke stalling J.C. Kapteynlaan dan ook gesloten. De huurders hebben een alternatief aangeboden in een van de gemeentelijke buurtstallingen. In 2012 ligt het in de lijn dat de gemeente Groningen ook de parkeervoorziening Nieuwe Kijk in 't Jat gaat verkopen.



Nieuwe Kijk in 't Jatstraat



J.C. Kapteynlaan

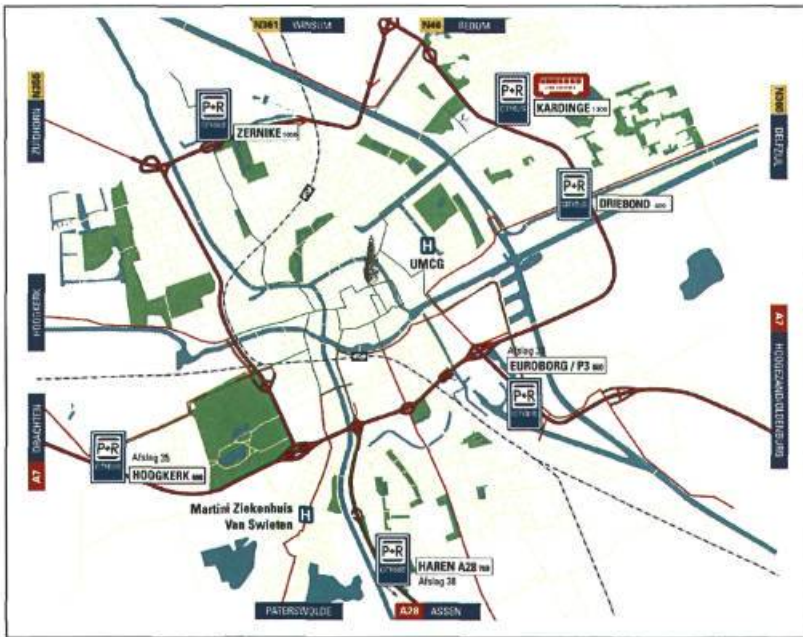
4.3 (P+R) Terreinen

Er zijn vier grote P+R-terreinen in de gemeente Groningen, namelijk: Euroborg/P3, Kardinge, Hoogkerk, Zernike. In de gemeente Haren ligt nog het P+R-terrein Haren/A28.

Het is de bedoeling de auto op het terrein te parkeren en dan de bus te nemen voor vervoer naar de binnenstad. Het kaartje is verkrijgbaar bij de chauffeur op het P+R-terrein en kost € 5,- voor maximaal 5 personen.

De exploitatie en het beheer van deze 4 terreinen vallen onder de verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf. In de afgelopen jaren is de groei in het gebruik van de P+R terreinen enorm toegenomen. Jaarlijks maken ongeveer 1,5 miljoen reizigers gebruik van de P+R-terreinen. Het beheer en de exploitatie van de P+R-terreinen is een verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf.

In het onderstaande overzicht zijn alle P+R-terreinen weergegeven inclusief de mogelijk toekomstige P+R-voorziening Driebond en het uitgebreide P+R-terrein Zernike.



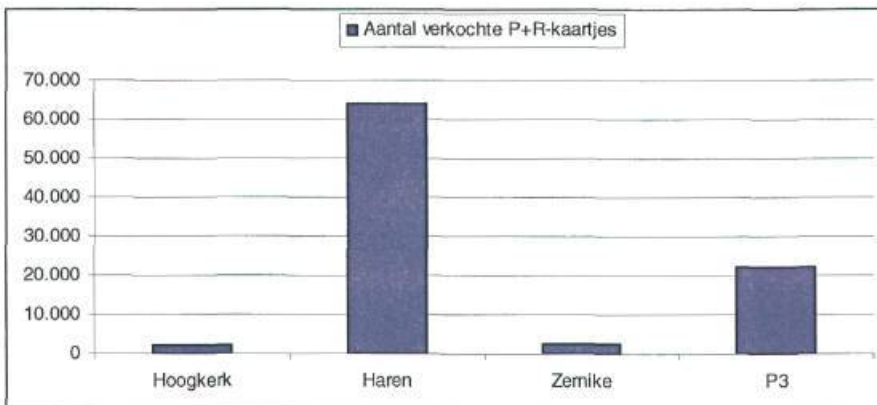
- **Gebruik P+R-terreinen**

Haren, Kardinge, Europapark en Zernike zijn op doordeweekse dagen veel bezet door forensen. P+R Europapark wordt ook gebruikt tijdens evenementen in de Euroborg.

Het P+R-terrein Haren is een belangrijk terrein voor het stedelijk P+R systeem. Dagelijks heeft het terrein 100% bezetting en moeten mensen doorrijden aangezien er geen parkeerplek meer beschikbaar is. Het bestaande terrein zal dan ook in de 1^e fase worden uitgebreid met 500 plaatsen aan de noordkant op het Nescio-terrein. De planning is dat de werkzaamheden in 2014 afgerond zijn.

Los van het feit dat dit terrein gelegen is op het grondgebied van gemeente Haren, is de Gemeente Groningen actief betrokken bij de inrichting en het voorzieningsniveau van het bestaande en het nieuwe gedeelte van het P+R-terrein.

In het onderstaande schema wordt het aantal verkochte P+R-kaartjes in 2011 op de terreinen weergegeven.



- **Hoogkerk**



Sinds 2 januari 2011 is dit nieuwe P+R-terrein Hoogkerk operationeel. Dit transferium met op termijn 1000 parkeerplaatsen is bedoeld om de stad Groningen beter bereikbaar te maken vanuit het westen. In eerste instantie is er plaats voor bijna 600 auto's. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan beschikt het transferium over een snelle verbinding met het Hoofdstation. Op het parkeerterrein staat een wachtruimte met allerlei voorzieningen die het overstappen van de auto op de bus aangenaam moeten maken.

Het uitstralings- en voorzieningenniveau op dit terrein wordt als referentie gebruikt bij de nieuwe P+R-terreinen (Zernike, Driebond) en de upgrade van de bestaande P+R-terreinen. Bij Hoogkerk wordt gewerkt met zogenaamde DRIS-schermen en halte panelen. Op deze schermen worden actuele reis- en vertrektijden gepresenteerd. Hieronder een grafische weergave van de schermen.

Transferium Hoogkerk				vrijdag 24 april 2010 13:02			
lijn	bestemming	vertrek	halte	lijn	bestemming	vertrek	halte
002	Grote Markt	4 min.	1	002	Grote Markt	10 min.	1
004	UMCG Hoofdingang	5 min.	1	004	UMCG Hoofdingang	11 min.	1
015	Universiteit Zernike	6 min.	2	015	Universiteit Zernike	13 min.	2
001	Martiniziekenhuis (v.Sw.)	8 min.	3	001	Martiniziekenhuis (v.Sw.)	15 min.	3
001	Peize	9 min.	3				
001	Roden	10 min.	3				

n het Schuitendiep • Groen Links boekt forse winst • Aardbeving in irkije • Bloemetjesmarkt trekt recordaantal bezoekers

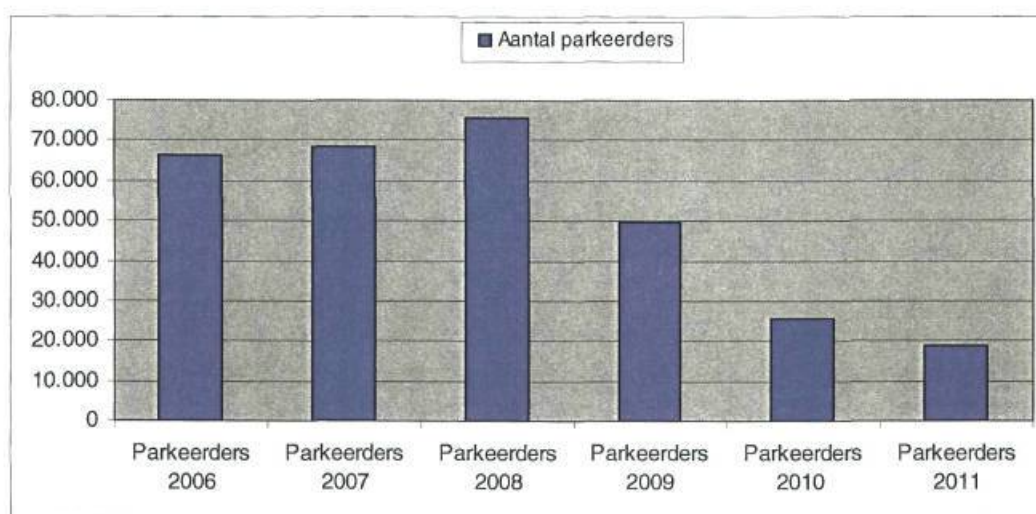
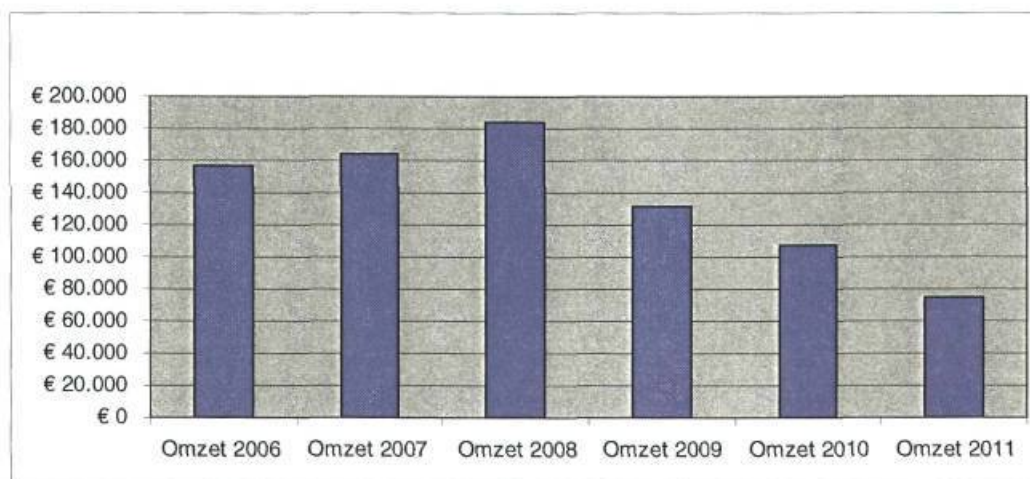


Met de opening van dit nieuwe P+R-terrein zijn gelijktijdig het huidige P+R-terrein Hoogkerk bij Atos Origin en het terrein bij de Peizerweg worden opgeheven.

- **Zaanstraat**

Het parkeerterrein aan de Zaanstraat wordt sinds de jaren negentig gehuurd van KPN. Dit terrein biedt plaats aan 300 auto's en werd in 2000 expliciet ingericht ten behoeve van het gebruik voor het P+R-systeem.

Het gebruik van de Zaanstraat is sinds december 2009 gehalveerd. In het kader van de opening van het nieuwe P+R-terrein Hoogkerk, is de P+R-functie van het terrein Zaanstraat afgestoten. Sindsdien fungeert het als een parkeerterrein, welke gebruikt wordt door medewerkers van KPN en als overloop van P+R-terrein Cascade.

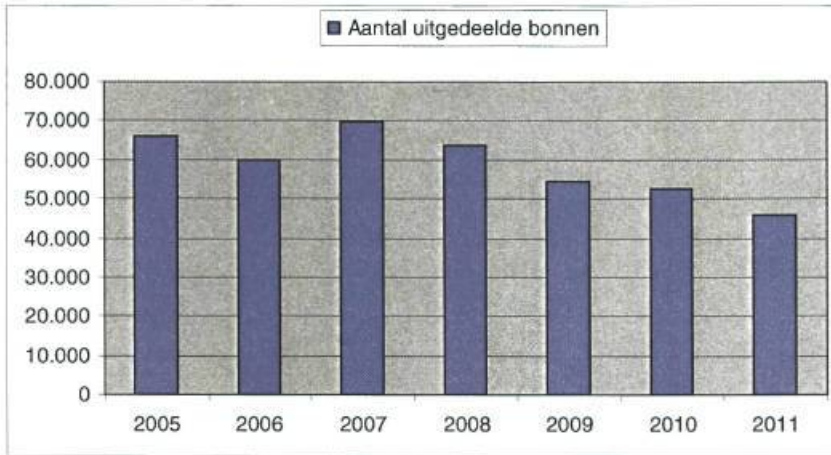


4.4 Straatparkeren

- **Handhaving**

Tot 1 juni 2011 voerde de Parkeerpolie in opdracht van het Parkeerbedrijf de parkeerhandhaving uit. De Parkeerpolie controleerde zowel op fiscale overtredingen als op de Wet Mulder overtredingen. Deze bekeuringen worden door de DIA namens het Parkeerbedrijf geïnd. Vanaf juni 2011 is de handhavende taak van de Parkeerpolie overgenomen door de vakdirectie Stadstoezicht. Dit nieuwe organisatieonderdeel neemt de bestaande software, hardware en handhield van het Parkeerbedrijf tegen dagwaarde over. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het parkeerbeleid berust bij het Parkeerbedrijf en de handhaving wordt op basis van prestatieafspraken uitgevoerd door Stadstoezicht. De geïnde opbrengsten komen via de DIA ten goede van het Parkeerbedrijf. De directe handhavingkosten komen ten laste van het Parkeerbedrijf.

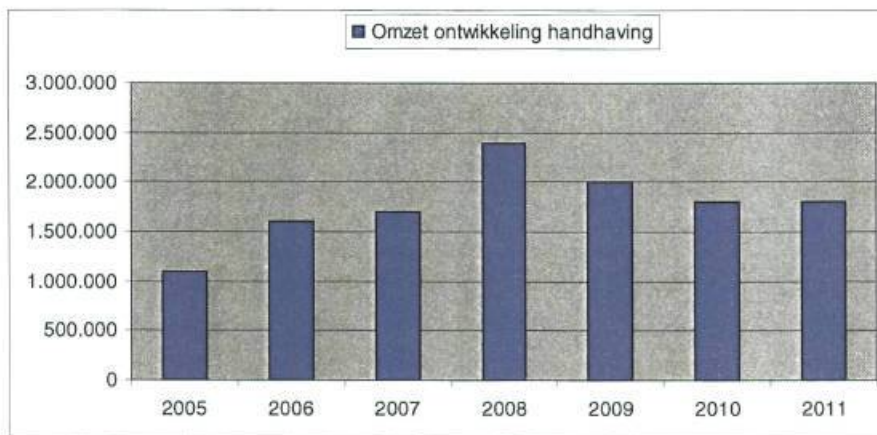
De ontwikkeling van het aantal uitgeschreven bonnen (fiscaal en Wet Mulder) wordt hieronder weergegeven. Alleen de inkomsten van de fiscale overtredingen komen ten goede aan het Parkeerbedrijf. Over de inkomsten van de Wet Mulder bonnen wordt nog een besluit genomen of deze aan het Parkeerbedrijf of aan de vakdirectie Stadstoezicht komen te vervallen.



In 2011 zijn door de Parkeerpolitie en de vakdirectie Stadstoezicht 45.949 bonnen uitgedeeld. In 2010 was dit aantal nog 52.858. Deze dalende trend resulteert logischerwijs in minder inkomsten. Werd in 2008 nog een omzet gehaald van € 2.4 miljoen, in 2011 is de omzet uitgekomen op € 1.8 miljoen. In de primitieve begroting 2011 werd rekening gehouden met een omzet van € 1.9 miljoen. Gezien de daling van het aantal uitgeschreven bonnen in 2011, zou de omzet lager moeten zijn. Dit wordt echter gecompenseerd door een eenmalige verrekening van bonnen uit voorgaande jaren.

De reden van de afname van het aantal bonnen is voor het grootste gedeelte toe te schrijven aan het verloop van personeel in het kader van de overplaatsing van de Parkeerpolitie naar de nieuwe vakdirectie Stadstoezicht. De vakdirectie is qua personele bezetting nog niet op het gewenste eindniveau.

Ook heeft de landelijke daling van het aantal parkeerders (minimaal 5%) ook impact op het aantal uitgeschreven bonnen.



• Betalingsbereidheid

De Parkeerpolitie hield in opdracht van het Parkeerbedrijf maandelijks buurtonderzoeken voor het bepalen van de betalingsbereidheid.

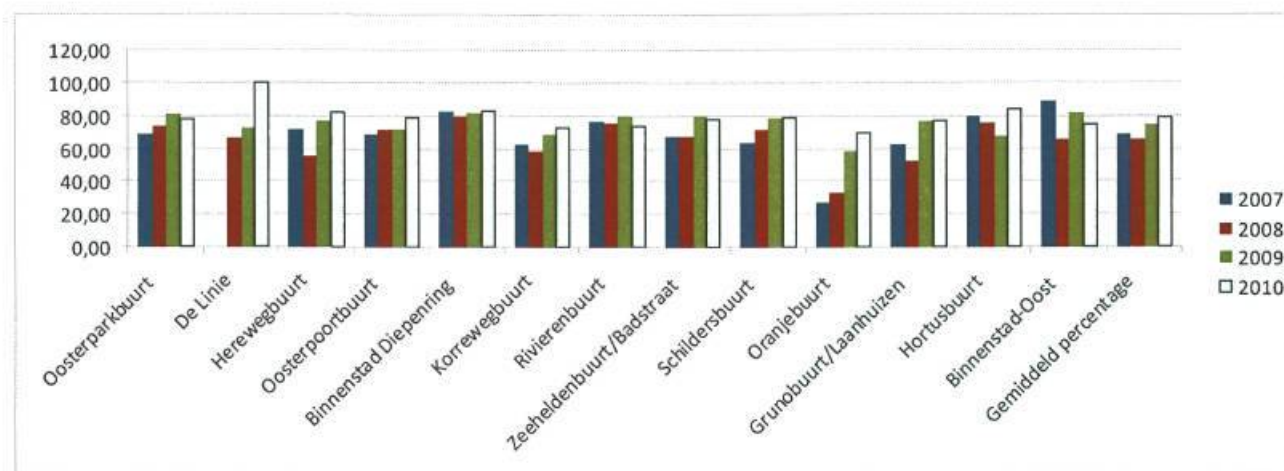
Voor het bepalen van de betalingsbereidheid is van belang:

- of mensen wel/niet een kaartje hebben gekocht bij de parkeerautomaat;
- en of de gebruikte bezoekerspas wel/niet is aangemeld.

De vergunningen worden bij het bepalen van de betalingsbereidheid niet meegenomen. Indien dit wel het geval zou zijn, dan beïnvloedt dit de betalingsbereidheid positief.

Door de overgang van de parkeerhandhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadstoezicht is voor 2011 geen beeld te geven van de betalingsbereidheid.

Hieronder wordt voor de periode 2007-2010 de betalingsbereidheid per betaald parkeerbijwijk weergegeven. De verwachting is dat de betalingsbereidheid van 2010 (80%) in 2011 constant is gebleven.

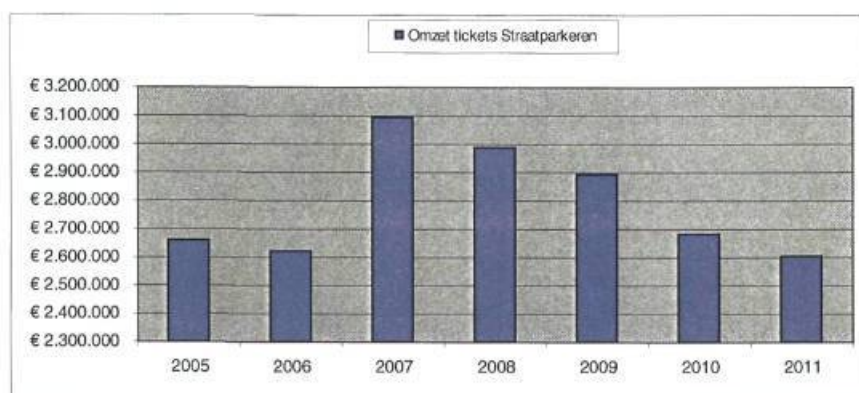


In het af te sluiten convenant tussen het Parkeerbedrijf en de vakdirectie Stadstoezicht zal de betalingsbereidheid als speerpunt worden verankerd, waarbij het streven gericht moet zijn op een betalingsbereidheid van 90%.

- **Parkeerautomaten**

In de gemeente Groningen staan op dit moment (stand december 2011) 291 parkeerautomaten, waarvan 60 "online" staan. Het voordeel hiervan is dat op afstand het beheer kan plaatsvinden en real-time management informatie kan worden geleverd.

De omzet van de parkeerautomaten was in 2011 € 2.605.109. In 2010 was de omzet nog € 2.681.702. Dit is een verdere daling ten opzichte van het voorgaande jaren. De recessie (vermindering aantal parkeerders van minimaal 5%), daling van het binnenstadsbezoek, de inbraak in de parkeerautomaten (vanaf 2010), de vorming van een nieuwe handavingsorganisatie zijn de belangrijkste oorzaken van deze daling.



- **Card-only Parkeerautomaten**

In juni 2011 heeft de gemeenteraad besloten de parkeerautomaten in de stad te vervangen door zogenaamde 'card only' parkeerautomaten. De plaatsing hiervan was voorzien in het eerste kwartaal van 2012. Om kwaliteit en acceptatieniveau te waarborgen bleek dit tijdpad te ambitieus.

De implementatie van de nieuwe 'card only'-automaten is nu verplaatst naar het eerste kwartaal van 2013.

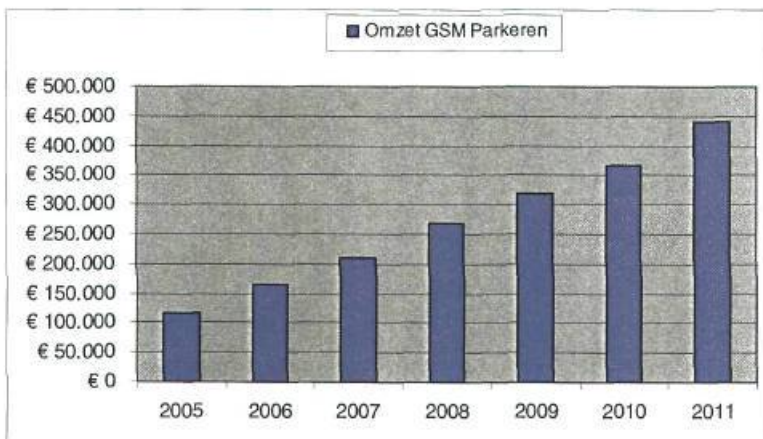
- **Onderhoud en inbraak Parkeerautomaten**

Het onderhoud van de parkeerautomaten op straat wordt uitgevoerd door Iederz. In 2011 is geconstateerd dat in toenemende mate parkeerautomaten illegaal gelegegd worden.

In de periode tot de definitieve invoering van Card-only automaten, worden de meest gekraakte parkeermeters uitgevoerd met een extra slot. De geschatte omzetsderving in 2011 is minimaal € 150.000.

- **GSM-parkeren**

Binnen de gemeente Groningen wordt sinds 2001 het GSM-Parkeren aangeboden. Vooralnog is het bedrijf Parkline de enige aanbieder binnen de gemeente. Het GSM-Parkeren is groeiende, het Parkeerbedrijf is voornemens om in 2012 een start te maken met het openstellen van de gemeente Groningen voor andere aanbieders van GSM-Parkeren (waaronder Parkmobile en Yellowbrick). De omzet voor het GSM-parkeren bedroeg in 2011 € 442.665.



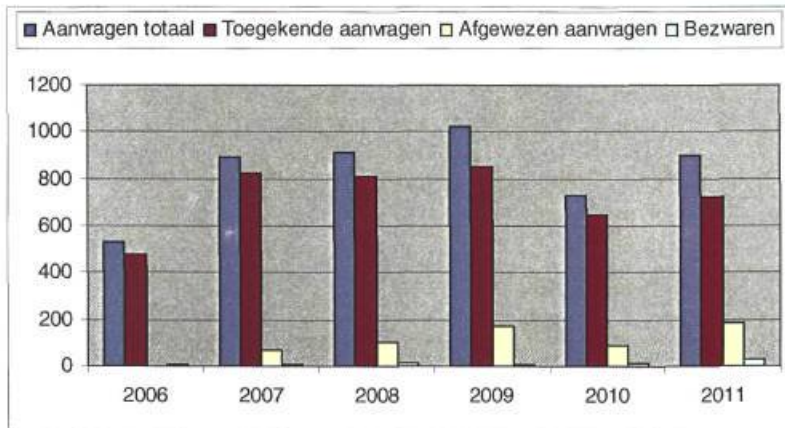
- **Gehandicaptenparkeren**

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. De medische toetsing wordt uitgevoerd door de HVD.

De aanvraag voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken voor inwoners van de Gemeente Groningen is sinds 2006 gestegen. In 2006 zijn 532 aanvragen voor een gehandicaptenparkeerkaart of een gehandicaptenparkeerplaats afgehandeld, in 2011 zijn dit er al 902, wat neerkomt op een stijging van 41%. De laatste jaren tekent zich een stabiel beeld af.

Hoewel een nadere verkenning noodzakelijk is, lijken de stijgingen te worden veroorzaakt door financiële motieven en de vergrijzing. Het kosteloos aanbieden van een gehandicaptenparkeerkaart en -plaats stimuleert het aanvragen van deze producten. In 2011 is gekeken naar de totale kostenstructuur van het gehandicaptenparkeren in de gemeente Groningen (ROEZ + HVD). Ook heeft een verkenning plaatsgevonden hoe andere gemeenten omgaan

met het doorbelasten van de kosten van het gehandicaptenparkeren. In de nota "Parkeren met perspectief" wordt een voorstel meegenomen om het gehandicaptenparkeren in de Gemeente Groningen te belasten. In de onderstaande grafiek wordt het verloop van het aantal aanvragen vanaf 2006 tot en met 2011 weergegeven.



4.6 Fietsparkeren

Groningen is één van de belangrijkste fietssteden van Nederland. Het gebruik van de fiets als vervoermiddel stijgt nog steeds. Deze groei heeft als keerzijde dat de parkeerdruk van het fietsparkeren toeneemt. Daarom zullen meer gebouwde fietsparkeervoorzieningen worden ontwikkeld en aangeboden die aantrekkelijk zijn voor de fietsers. Indien voldoende voorzieningen aanwezig zijn, dan kan stringenter worden gehandhaafd in de openbare ruimte op fout geparkeerde fietsen en zwerffietsen.

Om de fietsparkeermogelijkheden te verbeteren wordt ingezet op:

- voldoende stallingcapaciteit;
- comfortabele entrees van gebouwde fietsparkeervoorzieningen;
- bij voorkeur bewaakt;
- bij voorkeur gratis.

Het fietsparkeren is sinds 2009 onderdeel van het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf is belast met de operationele uitvoering van het fietsparkeren in de binnenstad en het stationsgebied van Groningen. De overdekte stallingen in de binnenstad vallen ook onder het beheer van het Parkeerbedrijf. Naast het beheer houdt het Parkeerbedrijf zich bezig met de uitvoering van de beleidsmaatregelen. De informatievoorziening en communicatie rondom het fietsparkeren worden sinds 2010 integraal door het Parkeerbedrijf uitgevoerd. De handhaving en het verwijderen van fietsen is een uitvoerende taak van de Milieudienst.

huisregels Stadsbalkon

- 24-uurs fietsenstalling
- Stallen op eigen risico
- Fietsen buiten rekken worden verwijderd
- Maximaal 12 dagen

stad.

In 2011 zijn de onderstaande projecten door het Parkeerbedrijf voltooid.

AFAC (Algemene Fiets Afhaal Centrale)

De demografische ontwikkelingen in Groningen (toename bevolkingsgroei, stijging aantal studenten, etc.), de groei van het aantal bezoekers aan Groningen en het flankerend verkeersbeleid leiden ertoe dat de komende jaren het fietsgebruik fors toeneemt. Uiteraard leidt dit ook tot meer gestalde fietsen en daarmee tot een grotere kans op fietsdiefstal. Het tegengaan van fietsdiefstal is één van de speerpunten uit het gemeentelijk fietsbeleid.

Naast het hoge aantal gevallen van fietsdiefstal in Groningen speelt in het stationsgebied een probleem met de aanwezige stallingscapaciteit. Vanwege de groei van het aantal gestalde fietsen neemt ook het aantal fietsen dat fout, hinderlijk of te lang gestald staat toe. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal verwijderde fietsen in het stationsgebied de afgelopen jaren is toegenomen.

Om de verwijderde fietsen te kunnen bergen, is in 2009 het opslagdepot aan de Travertijnstraat geopend.

Er valt een directe link te constateren tussen de hoeveelheid verwijderde fietsen en het aantal aangiftes van fietsdiefstal bij de politie. Veel mensen vinden het blijkbaar makkelijker om via internet aangifte te doen van fietsdiefstal dan om een verwijderde fiets persoonlijk en tegen een vergoeding van € 25,- op te halen aan de Travertijnstraat. Om dit te voorkomen is het belangrijk om verwijderde en gestolen fietsen beter en centraal te registreren.

Op dit moment voeren zowel de politie, die belast is met aangiftes en opsporing van fietsdiefstal, als onze eigen Milieudienst, die zorg draagt voor handhaving en om deze reden fietsen verwijderd, een eigen afzonderlijke administratie. Dit zorgt voor veel vervuiling van de beschikbare informatie en resulteert in hogere vermeende diefstalcijfers.

Daarnaast is in Groningen een situatie ontstaan waarbij taken op het gebied van handhaving, aangiftes en opsporing zijn ondergebracht bij diverse organisaties. Dit leidt bij burgers tot onduidelijkheid over bij wie hij of zij moet zijn als het gaat om een verwijderde, vermiste of gestolen fiets.

In 2011 is hiervoor het AFAC opgericht.

Het AFAC slaat alle weggeknippte (wrakken en hinderlijk gestalde fietsen), gevonden of door de politie in beslag genomen fietsen op en registreert ze. Alle fietsen worden ten minste vier weken, en daarna – afhankelijk van hun waarde – tot maximaal drie maanden bewaard en gecontroleerd op diefstalsignalering. Teruggevonden fietsen kunnen door de eigenaar worden opgehaald. Door middel van een koppeling op de gemeentelijke website kunnen burgers in de toekomst zelf checken of hun verdwenen fiets naar het AFAC is afgevoerd of dat de fiets daadwerkelijk gestolen is.

Aangezien alle fietsen volledig geregistreerd worden, is een fiets snel teruggevonden. Het AFAC stelt deze lijst zo zorgvuldig mogelijk samen en actualiseert deze regelmatig. Overigens is het wel van belang te realiseren dat de registratie van een fiets op een beperkt aantal kenmerken plaatsvindt (merk, type, kleur en framenummer); niet iedereen kent deze kenmerken van zijn eigen fiets.

Continuering gratis gebruik NS-stalling Hoofdstation.

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

De huidige overeenkomst met de NS loopt tot 1 juli 2012. Daarna worden de bestaande afspraken opnieuw tegen het licht gehouden.

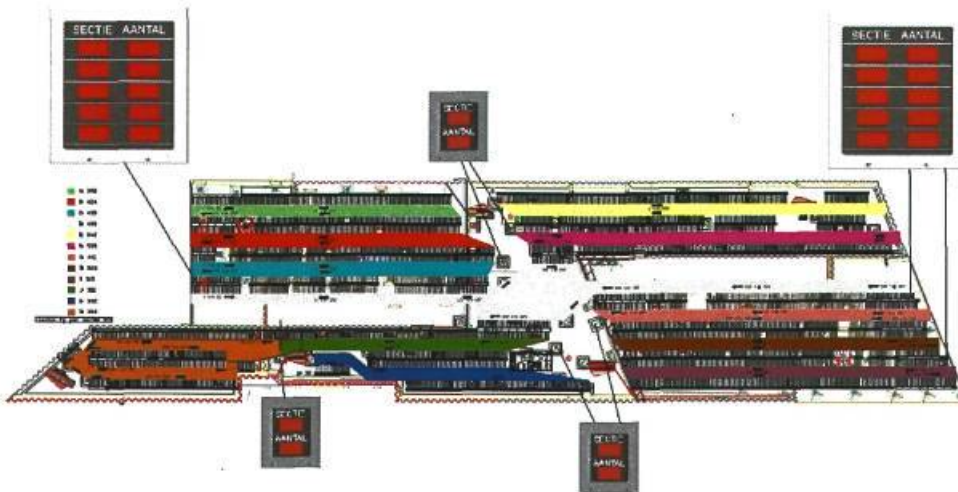
- **Opening Peperstraat**

Op 8 april 2011 is de nieuwe fietsenstalling in de Peterstraat officieel geopend. De gemeente richt zich met de nieuwe fietsenstalling in De Peperstraat vooral op het uitgaanspubliek in dit gebied. De openingstijden zijn hierop aangepast. Op maandag en dinsdag is de fietsenstalling geopend van 08.00 tot 18.30 uur, van woensdag tot en met vrijdag van 08.00 tot 06.00 uur, op zaterdag van 09.00 tot 06.00 uur en op koopzondag van 11.30 tot 17.30 uur. Het totaal van de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad komt met de nieuwe stalling op vier. Behalve in de Peperstraat zijn er ook stallingen in de Oude Boteringestraat (Bibliotheek), Ruitersstraat (Pathé) en Haddingestraat. De nieuwe fietsenstalling betekent een uitbreiding van de stallingscapaciteit in de binnenstad met 200 plaatsen. Het totaal van de gratis en bewaakte parkeerplekken in de binnenstad bedraagt hiermee 1226. Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk fietsparkeerders de stalling weten te vinden, is bijzondere aandacht besteed aan de zichtbaarheid en de herkenbaarheid. Ook de overige al in gebruik zijnde gemeentelijke fietsenstallingen worden binnenkort in dit opzicht verbeterd.



- **Pilot 'handhaving en benutting fietsenstallingen' Prorail.**

Deze pilot heeft een technisch hulpmiddel opgeleverd waarmee de lege plekken en de stallingsduur per fiets worden gedetecteerd. Het helpt de weesfietsen en fietswrakken te detecteren zodat deze eerder en gemakkelijker verwijderd kunnen worden uit de fietsenstallingen. Daarnaast maakt het systeem de fietsparkeerduur en het aantal vrije plaatsen inzichtelijk. Hierdoor kan een stallingsplaats beter benut worden en fietsers die hun fiets willen stallen snel naar de beschikbare plekken leiden. Als de proef slaagt, kan het beheer van stallingen en het actief beperken van de stallingsduur een stuk minder arbeidsintensief worden.



Toekomstige fietsparkeerprojecten waarbij het Parkeerbedrijf betrokken zal zijn, zijn onder meer:

- **Fietsvoorziening Forum.**

Op de kop van de Poelestraat wordt, als onderdeel van het Groninger Forum, een overdekte, bewaakte fietsenstalling gerealiseerd met ca. 1.400 plaatsen. 2011 is gebruikt om de inrichting van de stalling te optimaliseren en de ingang inclusief rolband vorm te geven. De verwachting is dat deze stalling in 2017 in gebruik wordt genomen.

- **Kwaliteitsverbetering fietsstallingen.**

De fietsstallingen in de binnenstad van Groningen zullen allemaal hetzelfde uitstralingsniveau krijgen en ook zullen alle borden en informatiedragers uitgevoerd worden in de huisstijl. Ook zal het nodige geïnvesteerd gaan worden in comfortabele entrees van de fietsstallingen om deze stallingen nog aantrekkelijker te maken voor gebruikers. In 2011 is de stalling Peperstraat conform deze lijn opgeleverd.

4.7 Dynamisch verkeersmanagement

De komende jaren zal, conform de maatregelen uit de parkeernota, worden geïnvesteerd in dynamisch verkeersmanagement. Het (bij)sturen en begeleiden van verkeersstromen, in combinatie met de grote infrastructurele werkzaamheden in en om de stad Groningen, speelt een essentiële rol in de bereikbaarheid van de stad Groningen. In 2012 gaat een verkenning plaatsvinden naar een mogelijke vervanging van het bestaande PRIS-systeem (de statische vol-vrij signalering van de parkeergarages). Het systeem wordt dan vervangen door een geavanceerd nieuw systeem met een actieve doorverwijzing indien de betreffende parkeergarage vol is. Het Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van dit systeem.

Begin 2011 is een start gemaakt met tijdelijke verkeersmaatregelen om de verkeersproblematiek op de ringweg en op het Europapark bij de aanvang van thuiswedstrijden van FC Groningen te verbeteren. Deze maatregelen zijn vervolgens gedurende het voetbalseizoen, op wedstrijddagen, bij verschillende verkeerssituaties ingezet.

Het betreft hier drie maatregelen, te weten:

- het plaatsen van een tekstwagen door Rijkswaterstaat nabij de afslag N7 met de Europaweg. Daarop wordt aangegeven of nog parkeerruimte in het gebied direct rond het stadion beschikbaar is om op deze wijze zoekverkeer in het Europapark te voorkomen;
- het gebruiken van een extra inrijdmogelijkheid in de parkeergarage Euroborg, waardoor de doorstroming richting de Euroborggarage wordt vergroot;
- extra aandacht voor de instructie en aansturing van de verkeersregelaars ter plaatse.

Het is gebleken dat de genomen maatregelen, een sterk positief effect hebben op de verkeersafhandeling direct rondom het Europapark. Door de verbeterde doorstroming in de parkeergarage Euroborg behoort het stilstaande verkeer op de Boumaboulevard tot het verleden. Hierdoor is ook de terugslag op de Europaweg en de Zuidelijke Ringweg aanzienlijk verminderd.

5. DIENSTVERLENING

Het Parkeerbedrijf hanteert een marketingconcept waarbij een doelgroep gerichte aanpak met de klant centraal staat.

Binnen de regels en mogelijkheden van het parkeerbeleid wordt gekeken naar een zo optimaal mogelijke verstrekking van de parkeerproducten en juiste informatievoorziening over het parkeren in de stad. Via de diverse communicatiekanalen staat het Parkeerbedrijf dagelijks in contact met de klant, dat wil zeggen de bewoners, bedrijven en bezoekers van Groningen. Uitgangspunt voor het verstrekken van de producten is 'digitaal waar het kan en face-to-face waar moet'. De website is daardoor het belangrijkste communicatiekanaal geworden waar in 2011 sterk op is ingezet (zie hoofdstuk 6 Marketing). De medewerkers van de front-Office worden jaarlijks getraind op klantgerichtheid en vakbekwaamheid.

5.1 Loket

Burger, bezoeker of bedrijf kunnen bij het Parkeerbedrijf, zowel bij een fysiek als een digitaal loket, parkeerproducten aanvragen en activeren. Bij het loket aan het Gedempte Zuiderdiep zijn alle vergunningen en ontheffingen af te halen. Sinds medio 2011 zijn ook alle parkeerproducten digitaal aan te vragen. Inmiddels loopt een pilot met de betaling van de bezoekersspas via iDEAL. Als hierbij geen verstoringen optreden, wordt deze betaalmogelijkheid uitgebreid naar alle parkeerproducten.

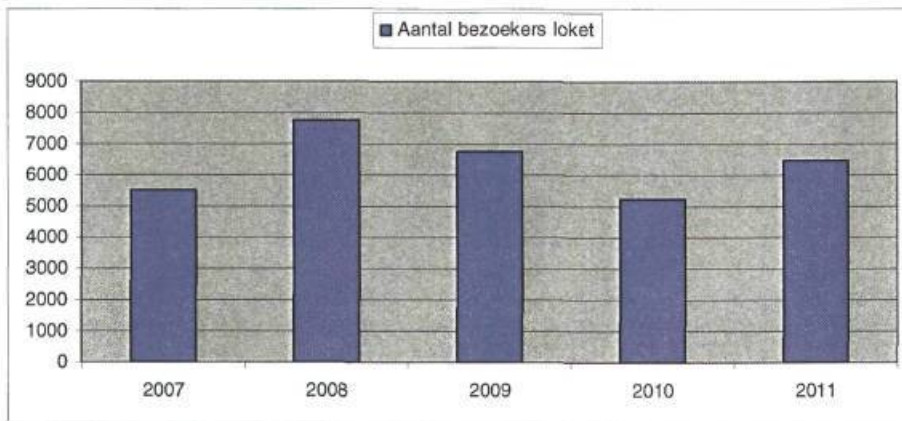
In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen worden aangeboden.

In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen worden aangeboden.

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

* Binnenkort te verkrijgen via het e-loket

Het loket van het Parkeerbedrijf is gehuisvest in de hal aan het Gedempte Zuiderdiep. Het loket is inmiddels uitgebreid waardoor het mogelijk is met 2 personen bezoekers te informeren en producten af te geven. Eind 2011 is de invoering van een nummeringsstelsel gerealiseerd. Bezoekers melden zich bij de informatiebalie en geven aan waarvoor ze komen. De medewerker bij de infobalie kan dit digitaal doorgeven aan de betreffende loketten en aangeven voor welk product ze komen. Hierdoor is juiste en actuele managementinformatie aan te leveren.



Sinds enkele jaren wordt binnen het Parkeerbedrijf ingezet op verbetering van de digitale dienstverlening. De doelstelling om 80% van de klanten van het loket Parkeren digitaal van dienst te zijn en slechts 20% van de mensen aan het loket te bedienen, heeft vanaf 2008 geleid tot een daling van het bezoek. De stijging in 2011 wordt veroorzaakt door 2 factoren:

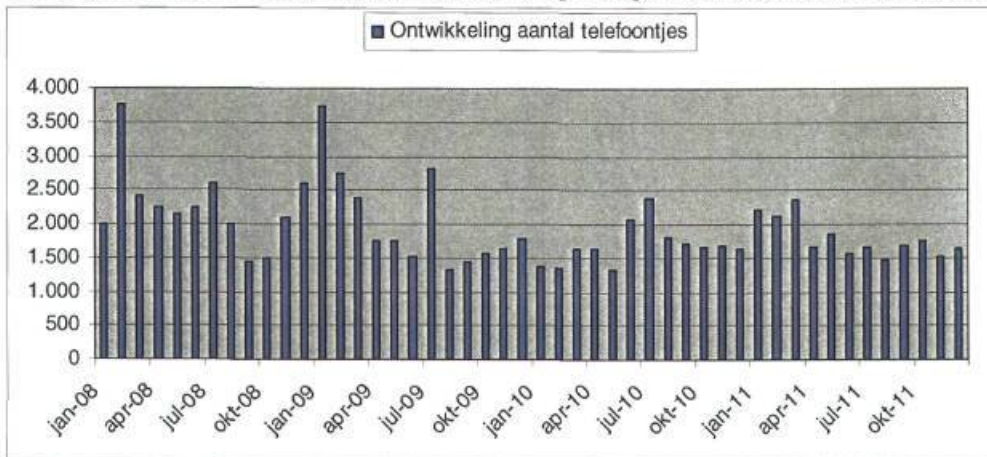
1. Het via de gemeentelijke website aanvragen van een parkeervergunning of bezoekerspas is vanaf 2011 enkel mogelijk met gebruik van het DigiD. Omdat dit voor veel mensen toch nog een drempel is, gaat men liever langs bij het loket.
2. Tevens is het Parkeerbedrijf begonnen met het afgeven van de gehandicaptenparkeerkaarten aan het loket. Dit betekent gemiddeld 80 extra bezoekers per maand

5.2 Telefoon

Het aantal telefonische oproepen bij het loket Parkeren vertoont een dalende tendens. De uitbreiding van de functionaliteit van het E-loket en de website ligt hieraan ten grondslag. In 2011 heeft deze trend zich doorgezet. In de onderstaande tabel wordt het totaal aantal jaarlijkse telefonische oproepen weergegeven.

2008	27.050
2009	24.459
2010	22.526
2011	21.538

In de onderstaande grafiek is per maand de ontwikkeling van het aantal telefonische gesprekken weergegeven. De diverse pieken zijn te verklaren door het feit dat op die specifieke moment de facturatie heeft plaatsgevonden.



5.3 Vergunningverlening

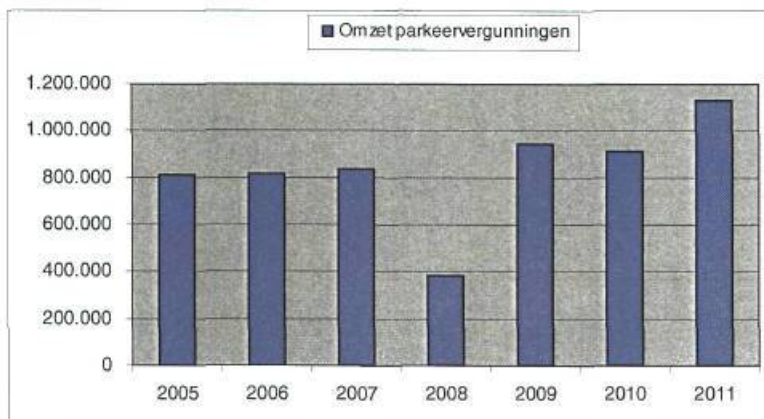
In de onderstaande tabel wordt het aantal lopende vergunningen in de gemeente Groningen weergegeven:

	Totaal 2011	Totaal 2010	Totaal 2009
Bewonersvergunning	11.936	11.636	12.348
Bedrijfsvergunningen	1.291	1.279	1319
Bezoekerspassen	11.320	11.204	11792
Artsen ontheffing	17	8	11
Autodate vergunningen	46	39	41
Ontheffing verzorgende beroepen	321	290	227
Schippersvergunningen	16	4	3
Algehele ontheffingen	32	n.b.	n.b.
Marktinrij ontheffingen	62	n.b.	n.b.
Totaal	25.040	24.460	25.741

Bron: Parkeervergunningensysteem gemeente Groningen

De omzet vanuit de vergunningverlening liet tot en met 2009 een jaarlijkse stijging zien. Dit kon worden toegeschreven aan de uitbreiding van het aantal parkeergebieden in combinatie met een verhoging van de tarieven. Deze groei is in 2010 gestopt, aangezien in dat jaar pas in juni is gefactureerd. Het beoogde effect van de tariefsverhoging is in 2010 maar voor 50% gerealiseerd. In 2011 is het aantal actieve vergunningen gestegen in vergelijking met 2010, wat ook heeft geleid tot een stijging van de omzet. Meerdere oorzaken liggen hieraan ten grondslag:

- Bij de facturatie 2011 is de tariefsverhoging voor 100% gerealiseerd;
- De uitbreiding van het aantal parkeergebieden met Kop van Oost en Gruno-buurt.

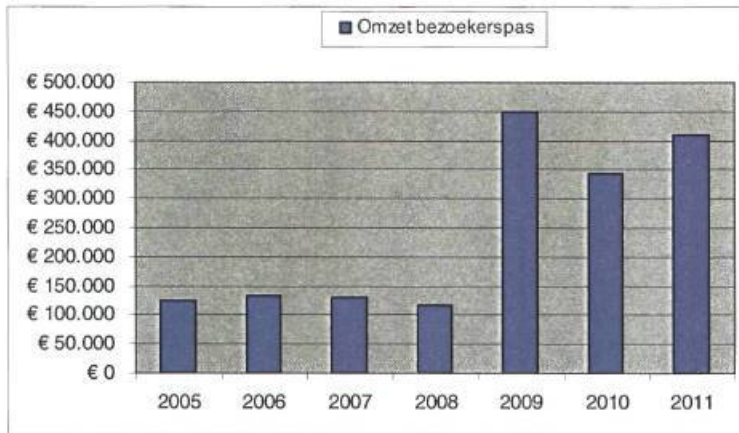


Gezien het feit dat in 2012 de eerste verkenningen gaan plaatsvinden om het betaald parkeren uit te breiden met gebieden tegen de betaald parkeergebieden aanliggen of in de buurt van grote bedrijven zitten (Oranjebuurt, Helperplein, Oosterparkbuurt), zal dit waarschijnlijk in 2012 een positieve invloed hebben op de omzet van de parkeervergunningen.

Bezoekerspas

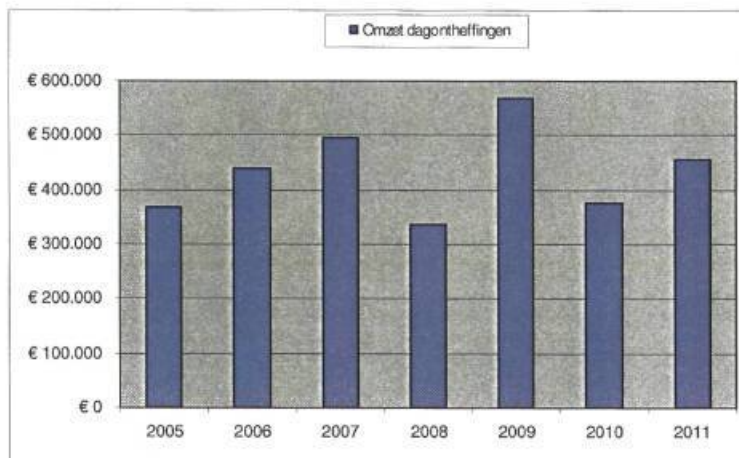
In de onderstaande grafiek wordt de omzetontwikkeling weergegeven van de bezoekerspassen. In 2009 is het tarief verdubbeld en in 2010 is het tarief verhoogd met 10%. Per 2011 is het tarief van de bezoekerspas € 31,60 per jaar. De jaaronzet 2011 laat een lichte stijging.

Het bezoekerspas parkeren blijft een kostbaar concept. De omzet in 2011 bedroeg € 409.000, terwijl 1.500.000 parkeeruren werden verbruikt.



Dagontheffingen

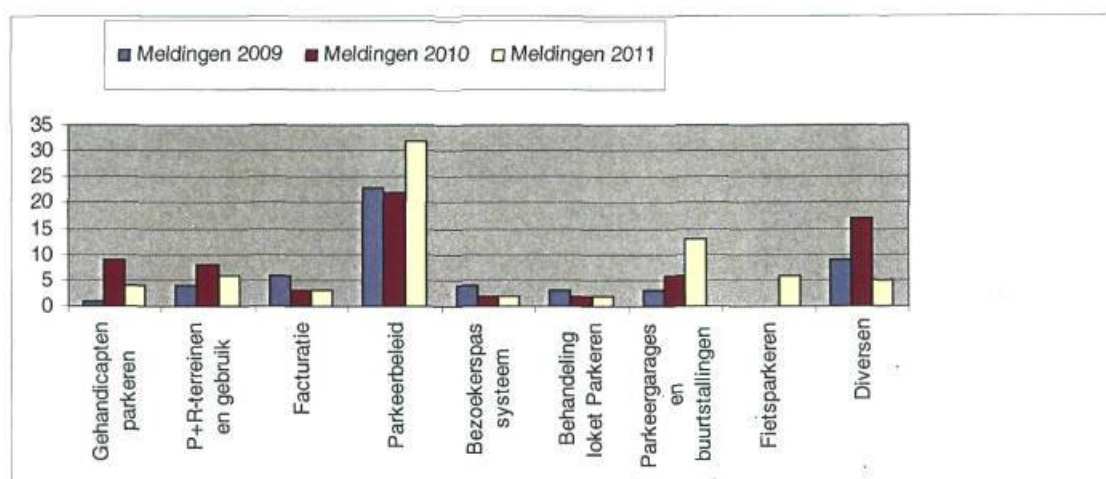
Bedrijven kunnen zich opgeven voor het dagontheffingensysteem. Zij kunnen dan met behulp van een gebruikersnaam en een wachtwoord inloggen in het systeem en zelf hun parkeerpassen activeren. De dagontheffing verleent de ondernemer de mogelijkheid om te parkeren waar het eigenlijk niet mag, bijvoorbeeld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



5.4 Meldingen

In 2009 is een start gemaakt met de registratie van de binnengekomen meldingen bij het Parkeerbedrijf. In 2011 waren dit 73 stuks. De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderwerpen.

- Gehandicaptenparkeren;
- P+R-terreinen en gebruik;
- Fietsparkeren;
- Facturatie;
- Parkeerbeleid;
- Bezoekerspas systeem;
- Behandeling loket Parkeren;



Een waarneembare trend is dat er een stijging is van het aantal meldingen betreffende het parkeerbeleid. Meestal betreffen dit buurtbewoners aan de rand van een betaald parkeren gebied. Ook is een stijging waarneembaar van het aantal meldingen in parkeergarages en buurtstallingen. Het betreft dan vooral de tariefstelling per uur en de het onderhoud en beheer van de buurtstallingen.

6. MARKETING

Marketingplan

In het eerste kwartaal van 2010 is het Marketingplan Parkeerbedrijf 2010-2015 opgesteld; een schets van het doel, de missie, (de plek in) de organisatie, de producten, de communicatiekanalen, de omgeving, de plannen etc. van het Parkeerbedrijf. Ieder jaar wordt van hieruit een Plan van Aanpak marketing Parkeerbedrijf gemaakt. Dit is een overzicht van marketing- en communicatieactiviteiten die in de komende twee jaar worden opgepakt en uitgewerkt.

Strategisch model

Heel bewust is gekozen voor "Klantenpartnerschap" als strategisch model. Het Parkeerbedrijf stelt daarmee de relatie met bewoners, bezoekers en bedrijven centraal en voorziet zo precies mogelijk in de behoeften van deze groepen op het moment en de plaats waarop die behoefte ontstaat binnen de kaders van het vigerende parkeerbeleid. Daarbij is kennis van de klanten cruciaal.

Het strategisch model past heel goed bij de publieke onderdelen straatparkeren, buurtstallingen, P+R-terreinen en fietsparkeren. Steeds duidelijker wordt echter dat bij het private onderdeel parkeergarages deze strategie niet toepasbaar is. Het spanningsveld tussen publiek en privaat is duidelijk merkbaar bij de exploitatie opdracht van de gemeentelijke parkeergarages. In het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt dit spanningsveld verder uitgewerkt.

Doelgroepverkenning

In 2010 is een verkenning onder de doelgroepen gehouden. Hiermee is kwalitatieve informatie verzameld over de doelgroepen en zijn suggesties en op- en aanmerkingen over de dienstverlening en het parkeren in Groningen verzameld. Deze suggesties en ideeën worden meegenomen in de diverse uitvoeringsplannen van het Parkeerbedrijf. Tevens wordt de kennisopbouw over de doelgroepen in de komende jaren verder uitgebouwd.

Uitvoering

Marketing en Communicatie worden in alle facetten van de uitvoering van het parkeerbeleid ingezet. Het communiceren vanuit de publiekrechtelijke taak van de gemeente bestaat vooral uit het informeren van de bewoners, bedrijven en bezoekers, kortom de doelgroepen van het Parkeerbedrijf over alle parkeermogelijkheden in de stad.

Marketing bewaakt ondermeer de functies van de diverse gemeentelijke parkeergarages, hoe deze bij grote evenementen ingezet kunnen worden en hoe we de bezetting kunnen verhogen. Met het eerder genoemde rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' hopen wij meer bezetting en daarmee hogere opbrengsten te realiseren.

De gemeentelijke huisstijl wordt in alle parkeervoorzieningen toegepast. In 2010 was buurtstalling Ebbingepoort de eerste van de 7 buurtstallingen die helemaal past binnen het gemeentelijke schoon, heel en veilig-concept. De overige buurtstallingen zijn in 2011 aangepast. Bij de parkeergarages wordt als eerste gewerkt aan de parkeergarage De Oosterpoort. Bij deze garage zal het mogelijk worden 24 uur per dag in- en uit te rijden, zal de bewegwijzering worden aangepast en onderhoud worden gepleegd. Ook zal de garage de gemeentelijke huisstijlsfeer gaan uitademen. Nadrukkelijk wordt de samenwerking gezocht met het cultuurcentrum De Oosterpoort om zodoende gezamenlijk de bezoekers aan de garage en het cultuurcentrum een gezellige avond uit aan te bieden.

In december 2011 is de parkeergarage Damsterdiep geopend. Eerst is deze geïmproviseerd ingezet omdat de parkeermanagementapparatuur nog niet was aangebracht. In december 2011 gold een kennismakingstarief. Dit hield in dat het eerste uur gratis geparkeerd kon worden en daarna voor 1 euro per uur. Omdat er nog geen

betaalautomaten waren, moet eerst contant worden afgerekend. Eind eerste kwartaal 2012 zal de parkeergarage gereed zijn en kan deze op de gebruikelijke wijze worden ingezet.

Channelmanagement

Het Parkeerbedrijf optimaliseert de dienstverlening op maat naar de verschillende doelgroepen. Zo zal voor een grote klant als het UMCG het distributiekanaal anders worden ingericht als voor een bezoeker aan het loket.

Informatievoorziening

Om onze doelgroepen zo goed mogelijk te informeren is het onderdeel Parkeren op de huidige gemeentelijke website herschreven en verbeterd. Momenteel werken we aan een aparte website, niet in gemeentelijke stijl, om onze parkeervoorzieningen te promoten en bezoekers aan de site op een duidelijke en snelle manier te informeren over het parkeren in Groningen. Hierin worden (alleen) de gemeentelijke parkeervoorzieningen belicht.

In 2009 is een start gemaakt met een folderserie gericht op de doelgroepen en over onze parkeervoorzieningen. De volgende folders zijn gereed:

- Parkeren voor bezoekers (in 3 talen),
- Parkeren voor bewoners,
- Parkeren voor bedrijven,
- Parkeren voor fietsers' (2 talen),
- Parkeergarage Boterdiep
- Parkeren in het Europapark.

Er ontbreken nog 2 folders in het geheel, die van de parkeergarages Damsterdiep en Oosterpoort. Hieraan wordt momenteel gewerkt. Op termijn wordt bekeken of een aparte folder over de P+R-terreinen aan de serie moet worden toegevoegd.

Alle folders zijn in te voegen in een map met corporate informatie. Deze map is toegevoegd als bijlage met de meest recente folders "Parkeren voor fietsers en Parkeren in het Europapark".

7. VASTGOED- EN EXPLOITATIEONTWIKKELINGEN

Het Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor de exploitatie van het parkeervastgoed. In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de stand van zaken is van de vastgoedportefeuille van het Parkeerbedrijf. Het betreft hier zowel de bestaande parkeergarages en buurtstallingen alsook de parkeergarages die nog in ontwikkeling zijn en de positie van het Parkeerbedrijf daarbij.

7.1 Kentallen Vastgoedportefeuille

In onderstaand overzicht (meetmoment 31 december 2011) is de vastgoedportefeuille van het Parkeerbedrijf weergegeven. Per garage wordt het aantal parkeerplaatsen, de boekwaarde en de (indirecte) opbrengstwaarde weergegeven. Tevens wordt een surplus of tekort per garage weergegeven. De weergegeven bedragen zijn in miljoenen euro.

	Aantal parkeerplaatsen	Boekwaarde	Opbrengstwaarde	Saldo
Buurtstallingen	734	€ 0	€ 0,5	€ 0,5
Circus*	300	€ 0	€ 0	€ 0
Euroborg	900	€ 19	€ 31,4	€ 12,4
Boterdiep**	1.200	€ 29,3	€ 25,6	- € 3,7
Damsterdiep	548	€ 35,4	€ 27,8	- € 7,6
Rademarkt	370	€ 8,7	€ 13,4	€ 4,7
Casino	225	€ 3,0	€ 0	- € 3,0
Martini	600	€ 0,2	€ 1,8	€ 1,6
Westerhaven	809	€ 4,2	- € 1,3	- € 5,5
Totaal	5.686	€ 99,8	€ 99,20	- € 0,6

* De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0, -.

**De vertraging van het bovengrondse bouwprogramma CIBOGA zal een negatieve impact hebben op de uiteindelijke opbrengstwaarde van de parkeergarage Boterdiep.

7.2 Nieuwe parkeergarages en ontwikkelingen

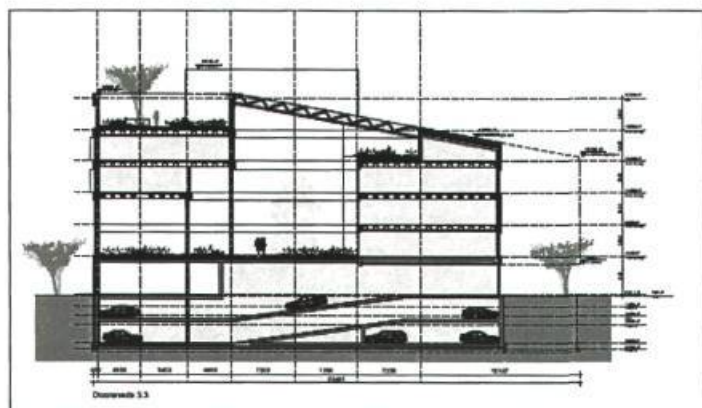
Parkeergarage Forum

Hier wordt gerekend met een maximaal bouwbudget van € 58.400.000, -. (prijspeil 2015). Het Parkeerbedrijf is nadrukkelijk betrokken bij de uitgangspunten voor de garage en het opstellen van het 'Programma van Eisen'. In het vervolgtraject, bedoeld om te komen tot een definitief ontwerp en de realisatiefase, zal het Parkeerbedrijf in de projectgroep zijn vertegenwoordigd. De financiële eindredactie blijft gedurende de realisatie de verantwoordelijkheid van het project.



Parkeergarage SOZAWE

Het Parkeerbedrijf is betrokken bij de realisatie van de parkeergarage voor SOZAWE op het Europapark. Het ontwerp van deze parkeergarage is afgerond. De haalbaarheid van de parkeergarage is gekoppeld aan de wensen van de Nederlandse Spoorwegen in het gebied rondom het station Europapark. Vanuit de haalbaarheidstudie is de verwachting dat een bezettingsgraad van 5% voor deze parkeergarage realistisch is. Dit zou een onrendabele top opleveren van € 4 á € 4,5 miljoen. Voor deze onrendabele top is in de grondexploitatie Station Europapark (d.d. mei 2009) een voorziening opgenomen. Deze afspraken zijn weergegeven in het raadsvoorstel van 12 februari 2010 inzake het Structuurontwerp nieuwbouw SOZAWE.



Parkeergarage Haddingestraat

Na de realisatie van de parkeergarage Forum zal, conform het gemeentelijk parkeerbeleid (verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad), de parkeergarage Haddingestraat omgebouwd worden tot buurtstalling. In 2011 zal het overleg met de huidige eigenaar Interparking opgestart worden. Na de ombouw kan het aantal parkeerplaatsen op straat verder worden teruggedrongen en zal de verkeersdruk in de Haddingestraat flink worden verminderd.

7.3 Meerjarenonderhoudsplanning

In 2010 heeft de firma PRC Bouwmanagement de meerjarenonderhoudsplanning voor de parkeergarages en de buurtstallingen geactualiseerd. De uitkomsten van deze inventarisatie zijn de afgelopen jaren het uitgangspunt geweest bij het uitvoeren van het planmatig onderhoud in de gebouwde parkeervoorzieningen van de gemeente Groningen. Als vervolgstap is deze meerjarenonderhoudsplanning in 2011 kritisch bekeken en naar beneden bijgesteld om zodoende een besparing te realiseren in het meerjarenbeeld van het Parkeerbedrijf, zonder de kwaliteit en de uitstraling van de gemeentelijke parkeervoorzieningen negatief te beïnvloeden.

8. FINANCIËN

8.1 Inleiding

In voorgaande jaarverslagen is reeds gememoreerd dat een gezonde financiële situatie van het Parkeerbedrijf onder druk staat en dat de risico's toenemen. Economische omstandigheden, vertraging realisatie programma's en teruglopende inkomsten bij het straatparkeren zorgen voor een structureel negatieve exploitatie.

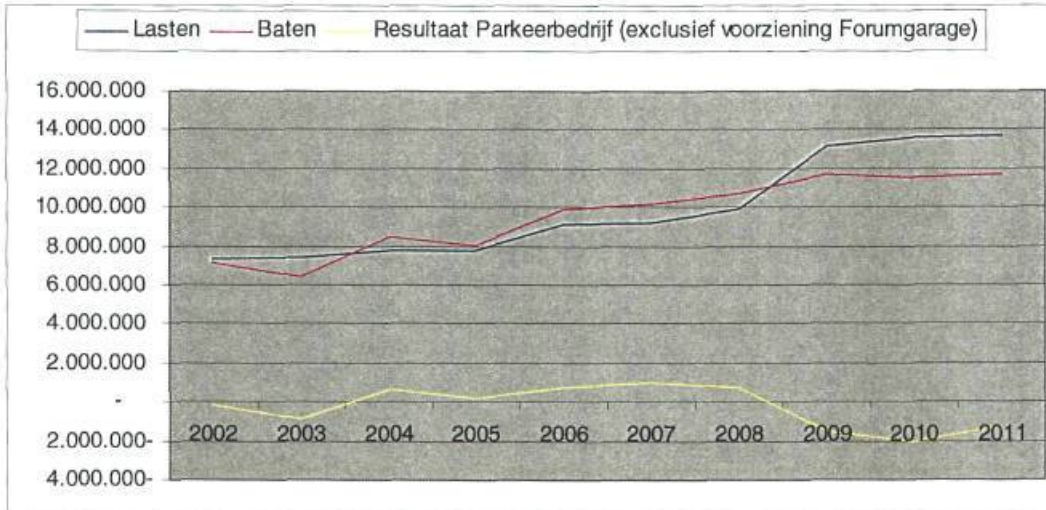
Ook is op een aantal punten het vastgestelde gemeentebeleid van invloed op de exploitatie van het Parkeerbedrijf:

- De gemeente heeft stevig geïnvesteerd in het fietsparkeren. Deze investeringen drukken op de exploitatie van het Parkeerbedrijf, terwijl daar geen inkomsten tegenover staan;

- Eén van de belangrijkste punten van de nieuwe parkeernota, is het zoveel mogelijk afvangen van bezoekers aan de rand van de stad op P+R-terreinen. De beheerlasten van deze terreinen zijn voor rekening van het Parkeerbedrijf, terwijl de inkomsten (kaartverkoop en abonnementen) volledig vrijvallen aan het OV-bureau Groningen/Drenthe. Ook zal de komende jaren nog flink worden geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe P+R-terreinen en het verbeteren van bestaande P+R-terreinen.

8.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf

Meerdere jaren wordt al ingeteerd op de reservepositie van het Parkeerbedrijf. De baten kunnen sinds 2009 niet meer gelijke tred houden met de lastenontwikkeling. Het laatste wordt vooral veroorzaakt door de magere aanloopjaren van de nieuwe parkeergarages (Euroborg en Boterdiep) in combinatie met volgroeide kapitaallasten. Tevens is aan de batenkant de geprognosticeerde groei bij het straatparkeren (ticketautomaten en handhaving) achtergebleven. Het lijkt erop dat de baten de komende jaren voorlopig blijven steken tussen de €11 en €12 miljoen.



8.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2010 en 2011

(* € 1.000)	2011			2010		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
Straatparkeren	6.878	4.317	2.561	6.641	5.477	1.164
Buurtstallingen	284	477	-193	236	459	-223
Parkeergarages	4.478	6.774	-2.296	4.452	6.663	-2.211
P+R-terreinen	66	226	-160	89	251	-162
Fietsparkeren	0	1.128	-1.128	0	748	-748
Rente	0	0		0	0	
Resultaat voorgaande jaren	0	0		127		127
Totaal exploitatie	11.706	12.922	-1.216	11.545	13.598	-2.055
Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)		700	-700		687	-687
Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage			-5.375			
Totaal resultaat			-7.291			-2.741

Gedurende het jaar 2011 (VGR 3) werd nog uitgegaan een begroot negatief resultaat van - € 3.1 miljoen (exclusief afboeking Circusgarage). De verklaring van het lagere negatieve resultaat 2011, - 1.9 miljoen (exclusief afboeking Circusgarage), is gelegen in de volgende punten:

- **Lasten**

Het onderhoud in de buurtstallingen is goedkoper uitgevallen, aangezien meer projecten gefinancierd zijn uit gereserveerde middelen. Ook zijn enkele onderhoudsprojecten uitgesteld naar 2012.

De handhavingskosten van de vakdirectie Stadtoezicht zijn lager uitgevallen dan begroot. Aangezien de vakdirectie moeite heeft met het opvullen van vacatures, heeft het Parkeerbedrijf minder uren in rekening gekregen. De interne inhuur voor de implementatie van het Management Informatie Systeem en het verbeteren van het parkeervergunningensysteem Permixon is lager uitgevallen.

Tevens zijn de P+R-lasten lager, aangezien de wachtruimte op P+R-terrein Hoogkerk later is overgedragen aan het Parkeerbedrijf. De begrote kosten voor het dynamisch verkeersmanagement zijn in 2011 wel gemaakt. De verkenning naar een nieuw PRIS-systeem wordt gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

- **Baten**

De omzet van de parkeergarages is 129.000 hoger uitgekomen dan verwacht (Rademarkt, Oosterpoort, Boterdiep en Euroborg realiseerden ten opzichte van VGR III een klein positief resultaat).

Het resultaat op straatparkeren wordt positief beïnvloed door hogere inkomsten uit de fiscalisering. In 2011 zijn er minder bonnen uitgeschreven in vergelijking met 2010, maar de inkomsten zijn door het innen van bonnen uit voorgaande jaren € 120.000 hoger uitgekomen.

Ook de parkeertickets en de parkeervergunningen noteerden een positiever resultaat.

8.4 Meerjarenbegroting

Op basis van de analyse van het minder negatieve resultaat 2011, veranderende externe omstandigheden en de besluitvorming rondom de diverse maatregelen uit "Parkeren met perspectief", kan pas eind maart 2012 een geactualiseerde meerjarenbegroting worden gepresenteerd.

9 RISICO'S PARKEERBEDRIJF

In 2008 is voor het Parkeerbedrijf een RISK-onderzoek uitgevoerd. Met de vaststelling van de parkeernota heeft het College in juni 2009 besloten dit onderzoek te actualiseren om een beeld te krijgen van de met de parkeernota samenhangende risico's. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van het RISK-onderzoek van het Parkeerbedrijf geactualiseerd weergegeven. Doel is inzicht te bieden in de met de parkeerexploitatie samenhangende risico's, de kwantificering hiervan, alsmede de te nemen of reeds getroffen maatregelen om de risico's te beheersen.

9.1 Belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf

1. De exploitatie van het Parkeerbedrijf

- **Garages:** Het is onzeker of de in het verleden vastgestelde groei prognoses van de gemeentelijke parkeergarages ook daadwerkelijk behaald worden. Het hangt af van de vraag wat de invloed van de tarieven is op het parkeergedrag van de burgers en bezoekers. Bedacht dient te worden dat het Parkeerbedrijf niet de enige exploitant binnen de gemeente is en met de ontwikkeling van de tarieven derhalve ook rekening moeten houden met de concurrentiepositie van het Parkeerbedrijf. Ook dient geconstateerd te worden dat er in de stad Groningen een overcapaciteit aanwezig is van het aantal parkeerplaatsen in garages.
Vervolgens heeft de bereikbaarheid van de stad, alsmede ook het aantal bezoekers dat de stad trekt, direct gevolgen voor de bezetting van de parkeergarages. De eerdere afsluiting voor links afslaand verkeer op het Julianaplein had bijvoorbeeld een waarneembare negatieve impact op de bezetting van de Westerhavengarage.
- **Straatparkeren:** De omzet uit het straatparkeren was altijd toereikend om de aanloopverliezen uit het garageparkeren te compenseren. Door de ingebruikname van diverse nieuwe garages in een korte periode en de toevoeging van werkvelden (fiets en P+R) waar geen opbrengsten tegenover staan, is het straatparkeren (resultaat in 2011 € 2.7miljoen) niet meer toereikend om de tekorten af te dekken.
- **P+R-terreinen:** De P+R-voorzieningen vormen de 'voorkeur van de binnenstad' en zijn daarmee een belangrijke pijler onder het parkeerbeleid. Het aantal mensen dat gebruik maakt van de voorzieningen stijgt aanzienlijk (vooral vanuit Haren). Investerings voor P+R, voor zover niet te dekken uit de P&R-exploitatie, moeten worden opgebracht uit de parkeerexploitatie. Aangezien deze exploitatie de komende jaren onder druk komt te staan, vooral door verwachte aanloopverliezen op in gebruik te nemen parkeergarages, kan de omvang van de voor de upgrading, vol-vrijsignalering e.d. noodzakelijke middelen voor P&R-terreinen ontoereikend blijken.
- **Fietsparkeren:** Binnen het parkeerbeleid neemt fietsparkeren een steeds belangrijker plaats in. De integratie van het fietsparkeren in het parkeerbeleid betekent dat ook deze kosten door de (auto)parkeerders zullen moeten worden opgebracht. In de parkeernota worden investeringen in gratis fietsstallingen e.d. voorzien, oplopend tot ruim € 7 miljoen en resulterend in bijna € 0,5 miljoen extra exploitatielasten. Hier staan geen inkomsten tegenover.

Daarnaast zullen ook de mogelijkheden beperkt worden om schommelingen in de exploitatie op te vangen vanuit de reserve Parkeerbedrijf. Door het in korte tijd in exploitatie nemen van nieuwe parkeergarages (Euroborg, Boterdiep, Damsterdiep, Forum en SOZAWE) zal de eerstkomende jaren druk ontstaan op de exploitatie. Schommelingen in de parkeerexploitatie werden tot dusverre opgevangen via de hiervoor ingestelde 'reserve Parkeerbedrijf'. Deze is echter bij lange na niet toereikend zijn om de te verwachten exploitatietekorten de komende jaren op te vangen. De exploitatie van het Parkeerbedrijf komt daarmee onder druk en kan een risico inhouden voor de realisatie van gewenste beleidsdoelstellingen.

Als laatste dient geconstateerd te worden dat het exploitatie mandaat van het Parkeerbedrijf beperkt is. Door beperkte commerciële handelingsruimte zijn de exploitatie mogelijkheden beperkt.

2. Volledige benutting exploitatiemogelijkheden

De bouw van parkeergarages draagt fors bij in de haalbaarheid van gebiedsontwikkelingen. De exploitatiemogelijkheden van een parkeergarage worden benut bij een gebiedsontwikkeling of de realisatie van een voorziening. In de exploitatieopzetten wordt uitgegaan van realistische bezettingsgraden. Deze kunnen afhankelijk van toekomstige verkeersstromen positief of negatief beïnvloed worden. Mocht de exploitatie negatief uitvallen, dan komt dit tot nu toe volledig voor rekening van het Parkeerbedrijf. Tot op heden wordt verwacht dat de parkeergarages op termijn rendement genereren. Door de koppeling aan de ontwikkelstrategie van programma's zal het Parkeerbedrijf alle zeilen moeten bijzetten om de parkeergarages kostenneutraal te exploiteren.

3. Werkzaamheden aan grote infrastructurele projecten (ZRW, tram) verminderen bereikbaarheid en dus parkeerinkomsten

De kans is aanwezig dat enkele grote infrastructurele projecten als de Zuidelijke Ringweg en de RegioTram binnen nu en 5 á 10 jaar worden gerealiseerd. De consequenties die deze hebben voor de bereikbaarheid gedurende de realisatie van deze projecten zullen nog afzonderlijk in beeld worden gebracht en worden uitgewerkt. Verwacht mag echter worden dat het autoverkeer van en naar de stad wordt belemmerd met alle consequenties voor de bereikbaarheid en de parkeerexploitatie.

4. Upgrading en renovatie

In de meerjarenraming wordt voorgesteld vanaf 2010 middelen voor upgrading en renovatie te reserveren. De vraag is of hier, gelet op de druk op de exploitatie, voldoende middelen voor vrij kunnen worden gemaakt. Bij onvoldoende middelen kan het risico bestaan dat de bebouwde parkeervoorzieningen minder 'bij de tijd' zijn en daardoor minder voldoen aan de wensen en eisen van de gebruikers. Dit kan de exploitatie, als mede ook de realisatie van beleidsdoelen van de gemeente onder druk zetten.

5. Minder grip op handhaving bij overheveling handhavingstaken naar Milieudienst

Met de voorgenomen vorming van een bij de Milieudienst onder te brengen handhavingdienst wordt de directe sturing van het Parkeerbedrijf op de handhavingstaken beperkter en zal meer afstemming vereist zijn. Belangrijk is hierbij te melden dat handhaving één van de belangrijkste schakels is in de keten van het parkeerbeleid. Tot op heden ontbreekt een convenant.

6. Investeringsrisico's (Damsterdiep, SOZAWE, Forum)

De parkeergarage Damsterdiep zal voor € 35,4 miljoen (administratief) worden overgedragen aan het Parkeerbedrijf. In de exploitatie berekeningen van de Forumgarage is rekening gehouden met een overname bedrag van ruim € 52 miljoen en de SOZAWE-garage wordt overgenomen voor bijna € 10 miljoen. De totale investering zal de komende jaren dus bijna € 80 miljoen bedragen. Afwijkingen in deze bedragen kunnen een grote invloed hebben op de gemiddelde kapitaallasten.

7. Bouwkundige risico's Boterdiep- en Rademarktgarage

Op dit moment hebben de werkzaamheden van het bovengrondse bouwprogramma CIBOGA een negatieve impact op de bouwkundige staat van de Boterdiepgarage. De invloed op de exploitatie en het gebruik is onduidelijk. Het is niet ondenkbaar dat een gedeelte van de garage een periode dicht zal moeten. Ook de ontwikkeling van de Rademarktgarage blijft een continu zorgpunt. De ligging van deze parkeergarage in combinatie met constructieve knelpunten heeft de afgelopen jaren geresulteerd in scheurvorming en een tijdelijke sluiting van deze garage. Voor beide garages zijn de toekomstige ontwikkelingen onvoorspelbaar.

8. Ontwikkelingen als P&R-beleid en realisatie RegioTram verminderen parkeerinkomsten

In de parkeernota wordt het autogebruik in vooral de binnenstad ontmoedigd via verschillende maatregelen:
- het vervallen van parkeerplaatsen in de binnenstad;

- de ontwikkeling en realisatie van hoogwaardige vervoersconcepten als de RegioTram;
- de aanleg van nieuwe en het verbeteren van bestaande P+R-terreinen.

Daarmee ontstaat een exploitatierisico voor het Parkeerbedrijf, omdat deze voor een groot deel van haar inkomsten afhankelijk is van de inkomsten uit het straatparkeren. Zo komt rond 75% van het straatparkeren (€ 2,3 miljoen) uit de binnenstad. Als besloten zou worden diverse maatregelen te treffen om het autoverkeer naar de binnenstad te beperken, heeft dat een dalende bezetting van gemeentelijke garages als de Boterdiepgarage, Damsterdiepgarage en de (toekomstige) Forumgarage tot gevolg.

In bijlage 1 worden de risico's en de voorgestelde beheersmaatregelen weergegeven.

10 TOEKOMSTVERWACHTINGEN

Het jaar 2012 zal voor een groot gedeelte in het teken staan van de uitvoering van de in maart 2012 vast te stellen maatregelen uit de nota "Parkeren met perspectief". Deze maatregelen zullen er voor moeten zorgen dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf op lange termijn een gezonder beeld laat zien.

De verwachting is dat de omzet van het straatparkeren in 2012 een stijging zal laten zien, voortkomend uit een hoger resultaat van de fiscale handhaving.

Het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt in maart 2012 aan de raad gepresenteerd. Met de uitvoering van de diverse maatregelen uit dit plan wordt een stijging van de bezetting van de garages nagestreefd.

Vanuit het Parkeerbedrijf staan voor 2011 de volgende projecten op stapel:

- Het aanbesteden van 300 card-only parkeerautomaten;
- Het aanbrengen van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen op P+R-terreinen en gemeentelijke parkeergarages;
- Het inbesteden van het beheer van de gemeentelijke parkeergarages en buurtstallingen en het onderhoud van de parkeerautomaten;
- Definitieve plaatsing parkeermanagement apparatuur in de parkeergarage Damsterdiep;
- Uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken langs het Van Hallpad en de Achterweg;
- Opening fietsstalling Europapark;
- Implementeren database "gestolen gehandicapten parkeerkaarten" in samenwerking met het RDW;
- Verdere uitvoering van het marketingplan Parkeerbedrijf (introduktie nieuwe website Parkeren, verdere ontwikkeling folders en klantacties, voorlichting aan de klant, eenduidige bebording op straat en in de gebouwde parkeervoorzieningen).

BIJLAGE 1 RISICO'S EN BEHEERSMAATREGELEN

In hoofdstuk 10 zijn de verschillende risico's voor het Parkeerbedrijf weergegeven, die voortkwamen uit het in 2008 uitgevoerde RISK-onderzoek. Per risicothema is de riskformule van waarschijnlijkheid x impact toegepast. Op de volgende twee pagina's zijn de bruto risico's zichtbaar in de risicomatrices voor financiële en niet-financiële risico's. De nummers van de risicothema's corresponderen met de nummers in de matrices.

Nummering van de risico's vindt plaats op basis van prioriteit.

Risico's en beheersmaatregelen					
Risico	Maatregel	Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
1. De exploitatie van het Parkeerbedrijf: - bezetting garages blijft achter; - straatparkeren niet meer toereikend voor aanvullen tekorten; - geen middelen voor kwaliteitsverbeteringen P+R-terreinen; - enkel lastenverzwaring door fietsparkeren	Belangrijkste maatregel is de voorgestelde dekking uit een tariefsverhoging van in totaal 20% over twee jaar. De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0,-. De kapitaallasten drukken niet meer op de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De Boterdiepgarage wordt voor een periode van 10 jaar onderdeel van de grondexploitatie CIBOGA. Voor de uitvoering van beide maatregelen is een voorziening beschikbaar van € 10 miljoen.	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Vooral bezetting van straatparkeren en parkeergarages alsmede gebruik van buurtstallingen. Tevens gegevens over ontwikkeling in bezoekersaantallen
	Naast het bieden van goede parkeergarages op gunstige locaties, sturen we door middel van gedifferentieerde tarieven voor parkeren op straat en in parkeergarages. Hiermee willen we bereiken dat optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerfaciliteiten.	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. informatie over aantallen bezoekers (binnen-)stad en bijvoorbeeld 2/3-jaarlijks onderzoek naar klanttevredenheid
	Met een parkeerroute-informatiesysteem worden de bezoekers naar de dichtstbijzijnde parkeergarage geleid	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages (na realisatie Management Informatie Systeem) en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. bijvoorbeeld 2/3-jaarlijks onderzoek naar klanttevredenheid
	Tijdig onderkennen van relevante ontwikkelingen in relatie tot het zo mogelijk	Risico wordt structureel minder	afhankelijk per situatie	d.m.v. periodieke rapportages en het	O.b.v. ontwikkelingen in bezetting

Risico's en beheersmaatregelen					
Risico	Maatregel	Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
	in overleg treden met andere belanghebbenden (omwonenden, ondernemers etc.) om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken. Deze oplossingen kunnen gelegen zijn in het (al dan niet tijdelijk) verlagen van parkeertarieven, het aanpassen van parkeerwijssystemen c.q. dynamisch verkeersmanagement, maar ook in maatregelen die primair door bijvoorbeeld de ondernemers dienen te worden gerealiseerd			jaarverslag Parkeerbedrijf	
	De vertaling van de benodigde middelen in de (meerjarige) parkeerexploitatie heeft reeds grotendeels plaatsgevonden. Jaarlijks wordt in beeld gebracht of de parkeerexploitatie in staat is de benodigde middelen te genereren.	Risico wordt enigszins beperkt	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gebruik van P+R-terreinen
	De vertaling van de benodigde middelen voor het fietsparkeren in de (meerjarige) parkeerexploitatie heeft in de Parkeernota reeds grotendeels plaatsgevonden. Jaarlijks wordt in beeld gebracht of de parkeerexploitatie in staat is de benodigde middelen te genereren.	Risico wordt enigszins beperkt	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gebruik van P+R-terreinen
2. Volledige benutting exploitatiemogelijkheden Parkeerbedrijf	Middels impact-analyses van externe partijen (Deloitte, Grontmij) de waarde ontwikkeling van de verschillende parkeervoorzieningen inzichtelijk maken	Risico zal grotendeels blijven bestaan	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Jaarlijks verspreiden impact-analyses,
3. Werkzaamheden aan grote infrastructurele projecten (ZRW, tram)	Via een in te stellen Taskforce Bereikbaarheid zal bezien worden op welke wijze deze effecten gemeentebreed zo	Moeilijk aan te geven, risico zal mogelijk slechts	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag	Gegevens over bezoekersstromen en gebruik gemeentelijke

Risico's en beheersmaatregelen					
Risico	Maatregel	Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
vermindere bereikbaarheid en dus parkeerinkomsten.	optimaal mogelijk kunnen worden beheerst. Het is van belang dat ook het Parkeerbedrijf hierbij direct betrokken wordt.	beperkt kunnen worden bijgesteld		Parkeerbedrijf	parkeervoorzieningen.
4. Upgrading en renovatie	Op basis van ontwikkelingen in de markt (waaronder technologische ontwikkelingen) en uitkomsten van klanttevredenheidsonderzoeken zal doorlopend gemonitord worden of aanleiding bestaat voorstellen te doen voor investeringen in upgrading en/of renovatie	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. ontwikkelingen in bezetting garages en metingen inzake klanttevredenheidsonderzoeken
5. Minder grip op handhaving bij overheveling handhavingstaken naar Milieudienst	Via een convenant zullen de wederzijdse afspraken worden uitgewerkt.	Risico kan verder worden beperkt	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over betalingsbereidheid en omvang boetes en naheffingen
6. Investeringsrisico's (Damsterdiep, SOZAWE, Forum)	Met de projectleider, planeconoom en teamleider Parkeerbedrijf vindt periodiek overleg plaats om de tussentijdse stand van zaken te analyseren en monitoren.	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Investeringen blijven binnen door de Raad beschikbaar gesteld krediet
7. Bouwkundige risico's Boterdiep- en Rademarktgarage	Met de betrokken projectleiders en technici periodiek overleggen over impact en oplossingen.	Risico's zullen grotendeels blijven bestaan	Raad	d.m.v. periodieke rapportages	Meetrappen en bouwkundige adviesrapporten
8. Ontwikkelingen als P&R-beleid en realisatie tram verminderen parkeerinkomsten	Door het parkeer'product' aantrekkelijk te houden (bijvoorbeeld ook door de ingebruikname van een dynamisch vervoersmanagement-systeem) wordt gestreefd deze effecten te beheersen.	Risico zal grotendeels blijven bestaan	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gebruik gemeentelijke parkeerfaciliteiten