

# NOTITIE IMPAIRMENT PARKEERBEHEER

*Beschrijving van de geformuleerde scenario's en analyses die moeten leiden tot de juiste keuze voor een financieel goede basis van Parkeerbeheer voor de komende jaren*

## Geformuleerde scenario's

### 1. Tariefsverhoging parkeergarages met 10 cent per 20 minuten

De afgelopen decennia zijn de tarieven in de parkeergarages niet verhoogd. Jaarlijks draagt de gemeente € 87.000,- (geen tariefsverhoging 2014) en € 125.000,- (geen tariefsverhoging 2016) bij aan de exploitatie van PBR. Parkeerbeheer heeft aangegeven dat met een verhoging van € 0,30 per uur de extra inkomsten voldoende zijn om uit de rode cijfers te blijven. Consequentie is dat de parkeertarieven in de garages door deze tariefsverhoging gelijk zijn aan de tarieven op straat.

In onderstaand overzicht is aangegeven op welke momenten Parkeerbeheer eerder is gecompenseerd.

#### **Compensaties als onderdeel van de garage omzet**

1. compensatie EUR 0,10 1-1-2014 : € 87.000
2. compensatie EUR 0,10 1-1-2016 : € 125.000
3. wijziging tijdeenheid afrekeneenheid 1-1-2017 (30 minuten) : € 110.000
4. wijziging tijdeenheid afrekeneenheid 1-1-2018 (20 minuten) : € 100.000
5. compensatie koopzondagen : € 120.000

*Achtergrond bij de inmiddels gefixeerde compensaties betreft de besluitvorming rondom de aanschaf in 2008 van de parkeergarage Nieuwe Markt. Binnen de toen geldende businesscase was een uiteindelijk renderende exploitatie van deze parkeergarage enkel mogelijk voor Parkeer Beheer met een tariefstelling per uur en een 2-jaarlijkse verhoging van dit tarief met 7% (+/- € 0,10). In 2014 is voor het eerst gekozen om de tariefstijging niet aan de parkeerder door te berekenen, deze stap is in 2016 herhaald, daarna is besloten de afrekeneenheden korter te maken (ook dan betaalt de parkeerder altijd minder) en is bij invoering van openstelling van winkels op alle zondagen een maximum tarief voor de parkeerder op zondag ingesteld. In 2018, 2020 en 2022 wenste de aandeelhouder/wethouder niet ook nog de tariefsverhoging toe te passen en hij wenste ook niet nog te compenseren.*

### 2. Tariefsverhoging op straat (parkeertarieven), tarief garages gelijk

De afgelopen 10 jaar zijn de parkeertarieven op straat niet verhoogd. In sector 1 geldt een parkeertarief van € 2,10 p/u en daarbuiten een parkeertarief van € 1,50 p/u. Dit scenario gaat uit van een verschil tussen straat en garages naar tenminste € 0,50 (straat € 2,30 – garage € 1,80). In 2022 was de opbrengst van straatparkeren ruim 1,5 miljoen euro; in de Excelbijlage is detailinformatie opgenomen.

### 3. Verhoging van tarieven van vergunningen

Het prijspeil en de opbrengsten van vergunningen voor bewoners en bedrijven zijn de laatste jaren vrij constant. Een keuze kan zijn om deze doelgroep zwaarder financieel te belasten. De opbrengsten van vergunningen zijn nu beperkt (2022: € 260.000,-). In de analyse van dit scenario wordt gekeken naar de effectieve meerwaarde van verhoging van het tarief op het exploitatieresultaat van Parkeerbeheer (zie verderop in deze notitie).

### 4. Combinatie beetje omhoog

Een mix van scenario 1 t/m 3. Zie verderop in deze notitie hoe dit scenario tot stand is gekomen.

## **5. Geen tariefsverhogingen, minder of geen afdracht algemene middelen**

Het straatparkeren kent een positief financieel resultaat. Jaarlijks wordt het 'overschot' teruggestort naar de algemene middelen. In 2022 waren de kosten (PUP, compensaties, onvoorzien) ca 1,7 miljoen, de opbrengsten bedroegen ca 2 miljoen, waardoor er € 300.000,- als eindresultaat over bleef (zelfs in jaar met deels invloed Corona; prognose 2023 2,3 miljoen opbrengsten). In plaats van terugstorten, kan gekozen worden voor een compensatie aan Parkeerbeheer. Dit betekent wel dat "de Roosendaler" (en dus ook de niet parkeerder) de kosten voor parkeren moet betalen. Aandachtspunt bij de inrichting van elke compensatie is tevens de 'Wet Markt & Overheid'.

### ***Aanvullend:***

Met de komst van Rosada heeft de gemeente de detailhandel in de Roosendaalse binnenstad willen stimuleren door het parkeertarief op zondag in de garages gelijk te stellen aan de parkeertarieven van het outletcentrum. Inmiddels heeft het Outletcentrum zijn parkeertarieven verhoogd naar € 4,- per dag. Sinds enkele jaren betaalt de gemeente € 120.000,- aan Parkeerbeheer om de € 2,- (voor de gehele zondag) in stand te houden. Het College wil graag weten wat de meerwaarde is van het afschaffen van dit maximumtarief voor de koopzondag op het exploitatieresultaat.

NB: In de praktijk weten veel mensen niet van het bestaan van de maatregel; deels is de gemiddelde parkeerduur korter, waardoor de € 2,- niet wordt gehaald.

In het vervolg van de notitie wordt eerst ingegaan op de resultaten van een deskstudie naar de gevolgen van verhoging van de parkeertarieven naar doelgroep. Hiermee wordt specifiek ingezoomd op het werkelijke, maatschappelijke effect en gevolgen in keuzes van binnenstadbezoek. Daarna volgt een beschrijving van de scenario's en het toewerken naar een advies voor de toekomstige situatie.

## **Resultaten deskstudie “Gevolgen verhoging parkeertarieven naar doelgroep”**

Een wijziging van het parkeertarief in het centrum kan gevolgen hebben voor de bezoekersaantallen van de stad en voorzieningen. Diverse onderzoeken in den lande hebben hierover plaatsgevonden. Daaruit blijkt dat de werkelijke effecten per doelgroep verschillen. Oftewel: afhankelijk van het motief waarvoor je parkeert, weeg je de hoogte van het tarief mee.

Hieronder zijn de effecten per doelgroep kort omschreven.

### **Bewoners**

Bewoners vallen buiten het betaald parkeerregime. Zij parkeren veelal met een parkeervergunning. De verwachting is dat een beperkte, reguliere indexering van de vergunningprijs geen effect zal hebben op het gebruik of de aanschaf, gezien het dagelijks gebruik. Een vergunning heeft dus een grote mate van afhankelijkheid en dus een belangrijke waarde in het dagelijks leven.

### **Bezoekers van bewoners**

Bezoek van bewoners in het centrum hebben geen keuzevrijheid; zij komen voor die betreffende bewoner(s) op dat adres. De bezoeker maakt voor zichzelf de afweging om met de auto te komen of voor een andere vervoerswijze te kiezen. Bij de keuze voor de auto wordt direct geaccepteerd dat voor parkeren betaald moet worden. Als de parkeergarage op acceptabele loopafstand ligt, heeft de bezoeker keuzevrijheid: garage of op straat. Het huidige tariefverschil nodigt uit om in de garage te parkeren, maar aspecten als ‘gemak’, wel/niet verder kunnen lopen en plaatsbeschikbaarheid zijn medebepalend in de werkelijke keuze.

In onze gemeente is de bezoekersregeling van toepassing om het parkeren zo goed mogelijk te faciliteren. Het lagere tarief in de garages werkt sturend voor de mensen die prijs belangrijk vinden, maar dit is dus niet allesbepalend.

### **Bezoekers van evenementen**

Deze groep komt voor het evenement en accepteert de parkeerprijs. De keuzeaspecten hiervoor zijn vooral plaatsbeschikbaarheid, gemak en loopafstand. Afhankelijk van de duur van het evenement, kiest de bezoeker een goedkopere/gratis parkeerplaats op grotere afstand. Daarnaast is aantrekkelijkheid van de binnenstad belangrijker dan de parkeer tarieven<sup>2</sup> en juist tijdens deze evenementen is de binnenstad op zijn aantrekkelijkst (of in ieder geval het drukst). Een beperkte verhoging van parkeertarieven heeft geen invloed op de keuze om een evenement te bezoeken; mogelijk wel op de keuze in vervoerswijze.

### **Bedrijfsmatige activiteiten en werknemers**

Bij een beperkte verhoging verandert er weinig voor bedrijven en werknemers. Als de werkgever de parkeerkosten vergoedt of parkeerplaatsen op eigen terrein heeft, heeft dit geen effect op het parkeergedrag. Als de werknemer de parkeerkosten zelf betaalt, gaat deze mogelijk op zoek naar alternatieven. Dit leidt dan tot parkeren op grotere loopafstand of een andere vervoerswijzekeuze. De noodzaak om aanwezig te zijn, verandert niet en daarmee is het effect van tariefverhoging nul/zeer beperkt.

Voor bedrijven die in het centrum werkzaamheden moeten verrichten, is betaald parkeren een gegeven. In de meeste gevallen worden parkeerkosten doorberekend aan de klant en heeft een beperkte verhoging geen effect in het wel/niet uitvoeren van de werkzaamheden.

### **Dagelijkse boodschappen**

Op bezoekers van supermarkten, bakkers, slagers, etc. hebben deze prijsverhoging geen effect. Deze groep kiest bewust voor een bepaalde winkel en laat zich niet beïnvloeden door het parkeertarief. De keuze voor een supermarkt hangt af van eigen voorkeur voor winkel, gemak (inladen boodschappen) en plaatsbeschikbaarheid. Daarnaast zijn mensen vaak niet bereid om ver te rijden voor de kleinere, dagelijkse boodschappen<sup>1</sup>.

### **Winkelend publiek**

Voor deze doelgroep is het effect het lastigst te bepalen. Om te beginnen is het effect klein. Voor winkelbezoek blijven nabijheid, bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen en aantrekkelijkheid de belangrijkste keuzefactoren.<sup>2</sup> Als de aantrekkelijkheid van een winkelvoorziening laag is, kan de weerstand van parkeren een bijkomende rol gaan spelen. Maar de essentie ligt dan in

de aantrekkelijkheid. De ervaring leert dat de meeste mensen uit deze doelgroep de parkeertarieven niet kennen. En daarmee de tarieven accepteren bij de keuze om te gaan.<sup>1</sup>

De alternatieven voor het centrum zijn de centra in Bergen op Zoom, Etten-Leur en Breda. Parkeren is hier ongeveer even duur als in Roosendaal (zie verderop in de tekst). Een kleine verhoging zal voor de bezoekers niet snel een reden zijn om uit te wijken naar een ander stadscentrum als het gevoel van aantrekkelijkheid niet verandert. Daarnaast kan ervoor gekozen worden om te variëren met de verschillende soorten tarieven (hoog-laag-schil).

Samenvattend: is er een mogelijk effect te verwachten bij de doelgroep winkelend publiek, maar dit is onderdeel van een brede afweging in: aantrekkelijkheid, bezoekmotief/keuze voor bepaalde winkels, keuze in tariefsoorten, loopafstand en verblijfsduur. Een beperkte tariefstijging brengt op zichzelf geen directe reden met zich mee om geen bezoek te doen of naar een ander centrum te gaan. Met name de aantrekkelijkheid van centrum en voorzieningen is belangrijker dan het parkeertarief.

1: <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/elf-waarheden-over-parkeren,-mobiliteit-en-retail>

2: <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvv-kennisdocumenten/brochure-parkeerregulering-toepassing-en-effecten>

## Beschouwing en conclusies van doorerekende scenario's

(in de bijlage het Excelbestand: 20230811 Doorrekening tariefscenario's SPARK compleet).

Om wat beter inzicht te krijgen in de financiële effecten van verhoging van tarieven, heeft bureau SPARK 4 scenario's doorerekend. Het betreft de 3 eerder geformuleerde scenario's die eerst apart zijn beschouwd. Op basis van deze beschouwing is gekomen tot het 4<sup>e</sup> "mix" scenario. Hieronder vindt de beschrijving en analyse plaats. Voor de detailinfo van de berekeningen wordt verwezen naar bijgevoegd Excelbestand.

- **Scenario 1:** Eenmalige verhoging van de garageparkeertarieven met € 0,10 per 20 minuten geparkeerde tijd (= + € 0,30 per uur)
- **Scenario 2:** Eenmalige verhoging van de straatparkeertarieven met € 0,20 per uur waardoor het verschil tussen garage en straat (in sector 1) € 0,50 per uur bedraagt
- **Scenario 3:** Eenmalige verhoging van de tarieven van de straatparkeervergunningen (mate van verhoging verschilt per categorie)

Uit de cijfermatige analyse van de berekeningen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het grootste effect wordt bereikt met verhoging van de tarieven voor betaald parkeren. In scenario 1 wordt ingezoomd op de eerder voorgestelde verhoging van € 0,10 per 20 minuten. Dit leidt tot een ingeschatte extra omzet van bijna € 490.000,- per jaar. Naast de extra omzet door de verhoging, ontstaat ook uitwijkend parkeergedrag van een deel van de huidige garageparkeerders, dit als gevolg van de tariefwijziging. Deze effecten zijn gebaseerd op praktijkonderzoek en aannames van ervaringen uit andere steden.
- Scenario 2 is een verdere ontmoediging van straatparkeren. Door een combinatie van hoger tarief voor "blijvende straatparkeerders" en verschuiving van straatparkeren naar garageparkeren, ontstaat een omzetverhoging van circa € 120.000,-
- Het laagste financiële effect wordt bereikt met het uitsluitend verhogen van de tarieven voor vergunningen. Dit komt enerzijds door het per saldo lage aantal vergunningen, de lage prijs (waardoor je ook maar beperkt kunt verhogen) en de eenmaligheid van de verhoging (1x per jaar). De verwachting is dat de extra omzet op circa € 90.000,- per jaar gaat uitkomen.

Op basis van deze 1<sup>e</sup> berekeningen en een tussentijds overleg met SPARK is gezamenlijk gezocht naar een geoptimaliseerde variant die mogelijk past binnen de mix van financiële haalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Dit heeft geleid tot scenario 4, als volgt:

- **Scenario 4a:** Verhoging van alle betaald parkeren tarieven (garage, straat en schil) met € 0,10 per uur totale meeropbrengst op van € 320.000 per jaar.
- **Scenario 4b:** Verhoging van alle betaald parkeren tarieven (garage, straat en schil) met € 0,15 per uur totale meeropbrengst op van € 440.000 per jaar.
- **Scenario 4c:** Verhoging van tarieven garage € 0,10 per uur en verhoging tarieven op straat met € 0,20 per uur totale meeropbrengst op van € 420.000 per jaar.
- **Scenario 4d:** Verhoging van tarieven garage € 0,15 per uur en verhoging tarieven op straat met € 0,20 per uur totale meeropbrengst op van € 490.000 per jaar.

## Beschouwing en overwegingen

Met bovenstaande scenario's is inzicht gegeven in de financiële mogelijkheden van tarifiering van parkeren en de best werkende richtingen om de toekomst van parkeren en Parkeerbeheer zo goed mogelijk vorm te geven. Bij het advies voor het te kiezen scenario voor het vervolgtraject moet het volgende in ogenschouw worden genomen:

- Tarieven voor garageparkeren versus straatparkeren: statutair is vastgelegd dat het tarief voor garageparkeren niet hoger mag liggen dan straatparkeren. Het uitsluitend verhogen van de garagetarieven kan dus slechts beperkt en stimuleert straatparkeren door bezoekers. Dit strookt niet met de doelstellingen om bezoekers zoveel mogelijk in garages te laten parkeren.
- Niet gepleegde indexering parkeertarieven: bekend is dat in Roosendaal de afgelopen 10 jaar de tarieven ongewijzigd zijn gebleven. De jaarlijkse beheerkosten zijn, in de lijn van de

algemene kostenontwikkeling, wel gestegen, waardoor de kosten-batenverhouding scheef is gegroeid. Parkeerbeheer ziet geen mogelijkheden meer om verdere kostenbesparingen te bereiken en verwacht ook in de komende jaren eerder een toename dan afname van reguliere kosten. Dit maakt een verhoging van inkomsten noodzakelijk.

- Concurrentiepositie t.o.v. omliggende gemeenten: over de invloed van de hoogte van parkeertarieven op de economische aantrekkingskracht zijn verschillende studies bekend. In eerdere tekst is een uitsplitsing naar doelgroepen gemaakt. De huidige tarieven laten het volgende zien.

	Hoogtarief garage	Hoogtarief straat	Laagtarief straat	Dagtarief garage	Dagtarief straat hoog	Dagtarief straat laag				
	(€ per uur)	(€ per uur)	(€ per uur)	(€ per dag)	(€ per dag)	(€ per dag)				
Bergen op Zoom (1)	€ 2,10	€ 2,70	€ 2,00	n.v.t.	€ 13,50	€ 9,00				
Etten-Leur	€ 2,00	€ 2,40	n.v.t.	€ 6,00	€ 12,50	€ 10,00				
Breda (2)	€ 2,36	€ 2,30	€ 1,50	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.				
Roosendaal (3)	€ 1,80	€ 2,10	€ 1,50	€ 9,00	€ 10,00	€ 10,00				

(1): hoogtarief straat is € 2,70 per uur (eerste 2 uren), daarna € 5,- per uur. Er zijn ook 2 parkeervelden verder van het centrum voor € 1,50 per uur of € 7,50 per dag  
(2): ook garages voor € 1,88 per uur te vinden (iets verder van centrum) met avondtarief van € 5,50. Dagtarief Gasthuisvelden 4,- per dag  
(3): nachtelijke uren en deel van zondag is € 0,80 per uur in Biggelaar en Nieuwe Markt

- Financiële doelstellingen t.b.v. exploitatie Parkeerbeheer: de reden voor een afweging van verhoging van parkeertarieven ligt direct in een toekomstbestendige exploitatie van de parkeergarages door Parkeerbeheer. In eerdere rapportages is aangegeven dat een verhoging van de jaarinkomsten van € 300.000,- nodig is voor een primair financieel gezonde toekomst. Kostenbesparende inspanningen zijn eerder uitgevoerd; een verhoging van de inkomstenkant is derhalve noodzakelijk.
- Verkoopbaarheid en gelijkwaardige behandeling van verschillende gebieden: gezien de algemene indexering van kosten en het gegeven dat de parkeertarieven in Roosendaal al lang niet zijn verhoogd, is een zo beperkt mogelijke verhoging reëel te noemen. Om mogelijke “waterbedeffecten” te voorkomen, ligt een gelijke verhoging in de verschillende deelgebieden van het totale PUP-regime het meest voor de hand.
- Politiek en maatschappelijk draagvlak: een verhoging van parkeertarieven roept altijd reacties en mogelijk weerstand op. Een acceptabel parkeertarief is een ‘verkoopargument’ voor de stad en ondernemers, maar is zoals beschreven niet de beslissende factor om de stad wel/niet te bezoeken. Daarnaast is een gezonde, blijvende exploitatie van de parkeergarages en handhaving een algemeen belang voor de stad. Vanuit dat oogpunt is een tariefaanpassing passend en uitlegbaar, maar is het wenselijk om deze zo laag mogelijk te houden.

#### Advies

Met de berekeningen van bureau SPARK is inzicht gegeven in mogelijke scenario's van differentiatie van parkeertarieven en effecten voor het exploitatieresultaat. Tezamen met inhoudelijke overwegingen ligt er nu een basis voor een te maken keuze. Op basis van deze info wordt geadviseerd om te kiezen voor **scenario 4b: alle betaald parkeertarieven verhogen met € 0,15 per uur.**

Dit betekent het volgende:

- De verhoging per 2024 is 7-10% (garage-straat), dit is acceptabel gezien het feit dat de tarieven de afgelopen jaren niet zijn geïndexeerd
- Voor alle typen gebieden is de verhoging hetzelfde
- Het prijsverschil tussen garageparkeren en straatparkeren blijft hetzelfde
- Voor bewoners heeft dit geen consequenties (prijs voor vergunningen wordt niet aangepast)
- De extra inkomsten zijn voldoende voor een gezonde bedrijfsvoering van Parkeerbeheer
- Met deze maatregel worden de benodigde inkomsten gegenereerd door de parkeerders en niet met algemene middelen. Dus de ‘gebruiker’ betaalt en niet ‘alle inwoners’.
- In de parkeergarages wordt afgerekend per 20 minuten. Een verhoging van 15cent per uur is deelbaar door drie, de afrekeneenheid (65cent/20min) blijft een logisch bedrag. Er hoeft niet te worden afgerond.

- Extra inkomsten uit het straatparkeren vloeien terug naar de algemene middelen, dus naar de inwoner van Roosendaal. De extra opbrengsten uit straatparkeren voor de algemene middelen komen uit op 100.000-140.000 euro per jaar

Deze beperkte verhoging is naar verwachting maatschappelijk verantwoord en goed uitlegbaar. Daarnaast werken we in de toekomst naar het realiseren van diverse soorten hubs, waarmee we meer parkeeralternatieven faciliteren voor diverse doelgroepen. Dit komt, als uitwerking van het parkeerbeleid, verder aan bod.

#### Noot 1 - Tarief koopzondag:

Op het totale financieel plaatje heeft het afschaffen van dit maximumtarief een minimaal effect. In het kader van de gastvrijheid van Roosendaal kan ervoor gekozen worden om deze, bij keuze van scenario 4, in stand te houden. Indien ook voor zondag voor de normale tarifiering wordt gekozen, ontstaat een marginale toename van de opbrengst. Dit betreft de parkeerders met een langere verblijfsduur. Aangezien we geen specifiek inzicht hebben in het aandeel/aantallen parkeerders die op zondag langer parkeren en dus in de toekomst duurder uit zouden zijn, is de exacte meeropbrengst niet duidelijk.

Gelet op bovenstaande en de inmiddels ingekomen reacties op de Parkeervisie, wordt geadviseerd om het maximumtarief van € 2,- op koopzondagen te handhaven (en waar mogelijk nog actiever te communiceren in het kader van Gastvrij Roosendaal).

#### Noot 2 - beschouwing scenario 5:

In het begin van de notitie is in scenario 5 benoemd om geen tariefverhogingen door te voeren. In dat geval moeten de extra financiële middelen voor Parkeerbeheer komen door minder/geen afdracht naar de algemene middelen. Parkeerbeheer heeft aangegeven met circa € 300.000,- voldoende te hebben voor een primair gezonde exploitatie. Daarnaast heeft Parkeerbeheer in een reactie op de berekeningen van SPARK benoemd dat behoefte is aan extra budget voor verduurzaming en andere investeringen in de garages (zie bijgevoegde mail).

#### Noot 3 – Subscenarios 4

De prijsscenario's binnen variant 4 wisselen van 10 tot 20 cent verhoging per uur. De subvarianten 4b-4d worden op dit moment (dd 5 okt '23) doorgerekend door SPARK. Op basis van de 'bierviltjesmethode' en eerdere berekeningen van variant 4a zijn de genoemde bedragen berekend. Deze kunnen afwijken van de daadwerkelijke berekeningen door SPARK

Gezien de motivatie in het hiervoor beschreven advies wordt geadviseerd om de primair benodigde extra bijdrage te generen met scenario 4b. Uit een nadere opgaaf van Parkeerbeheer moet blijken welk bedrag exact nodig is voor extra investeringen in de garages. Op basis daarvan kan, door of in samenspraak met de wethouder Financiën, besloten worden om deze kosten te financieren door een lagere storting naar de algemene middelen of op andere wijze.