

Beheerplan Parkeren 2021 - 2022

Gemeente Oss
Dienst Gemeentebedrijven
Afdeling GIBORVS / Parkeerbedrijf
Lars Mosch
September 2021

<u>1</u>	<u>INLEIDING EN SAMENVATTING</u>	<u>3</u>
1.1	INLEIDING	3
1.2	SAMENVATTING	3
<u>2</u>	<u>OVERZICHT PARKEERBEDRIJF</u>	<u>5</u>
2.1	ACTIVITEITEN PARKEERBEDRIJF	5
2.2	VERSCHILLENDE VORMEN BETAALD PARKEREN	6
2.3	ORGANISATIE PARKEERBEDRIJF	6
2.4	PROGRAMMABEGROTING	7
2.5	ECONOMISCHE CRISIS / COVID-19	8
2.6	BETAALD PARKEREN ALGEMEEN (ON-STREET)	9
2.7	ACHTERAF BETAALD PARKEREN (OFF-STREET)	12
2.7.1	PARKEERTERREIN JURGENSPLEIN	13
2.7.2	PARKEERDEK OOSTWAL - OOST	14
2.7.3	PARKEERGARAGE BERGOSS	14
2.8	PARKEERREGELING VOOR BELANGHEBBENDEN (VERGUNNINGPARKEREN)	15
2.9	BEWAAKTE FIETSENSTALLINGEN	17
2.10	OVERIGE ONTWIKKELINGEN 2021-2022	17
2.11	WAT HAD MEER AANDACHT MOETEN HEBBEN IN 2016 - 2020?	18
2.12	ACTIEPLAN 2021 - 2022	18
<u>3</u>	<u>EXPLOITATIEOVERZICHT 2021 - 2024</u>	<u>19</u>
3.1	UITGANGSPUNTEN EXPLOITATIEOVERZICHT 2021-2024	19
3.2	RESERVE PARKEERBEDRIJF	20
3.3	PARKEEREIS	20
3.4	MOGELIJKE RISICO'S 2021 – 2024	21
3.5	MEERJARENBEGROTING 2021-2024	21

1 Inleiding en samenvatting

1.1 Inleiding

In 2005 heeft de gemeenteraad in haar parkeerbeleidsplan aangegeven hoe ze de toekomst van het betaald parkeren ziet. In dit "Beheerplan parkeren 2021 - 2022" geeft het parkeerbedrijf aan:

- in hoeverre de doelstellingen van het parkeerbeleidsplan behaald zijn en hoe we de doelstellingen verder willen realiseren;
- de financiële positie van het parkeerbedrijf;
- de ontwikkelingen binnen parkeren en hoe we deze binnen het parkeerbedrijf toepassen.
- de maatregelen om het parkeerbedrijf te laten functioneren.

In afwijking van eerdere beheerplannen omvat dit beheerplan een periode van 2 jaren. Voor deze periode is gekozen vanwege de nog onzekere structurele financiële effecten van COVID-19 en het geactualiseerde parkeerbeleidsplan dat naar verwachting in 2022 het licht zal zien. De koers van dit beleidsplan zal worden vertaald in een beheerplan voor 2023 en verder. Het beheerplan 2021-2022 is gebaseerd op de actuele stand van zaken Jaarrekening 2020.

1.2 Samenvatting

Financiën

Sinds 2013 draagt het parkeerbedrijf € 245.000,- per jaar af aan het mobiliteitsfonds (MipMo). Deze afdracht is tot en met 2019 volledig gerealiseerd, onder meer door onttrekkingen uit de Reserve Parkeren. Het saldo van deze reserve is hierdoor tot bijna op het vereiste minimumniveau terecht gekomen. In 2020 is desondanks de afdracht aan het MipMo gerealiseerd, het resulterende tekort op de parkeerexploitatie is aangezuiverd vanuit de algemene stadsmiddelen.

In de periode sinds 2011 heeft een gestage daling plaatsgevonden van de inkomsten uit het betaald parkeren. Naast de economische crisis van 2012 en de nasleep daarvan is het veranderende winkelgedrag van de consument hier debet aan. Sinds 2017 is het aantal geparkeerde uren min of meer gelijk gebleven, maar zijn de inkomsten verder teruggelopen als gevolg van lagere dag(deel)tarieven. Met de huidige COVID-19 pandemie zijn in 2020 de inkomsten nog veel verder teruggelopen. We verwachten dat dit ook in 2021 het geval zal zijn. Vanaf 2022 zal naar verwachting een herstel zichtbaar zijn, echter COVID-19 zal ook een structurele verandering in het reis- en bezoekgedrag met zich meebrengen. Vooralsnog wordt ingeschat dat deze verandering tot 10% afname van de directe parkeerinkomsten van bezoekers zal leiden. Dit betekent dat, zonder ingrepen in de uitvoering, de parkeerexploitatie ongeveer kostenneutraal zal zijn, maar een afdracht aan het MipMo niet meer mogelijk is.

Voor deze begroting gaan we uit van een parkeersituatie die gelijk blijft aan 2019. Als gevolg van COVID-19 en de nasleep daarvan houden we rekening met incidentele minderopbrengsten in 2021 van € 1,0 miljoen en vanaf 2022 structureel € 0,3 miljoen per jaar. In de begroting zijn de budgetten aangepast naar de meest actuele stand van zaken en de verwachtingen voor de komende twee jaar. De Reserve Parkeren blijft de komende jaren rond het minimumniveau.

Activiteiten parkeerbedrijf 2021-2022

Sinds 2016 heeft het parkeerbedrijf een inhaalslag gemaakt. Het betaald parkeren en vergunningparkeren in Oss is overzichtelijker gemaakt, de regelgeving is duidelijker en toegankelijker gemaakt en de on- en off-street parkeerapparatuur is geüpdatet naar de huidige standaarden. Tot slot is het aanvragen van parkeervergunningen gedigitaliseerd en daardoor 24/7 mogelijk voor onze klanten.

In de periode 2021-2022 richten we ons op maatregelen die de efficiency van de bedrijfsvoering vergroten. Hiermee beogen we de uitvoeringskosten te beperken en, waar mogelijk, de inkomsten te vergroten. Ook wordt de omvang van het werkpakket van de medewerkers van het parkeerbedrijf afgestemd op de beschikbare capaciteit van deze medewerkers. Naast de herverdeling van taken, waarbij operationele beheerstaken als gecombineerd werkpakket "in de markt" worden gezet, betreft dit het aanpassen van de openingstijden van de parkeergarage Bergoss en de inzet van scanvoertuigen voor de (fiscale) parkeerhandhaving. Vooralsnog wordt niet gekeken naar de bedrijfseconomisch haalbare omvang van het gebied met parkeerregulering, dit zal in 2022 bij de herijking van het parkeerbeleid aan bod komen.

2 Overzicht parkeerbedrijf

In de volgende paragrafen worden de verschillende onderdelen van het parkeerbedrijf beschreven. Per onderdeel is kort aangegeven wat we in de afgelopen periode hebben gedaan, welke belangrijke ontwikkelingen we constateren én wat we in de komende periode gaan doen. Wanneer er concrete acties zijn, worden deze aan het einde van een paragraaf weergegeven.

2.1 Activiteiten parkeerbedrijf

Het belangrijkste doel van het parkeerbedrijf is een goede en eerlijke verdeling van de beschikbare parkeervoorzieningen onder de bewoners, de bezoekers en de werknemers in en rondom het centrum van Oss.

Het parkeerbedrijf realiseert dit doel door:

- Voldoende parkeerplaatsen aan te bieden;
- Parkeerregulering(betaald parkeren) waardoor parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de juiste doelgroep;
- Fietsenstallingen te beheren;
- Efficiënt en kostendekkend te werken.

Daarnaast draagt het parkeerbedrijf financieel bij aan het Mobiliteitsfonds (MipMo) waarmee we Oss bereikbaar houden.

Parkeerbeheer voert de regie over de volgende activiteiten:

- *Betaald parkeren op straat*
 - Parkeerautomaten
 - Achteraf betaald parkeren op straat via mobiel parkeren
- *Achteraf betaald parkeren* (met een slagboom afgesloten voorzieningen)
 - Parkeerterrein Jurgensplein
 - Parkeerdek Oostwal Oost (bij/onder de BCC)
 - Parkeergarage Bergoss
- *Parkeerregeling voor belanghebbenden* in Oss en Ravenstein (vergunningparkeren)
- *Mobiel parkeren*
- *Bewaakte fietsenstallingen*
 - Kruisstraat
 - Oostwal
- *Adviserende taak aan*
 - Bestuur
 - LWE
 - Vastgoedbedrijf
 - Gebiedsbeheerders, vakbeheerders en –specialisten

- Centrummanagement
- *Communicatie* met burgers en bedrijven
 - Afhandelen van klachten, vragen en verzoeken
 - Communicatie van veranderingen in het parkeerbeleid
 - Contact met het Centrummanagement
 - Het opstellen en bewaken van de begroting en de parkeertarieven.

De meeropbrengst van de rendabele activiteit "betaald parkeren op straat" wordt ingezet voor de onrendabele overige activiteiten van parkeerbeheer, zoals vergunningparkeren, het parkeren in gebouwde voorzieningen en fietsenstallingen. Het saldo van alle activiteiten tezamen wordt verrekend met de Reserve Parkeren.

2.2 Verschillende vormen betaald parkeren

Tussen straatparkeren en achteraf betaald parkeren bestaat een fiscaal verschil. Het betaald parkeren voor parkeervakken op straat of op de niet-afgesloten parkeerterreinen is een lokale belasting. Achteraf betaald parkeren (bij terreinen of garages die fysiek met slagbomen, hekken of kentekencamera's zijn afgesloten) betreft een privaatrechtelijke overeenkomst. Als gemeente "verhuren" wij een parkeerplaats voor een bepaalde duur. Daarom wordt over achteraf betaald parkeren 21% BTW geheven. Dit geldt momenteel voor de parkeergarages Bergoss en Oostwal-Oost en het parkeerterrein Jurgensplein. Als eventueel een parkeerterrein zoals Oostwal-West wordt omgebouwd naar een locatie met achteraf betaald parkeren, dan moeten we ook hier 21% belasting gaan afdragen over de opbrengsten.

2.3 Organisatie parkeerbedrijf

De organisatie van het parkeerbedrijf is eenvoudig maar efficiënt (3 fte). Hiermee kunnen we de kosten laag houden.

Naast de bovenstaande activiteiten voert het parkeerbedrijf nog verschillende ondersteunende activiteiten uit die van invloed zijn op de kwaliteit van het parkeerproduct.

- Beheer apparatuur: het onderhoud, plaatsen en in gebruik nemen van apparatuur wordt hoofdzakelijk door een medewerker van het parkeerbedrijf en aanvullend door leveranciers verzorgd.
- Handhaving: de medewerkers van het team HOR/TOR (IBORT) besteden een deel van hun tijd aan de handhaving van het gefiscaliseerd parkeren. De activiteit is van toepassing op openlucht parkeren en de parkeervergunningen. Het opleggen van parkeerboetes is geautomatiseerd, de hiervoor benodigde apparatuur is door het parkeerbedrijf aangeschaft. Doordat de parkeerhandhaving onderdeel uitmaakt van de brede handhaving en deze voortdurend onderhavig is aan andere

- prioriteitsstelling vanuit het bestuur, staat het leveren van voldoende input voor de parkeerhandhaving (en daarmee de resultaten) continu onder druk.
- **Innen en verwerken van parkeergelden:** Het innen en verwerken van de parkeergelden is uitbesteed. Sinds 2014 wordt het innen en verwerken van munt- en papiergeld door G4S (inmiddels: Brink's) uitgevoerd. Hoewel dit contract doorloopt tot en met september 2022, is het onduidelijk of de dienstverlener het contract kan uitdienen.
 - **Parkeerbelasting:** parkeerbelasting omhelst de verwerking van de naheffingsaanslagen, inclusief het incassotraject en het afhandelen van bezwaarschriften. De naheffingsaanslagen en het traject eromheen wordt door de BS-OB uitgevoerd. Ook baten van openlucht parkeren vallen onder de noemer parkeerbelasting.
 - **Uitgifte en beheer van parkeervergunningen:** de uitgifte van parkeervergunningen is vrijwel geheel gedigitaliseerd. Het functioneel beheer van het parkeervergunningensysteem wordt door de assistent vakbeheerder (IBORVS) gedaan, het technisch beheer door de leverancier.
 - **Uitgifte en beheer van ontheffingen:** de uitgifte van ontheffingen voor de selectieve toegang van binnenstad en Vorstengrafdonk is gedeeltelijk geautomatiseerd en wordt verzorgd door balie BML en de assistent vakbeheerder (IBORVS). Laatstgenoemde verzorgt ook het functioneel beheer.
 - **Parkeerverwijzing:** voor de locaties van de parkeervoorzieningen in Oss hebben we een parkeerverwijssysteem (PRIS). De terreinen met achteraf betaald parkeren worden dynamisch verwezen (vol/vrij-signalering).

2.4 Programmabegroting

In de programmabegroting van 2018 is door de gemeenteraad besloten tot het uitvoeren van een pilot met gereduceerde dagtarieven voor het parkeren. Doelstelling van deze pilot was het langer in het centrum houden van bestaande bezoekers en het trekken van nieuwe bezoekers. De inkomstenderving als gevolg van de gereduceerde tarieven zou gecompenseerd moeten worden door extra parkerende bezoekers. Uit de evaluatie van de pilot bleek dat er niet langer werd geparkeerd en er ook geen extra bezoeken werden gegenereerd. In 2019 heeft de gemeenteraad daarom besloten tot de instelling van een 4-uurs tarief en een dagtarief op verschillende parkeerlocaties. De inkomstenderving als gevolg van de pilot is gedekt vanuit de reserve Parkeren, waardoor het saldo van de reserve op het minimumniveau terecht is gekomen.

In de programmabegroting 2021 is door de gemeenteraad besloten dat we de effecten van de invoering van het kentekensparkeren monitoren en de consequenties hiervan voor het parkeerbedrijf bepalen. Het kentekensparkeren is in 2020 op alle automaten ingevoerd, echter tot heden zijn de effecten niet te bepalen vanwege alle COVID-19 maatregelen. In zijn algemeenheid kan wel worden gesteld dat er niet of nauwelijks

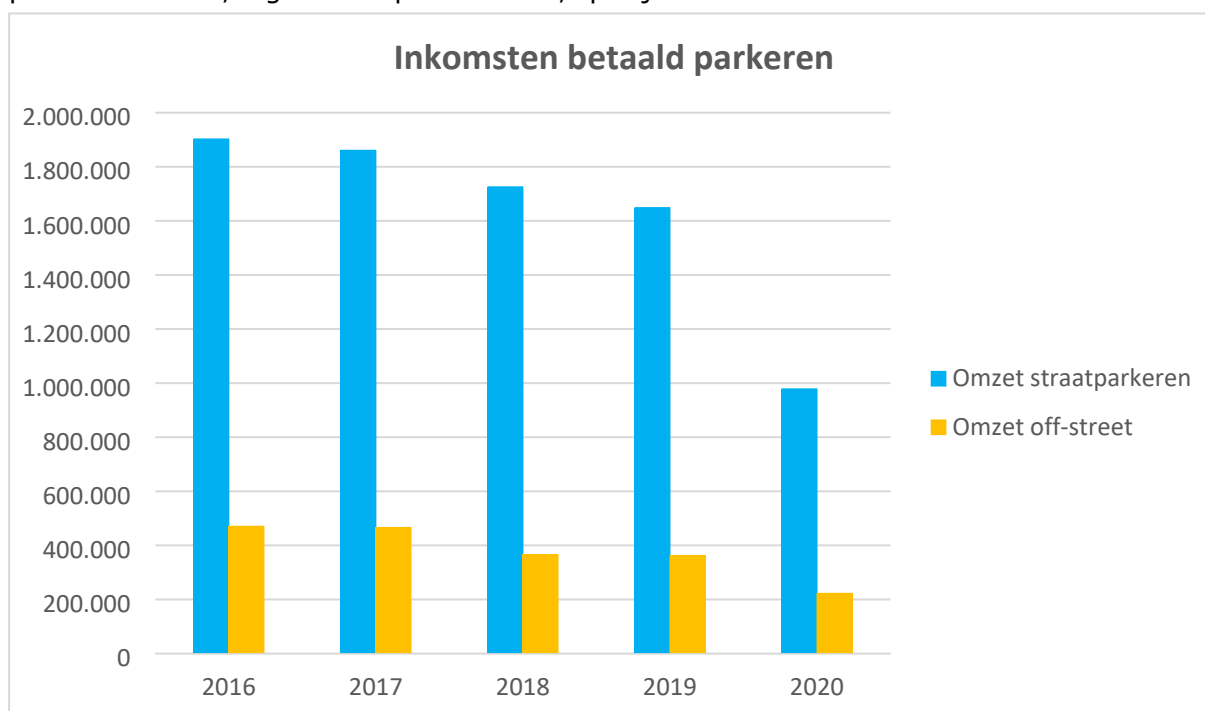
klachten over het kentekenparkeren zijn ontvangen. Tevens is besloten door de gemeenteraad dat we in 2021 de herziening van het parkeerbeleid op gaan pakken.

2.5 Economische crisis / COVID-19

Sinds de economische crisis is sprake van een gestage afname van de parkeerinkomsten. Een veelheid van factoren ligt hieraan ten grondslag, waaronder het veranderende winkelgedrag (kopen via internet) en veranderingen in het centrumgebied (winkelfunctie verandert naar woonfunctie). Vanaf 2018 (pilot gereduceerde dagtarieven) is een aanzienlijke daling van de parkeerinkomsten ingezet.

In 2020 zijn we geconfronteerd met de COVID-19 pandemie. Van medio maart tot en met medio juli is het parkeren de facto gratis geweest omdat de parkeerhandhaving is opgeschort. Vanaf juli zijn we weer gewoon in bedrijf maar hebben de maatregelen van de landelijke overheid, zeker de medio december 2020 ingestelde lockdown aanzienlijke impact op de parkeerinkomsten. In 2020 waren de totale parkeerinkomsten dan ook ruim € 0,8 miljoen lager dan in 2019.

Gegeven de huidige omstandigheden is het bijzonder lastig om een prognose op te stellen van de parkeerinkomsten. Mede om deze redenen is de reikwijdte van dit beheerplan beperkt tot 2021 en 2022. Geprognosticeerd wordt voorsnog dat de inkomsten in 2021 op een vergelijkbaar niveau als 2020 zullen liggen (ca. € 1,2 miljoen) en in 2022 een herstel zullen laten zien. Het niveau van de parkeerinkomsten van voor COVID-19 zal niet meer worden gehaald als gevolg van structurele veranderingen in winkelgedrag en woonwerk-verkeer. Voorsnog wordt dit effect, bij gelijkblijvende parkeertarieven, ingeschat op € 300.000,- per jaar.



Figuur 1: inkomsten betaald parkeren straatparkeren en off-street parkeren 2016-2020 (bron: Cognos)

2.6 Betaald parkeren algemeen (on-street)

Wat hebben we gedaan?

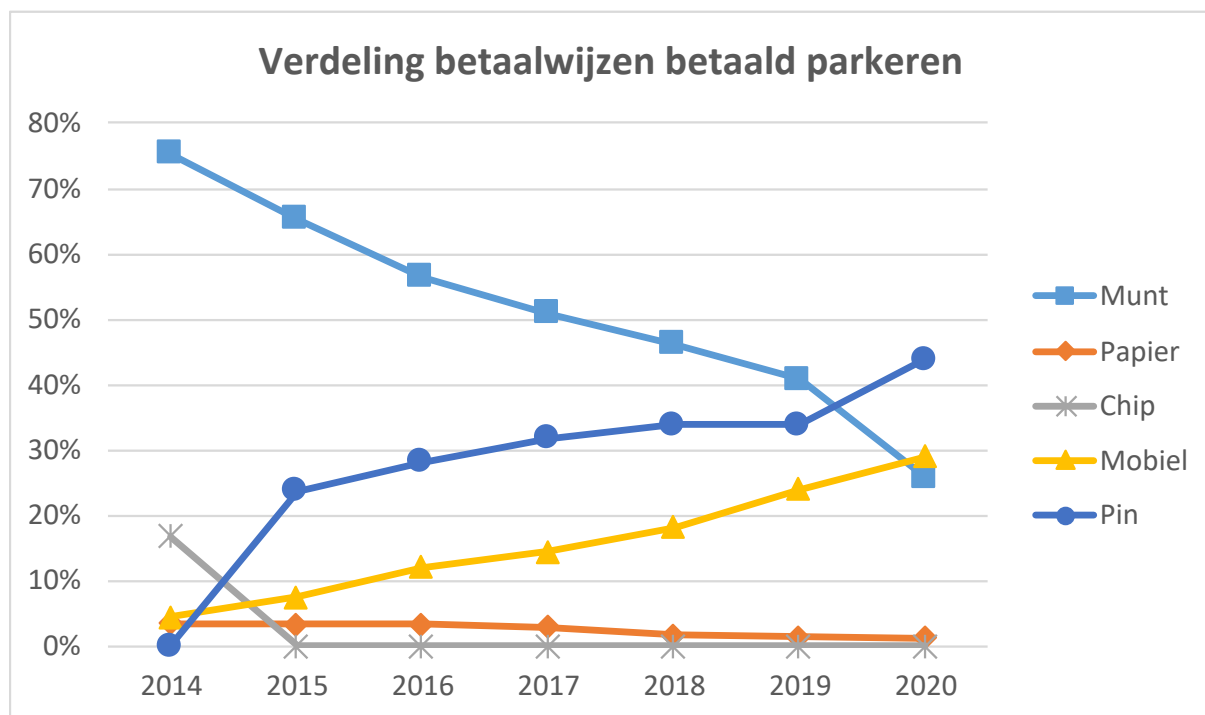
Conform de programmabegrotingen hebben we:

- In 2018 een pilot met gereduceerde dagtarieven voor het parkeren uitgevoerd en geëvalueerd. Deze maatregel zou kostenneutraal moeten zijn. Uit figuur 1 blijkt dat dit niet is uitgekomen, maar heeft geleid tot circa € 0,3 miljoen per jaar aan minderinkomsten in 2018. In 2019 zijn 4-uurstarieven en gewijzigde dagtarieven ingevoerd op diverse locaties, dit heeft echter niet meer geleid tot een groei van de parkeerinkomsten.
- De begrootte afdracht aan het Meerjaren Investeringsprogramma Mobiliteit (MIPmo) is jaarlijks gerealiseerd.
- In 2020 zijn de parkeerautomaten deels vervangen door nieuwe parkeerautomaten; de nieuwe en de niet-vervangen parkeerautomaten zijn geschikt gemaakt voor kentekenparkeren. Tevens kan nu op alle automaten met pin worden betaald. Door deze ombouw is de belangrijkste elektronica in de automaten up-to-date en is de komende 5 jaar naar verwachting geen groot onderhoud of vervanging noodzakelijk.

Wat constateren we?

Het beheerplan 2016-2019 ging ervan uit dat de opbrengsten uit het betaald parkeren gelijk bleven aan 2014 (peiljaar). Het was immers de bedoeling om de parkeertarieven niet te wijzigen. De pilot met de gereduceerde dagtarieven en de later vastgestelde 4-uurs en gewijzigde dagtarieven betekenen echter wel wijzigingen, die zich hebben vertaald in minderopbrengsten uit het betaald parkeren. Als gevolg van de afgenomen parkeerinkomsten is de exploitatie van het parkeren in 2018 en 2019 niet kostendekkend geweest. De tekorten zijn aangezuiverd vanuit de Reserve Parkeren, die daardoor tot het minimumniveau is afgenomen. In 2020 is als gevolg van COVID-19 een verdere afname van de parkeerinkomsten ontstaan. Het aanzienlijke tekort op de exploitatie in 2020 is gedeeltelijke gecompenseerd door een Rijksbijdrage en verder ten laste van de algemene middelen gekomen.

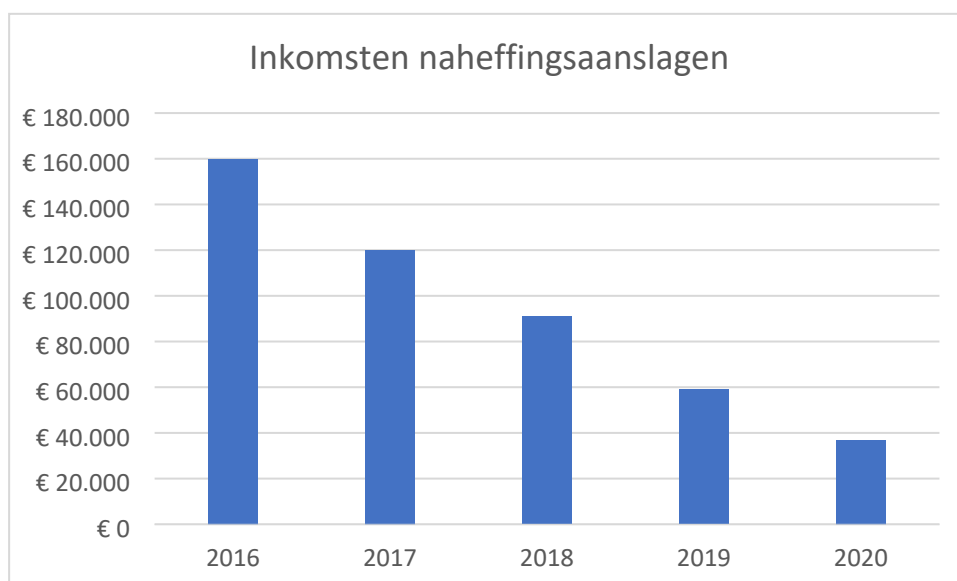
In de afgelopen jaren is een sterke verandering zichtbaar in de wijze waarop voor het parkeren wordt betaald (zie figuur 2). In 2015 is de chipknip als betaalmogelijkheid vervallen en is een deel van de apparatuur voorzien van pin. Sinds 2020 kan bij alle apparatuur (contactloos) met pin worden betaald. Sinds 2019 is Oss aangesloten bij het ServiceHuis Parkeer- en Verblijfsrechten, waardoor ook via alle aanbieders van mobiel betalen betaald kan worden. Door deze alternatieven is het aandeel muntbetalingen afgenomen van 75% naar 25% en sinds 2020 niet meer de belangrijkste betaalwijze.



Figuur 2: Ontwikkeling aandelen betaalwijzen 2014-2020

Voor 2021 is de verwachting dat COVID-19 wederom tot circa € 1,0 miljoen aan minderopbrengsten zal leiden. Vanaf 2022 wordt een structureel effect van circa € 0,3 miljoen per jaar aan minderopbrengsten verwacht. Bij gelijkblijvende exploitatiekosten voor het parkeren en voortzetting van de structurele afdracht aan het MipMo, betekent dit een structureel negatieve exploitatie van het parkeren. De tekorten kunnen niet meer worden aangezuiverd vanuit de Reserve Parkeren en komen daardoor ten laste van de algemene middelen.

Een opvallende trend is zichtbaar bij de inkomsten uit de fiscale parkeerhandhaving. Waar deze inkomsten jarenlang op een stabiel niveau van ruim € 0,3 miljoen per jaar lagen, zijn deze in de afgelopen jaren sterk afgenomen (zie figuur 3). In 2020 is minder dan € 40.000,- aan inkomsten gerealiseerd, mede door de 3 maanden zonder parkeerhandhaving en prioritering van de handavingsinzet naar COVID-19.



Figuur 3: Ontwikkeling inkomsten naheffingsaanslagen 2016-2020

Wat gaan we doen?

- Zonder maatregelen zal het na COVID-19 structureel veranderde parkeergedrag leiden tot een niet-sluitende parkeerbegroting. Om toch tot een sluitende begroting te komen, willen we primair een efficiencyslag maken in de exploitatiekosten door taken te reorganiseren, slim te clusteren en (gedeeltelijk) uit te besteden. Het gaat om taken met betrekking tot het operationeel beheer van de slagboomlocaties, de meldkamer-functie, de piketdiensten én het eerstelijns onderhoud van de parkeerapparatuur, welke als één pakket bij een externe dienstverlener wordt ondergebracht. In het verlengde hiervan wordt ook de taakverdeling van de medewerkers van het Parkeerbedrijf herschikt, zodanig dat ieders takenpakket in lijn komt met de beschikbare capaciteit.
- De fiscale parkeerhandhaving heeft niet als doelstelling om de inkomsten uit deze handhaving te maximaleren. Om deze reden willen we eerst onderzoek doen naar de betalingsbereidheid van parkeerders in Oss. Indien blijkt dat deze bereidheid (te) laag is, willen we de parkeerhandhaving digitaliseren door middel van de inzet van een scanvoertuig. Ervaringen elders leren dat dit tot een aanzienlijke verbetering van de betalingsbereidheid leidt. De invoering van een scanvoertuig leidt tot een andere behoefte qua inzet van de handhavers van TOR/HOR. Tezamen met TOR/HOR wordt een gefaseerde inzet van een scanvoertuig en de daarmee gepaard gaande behoefte aan handhavers uitgewerkt. Doelstelling van de inzet van een scanvoertuig wordt om de betalingsbereidheid te verhogen, door een hogere pakkans bij overtredingen dan in de huidige situatie te realiseren. Dit betekent niet dat het scanvoertuig als een "boetemachine" onbeperkt ingezet zal gaan worden. De scanauto constateert alleen de overtreding. De handhavers voeren een nacontrole uit, blijkt de constatering juist te zijn verleent de handhaver de boete. Hiermee voorkomen we onrechtmatige boetes en veel bezwaren. Bijvoorbeeld in de tijd dat de bestuurder een betaling doet bij een parkeerautomaat.

Een voorlopige business case voor de inzet van een scanvoertuig in Oss geeft een in elk geval positieve uitkomst. Na invoering van het scanvoertuig gaan we nauwgezet monitoren welke effecten dit heeft op de betalingsbereidheid (en daarmee de inkomsten uit betaald parkeren) en de werkwijze van TOR/HOR, om jaarlijks de benodigde inzet van scanvoertuig en handhavers te heroverwegen.

- Met de voorgaande maatregelen verwachten we de komende jaren een kostendekkende exploitatie te kunnen voeren, zonder dat de parkeertarieven verhoogd moeten worden. Ook de afdracht aan het mobiliteitsfonds kunnen we vooralsnog jaarlijks voldoen.

Wat is het risico?

Al geruime tijd loopt aandeel munt- en papierbetalingen voor parkeren terug. Dit is een landelijke trend die ook buiten het parkeren zichtbaar is. Als gevolg hiervan is de markt voor het innen, transporten en tellen van chartale gelden sterk afgenomen en is er nog maar één aanbieder van deze dienstverlener. Door de COVID-19 maatregelen is deze aanbieder verlieslatend. Onzeker is derhalve of de aanbieder de lopende dienstverleningsovereenkomst kan uitdienen. In het slechtste geval kan de parkeerapparatuur op enig moment niet meer geleegd worden en is contant betalen niet meer mogelijk. Enerzijds lopen we daarmee inkomsten mis, anderzijds worden we gedwongen het aantal betaalmogelijkheden voor onze klanten te beperken.

Indien uit onderzoek blijkt dat de betalingsbereidheid in de huidige situatie niet (te) laag is, zou de business case voor de inzet van een scanvoertuig mogelijk minder of niet positief kunnen uitvallen. In deze situatie is het nog onduidelijk of een langjarig kostendekkende exploitatie te kunnen voeren en zijn wellicht andere maatregelen noodzakelijk. Het komende jaar wordt het parkeerbeleidsplan geactualiseerd, waarin de nieuwe koers voor het parkeren wordt vastgelegd. Bij dit plan wordt een langjarig financiële vertaling voor de parkeerexploitatie opgesteld. We gaan er vanuit dat er dan meer inzicht bestaat in de structurele effecten van COVID-19 op het parkeergedrag en daarmee de (on)zekerheid over de inkomsten.

Acties:

- Clustering en uitbesteding operationele parkeerbeheertaken
- Herschikking interne taakverdeling
- Onderzoek betalingsbereidheid
- Digitalisering parkeerhandhaving

2.7 Achteraf betaald parkeren (off-street)

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkelingen die voor de locaties Bergoss, Oostwal-Oost en het Jurgensplein samen gelden. Het gaat om ontwikkelingen die voor alle drie de locaties gelden. In de subparagrafen hebben we de locatiespecifieke ontwikkelingen uiteengezet.

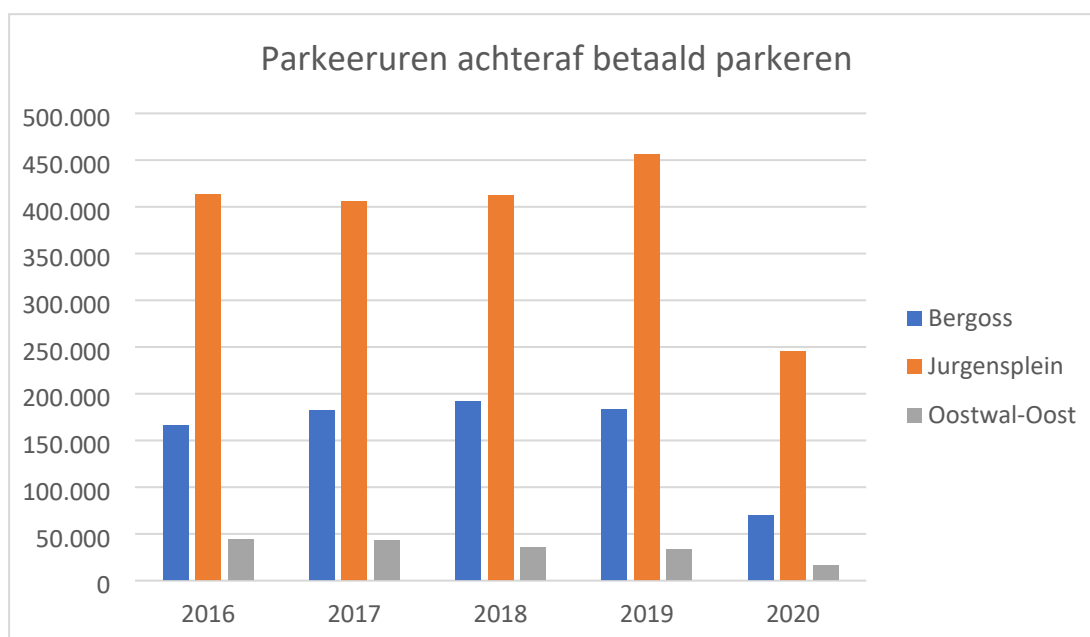
Wat hebben we gedaan?

In 2015/2016 is de parkeerapparatuur op de drie locaties vervangen. Sindsdien is het mogelijk ook op achteraf betaald parkeerterreinen te betalen met mobiel parkeren en/of op kenteken in/uit te rijden.

Wat constateren we?

Parkeerders waarderen achteraf betalen positief. Vooral het feit dat er geen risico is dat er naheffingsanslagen geschreven worden wordt hoog gewaardeerd.

Uit figuur 1 blijkt dat het totaal aan inkomsten uit het achteraf betaald parkeren in 2016 en 2017 vrijwel gelijk is gebleven, in 2018 een daling laat zien, welke in 2019 is gestabiliseerd. Figuur 4 laat zien dat het totaal aantal parkeeruren op deze locaties tussen 2016 en 2019 juist licht is toegenomen. De afgenomen inkomsten zijn te verklaren uit de eerdergenoemde pilot met de dagtarieven.



Figuur 4: Ontwikkeling verkochte parkeeruren achteraf betaald parkeren 2016-2019 (bron: ParkBase)

Wat gaan we doen?

Er zijn geen plannen met betrekking tot achteraf betaald parkeren.

2.7.1 Parkeerterrein Jurgensplein

Wat hebben we gedaan?

Recent is de kentekenherkenning op dit terrein vernieuwd. Hiermee moet het aantal storingen in de apparatuur verder worden teruggedrongen.

Wat constateren we?

De centrale ligging van het Jurgensplein, maakt dit een veel gebruikt parkeerterrein. In figuur 4 is zichtbaar dat het totaal aantal verkochte parkeeruren op dit terrein stabiel is, en in 2019 zelfs een behoorlijke stijging heeft laten zien. Vanwege COVID-19 kunnen we nog niet bepalen of deze toename het gevolg is van de aantrekkende economie, het ingestelde maximum dagtarief of mede veroorzaakt wordt door incidentele ontwikkelingen (evenementen).

Wat gaan we doen?

Voor het Jurgensplein zijn geen plannen.

2.7.2 Parkeerdek Oostwal - Oost

Parkeerbeheer exploiteert aan de Oostwal Oost een parkeerfaciliteit in gedeelde eigendom met ImmoPartners Beheer.

Wat hebben we gedaan?

In de periode 2016-2019 zijn diverse onderhoudswerkzaamheden aan het parkeerdek uitgevoerd, waardoor deze technisch weer up-to-date is.

Wat constateren we?

Het aantal verkochte parkeeruren op het parkeerdek laat tot 2019 structureel een langzame afname zien. Een precieze oorzaak hiervoor is niet aan te wijzen, wellicht is er sprake van een verschuiving naar het Jurgensplein.

Wat gaan we doen?

Voor het parkeerdek Oostwal-Oost zijn geen plannen.

2.7.3 Parkeergarage Bergoss

Wat hebben we gedaan?

In parkeergarage Bergoss, die sinds september 2009 geopend is, worden aanloopverliezen gemaakt. Deze verliezen waren voorzien en zijn in de begroting verwerkt. Toch bleek het gebruik van Bergoss achter te blijven bij de verwachtingen. De begrootte inkomsten hebben we daarom met het vorige beheerplan verlaagd.

Wat constateren we?

Tot 2018 is het gebruik van de parkeergarage Bergoss jaarlijks gegroeid. In 2019 is het gebruik min of meer gestabiliseerd op het niveau van 2018. Als gevolg van de pilot met het maximum dagtarief voor parkeren zijn de inkomsten van de parkeergarage sinds 2018 structureel lager dan de voorgaande jaren. Aangezien in de parkeergarage gemiddeld relatief lang wordt geparkeerd, is het effect van het dagtarief op de inkomsten van deze locatie relatief groot.

De verwachting voor de komende jaren is dat het gebruik van Bergoss verder toeneemt vanwege de herontwikkeling van het Walkwartier en de parkeerplaatsen die daar komen te vervallen. Deze groei zal ten koste gaan van het straatparkeren.

Wat gaan we doen?

- De parkeergarage dateert van 2009. Dit betekent dat voor diverse installaties in de parkeergarage de economische levensduur is bereikt en (gedeeltelijke) vervanging noodzakelijk is. In 2021 investeren we in de noodzakelijke gedeeltelijke vervanging van deze installaties.
- Momenteel is de parkeergarage van maandag tot en met zaterdag geopend voor bezoekers tot 22.00 uur (abbonementhouders kunnen 24 uur per dag in- en uitrijden). Tot dat tijdstip is een beheerder op locatie aanwezig. In de avonden is het gebruik door parkerende bezoekers echter minimaal. We willen daarom de openingstijden beperken tot:
 - Maandag, dinsdag, woensdag 08.00-19.00 uur
 - Donderdag, vrijdag, zaterdag 08.00-21.00 uur
 - Koopzondag 12.00-18.00 uur

De kosten voor de uitvoering van het operationeel beheer van de parkeergarage door IBN bedragen momenteel circa € 0,2 miljoen per jaar, gebaseerd op 90 bezettingsuren per week. De gewijzigde openingstijden betekenen dat er 69 bezettingsuren per week zijn. Dit betekent een potentiële bezuiniging van circa € 45.000,- per jaar. Dit bedrag willen we inzetten voor de inzet van een professionele meldkamer buiten de bezettingsuren.

Acties:

- Vervangingsinvesteringen installaties (2021)
- Beperking bezettingsuren avonden
- Inzet meldkamer buiten bezettingsuren

2.8 Parkeerregeling voor belanghebbenden (vergunningparkeren)

In Oss valt het vergunningensysteem sinds 2005 onder de parkeerbelasting en dus de fiscale wetgeving. Dit betekent dat de inkomsten uit naheffingsaanslagen ("bekeuringen") ten goede komen aan het parkeerbedrijf. Enige uitzondering hierop zijn het Berghkwartier, de Brederodestraat en Ravenstein. Op deze locaties kan uitsluitend met een parkeervergunning worden geparkeerd en is sprake van administratiefrechtelijke handhaving ("Wet Mulder").

Wat hebben we gedaan?

In de gelopen periode hebben we een nieuw softwarepakket voor het beheren van de parkeervergunningen geïmplementeerd, met daar aan gekoppeld een e-loket. De klant kan via dat e-loket in de meeste gevallen volledig zelfstandig op elk gewenst moment een parkeervergunning aanvragen, wijzigen of beëindigen. In een beperkt aantal

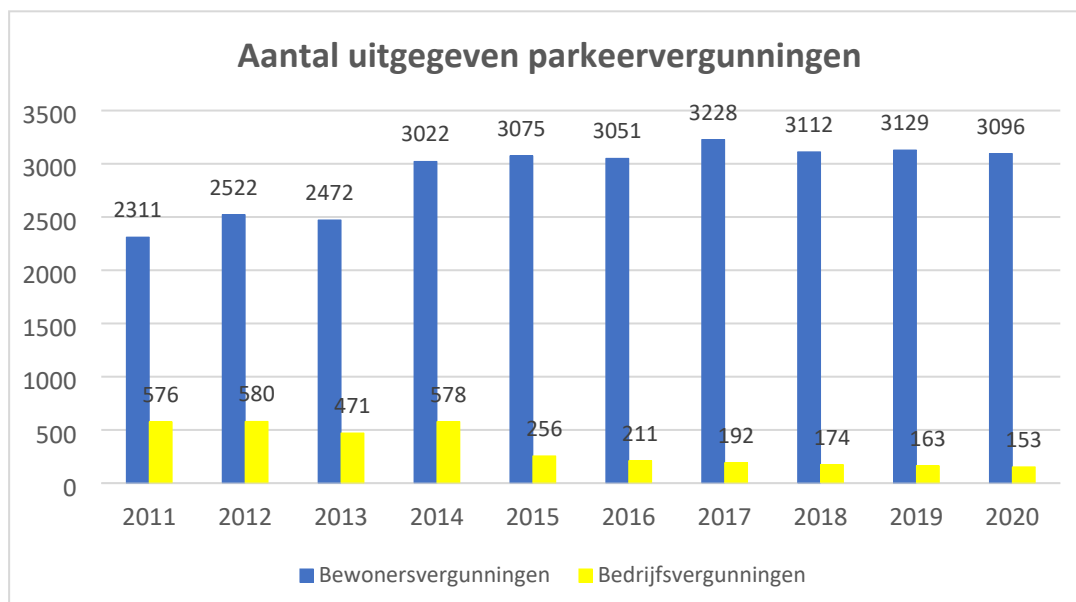
gevallen is nog inzet vanuit de gemeente nodig om het aanvraagproces af te ronden. De noodzakelijke ambtelijke capaciteit voor het beheer van de parkeervergunningen is dan ook aanzienlijk afgenomen.

In overleg met LWE en andere afdelingen is het fiscaliseren van de Goudmijnstraat en de wijk Berghkwartier niet haalbaar gebleken.

Wat constateren we?

Op het niveau van de vergunningzones zien we geen wachtlijsten. Wel zijn er enkele locatiegebonden wachtlijsten. Deze kunnen ontstaan doordat bij enkele nieuwbouwcomplexen bewust maar een beperkt aantal parkeerplaatsen is gerealiseerd, waar niet alle bewoners/gebruikers terecht kunnen, in combinatie met een zeer beperkte uitgifte van parkeervergunningen. In de praktijk blijkt de parkeerbehoefte van de bewoners/gebruikers hoger dan vooraf is ingeschat, waardoor er nu meer aanvragen zijn dan dat er parkeervergunningen ten behoeve van het complex verstrekt kunnen worden. De capaciteit van de vergunningzone staat het niet toe om het aantal te verstrekken parkeervergunningen te vergroten.

Bovenstaande problematiek heeft ook gespeeld in vergunningzone Berghkwartier. Het college heeft voor deze zone op adresniveau vastgesteld welk aantal parkeervergunningen verstrekt mag worden. Door bij de uitgifte van parkeervergunningen dit besluit strak te volgen, is de wachtlijstproblematiek in deze zone opgelost.



Figuur 5: Ontwikkeling aantal uitgegeven parkeervergunningen 2011-2020

In de afgelopen paar jaren is het aantal bewonersvergunningen nagenoeg stabiel gebleven. Het aantal zakelijke vergunningen is licht afgenomen, maar lijkt zich te

stabiliseren. De voornaamste oorzaak voor deze afname lijkt de transformatie van winkelfunctie naar horeca in het centrum.

Wat gaan we doen?

We verwachten voor de komende periode geen (grote) uitbreidingen of inkrimpingen, waarmee het aantal parkeervergunningen voor de komende jaren naar verwachting stabiel blijft.

2.9 Bewaakte fietsenstallingen

Het parkeerbedrijf beheert permanent twee bewaakte fietsenstallingen, namelijk die op de Kruisstraat en op de Oostwal. Daarnaast zorgen we tijdens de kermis voor een tijdelijke bewaakte fietsenstalling bij het TBL. Het toezicht op deze fietsenstallingen wordt uitgevoerd door medewerkers van IBN. Het stallen van fietsen op deze locaties is gratis.

Wat hebben we gedaan?

Sinds 2014 heeft het parkeerbedrijf de tijdelijke fietsenstalling Spoorlaan in beheer. Aangezien de werkzaamheden aan de stationsstalling van NS Stations inmiddels zijn afgerond, deze stalling nu voldoende capaciteit biedt en gezien de bouwkundige staat van de stalling Spoorlaan, is deze stalling per 30 april 2021 definitief gesloten. Vanaf eind 2018 tot eind 2020 heeft het parkeerbedrijf de tijdelijke fietsenstalling De Wal in beheer gehad. In verband met de inmiddels gestarte herontwikkeling van het Walkwartier is deze tijdelijke stalling per 1 november 2020 definitief gesloten. Vanwege COVID-19 zijn de fietsenstallingen van 15 maart 2020 tot 15 juni 2020 en van 15 december 2020 tot 28 april 2021 gesloten geweest.

Wat constateren we?

De stallingen Oostwal en Kruisstraat worden nog altijd goed gebruikt. Op de piekmomenten staat met name de stalling Kruisstraat erg vol. De stalling Oostwal is wel relatief klein om blijvend als bewaakte stalling te fungeren. De bewakingskosten per gestalde fiets zijn relatief hoog.

Wat gaan we doen?

Er zijn geen plannen ten aanzien van de fietsenstallingen.

2.10 Overige ontwikkelingen 2021-2022

Naast de ontwikkelingen uit de vorige paragrafen, werkt het parkeerbedrijf (mee) aan de volgende onderwerpen:

- Het parkeerbeleid stamt uit 2005 en is daarmee aan een update toe. De snelle technologische ontwikkelingen, maar ook de hierboven genoemde punten, vragen om een nieuwe visie op het gereguleerd parkeren in Oss.

- Er wordt gewerkt aan de herontwikkeling van (delen van) de binnenstad. Dit biedt kansen om (tijdelijk) medegebruik van private parkeervoorzieningen te realiseren. Anderzijds betekent dit het (tijdelijk) vervallen van parkeerplaatsen en het zoeken naar parkeeroplossingen voor bouwpersoneel.

2.11 Wat had meer aandacht moeten hebben in 2016 - 2020?

We kunnen vaststellen dat er taken zijn die meer aandacht hadden mogen hebben. De belangrijkste daarvan zijn:

- Prestatieafspraken met dienstverleners: er zijn verschillende diensten binnen de gemeente en daarbuiten uitbesteed. Bij een aantal van deze diensten zijn geen afspraken gemaakt over service en prestatie. Inmiddels wordt bij nieuwe overeenkomsten met dienstverleners een SLA (Service Level Agreement) opgemaakt.
- Professionalisering van beheerorganisatie: De interne organisatie van het Parkeerbedrijf is klein maar slagvaardig. Doordat de medewerkers zeer betrokken zijn bij het product parkeren is in de afgelopen jaren de dienstverlening naar de klant op peil gehouden. Dit trekt echter wel een zware wissel op de medewerkers, die op de langere termijn niet is vol te houden. Door met name de operationele werkzaamheden slim te clusteren en uit te besteden aan een gespecialiseerde marktpartij, en intern meer een regie-rol aan te nemen, kan én de kwaliteit van de dienstverlening worden verhoogd én de werkdruk voor de medewerkers worden verlaagd.

2.12 Actieplan 2021 - 2022

Op basis van het beheerplan parkeren 2021 -2024 worden de volgende actiepunten voor 2021 en 2022 voorgesteld.

Jaar	Activiteit	Stand van zaken
2021	Onderzoek betalingsbereidheid	2 ^e kwartaal
	Aanpassing bezettingstijden Bergoss	3 ^e kwartaal
	Aanbesteding operationeel parkeerbeheer	2 ^e + 3 ^e kwartaal
	Implementatie digitale handhaving	4 ^e kwartaal
	Divers installatieonderhoud Bergoss	3 ^e + 4 ^e kwartaal
2022	Bijdragen aan actualisatie parkeerbeleidsnota	1 ^e en 2 ^e kwartaal
	Opstellen beheerplan 2022-2026	1-6-2022 (uiterlijk)

3 Exploitatieoverzicht 2021 - 2024

In de periode 2016 – 2019 is het parkeervolume nagenoeg constant gebleven. De totale omzet is sinds 2018 wel significant lager als gevolg van de pilot met de gereduceerde dagtarieven en de later vastgestelde dagdeel- en dagtarieven. In 2020 is de omzet sterk afgenomen als gevolg van COVID-19. In de periode maart – juni 2020 is het parkeren de facto gratis geweest, vanwege het niet-handhaven op betaald parkeren. Sinds juni 2020 laat de omzet een direct verband zien met de ontwikkeling van COVID-19 (des te strenger de maatregelen, des te lager de omzet). Op het moment van schrijven is de wekelijkse omzet circa 70-75% van de voorgaande jaren.

Er is wel een duidelijke verschuiving waarneembaar in de wijze waarop voor het parkeren wordt betaald. Steeds minder wordt met munt- en papiergeld betaald, steeds meer (contactloos) met de pinpas en vooral de mobiele telefoon. Sinds Oss in 2019 is aangesloten bij het SHPV¹ en met alle aanbieders van mobiel parkeren betaald kan worden, heeft deze betaalwijze een vogelvlucht genomen. Deze ontwikkeling is alleen maar versterkt door COVID-19.

3.1 Uitgangspunten exploitatieoverzicht 2021-2024

Voor de periode 2021-2024 is een financiële doorrekening gemaakt. De uitgangspunten voor deze doorrekening zijn als volgt:

- Vanuit het parkeerbeleidsplan wordt uitgegaan van een kostendekkende exploitatie;
- Het parkeergedrag zal in 2021 ongeveer gelijk zijn aan 2020, als gevolg van de beperkende COVID-19 maatregelen. Het tekort op de exploitatie wordt aangezuiverd vanuit compensatiegelden vanuit het Rijk danwel vanuit de algemene gemeentelijke middelen.
- Vanaf 2022 zal een structurele wijziging in het aankoop- en parkeergedrag van de consument zichtbaar blijven. Voor de inschatting van de omvang van deze wijziging zijn nog nauwelijks referenties bekend. Voorzichtigheidshalve wordt deze omvang hoog ingeschat op € 300.000,- aan minderopbrengsten per jaar. Het komende jaar zal moeten uitwijzen of, en hoe het parkeergedrag zich daadwerkelijk ontwikkelt;
- Het aantal parkeervergunningen blijft gelijk. Zoals eerder aangegeven verwachten we geen grote toe- of afnames van vergunningengebieden waardoor het aantal parkeervergunningen stabiel blijft;

¹ SHPV staat voor Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten, een coöperatie van en voor gemeenten die als intermediair tussen gemeenten en de providers van betaalapps voor parkeren fungeert. SHPV beheert het Nationaal Parkeer Register, waarin alle betaaltransacties worden vastgelegd, en verzorgt de periodieke afrekening van en accountantscontrole op de betaalde parkeergelden. Oss is lid van deze coöperatie.

- Door de digitalisering van de parkeerhandhaving neemt de opbrengsten van naheffingsaanslagen vanaf 2022 toe naar € 280.000,- per jaar. Als gevolg van de intensievere handhaving verbetert de betalingsbereidheid van de parkeerders, dit levert nog eens € 100.000,- per jaar op.
- De jaarlijkse afdracht van € 245.000,- aan de Reserve Mobiliteit wordt in de periode 2021-2024 gehandhaafd.

Naast deze uitgangspunten zijn de budgetten op een aantal onderdelen bijgesteld. Voor 2022 tot en met 2024 is een beperkte onttrekking uit de reserve van het parkeerbedrijf nog steeds noodzakelijk (en mogelijk). Een tariefsverhoging is op basis van de huidige inzichten en ontwikkelingen niet nodig.

In 2022 wordt het parkeerbeleidsplan herzien. Op dat moment is meer duidelijk over de structurele effecten op het parkeergedrag van COVID-19 en de langjarige exploitatie van het parkeren. In het kader van het geactualiseerde beleidsplan kunnen dan, indien noodzakelijk, nadere maatregelen worden genomen om het parkeerbedrijf structureel kostendekkend te laten zijn.

3.2 Reserve parkeerbedrijf

De reserve van het parkeerbedrijf wordt gebruikt om tekorten op de exploitatie te dekken. Bij een overschot op de exploitatie wordt deze gestort in de reserve. De omvang van de reserve wordt bepaald door de mogelijkheid om 5% vraaguitval over een periode van 4 jaar te kunnen opvangen (minimale norm). De maximale norm kan bepaald worden door 10% vraaguitval over een periode van 4 jaar te berekenen. Indien de reserve boven deze norm uit komt, vallen de extra middelen vrij aan de algemene dienst.

Ultimo 2021 zal de stand van de reserve uitkomen op € 733.113,-. Het te verwachten tekort op de exploitatie van het parkeren in 2021 kan dan ook niet door de reserve worden opgevangen. Net als in 2020 zal dit ten laste moeten komen van de algemene stadsmiddelen.

Op basis van het exploitatieoverzicht 2022-2025 kan de minimale omvang van de reserve berekend worden op € 460.950,- exclusief parkeereis. De begrote parkeeropbrengsten voor 2022-2025 zijn in totaal € 9.219.000,-. De maximale norm bedraagt € 921.900,-, exclusief de parkeereis.

3.3 Parkeereis

Personen of bedrijven die bij de nieuw- of verbouw geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen realiseren, dragen een afkoopsom af aan de gemeente. De afkoopsommen moeten binnen 10 jaar worden ingezet voor de bouw van nieuwe parkeerfaciliteiten. LWE dient hiervoor het beleid te ontwikkelen.

Per 1 januari 2021 bedraagt het openstaande saldo voor de parkeereis € 270.000,-. Bij de herziening van het parkeerbeleidsplan zal aandacht besteed worden aan de

wenselijkheid van de continuering van het systeem met afkoopsommen en de houdbaarheid hiervan.

3.4 Mogelijke risico's 2021 – 2024

Issues zijn mogelijk betwistbare kwesties die in de toekomst kunnen gaan spelen. Niet elk issue hoeft in de periode 2021 – 2024 handen en voeten te krijgen, de issues geven uitsluitend het strategisch denkraam voor de komende jaren weer. Naarmate een issue meer consequenties voor het parkeerbedrijf heeft, verdient zij meer prioriteit.

Er is een aantal (financiële) risico's te voorzien:

- De structurele effecten van COVID-19 op het parkeergedrag, niet-voorzien uitgaven of externe factoren kunnen ertoe leiden dat het parkeertarief verhoogd moet worden om een sluitende exploitatie te houden.
- Ontwikkelingen in het centrum en het eventueel opheffen/verbouwen of (op)nieuw bouwen van parkeervoorzieningen heeft een invloed op zowel de inkomsten als de beheerkosten. Ook kan er een conflict ontstaan met de parkeereis-overeenkomsten (bij het opheffen van parkeerplaatsen). De aankomende herontwikkeling van het Walkwartier laat vooralsnog geen conflicten zien. Dit biedt vanzelfsprekend nog geen conflictvrije garanties voor deze en toekomstige ontwikkelingen.

3.5 Meerjarenbegroting 2021-2024

De bevindingen uit de voorgaande paragrafen en hoofdstukken zijn doorgerekend in een meerjarenbegroting voor de parkeerexploitatie. Deze ziet er voor de periode 2021 – 2024 als volgt uit:

Activiteit	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Parkeren openlucht				
Lasten	1.064.215	1.239.694	1.239.197	1.013.088
Afdracht aan Mobiliteitsfonds	245.000	245.000	245.000	245.000
Bijdragen uit Mobiliteitsfonds	-77.050	0	0	0
Exploitatieresultaat parkeren	-44.914	-401.582	-368.216	-258.586
Saldo	1.187.251	1.083.112	1.115.981	999.502
Parkeerreg.belanghebbende				
Lasten	132.283	185.230	184.763	301.579
Baten	-155.800	-155.800	-155.800	-155.800
Saldo	-23.517	29.430	28.963	145.779
Bewaakte rijwielstalling				
Lasten	227.245	160.169	172.908	172.711
Baten	-7.445	-7.369	-7.293	-7.217
Saldo	219.800	152.800	165.615	165.494

Activiteit	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
(Na)heffing parkeerbel				
Lasten	0	0	0	0
Baten	-847.000	-1.798.000	-1.843.000	-1.843.000
Saldo	-847.000	-1.798.000	-1.843.000	-1.843.000
Achteraf betaald parkeren				
Lasten	117.365	117.168	116.970	116.773
Baten	-110.300	-198.600	-198.600	-198.600
Saldo	7.065	-81.432	-81.630	-81.827
Parkeerdek Oostwal-oost				
Lasten	129.002	128.985	128.966	128.948
Baten	-16.400	-29.600	-29.600	-29.600
Saldo	112.602	99.385	99.366	99.348
Parkeergarage Bergoss				
Lasten	419.035	430.036	430.036	430.035
Baten	-84.795	-122.195	-122.195	-122.195
Saldo	334.240	307.841	307.841	307.840
Totaal lasten	2.334.145	2.506.282	2.517.840	2.408.134
Totaal baten	-1.298.790	-2.311.564	-2.356.488	-2.356.412
Totaal Saldo	1.035.355	194.718	161.352	51.722
Expl. resultaat parkeren	-44.914	-401.582	-368.216	-258.586
Totaal saldo incl. exploitatieresultaat	990.441	-206.864	-206.864	-206.864
Aandeel overhead	248.309	258.364	258.364	258.364
Saldo	1.238.750	51.500	51.500	51.500