



Datum 13 februari 2023
Onderwerp Financiële raming lasten en baten uitbreiding parkeerregulering

Inleiding

Deze notitie beschrijft de financiële effecten van uitbreiding parkeerregulering in 11 wijken. Hierbij wordt ingegaan op de incidentele programma- en projectkosten, de structurele effecten op baten en lasten in de parkeerexploitatie en investeringen. Deze notitie is een verdere uitwerking van het financiële raamwerk van het coalitieakkoord. Financiële wijzigingen zullen worden doorgevoerd bij kadernota 2024 en herijking investeringsplan. Naast de financiële effecten heeft de uitbreiding ook forse effecten op de personele capaciteit die incidenteel en structureel nodig is voor de uitbreiding. Deze notitie geeft financieel de bandbreedte aan op basis waarvan deze uitbreiding plaats kan vinden.

Deze notitie gaat achtereenvolgens in op:

- 1) Incidentele kosten voor het programma, opstellen van het beleid en de incidentele kosten voor het uitvoeringsproject.
- 2) De structurele lasten die gepaard gaan bij de uitbreiding van betaald parkeren.
- 3) De structurele baten die gepaard gaan bij de uitbreiding van betaald parkeren.
- 4) Extra maatregelen.
- 5) Tariefmaatregelen.
- 6) Parkeerbonds.
- 7) Lange termijn ontwikkeling van parkeerbaten en -lasten.
- 8) Samenvatting.

In de bijlage is een totaaloverzicht van de kosten en baten opgenomen.

Op hoofdlijnen gaat het onderliggende rekenmodel uit van de ervaringscijfers op basis van realisatie 2022 en de begroting 2023. Alle bedragen zijn prijspeil 2023. Daarbij zijn de kosten en baten geëxtrapoleerd naar uitbreiding van parkeerregulering zoals in het beleidsvoornemen is geformuleerd. Op hoofdlijnen zal 2023 in het teken staan van opstellen van het beleid, maatschappelijke gesprekken, het bestuurlijk besluitvormingstraject en het voorbereiden (bv. In de vorm van aanbestedingen) van de uitvoering. De daadwerkelijke uitbreiding van parkeerregulering geschiedt in drie fasen. Twee in 2024 (tweede kwartaal en derde kwartaal) en één in 2025 (eerste/tweede kwartaal). In 2027 is het programma uitgevoerd en is er zicht op de structurele kosten en baten.

De fasering is ten opzichte van het oorspronkelijke plan dat in de inspraak ligt aangepast. Er zijn circa 2.700 parkeerplaatsen aan Zone D toegevoegd die eerder onder Zone C zouden vallen. Daarom wordt nu de volgende fasering gebruikt:

- In totaal worden 22.743 parkeerplaatsen toegevoegd aan het gebied met parkeerregulering (14.533 in parkeerzone C en 8.210 in parkeerzone D).
- In 2024 worden in twee fasen 12.000 parkeerplaatsen aan parkeerzone C toegevoegd.
- In 2025 voegen we nog 2.533 parkeerplaatsen in Zone C toe en 8.210 in zone D



1. Incidentele kosten voor het programma, opstellen van het beleid en de incidentele kosten voor het uitvoeringsproject

De incidentele kosten bestaan uit twee soorten: a) kosten voor het programma en het beleid en b) kosten voor de uitvoeringsprojecten.

a) Kosten programma en beleid

- Hieronder vallen de incidentele kosten het voeren van een programma, het opstellen van het beleid en het maatschappelijk (o.a. de wijken in) en bestuurlijk traject (na februari nog diverse aanvullende besluiten nodig).
- Het gaat om een programmamanager, junior programmamanager, communicatieadviseur en ondersteuning. Ook de kosten voor de (ingehuurde) beleidsadviseurs vallen hieronder. De gevraagde beleidscapaciteit in met name 2023 is namelijk vele malen hoger dan de beschikbare (vrije) interne capaciteit.
- Totale kosten 2023 circa 570k.

b) Kosten uitvoeringsprojecten

- Hieronder vallen de kosten voor het uitvoeren van de projecten die nodig zijn om betaald parkeren in te voeren.
- Er is rekening gehouden met een procesmanager, ondersteuning, inkoopadviseur en communicatieadviseur en communicatiemiddelen.
- Daarnaast nog extra budget voor ICT specialisten om de aanpassingen in het applicatielandschap te begeleiden. In de bestaande begroting 2023 was al budget ingeruimd voor aanpassingen en doorontwikkelingen in het applicatielandschap (bijvoorbeeld de bezoekersregeling) maar onvoldoende om een de uitbreiding in 11 wijken te faciliteren.
- Voor de uitvoeringsfase zijn ook kosten geraamd voor een parkeeradviseur (90k) en een stelpost voor aanvullende onderzoeken en adviezen. Bijvoorbeeld aanpassingen aan de digitale parkeerplaatsenkaart.
- Voor de projectfase is ook personele inzet nodig van meest betrokken afdelingen VTH (vergunningen) en V&H (handhaving). Er is voor 2023 rekening gehouden met 0,5fte/45k per afdeling. Ook voor andere afdelingen (o.a. KCC, DIA, JZ en Concern) is dedicated capaciteit nodig. Om uren door te belasten is een stelpost van 90k opgenomen.
- Totale kosten 2023 circa 710k. De kosten nemen in 2024 en 2025 iets af omdat het programma dan loopt, veelal op uitvoering is gericht en de lasten kunnen drukken op de kostenplaatsen die bedoeld zijn voor reguliere beheertaken (zie paragraaf 2).

2. De structurele lasten die gepaard gaan bij de uitbreiding van betaald parkeren.

Voor de structurele lasten is goed gekeken naar de huidige lasten die gemaakt worden in het huidige gebied met parkeerregulering. Deze lasten zijn vervolgens geëxtrapoleerd naar uitbreiding van parkeerregulering in parkeerzone C en D. Gekozen is om aan te sluiten bij de kostenplaatsen zoals gebruikt in de programmabegroting. Op deze manier verschijnen de aangepaste budgetten dan op



de juiste plek bij de juiste interne budgethouder. De structurele lasten zijn te onderscheiden in Parkeren algemeen, straatparkeren lasten, DBC (Dagelijks Beheer Contract) parkeren, en handhaving.

De toename van de structurele lasten valt uiteen in de volgende producten.

a) Parkeren algemeen

- Hieronder vallen diverse structurele lasten voor de uitvoering van parkeerbeleid.
- Grote kostenpost in de huidige situatie zijn de kapitaallasten (365k voor circa 165 automaten die in 2017 en 2018 aangeschaft zijn) van de parkeerautomaten. Bij de uitbreiding wordt rekening gehouden met aanschaf van circa 150 automaten en een bijbehorende stijging van de kapitaallasten van circa 400k (afschrijving in circa 7 jaar). Het huidige areaal zal na 2024 en 2025 ook vervangen worden, maar dat zal dan leiden tot aanpassingen van de bestaande kapitaallasten (of in ieder geval een continuering als de automaten 1 op 1 worden vervangen door een areaal met vergelijkbare laste). Alle projectkosten (procesmanager, inkoopadviseur, technisch adviseur etc.) voor de aanschaf van parkeerautomaten worden geactiveerd en vertalen zich uiteindelijk in structurele kapitaallasten. Dit is ook de reden dat in het model geen investeringskosten staan, maar alleen de kapitaallasten die uiteindelijk op de begroting drukken. Bij het vaststellen van de programmabegroting 2023-2026 is echter al rekening gehouden met de kapitaallasten van de parkeerautomaten. Daarom hoeft er in het financieel model geen rekening gehouden te worden met stijging van de kapitaallasten ten opzicht van de vastgestelde programmabegroting.
- Het benodigde investeringsbudget is in het financieel overzicht in de bijlage niet direct te herkennen. Het benodigd investeringsbudget is reeds opgenomen in de programmabegroting 2023.
- Andere grote kostenpost zijn de doorbelaste lonen (in 2022 circa 600k begroot). Deze bestaat uit doorbelaste lonen van diverse onderdelen uit de organisatie. Denk hierbij aan vergunningverleners, ondersteuning, juristen, financieel adviseurs en ICT specialisten. Gemeentebreed zijn er afspraken over de manier waarop deze lonen worden doorbelast en specifiek voor het parkeerproduct zijn er een aantal belangrijk personele lasten die meestijgen bij de uitbreiding van parkeerregulering. Normaalgesproken wordt het meeademprincipe toegepast (kosten ondersteunende diensten 'ademen' mee met de formatie van de businessafdelingen. Bij parkeren drukken kosten van ondersteunende afdelingen zwaarder door omdat meer dan gemiddeld behoefte is aan dienstverlening op gebied van financiën, juridische zaken, bedrijfsvoering, ICT, gegevensmanagement en data.
- De vergroting van het areaal gereguleerd parkeren en bijbehorende infrastructuur maakt ook de noodzaak om de parkeerorganisatie te professionaliseren. De strategie of dat gebeurt door meer in regie te organiseren of juist meer zelf te doen is beperkt geformuleerd. In de doorbelaste lonen is in ieder geval ruimte voor 1 fte tactisch beheer. De middellange termijn strategie voor verder professionaliseren van de dienstverlening op parkeren wordt in een separaat traject (bij voorkeur samen met de dienstverlening in Zandvoort) opgepakt. Een goede structurele keuze hierin kan pas als het te 'beheren' areaal aan assets en dienstverlening in beeld is en er ambtelijke capaciteit beschikbaar is om de organisatie te optimaliseren. Deze optimalisatieslag is dus voorzien in de periode ná de uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken.



- Voor de uitbreiding wordt o.a. rekening gehouden met structureel circa 3 fte (270k) doorbelaste lonen voor VTH (vergunningverlening), 1 fte (90k) voor een tactisch beheerder (BBOR), 90k voor functioneel beheer (ID) en 90k voor ondersteuning (BBOR).

b) Straatparkeren Lasten

- Hieronder vallen diverse variabel lasten die gepaard gaan met de uitbreiding van parkeerregulering. Denk hierbij aan diverse transactiekosten (gemeente betaalt per pin transactie, elektrakosten parkeerautomaten, vergoeding voor bevraging van het NPR (Nationale parkeerrechtendatabase) en diverse andere variabel lasten.
- De lasten stijgen evenredig met het uit te breiden parkeerareaal en het gebruik van het areaal.
- Totale huidige kosten zijn circa 370k. Er wordt een kleine reductiefactor van 50k toegepast omdat deel van de variabele lasten verband houdt met het aantal parkeertransacties. Die zullen in de uit te breiden gebieden in parkeerzone C en D minder zijn dan in huidige zone B.

c) DBC Parkeren (tot 31-12-2022, per 1 januari 2023 DBC (Dagelijks Beheer Contract Spaarnelanden)

- De totale dienstverlening van Spaarnelanden op het gebied van parkeren kost in 2022 circa 4,1 miljoen euro. Slechts een deel van de werkzaamheden zijn relevant voor uitbreiding parkeerregulering; namelijk het beheer van de parkeerautomaten en het monitoren (ten behoeve van de accountantscontrole) van de financiële stromen.
- De huidige beheerlasten voor de arealen die gepaard gaan met de uitbreiding bedragen circa 440k. Er is een reductiefactor van 100k toegevoegd omdat niet alle kosten evenredig mee zullen stijgen. Hier speelt dus schaalvergroting. Denk hierbij aan de inrichting van de meldkamer en enkele licentiekosten. Ook worden parkeerautomaten steeds betrouwbaarder en kan er meer op afstand begroot worden.

d) Handhaving

- Hieronder vallen alle kosten die handhaving (V&H) moet maken voor het handhaving in gebied met betaald parkeren. Denk hierbij aan de kantoorkosten, uniforms en de kosten van de scanauto (of -scooter). De personeelslasten zijn in de huidige situatie verreweg de grootste kostenpost met circa 2,3 miljoen aan doorbelaste lonen. Deze post kan ook nog eens toenemen als gevolg van personeelstekorten waardoor (duurdere) inhuur nodig is. Wel dient beseft te worden dat voldoende handhaving zich automatisch direct terugverdient in de vorm van parkeerbaten uit naheffingsaanslagen, maar ook zeker indirect in de vorm van een hogere betalingsbereidheid en daarmee fors hogere parkeerbaten door bezoekers.
- Op de totale kostenpost is echter wel een reductiefactor van 250k geplaatst omdat verwacht wordt dat de parkeerzones in parkeerzone C minder intensief gehandhaafd hoeven te worden.
- Daarnaast is een reductiefactor van 550k toegepast, omdat een groter gebied betaald parkeren noodzaakt tot digitalisering van het parkeerproduct gehandicapten. Hiervoor is rekening gehouden met eenmalige projectkosten van 100k. Binnen het parkeerdomein zijn bijna alle producten gedigitaliseerd, behalve de gehandicaptenparkeerkaart. Als er door de uitbreiding van betaald parkeren in meer wijken gehandhaafd gaat worden, zijn er meer



handhavers nodig. Ook voor het controleren van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit vraagt veel capaciteit voor handhaving. Door de gehandicaptenparkeerkaart te digitaliseren wordt de controle op correct gebruik vereenvoudigd. Dit betekent meer gemak voor mensen met een beperking, terwijl er minder handhavingsinzet nodig is. Hierdoor wordt de uitbreiding van handhaving capaciteit enigszins beperkt. Dit is ook van belang door de krappe arbeidsmarkt voor deze functies.

De huidige totale structurele lasten die horen bij uitvoering betaald parkeren in het totale bestaand gebied met betaald parkeren zijn omgerekend naar de kosten per parkeerplaats. In de huidige situatie bedragen deze circa 234 euro per parkeerplaats (prijspeil 2023). Deze kosten zijn maatgevend als het betaald parkeren gebied wordt uitgebreid. Bij een uitbreiding van het gebied met 22.743 parkeerplaatsen neemt de totale structurele last dan ook toe met € 5.327.000,-.

3. De structurele baten die gepaard gaan bij de uitbreiding van betaald parkeren.

De structurele baten bestaan uit baten uit parkeervergunningen en baten uit kortparkeren en naheffingsaanslagen.

a) Baten parkeervergunningen

- De baten uit parkeervergunningen zijn gebaseerd op data over aantal parkeerplaatsen, aantal huishoudens, autobezit en ervaringscijfers over parkeervergunningen die afgenomen worden. Er zijn zeer grote verschillen per buurt. De verschillen per buurt zijn zeer relevant voor het onderwerp werking van het vergunningenplafond, maar voor de bepaling van de baten is uitgegaan dat iedereen die een vergunning wenst, daar vooralsnog ook voor in aanmerking komt. Daarom zijn we voor de baten uitgegaan van een generiek benadering.
- Als we alle wijken in Haarlem bekijken dan komt daar uit naar voren dat er een aantal uitgangspunten van toepassing zijn:
 - Per 1000 parkeerplaatsen zijn er meer dan 1000 huishoudens. Over heel Haarlem circa 1,23 huishouden per parkeerplaats. Bij een uitbreiding op 22.000 parkeerplaatsen gaat het dus om circa 27.280 huishoudens.
 - Het aantal geregistreerde auto's bij het RDW ligt per huishouden totaal gemiddeld op circa 0,75, maar schommelt tussen de 0,7 en 0,9 auto's per huishouden. Het aantal geparkeerde auto's in de avond ligt in de meeste buurten hoger dan het aantal geregistreerde auto's. Dit heeft te maken met o.a. lease- en bedrijfsauto's die elders geparkeerd staan. Het aantal geregistreerde voertuigen komt dan op 20.460.
 - Het aantal geparkeerde auto's (op basis van metingen) in de avond is in de regel circa 2% hoger dan het aantal geregistreerde voertuigen en komt op 20.869. In de regel zijn dat grotendeels vergunninghouders.
 - Ervaringscijfers leren dat niet alle vergunninghouders aanwezig zijn als de parkeerdruk gemeten wordt. Aanname is dat 5% niet aanwezig. Theoretische behoefte aan vergunning komt dan op 21.912.
 - Uitgangspunt is dat 85% van alle vergunningen een eerste bewonersvergunning betreft en 15% een tweede bewonersvergunning. Ervaringscijfers leren daarnaast



dat er nog circa 10% extra parkeerbaten zijn uit andere parkeervergunningen (waaronder de digitale bezoekersregeling en bedrijfsparkeervergunningen).

- De rekenregel is dus als volgt, 1.000 parkeerplaatsen betekent 8.500 eerste bewonersvergunning, 1.500 tweede bewonersvergunningen en daarbovenop nog 10% batens uit overige parkeervergunningen.
- Voor het tarief in parkeerzone D is uitgegaan van het tarief dat binnenkort in 2023 in parkeerzone E (Entree Oost) geïntroduceerd gaat worden. Dit is € 75,- per jaar voor de eerste vergunning en € 280,- per jaar voor de tweede bewonersvergunning. In paragraaf 5. Tariefsmaatregelen wordt hierop nog teruggekomen in relatie tot de voorgestelde verlagingen voor de 1^e bewonersparkeervergunning.
- De totale parkeerbatens uit parkeervergunningen zullen op basis van deze rekenmethodiek toenemen met bijna 3,595 miljoen euro. Daarbij geldt voor 2024 en 2025 een forse reductiefactor omdat de batens pas binnenkomen na invoering van parkeerregulering. Per 2026 is het beeld dan structureel.
- Door de bouw van nieuwe garages zal een verschuiving gaan plaatsvinden van straat naar garages. Deze verschuiving is financieel nog niet zichtbaar in de modellen omdat plek van inruiming (straatparkeervergunning of garageabonnement) voor het saldo in de parkeerexploitatie weinig uitmaakt. Enige variabele is het tarief voor het gebruik van de nieuwe gemeentelijke voorzieningen. Voor het totale financiële plaatje is dit echter in de marge. Ook houden we nu nog geen rekening met batens van extra doelgroepen in garages (bv. Eigenaren van derde auto's of werknemers die parkeren tegen commercieel tarief).

b) Batens kortparkeren en naheffingsaanlagen

- De batens uit kortparkeren zijn gebaseerd op ervaringscijfers uit de huidige parkeerexploitatie. Ervaring leert dat de omzet per parkeerplaats enorm verschilt. Zo genereert een parkeerplaats in parkeerzone B (centrum) ruim 1.800 euro per jaar en een parkeerplaats in parkeerzone C 'slechts' 198 euro. Opvallend is dat de parkeerplaatsen (circa 100) in de Stop&Shop zones in Noord en West een omzet kennen van ruim 5.000 euro per parkeerplaats. Het gaat hierbij wel om een zeer gering aantal parkeerplaatsen in een winkelgebied. Zie voor een overzicht tabel 1: analyse parkeerbatens 2022

Parkeerbatens 2022	Batens 2022	Aantal parkeerplaatsen	Batens per parkeerplaats
Waarvan Stop en Shop	€ 572.218	100	€ 5.722
Waarvan parkeerzone B	€ 5.520.837	3000	€1.840
Waarvan parkeerzone C	€ 2.671.417	13500	€ 198
Waarvan parkeerzone D	€ 70.576	100	€706
Waarvan Parkeerzone S (schalkwijk)	€ 367.554	600	€ 613
Totaal	€ 9.202.602	17300	€ 532

Tabel 1: analyse parkeerbatens 2022

- Het is bijzonder lastig om de batens uit kortparkeren in te schatten voor de gebieden waar parkeerregulering uitgebreid wordt. Enerzijds zijn het overwegend homogene woonwijken met weinig bezoekers en dus ook weinig batens uit kortparkeren. Anderzijds zijn er ook in de 11 buurten waar parkeerregulering ingevoerd wordt toch ook een behoorlijk aantal



publiekstrekkende voorzieningen in de vorm van winkels, maar ook zeker sportvoorzieningen. Het aantal Stop&Shop zones zal dan ook uitgebreid worden. Ervaringscijfers leren dat de omzet per parkeerplaats dan snel stijgt.

- Over het algemeen worden de baten uit kortparkeren echter wel conservatief ingeschat omdat veel woonwijken wel degelijk weinig bezoekers kennen. Daarnaast zijn de voorzieningen die er zijn met name gericht op lokale gebruikers die eigen parkeervergunning gebruiken of kiezen voor een andere modaliteit in de vorm van fiets of lopen.
- Op basis hiervan wordt ingeschat dat de parkeerbaten in het uitbreidingsgebied parkeerzone C en D over het algemeen lager zullen zijn dan in het bestaande gereguleerd gebied:
 - Voor uitbreiding zone C wordt gerekend met 75% van huidige zone C omzet (198 euro in 2022) dus circa 157 euro per parkeerplaats (in 2023).
 - Voor uitbreiding zone D wordt gerekend met 50% van huidige zone C omzet (198 euro in 2022) dus circa 105 euro per parkeerplaats (in 2023).
- De naheffingen zijn gebaseerd op ervaringscijfers. In 2022 zullen circa 30.000 naheffingen opgelegd worden waarvan circa 23.000 in parkeerzone C. Dat betekent in Zone C (13.500 parkeerplaatsen inclusief Stop&Shop) dat er circa 1,6 naheffingsaanslag per parkeerplaats opgelegd wordt. Dat betekent in totaal ruim 2,4 miljoen aan baten uit naheffingsaanslagen. Om aan te sluiten bij het conservatieve uitgangspunt van de baten uit parkeerzone C wordt ook op de baten uit naheffingsaanslagen een reductie van 25% aangehouden. Waardoor de baten uit naheffingsaanslagen in totaal 1,8 miljoen euro bedragen.
- Totaal resulteert bovenstaande in structureel ruim 4,951 miljoen aan extra parkeerbaten.

4. Extra maatregelen.

Er zijn diverse extra maatregelen nodig die direct op de parkeerexploitatie drukken. Het gaat hierbij om.

- Parkeermakelaar. Deze 'makelaar' gaat verkennen en waar mogelijk uitvoering geven aan de mogelijkheid om niet of slechts benutten parkeerplaatsen aan te huren en daar vergunninghouders te faciliteren. Kosten 100k per jaar voor half jaar 2023, een heel jaar in 2024 en 2025 en half jaar 2026.
- Huur parkeerplaatsen. Als de parkeermakelaar plaats huurt dan drukken deze op de parkeerexploitatie. Aangenomen is dat er circa 500 parkeerplaatsen extra per jaar à 500 euro per parkeerplaats gehuurd kunnen worden. In totaal zo'n 1500 parkeerplaatsen à 750k in 2026.
- Kapitaal- en beheerlasten Parkeerplaatsen. Plan is om 2 parkeervoorzieningen met elk ongeveer 200 parkeerplaatsen te realiseren (of 1 locatie met circa 400 ppl). Berekend is dat de lasten (kapitaallasten van een investering van circa 10 miljoen, afschrijving 40 jaar en de beheerlasten) totaal circa 500k per jaar bedragen. Er moet dan uiteraard wel ruimte zijn in het investeringsplan, maar met de structurele lasten wordt in dit model gerekend.
- Stelpost vergroening en saneren Canadees parkeren. Voor het aanpassen van de openbare ruimte. Onder andere vergroening en opheffen/saneren Canadees parkeren is voor 2024 en 2025 een stelpost opgenomen van 200k
- Stimuleren deelmobiliteit. Conform coalitieakkoord
- Aanleg kleinschalige fietsparkeergelegenheden. Conform coalitieakkoord



Naast bovengenoemde extra maatregelen zijn de maatregelen stimuleren deelmobiliteit en aanleg kleinschalige fietsparkeergelegenheden ook relevant voor het financieel kader wegens de inhoudelijk samenhang, maar ook wegens de financiële samenhang; maatregelen drukken op zelfde plaats in begroting.

5. Tariefmaatregelen

Naast de incidentele en structurele baten en lasten die horen bij uitbreiding parkeerregulering conform het regime van parkeerzone B en C neemt Haarlem ook een aantal tariefmaatregelen die effect hebben op de parkeerexploitatie:

- Korting 15% eerste parkeervergunning C en D in uitbreidingsgebied én bestaande parkeerzone C en D. Uitgangspunt van invoering parkeerregulering is dat betaald parkeren zo goed als mogelijk kostendekkend uitgevoerd moet worden. De modellen laten zien dat er, na de opstartfase met hoge kosten, uiteindelijk een positief saldo overblijft na invoering van betaald parkeren. Daarom zullen de tarieven van de eerste bewonersparkeervergunning in parkeerzone C met 15% verlaagd worden. Het is in het kader van rechtsongelijkheid niet mogelijk om de tariefsverlaging alleen toe te passen in het uitbreidingsgebied. Het betreft immers (na invoering) juridisch hetzelfde gebied met dezelfde juridische grondslag. De maatregel levert een negatief effect van circa 630k op.
- Bevriezen tarieven eerste en tweede bewonersvergunning in uitbreidingsgebied én bestaand gebied in 2024, 2025 en 2026. Om bewoners op korte termijn duidelijkheid te verschaffen over het tarief van een parkeervergunning zal het tarief van de eerste en tweede bewonersvergunning in 2024, 2025 en 2026 worden 'bevroren'. Dat wil zeggen dat de tarieven niet geïndexeerd worden. De totale prognoses van de modellen is gebaseerd op prijspeil 2022. Normaal is het uitgangspunt dat zowel baten als lasten jaarlijks worden geïndexeerd. De effecten van het 'bevriezen van tarieven' is benaderd door als uitgangspunt een indexering van respectievelijk 4% in 2024, 3% in 2025 en 2% in 2026 en 207 te hanteren. De financiële effecten verschillen per jaar (omdat het aantal uitgegeven vergunningen toeneemt. In 2026 zal 316k minder aan parkeerbaten uit vergunningen binnenkomen door 'bevriezing'. Per 2027 zullen de tarieven van de parkeervergunningen weer 'normaal' geïndexeerd worden.
- Het effect van het tijdelijke bevriezen is dat de tarieven uit 2023 pas weer in 2026 geïndexeerd worden. Dit terwijl uitgangspunt van alle kosten en baten is dat ze geïndexeerd worden. De financiële effecten van tijdelijke bevriezing zullen dan ook niet alleen in 2024, 2025 en 2026 gevoeld worden, maar structureel (vanaf 2027) in begroting ingeboekt worden. De procentuele stijging wordt immers niet meer 'ingehaald'.

6. Parkeerbonds

Het saldo van de geraamde lasten en baten van de uitbreiding parkeerregulering, inclusief de extra maatregelen is positief met uitzondering van de jaren 2023 en 2024, waarin de nodige kosten worden gemaakt voor de beleidsvorming. Hierbij past wel de disclaimer dat er sprake is van onzekerheden. Niet alleen ten aanzien van de te realiseren parkeerbaten, maar ook ten aanzien van



de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de extra maatregelen. Om de risico's en niet congruente relatie tussen onzekere baten in de toekomst en zekere lasten op korte termijn te verkleinen, alsmede om de druk op de financiële raming te verlichten wordt een tijdelijk parkeerfonds ingesteld. In het parkeerfonds wordt in 2023 een eenmalige dotatie uit de algemene middelen van 2 miljoen euro gestort. Het parkeerfonds zal t/m 2026 gebruikt worden. Vanaf 2027 zal het parkeerfonds opgeheven worden en zal het saldo van baten en lasten lopen via de algemene middelen, net zoals andere reguliere beleidsvelden. Het verder gebruik maken van het parkeerfonds versmalt de integrale begrotingsafweging. Afwijkingen dienen, zoals gewoonlijk, te verlopen via de algemene middelen.

7. Lange termijn ontwikkeling van parkeerbaten en -lasten

Deze notitie bevat een overzicht van de financiële incidentele en structurele effecten van de uitbreiding van parkeerregulering in 11 wijken. Wat niet in de financiële modellen te vatten is dat betreft een lange termijn ontwikkelingen in de parkeerexploitatie. In de huidige situatie is er namelijk een tamelijk strikt onderscheid tussen straat- en garageparkeren. Samengevat is de straat het domein van vergunninghouders en kortparkeerders en de garage is het speelveld van bezoekers en abonnementhouders; financieel gescheiden werelden. De opgave in de openbare ruimte is echter dermate groot dat Haarlem aan de lat staat voor een forse verschuiving van straat naar garageparkeren. Om de doelstellingen in de openbare ruimte te behalen (denk aan klimaatadaptatie en gebruik openbare ruimte) zal het in toenemende mate wenselijk zijn meer vergunninghouders te faciliteren of te verleiden om in parkeergarages te parkeren. Het is namelijk niet aannemelijk dat het autobezit (in zowel absolute als relatieve verhouding) in Haarlem afneemt. Het faciliteren van vergunninghouders in gebouwde parkeergarages is echter kostbaar. Parkeergarages bouwen en beheren is immers vele malen kostbaarder dan het exploiteren van straatparkeervoorzieningen. Het is redelijk om de kosten van deze voorzieningen te bezien in de totale parkeerexploitatie. Waar nu de kostbare maatregelen met name betaald worden door de bezoeker aan Haarlem door hoge tarieven op straat en commerciële tarieven in parkeergarages zal in de toekomst ook de vergunninghouder, of anders gezegd de bewoners die afhankelijk is van collectieve parkeervoorzieningen, moeten gaan meebetalen aan collectieve voorzieningen die deze parkeerbehoefte faciliteert. Daarmee ontstaat een duurzamer model waar kosten en baten van de voorziening beter verdeeld worden over de doelgroep.

8. Samenvatting

Samengevat is het saldo van de kosten en baten van de uitbreiding parkeerregulering positief uitzondering van het jaar 2023 waarin veel kosten worden gemaakt voor de beleidsvorming. Als de extra maatregelen en de tariefwijzigingen worden meegenomen dan is het saldo per 2027 positief. Hierbij past wel de disclaimer dat er nog behoorlijk wat onzekerheden zijn. Niet alleen ten aanzien van de te realiseren parkeerbaten, maar ook ten aanzien van de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de flankerende maatregelen. Om de financieel onrendabele jaren te financieren zal er een parkeerfonds opgericht worden. Hierin wordt een eenmalige dotatie uit de algemene middelen van 2 miljoen euro gestort. Na uitvoering van de maatregelen wordt het parkeerfonds opgeheven. Vanaf



2027 wordt een positief resultaat ten opzichte van de huidige programmabegroting en coalitieakkoord van 237k ingeschat.

Gezien de hiervoor genoemde onzekerheden bestaat de kans op tegenvallende baten of hogere lasten. Daarom wordt als gevolg van het uitbreiden van het gereguleerd parkeren bij de risicoactualisatie van de Programmabegroting 2024 een risico opgenomen in het risicoprofiel van Haarlem. Op dit moment wordt de kans op het voordoen van dit risico ingeschat op 25% en maximaal financieel gevolg van € 1 miljoen. Bij de risicoactualisatie van de begroting zal het risico worden geactualiseerd.



Bijlage 1: totaaloverzicht kosten en baten uitbreiding parkeerregulering

DEEL 1: Incidentele lasten programma, beleid en uitvoeringsproject

		2023	2024	2025	2026
Lasten programma en beleid					
Programmakosten	i	200	100	100	0
Kosten opstellen beleid	i	300	90	90	0
Kosten uitvoering communicatie beleid	i	70	0	0	0
Lasten uitvoering					
Projectleiding	i	150	150	100	0
Kosten communicatie uitvoering	i	60	60	60	0
Parkeeradviseur	i	90	90	90	0
Functioneel Beheer / ICT	i	140	90	90	0
VTH	i	45	45	45	0
V&H	i	45	45	45	0
Stelpost onderzoeken en advies	i	90	45	45	0
Stelpost KCC, DIA, JZ, Concern	i	90	90	90	0
Totale incidentele lasten		1280	805	755	0

DEEL 2: Structurele baten en lasten

			2023	2024	2025	2026
Structurele lasten op basis van aantal parkeerplaatsen						
Aantal extra parkeerplaatsen zone C			12.000	14.533	14.533	
Aantal extra parkeerplaatsen zone D			-	8.210	8.210	
Totaal aantal extra parkeerplaatsen in beheer			12.000	22.743	22.743	
Totale structurele lasten			1.405	3.995	5.327	

Baten parkeervergunningen						
Aantal extra eerste bewonersvergunningen Zone C			10.200	12.353	12.353	
Tarief	117		50%	75%	100%	
Baten eerste bewonersvergunningen			597	1.084	1.445	
Aantal tweede bewonersvergunningen Zone C			1.800	2.180	2.180	
Tarief	438		50%	75%	100%	
Baten tweede bewonersvergunningen			394	716	955	
Baten Bezoekersregelingen en overige vergunningen Zone C			99	180	240	
Totaal structurele baten uit parkeervergunningen Zone C			1.090	1.980	2.640	
Aantal extra eerste bewonersvergunningen Zone D			-	6.979	6.979	
Tarief	75		0%	75%	100%	
Baten eerste bewonersvergunningen			0	393	523	
Aantal tweede bewonersvergunningen Zone D			-	1.232	1.232	
Tarief	280					
Baten tweede bewonersvergunningen			-	259	345	
Baten Bezoekersregelingen en overige vergunningen Zone D			-	65	87	
Totaal structurele baten uit parkeervergunningen Zone D			-	716	955	
Totaal structurele baten uit parkeervergunningen			1.090	2.696	3.595	

Structurele baten kortparkeren						
Baten Kortparkeren Zone C	s		941	1.709	2.278	



Baten kortparkeren Zone D	s	-	643	858
Baten naheffingsaanslagen		479	1.361	1.815
Totale structurele Baten kortparkeren		1.419	3.713	4.951

DEEL 3: Totale baten en lasten uitbreiding parkeerregulering

	2023	2024	2025	2026	2027
Totale lasten en baten uitbreiding parkeerregulering					
Totale baten	-	2.509	6.410	8.546	8.546
Totale lasten	1.280	2.210	4.750	5.327	5.327
Saldo baten en lasten uitbreiding parkeerregulering	1.280	299	1.659	3.219	3.219

DEEL 4: Flankerende maatregelen, begroting en parkeerfonds

	2023	2024	2025	2026	2027
Extra maatregelen					
Parkeermakelaar	i	50	100	100	50
Kapitaal- en beheerlasten extra parkeerplaatsen	s			1.000	1.000
Lasten extra parkeerplaatsen (privaat)	s	250	500	750	750
Opheffen Canadees parkeren	i	200	200		
Stimuleren deelmobiliteit	i	250	250	250	
Aanleg kleinschalige fietsparkeergelegenheden	i	250	250	250	
Totale lasten extra maatregelen	50	1.050	1.300	2.300	1.750

Saldo uitbreiding parkeerregulering, incl. extra maatregelen	1.330	-751	359	919	1.469
---	--------------	-------------	------------	------------	--------------

Financieel Kader PB2023-2026	2023	2024	2025	2026	2027
Baten uitbreiding parkeerregulering	s	710	1.425	2.135	2.135
Lasten uitbreiding parkeerregulering	i/s	700	1.300	1.850	1.850
Stimuleren deelmobiliteit	i	250	250	250	
Aanleg kleinschalige fietsparkeergelegenheden	i	250	250	250	
FK Saldo baten en lasten uitbreiding p-regulering, incl. extra maatregelen	-	-490	-375	-215	285

Tariefmaatregelen							
		-					
Saldo uitbreiding parkeerregulering, incl. extra maatregelen	0	1.330	-751	359	919	1.469	
15% 1e parkeervergunning UBG		-	-113	-289	-393	-401	
15% 1e parkeervergunning bestaand gebied		-	-216	-222	-227	-231	
Bevriezen tarieven UBG		-	-16	-107	-205	-209	
Bevriezen tarieven bestaand gebied		-	-24	-72	-104	-106	
Totaal saldo uitbreiding parkeerregulering tbv actualisatie KN24		-	1.330	-1.120	-330	-10	522

Affect AM Kadernota 2024 (- =nadeel algemene middelen)	1.330	-630	45	205	237
Storting Parkeerfonds	2.000				
stand Parkeerfonds ultimo 31-12	670	40	85	290	