Bijlage

Onderwerp Financieel perspectief Adaptieve Ontwikkelastrategie mobiliteitshubs
Datum 13 september 2024

Vooraf

Het stadsbrede parkeerexploitatiemodel geeft inzicht op basis van uitgangspunten die nog niet allemaal (bestuurlijk) zijn vastgesteld. Deze uitgangspunten zijn geen onderdeel van de besluiten in het kader van de Adapteve Ontwikkelstartegie (AOS) mobiliteitshubs.

Besluitvorming over de hoogte van de toekomstige parkeertarieven en het tempo van de uitbreiding van parkeerregulering vindt plaats via de Nota Parkeren.

Over de werking van het stadsbrede parkeerexploitatiemodel heeft een second opinion plaatsgevonden door EY. De bevindingen zijn verwerkt. Over de input voor het model, te weten de parkeerbalans Stadshart en de berekening van de parkeerinkomsten, is een second opinion uitgevoerd door Empaction en de parkeertool voor de Spoorzone is intern getoetst. De bevindingen zijn verwerkt.

Inleiding

Om grip te krijgen op zowel de investeringen als de jaarlijkse exploitatie van het stadsbrede hubnetwerk hebben we een meerjarig stadsbreed parkeerexploitatiemodel opgesteld. Dit is een instrument dat het mogelijk maakt om op basis van een groot aantal variabelen inzicht te geven in de langjarige parkeerexploitatie. Daarin richten we ons in eerste instantie op de nieuwe hubs en bestaande garages die worden omgevormd tot hubs in de gebiedsontwikkelingen Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone ofwel het Spoor Nieuw toe te voegen Stad. Tevens hebben we de opbrengsten en kosten van het straatparkeren in de stad meegenomen: in de huidige situatie en in de situatie met de uitbreiding van de parkeerzonering zoals in december 2023 door de raad vastgesteld in de Parkeerstrategie 2040.

Het stadsbrede parkeerexploitatiemodel schetst het financiële plaatje voor de hele stad die hoort bij de rol die we als gemeente kiezen. Het kan worden doorgerekend voor de situatie wanneer we als gemeente alle voorziene hubs in eigendom en exploitatie hebben en wanneer die hubs privaat of via een publiek-private samenwerking (PPS) gerealiseerd en geëxploiteerd worden. Bovendien kunnen we met het model scenario’s doorrekenen voor bijvoorbeeld ingroei van stijging van parkeertarieven, latere planning van realisatie hubs, aantal parkeeruren etc.

In deze technische bijlage presenteren we de scope, werkwijze, uitgangspunten en uitkomsten van de stadsbrede parkeerexploitatie. De resultaten zijn weergegeven voor het scenario dat we als gemeente de eigenaar/exploitant zijn van alle in het model opgenomen hubs, aangezien dit de voorkeursrolneming is zoals in de AOS hubs is aangegeven.

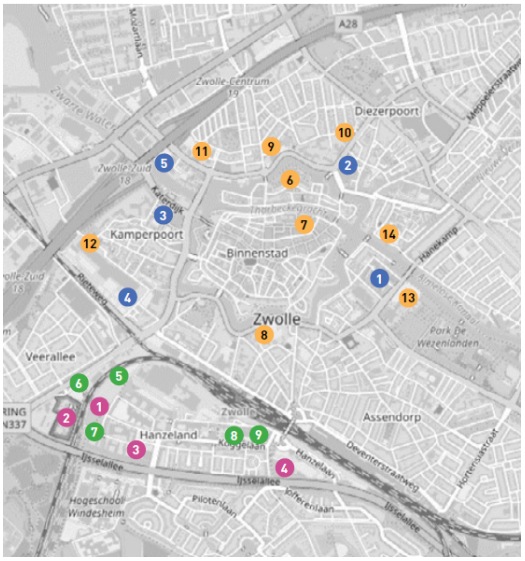
Alle bedragen in deze notitie zijn excl. BTW, tenzij anders vermeld.

Datum 13 september 2024

Scope: hubs, straatparkeren en parkeerzonering
De scope van het parkeerexploitatiemodel is als volgt:

- Investeringen en jaarlijkse exploitatie van de nieuwe hubs en bestaande garages die worden omgevormd tot hubs in Stadshart, Nieuwe Veemarkt en Spoorzone (zie figuur 1)
- Overige inkomsten en kosten straatparkeren
- Organisatiekosten van deelmobiliteit

Onderstaande tabel geeft de hubs weer uit het Spoor Nieuw toe te voegen Stad die zijn meegenomen in het parkeerexploitatiemodel zowel de nieuwe hubs als de bestaande garages die worden omgevormd tot hubs.



Stadshart + Nieuwe Veemarkt		Bestaand / Nieuw		HUIDIG eigendom grond/vastgoed	
Centrumhubs	1. Weezenlanden-N		Nieuw	Publiek	
	2. Diezerpoort	Bestaand		Publiek	
	3. Katwolderplein	Bestaand		Publiek	
	4. Nieuwe Veemarkt		Nieuw	Publiek	
	5. Roelenkwartier		Nieuw	Publiek	
Buurthubs	6. Noordereiland*		Nieuw	Publiek	
	7. v. Roijensingel	Bestaand		Publiek	
	8. Hedon*		Nieuw	Publiek	
	9. HCO		Nieuw	Publiek	
	10. Roelenkwartier		Nieuw		Privaat
	11. Nw Veemarkt		Nieuw	Publiek	
	12. Provinciehuis	Bestaand		Publiek	
	13. Turfmarkt	Bestaand		Publiek	

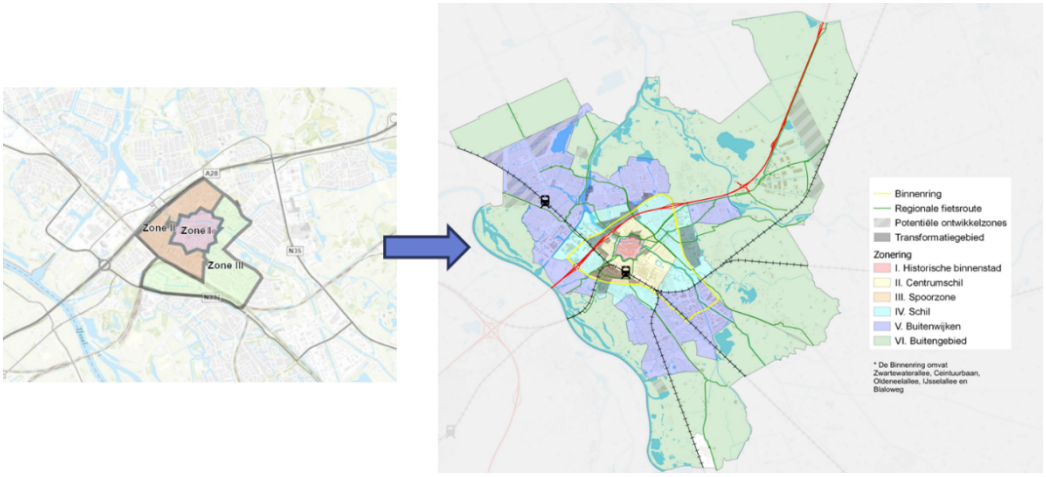
* Gaat om de bestaande parkeergarage ombouwen naar een hub met woningbouw

Spoorzone		Bestaand / Nieuw		HUIDIG eigendom grond/vastgoed	
Centrumhubs	1. Koggehub		Nieuw		Privaat
	2. WK1		Nieuw		Privaat
	3. Univéhub		Nieuw		Privaat
	4. Hanze-Oost		Nieuw	Publiek	
Buurthubs	5. Werkplaatsen		Nieuw		Privaat
	6. WK2		Nieuw		Privaat
	7. Nomad hub		Nieuw		Privaat
	8. Lübeck	Bestaand		Publiek	
	9. Pas de Deux	Bestaand		Publiek	

Figuur 1: Hubs in het parkeerexploitatiemodel.

Deze hubs liggen allemaal in de huidige parkeerzones I, II en III. Een belangrijk onderdeel van de doorrekening is dat de zonering gaat veranderen. Dit is vooral relevant voor het overig straatparkeren (niet in hubs), aangezien dat gebied veel groter wordt, zoals figuur 2 laat zien.

Datum 13 september 2024



Figuur 2: Van huidige naar toekomstige parkeerzonering

Werkwijze

Om het financiële plaatje te bepalen, werken we stadsbreed met een aantal uitgangspunten en aannames (parkeerzonering, tarieven, kengetallen investeringen, etc.). Voor alle locaties houden we rekening met de opbrengsten en kosten als gevolg van het parkeren in de openbare ruimte en in de mobiliteitshubs.

Dat geeft per mobiliteitshub en parkeerzone inzicht in:

- Investeringen
  - Stichtingskosten per hub afhankelijk van de verschijningsvorm
  - Uitgangspunt: er komen voorzieningen en deelmobiliteit, een vast percentage aan extra bruto vloeroppervlak per hub, namelijk 6% voor een centrumhub en 4% voor een buurthub.
- Opbrengsten[1]
  - Vanuit uitgifte abonnementen
    - Bewoners
    - Werknemers
    - Deelauto's
  - Vanuit bezoekersparkeren
    - Bezoekers van bewoners
    - Bezoekers van niet wonen
- Kosten
  - Kapitaallasten als gevolg van (reeds gedane) investeringen
  - Eigenaarslasten
  - Exploitatielasten
  - Beheerlasten

Bovendien is voor de hubs een aantal deelauto's aangenomen, op basis van de berekeningen met de parkeertools. Daarvoor zijn stadsbreed de organisatiekosten in beeld gebracht. Want om uiteindelijk de deelauto's ook te kunnen exploiteren, is

[1] Opbrengsten vanuit voorzieningen zijn niet meegenomen.

menskracht nodig, net als een digitaal platform, contracten met aanbieders, op- en afschaling, etc.

Uitgangspunt: stichtingskosten nieuwe hubs
In het model is uitgegaan van kengetallen voor stichtingskosten voor de verschillende verschijningsvormen van de hubs (solitair bovengronds, gecombineerd met woningbouw ondergronds/halfverdiept/bovengronds). Dit zijn actuele stichtingskosten per parkeerplaats geraamd door een extern bureau met expertise op het gebied van stichtingskosten (meetmoment: najaar 2023), prijspeil 2024.

Voor de hubs in Weezenlanden-Noord en Nieuwe Veemarkt zijn aparte kostenramingen en business cases beschikbaar die hebben geleid tot eerdere raadsbesluiten. Voor deze hubs is de informatie uit die raadbesluiten overgenomen.

Uitgangspunt: grootte van de hubs
Voor de toekomstige parkeerbehoefte van de ca. 8.000 nieuwe woningen en ten behoeve van bezoekers aan de stad worden ca. 4.700 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Als deze hubs allemaal door de gemeente worden gerealiseerd is de raming dat de stichtingskosten € 199 miljoen bedragen. Daarnaast zijn stichtingskosten van € 13 miljoen geschat voor het ombouwen van 6 bestaande garages tot hubs.

Uitgangspunten parkeertarieven
De toekomstige parkeertarieven (straatparkeren, vergunningen, abonnementen in hubs) én de aanpassing van de parkeerzonering worden in het najaar in de Nota Parkeren aan de raad voorgelegd. Om tot het financieel perspectief te komen zijn daarom beredeneerde aannames gedaan.

De belangrijkste uitgangspunten voor de parkeertarieven en parkeerzonering zijn:

- Een verantwoorde uitbreiding van de parkeerzonering en bijbehorende verhoging van parkeertarieven met ingroeipad die gefaseerd ingaat vanaf 2026.
- De hoogte van de tarieven in de nieuwe zones is afgestemd op de huidige tarieven en zones, zodat er geen ongewenst hoge stijgingen optreden ten behoeve van 1) maatschappelijk draagvlak en 2) om ongewenst parkeergedrag (verdrijvingseffecten in stadsdelen en wijken) te voorkomen.
- Parkeren in mobiliteitshubs wordt goedkoper dan parkeren op straat om straatparkeren te ontmoedigen en ruimte te maken.
- Voor bewoners en bedrijven met een bestaande vergunning voor straatparkeren geldt dat voor de toekomstige hoogte van een abonnement in een mobiliteitshub rekening wordt gehouden met de huidige kosten van een vergunning.
- Deze uitgangspunten leiden over de hele linie tot een verhoging van de parkeertarieven vanaf 2026 (reguliere indexering plus verantwoorde tariefsverhoging). Omdat tegelijkertijd de parkeerzonering wijzigt zal deze stijging niet overal gelijk zijn.

De toekomstige parkeertarieven (straatparkeren, vergunningen, abonnementen in hubs) én het tempo van de aanpassing van de parkeerzonering worden in het najaar in de Nota Parkeren aan de raad voorgelegd. Nadat deze zijn vastgesteld wordt ook het financieel perspectief geactualiseerd.

Uitgangspunt bijdrage ontwikkelaars en corporaties
De gehanteerde totale hoogte van de bijdrage, voor parkeerplaatsen en organisatie van deelmobiliteit, is € 19.000,- excl. BTW per parkeerplaats (prijspeil 2024).

Uitgangspunt: fasering hubs
Voor iedere gebiedsontwikkeling is de meest actuele planning (juni 2024) van de woningen en de bijbehorende hubs in beeld gebracht. In het model wordt gerekend met deze planningen voor openstelling van de verschillende hubs.

Uitgangspunt: overig straatparkeren
Aantal huishoudens en parkeerplaatsen
Voor de uitbreiding van het aantal huishoudens is gebruik gemaakt van de data welke zijn weergegeven in Geopoort.

Inkomsten vergunningen
Voor de extra inkomsten vanuit vergunningen is het huidige gemiddelde per huishouden genomen en vermenigvuldigd met de toename van het aantal huishoudens.

Parkeerinkomsten straatparkeren en garageparkeren
Voor de inkomsten is uitgegaan van de inkomsten in 2023. Dit ligt ongeveer 9% hoger dan het gemiddelde van de jaren 2019 t/m 2022 onder andere vanwege Covid effecten en de meest recent tariefsverhoging per 1-1-2023. Deze trend zien we ook terug in het eerste kwartaal van 2024.

Tevens is een gemiddelde opbrengst per parkeerplaats en een gemiddeld aantal uren per parkeerplaats berekend op basis van bestaande cijfers. Deze gemiddelden zijn gebruikt voor de doorrekening voor de nieuwe zones.

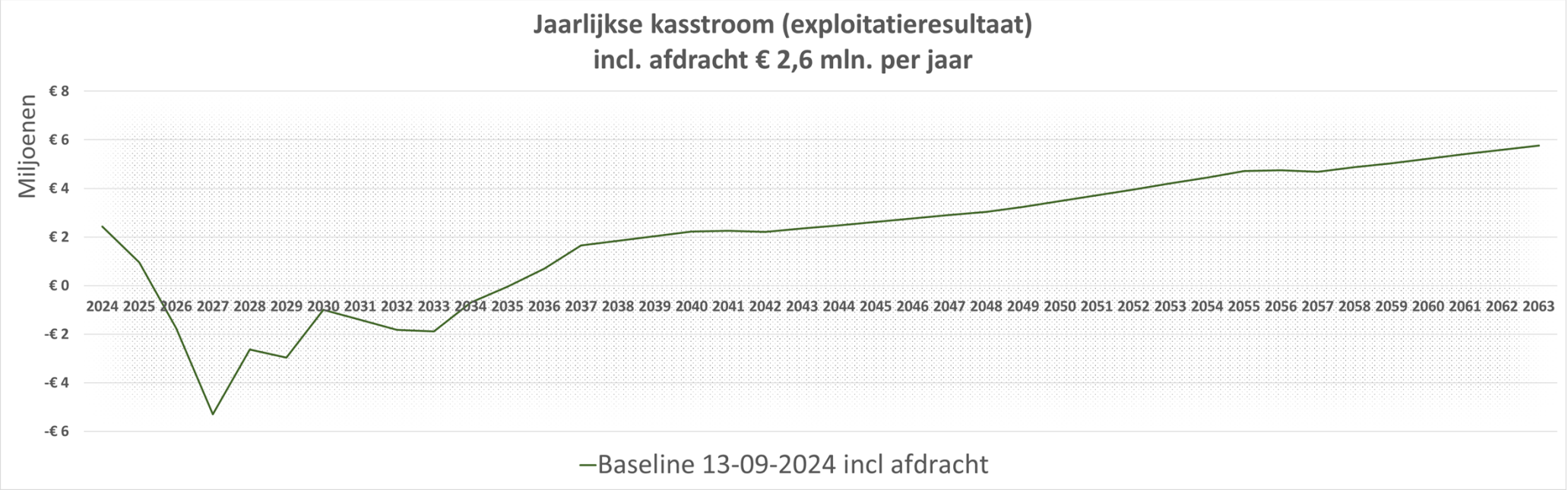
Kosten per straatparkeerplaats
Deze kosten zijn gebaseerd op de gemiddelde kosten voor straatparkeren over 2019 t/m 2022 en gedeeld door het aantal straatparkeerplaatsen in de bestaande situatie.

Uitgangspunt: algemene rekenregels
Tot slot zijn het parkeren op straat en de parkeerbeheerskosten gebaseerd op de huidige kostenkengetallen. Daarnaast hanteren we aanvullende financiële parameters (o.a. rentevoet) uit de huidige praktijk en hebben die geëxtrapoleerd naar de toekomst.

Datum 13 september 2024

Uitkomsten stadsbrede parkeerexploitatie
De uitkomsten van het model zijn weergegeven als exploitatieresultaat, rekening houdend met: omzet parkeren, kapitaallasten, eigenaarslasten, exploitant lasten en beheerderslasten. Daarbij is ook de bestaande vaste afdracht vanuit de parkeerexploitatie naar de algemene middelen van € 2,6 miljoen per jaar meegenomen. Het resultaat is een jaarlijkse kasstroom voor een 40-jarige horizon.

Er is een zogenaamde “baseline” voor de hubs berekend als financieel vertrekpunt aan de hand van de eerder gepresenteerde uitgangspunten.



Figuur 4: Jaarlijkse kasstroom, inclusief de vaste afdracht vanuit de parkeerexploitatie naar de algemene middelen van € 2,6 miljoen per jaar

De doorrekening laat zien dat er stadsbreed in de periode van de komende 10 jaar een cumulatief exploitatietekort is van € 16,1 miljoen. In de periode daarna is sprake van een positief exploitatieresultaat. Voor de initiële dekking van de aanloopverliezen binnen de toekomstige parkeerexploitatie reserveren we € 20 miljoen in de Strategische Investering Agenda (SIA).

Tot slot

In Nederland staan we nog steeds aan de vooravond van de ontwikkeling van mobiliteitshubs en er zijn op dit moment nog onzekerheden en weinig ervaringen met reeds gebouwde hubs. Daarnaast kan de grootte van een mobiliteitshub veranderen of een mobiliteitshub later worden gerealiseerd door specifieke dynamiek in betreffende gebiedsontwikkeling. Dat heeft rechtstreeks gevolgen voor het netwerk en het financieel perspectief. We hebben gezien dat verandering in tarief, aantal en grootte van de hubs (investeringskosten) of ingroeipad een substantiële financiële doorwerking in het financieel resultaat kunnen hebben. Dus ruimte inbouwen om financiële risico's af te dekken is gewenst. Daarom is de huidige reservering van € 20 miljoen noodzakelijk. Het is bovendien te vroeg om harde conclusies te verbinden aan de geschetste positieve parkeerexploitatie die met het exploitatiemodel is bepaald vanaf ca. 2035. Door voortdurend de impact van keuzes te monitoren op de financiële effecten hiervan kan hierop vroegtijdig worden geanticipeerd.

Met het stadsbrede parkeerexploitatiemodel hebben we vanuit financieel perspectief een belangrijk instrument in handen om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden en te kunnen sturen op financiën. De effecten op financiën worden met het model bepaald bij significante wijzigingen in de gebieden (bijvoorbeeld een ander programma of planning), bij vaststelling van de tarieven en bijdrageregeling, bij besluitvorming vanuit de gebieden en twee keer per jaar met de PPN en begroting.