

Bekostiging en financiering

Mobiliteitsconcept Merwede

Onderliggende notitie 4, behorend bij het eindrapport 'mobiliteitsconcept voor Merwede'

Auteur
Jos de Vries
Robert Boshouwers
Hannah Kandel
Damo Holt

Datum
06.03.18

Status
Definitief

Klant
Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1	Definities, betrokken partijen en samenvatting van het concept	3
2	Bekostiging van het mobiliteitsconcept	6
3	Methodiek	9
4	Kosten van het mobiliteitsconcept	10
5	Uitkomsten financieel model	14
6	Gevoeligheidsanalyse businesscase	15
7	Budgetoverschotten en -tekorten	16
8	Parkeerplaatsen	18
	Bijlage 1 - Financieel overzicht gebiedsorganisatie	20
	Bijlage 2 - Financieel overzicht serviceprovider	22
	Bijlage 3 - Financieel overzicht vervoersdiensten	24
	Bijlage 4 - Aanneem vastgoedontwikkeling basisscenario	25
	Bijlage 5 - Besparing parkeerplaatsen	27

1 Definities, betrokken partijen en samenvatting van het concept

1.1 Bekostiging en financiering zijn twee verschillende zaken

De termen bekostiging en financiering worden vaak door elkaar gebruikt, maar hebben een verschillende betekenis. Bekostiging gaat over de vraag wie de gemaakte kosten uiteindelijk vergoedt. Dit kunnen de mobiliteitsgebruikers, de vastgoedeigenaren, de ontwikkelaars maar ook de overheid via een subsidie zijn. Financiering gaat juist over de vraag hoe je aan geld komt om de kosten te betalen. Zo kan het zijn dat een brug eerst voorgefinancierd wordt door de gemeente waarna de ontwikkelaars dit gedurende de ontwikkeling terugbetalen. De lening van de overheid is in dat geval een oplossing van het financieringsvraagstuk terwijl de betaling van de ontwikkelaars een oplossing is van het bekostigingsvraagstuk.

1.2 In de bekostigings- en financieringsconstructies hebben verschillende partijen een rol

Alvorens de bekostiging en financiering nader uit te werken, is het van belang in kaart te brengen welke partijen welke rol vervullen in het mobiliteitsconcept. Dit hangt immers nauw samen met wie waar wanneer voor betaalt. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de partijen en hun taken i.r.t. het mobiliteitsconcept. Naast bekende partijen als ontwikkelaars en gebruikers introduceren wij nieuwe partijen zoals de gebiedsorganisatie, de mobiliteitsregisseur en de mobiliteitsconciërge. Zie voor een nadere toelichting de notitie 'governance'.

Partij	Taak
 Projectontwikkelaars (incl. gemeente vanuit privaatrechtelijke rol)	- Realiseren fysieke elementen mobiliteitsconcept (parkeerplaatsen, ruimte voor mobiliteitswinkel) en bovenwijkse voorzieningen (fietsparkeerplekken in openbare ruimte, fietsbruggen, etc.) die relevant zijn voor slagen mobiliteitsconcept - Fysieke elementen mobiliteitsconcept verkopen - Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied
 Gemeente (publiekrechtelijke rol)	- Tijdig implementeren flankerend beleid (betaald parkeren in omgeving, fietsbeleid, P+R's etc.) - Met andere overheden afstemmen over o.a. HOV (U10, RWS, Provincie) - Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied - Investerings in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid'
 Provincie	Investerings in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid', in het bijzonder het realiseren van HOV op de Europalaan (in eerste aanleg in de vorm van bus, uiteindelijk wellicht ook in de vorm van tram)
 Vastgoedeigenaren (beleggers, corporaties, VvE's)	Vertegenwoordigen belangen vastgoedeigenaren
 Gebiedsorganisatie	- Bewaken, beheren en (laten) door ontwikkelen mobiliteitsconcept (evt. uit te breiden met andere concepten, bijv. afval, energie en groen) - Eigenaar of huurder parkeerplaatsen, huurder van ruimte voor mobiliteitswinkel - Bevat een mobiliteitsregisseur die verantwoordelijk is voor - Monitoren voortgang en gebruik mobiliteitsconcept en bijsturen waar nodig - Regisseren serviceprovider (contractmanagement, etc.) - Coördineren samenwerking tussen verschillende partijen (eigenaren, ontwikkelaars, gemeente) voor mobiliteitsconcept-gerelateerde zaken

 Serviceprovider	• Bevat een mobiliteitsconciërge die verantwoordelijk is voor • Voertuigen ontheffing verlenen voor toegang tot gebied
 Vervoersaanbieders	• Vervoersaanbieders werven en coördineren / aansturen • Abonnementen aanbieden en abonnementsgelden innen • Beheren IT-platform (identificatie manager, payment provider, platform provider) • Bemenen van mobiliteitswinkel; klantenservice met eerste (fysieke) aanspreekpunt voor gebruikers en uitgeven specials (bijv. speciale voertuigen, grote pakketten) • Toezien op de doorontwikkeling van vervoersdiensten
 Gebruiker	• Vervoersdiensten gebruiken
 Parkeerexploitant	• Toelaten voertuigen tot parkeergarages (reserveringssysteem, kentekenherkenning)

Tabel 1 Partijen en taken

1.3 Een samenvatting van de belangrijkste kostensoorten en manieren waarop die bekostigd worden

Nu we de verschillende partijen hebben onderscheiden, kunnen we de focus verleggen naar de verschillende type kosten en hoe die te dekken. Onderstaand geeft de verschillende kostentypen en wijze van dekken op hoofdlijnen weer:

1. **Eenmalige investeringen in het mobiliteitsconcept.** Bijvoorbeeld de ontwikkeling van de autoparkeerplaatsen en de ruimte voor pakketwanden. Deze eenmalige investeringen worden bekostigd uit een gebiedsfonds. Het gebiedsfonds wordt gevuld door ontwikkelaars (inclusief de gemeente vanuit zijn privaatrechtelijke rol). Zij storten hierin ca. 10 euro per m² bvo. Deze stortingen volgen de fasering. Daarmee is er voorfinanciering nodig. Hiervoor zal waarschijnlijk een overheidslening nodig zijn, bijvoorbeeld bij de Gemeente Utrecht of bij het nog op te richten Healthy Urban Living accelerator fonds.
2. **Tijdelijke aanloopkosten voor serviceprovider en vervoersaanbieders.** Het gaat om kosten die worden gemaakt omdat er in het begin overkwaliteit geleverd moet worden. Bijvoorbeeld meer deelauto's dan uitkunnen, een volledig bemenste mobiliteitswinkel of een hoogwaardig IT-systeem. Deze tijdelijke aanloopkosten worden ook bekostigd uit het gebiedsfonds.
3. **Structurele exploitatiekosten van**
 - a. **gebiedsorganisatie en serviceprovider.** Bijvoorbeeld de tijd die de gebiedsorganisatie kwijt is aan monitoring van het concept en de bemensing van de mobiliteitswinkel door de serviceprovider. Aanname is dat deze kosten (vooralsnog) niet terugverdiend kunnen worden uit de reguliere exploitatie van vervoersdiensten. Deze kosten worden daarom gedekt via een verplichte jaarlijkse afdracht van de vastgoedeigenaren (VvE's, beleggers en woningcorporaties), de zogenaamde 'mobiliteitservicekosten'. De afdracht bedraagt ca. 1 euro per m² per jaar.
 - b. **vervoersaanbieders.** Bijvoorbeeld de lease van deelauto's of de investering in pakketwanden. Aanname is dat vervoersaanbieders in principe een sluitende business case kunnen draaien (m.u.v. de eerdergenoemde mogelijke

aanloopkosten) en dat deze kosten dus gedekt kunnen worden uit de betaling door gebruikers. Gebruikers betalen via abonnement of 'pay as you go'.

Tabel 2 vat deze verschillende stromen nog eens samen.

Wie	Wat	Wanneer	Bekostiging van
Ontwikkelaars	Gebiedsfonds; ca. €10 per m ² bruto vloeroppervlak	Eenmalig bij bouw	Eenmalige investeringen en tijdelijke aanloopkosten
Vastgoed-eigenaren (VvE's, woningcorporaties, beleggers)	Mobiliteitsservicekosten; ca €1 per m ² bruto vloeroppervlak	Jaarlijks	Structurele kosten gebiedsorganisatie en serviceprovider
Gebruikers	Pay as you go en / of abonnement	Bij gebruik en / of vast bedrag per maand	Structurele kosten vervoersaanbieders

Tabel 2 Samenvatting bekostiging mobiliteitsconcept

Deze notitie gaat nader in op de verschillende kosten- en opbrengsten en wijze van dekking.

2 Bekostiging van het mobiliteitsconcept

2.1 Onderscheid naar ontwikkelaars, vastgoedeigenaren en gebruikers

Wij stellen voor het mobiliteitsconcept te bekostigen door middel van bijdrages vanuit de ontwikkelaars, de vastgoedeigenaren en de gebruikers van de vervoersdiensten. Tabel 3 vat de bekostiging van het mobiliteitsconcept samen. Daarna lichten we deze tabel nader toe.

Wie	Wat	Wanneer	Bekostiging van
Ontwikkelaars	€ per m ² bruto vloeroppervlak	Eenmalig bij bouw	Eenmalige en tijdelijke aanloopkosten gebiedsorganisatie, serviceprovider en vervoersdiensten
Vastgoedeigenaren	€ per m ² bruto vloeroppervlak	Jaarlijks	Structurele kosten gebiedsorganisatie en serviceprovider
Gebruikers	Pay as you go / abonnement		Structurele kosten vervoersdiensten

Tabel 3 bekostigingsstromen van het mobiliteitsconcept

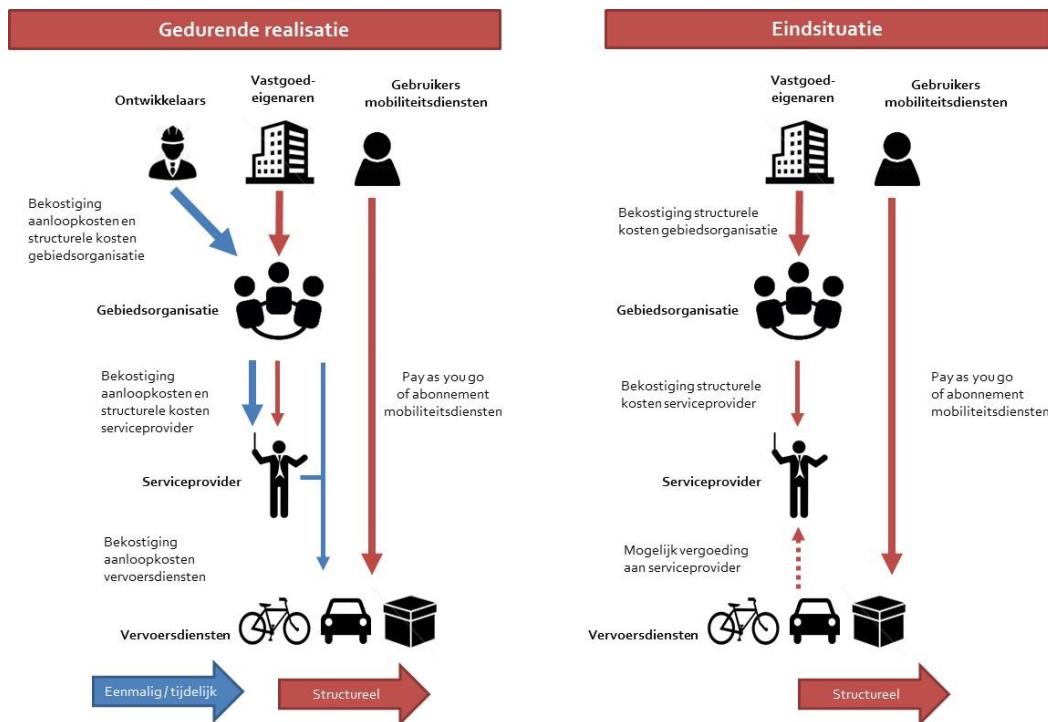
De ontwikkelaars zullen zich uit het gebied terugtrekken wanneer de bouw klaar is. Hierdoor is hun bijdrage eenmalig van aard en zal deze geldstroom opdrogen wanneer heel 'Merwede' is volgebouwd. De bijdrages van de vastgoedeigenaren en de mobiliteitsgebruikers zijn daarentegen structureel. Deze bijdrages zullen gedurende de vastgoedontwikkeling toenemen doordat er meer vastgoed gebouwd is en doordat er meer mensen in het gebied gaan wonen.

Om de continuïteit van het mobiliteitsconcept te waarborgen hebben we ervoor gekozen om de tijdelijke bekostigingsstromen van de ontwikkelaars te koppelen aan de eenmalige kosten en de tijdelijke aanloopkosten van het mobiliteitsconcept. De structurele bijdrages van de vastgoedeigenaren gebruiken we om de structurele kosten van de gebiedsorganisatie en serviceprovider te bekostigen. Deze bijdrages van de vastgoedeigenaren moeten verplicht zijn voor het hele gebied zodat de continuïteit van de gebiedsorganisatie en de serviceprovider gewaarborgd is. De gebiedsorganisatie en de serviceprovider zijn namelijk randvoorwaardelijk voor het mobiliteitsconcept; zonder gebiedsorganisatie en serviceprovider geen mobiliteitsconcept.

Via bovenstaand construct zijn alle elementen van het mobiliteitsconcept bekostigd, behalve de structurele kosten van de vervoersdiensten. Daarvoor is betaling naar gebruik voorzien, al dan niet in combinatie met abonnementen. Zo wordt marktwerking gestimuleerd en wordt voorkomen dat de ene gebruiker betaalt voor het gebruik van de ander.

2.2 Geldstromen binnen het mobiliteitsconcept

Op basis van de bekostigingsstromen uit de voorgaande paragraaf kunnen de geldstromen van het mobiliteitsconcept worden uitgetekend. Figuur 1 laat dit zien. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de situatie tijdens én na de vastgoedontwikkeling.



Figuur 1 Geldstromen mobiliteitsconcept

De gebiedsorganisatie ontvangt bijdragen van de ontwikkelaars en van de vastgoedeigenaren. De eenmalige bijdrage van de ontwikkelaars gebruikt ze om haar eenmalige investeringen en tijdelijke aanloopkosten te bekostigen. De structurele bijdrage van de vastgoedeigenaren gebruikt ze om de structurele kosten van de gebiedsorganisatie en mobiliteit-serviceprovider te dekken.

Daarnaast besteedt de gebiedsorganisatie de taak van de serviceprovider uit. Hiervoor zal zij structureel een bepaalde vergoeding voor de exploitatiekosten moeten betalen. Dit budget betaalt de gebiedsorganisatie vanuit de structurele bijdrage van de vastgoedeigenaren. Daarnaast verwachten wij dat de serviceprovider in de eerste jaren aanloopkosten maakt c.q. overkwaliteit levert waardoor hij tijdelijk meer budget nodig heeft. Dit tijdelijke budget betaalt de gebiedsorganisatie vanuit de eenmalige bijdrage van de ontwikkelaars.

Ook bij de vervoersaanbieders verwachten wij aanloopkosten. Het gaat om kosten die worden gemaakt omdat er in het begin overkwaliteit geleverd moet worden terwijl hier nog te weinig opbrengsten tegenover staan. Deze overkwaliteit bestaat bijvoorbeeld uit het aanbieden van meer deelauto's dan financieel uit kan. Het budget dat hiervoor nodig is kan betaald worden uit de eenmalige bijdrage van de ontwikkelaars. Het lijkt logisch om de serviceprovider te laten bepalen hoe dit budget wordt ingezet, zij is immers verantwoordelijk voor de vervoersdiensten in het gebied. Op termijn moeten de vervoersdiensten volledig betaald worden door de gebruikers, hier loopt daarom ook een geldstroom. We verwachten zelfs dat de vervoersdiensten na verloop van tijd dermate rendabel zijn dat zij ook de taken van de serviceprovider kunnen bekostigen. In dat geval zou er tegen die tijd minder bijdrage van de vastgoedeigenaren nodig.

Negatief saldo geldstromen: financiering

In ons financieel model hebben we de verwachte geldstromen uitgezet over de tijd. Hieruit bleek dat er in de eerste jaren van de ontwikkeling van 'Merwede' meer kosten worden gemaakt dan dat er bijdrages binnenkomen. Hierdoor heeft de gebiedsorganisatie een financieringsopgave, in ons basisscenario schatten wij deze financiering op € 1,5 miljoen. Wij zijn ervan uitgegaan dat de gebiedsorganisatie hier 5% rente over betaald.

In de praktijk zal het voor een gebiedsorganisatie lastig zijn om geld te lenen bij reguliere banken. Hiervoor zal waarschijnlijk een overheidslening nodig zijn, bijvoorbeeld bij de Gemeente Utrecht of bij het nog op te richten Healthy Urban Living Accelerator fonds.

3 Methodiek

Bij het berekenen van de business case kijken wij niet naar de totale kosten van het mobiliteitsconcept, maar naar de additionele kosten en opbrengsten van het nieuwe mobiliteitsconcept ten opzichte van een situatie zonder het nieuwe mobiliteitsconcept (referentiesituatie). Kortom: naar de delta tussen projectalternatief en referentiesituatie. Onderstaande tabel beschrijft beide alternatieven en geeft de delta weer. De business case is gebaseerd op deze delta.

	Zonder mobiliteitshub (referentiesituatie)	Met mobiliteitshub (projectalternatief)	Delta
Woningbouwprogramma			
# Woningen incl. grond	5.800	5.800	0
Parkeerplaatsen auto			
Parkeernorm binnen Merwede	0,7	0,3	-0,4
# Parkeerplaatsen privéauto's in Merwede	4.100	1.500	-2.500
# Parkeerplaatsen deelauto's in Merwede	300	400	+100
# P+R op afstand (privé)	0	1.500	+1.500
Parkeerplekken fiets			
# Parkeerplekken reguliere fietsen in Merwede	20.364	22.400	+2.036
# Parkeerplekken (fietsen met afwijkende maat in Merwede)	5.091	5.600	+509
# Deelfiets-parkeerplekken in Merwede	?	?	0
Bovenwijkse investeringen mobiliteitsconcept			
Gebiedsorganisatie	Waarschijnlijk ja	Ja	Gebiedsorganisatie is waarschijnlijk ook nodig voor plintbeheer, energie etc.
Serviceprovider	Nee	ja	
M² bouwoppervlak t.b.v. pakketmuren	0	833	+833
Systeem autoluwe zone	Nee	Ja	
Servicecent(e)s	Nee	Ja	
Mobiliteitssoftware	Nee	Ja	
Overige bovenwijkse investeringen			
Fietsbruggen	2	2	0
OV-haltes	4	4	0
Hoogwaardige openbare ruimte	Ja	Ja	

Tabel 4 Beschrijving referentiesituatie, projectalternatief en delta

Geografische scope: de businesscase heeft alleen betrekking op 'Merwede'

We hebben de businesscase doorgerekend voor 'Merwede'. Een uitbreiding naar andere gebieden van de stad zou door die betreffende gebieden bekostigd moeten worden. Dit zal daarom niet voor een verslechtering van de businesscase leiden. Het is zelfs aannemelijk dat de businesscase verbetert doordat een aantal vaste lasten van het mobiliteitsconcept door meerdere gebieden gedeeld kunnen worden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de jaarlijkse kosten van de software. Omdat een uitbreiding naar andere gebieden nog te onzeker is, hebben we hier geen rekenen mee gehouden in onze businesscase.

4 Kosten van het mobiliteitsconcept

Zoals eerder aangegeven zijn de kosten van het mobiliteitsconcept te verdelen in drie soorten: eenmalige investeringskosten, tijdelijke aanloopkosten en structurele exploitatiekosten. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht waarna we deze in de volgende paragrafen in meer detail toelichten.

	Hoe	Gebiedsorganisatie	Service provider	Vervoersdiensten
Eenmalige investeringen	Eenmalige bijdrage ontwikkelaars	• Ontwikkeling mobiliteitsconcept • Extra fietsplekken • Extra ruimte voor pakketmuren • Aanleg toegangen autoluwe zone • Onvoorzien 20%	• Softwareplatform • Onvoorzien 20%	
Tijdelijke aanloopkosten	Eenmalige bijdrage ontwikkelaars	• Er zijn vanaf dag 1 exploitatiekosten tbv overkwaliteit, bijdrages vastgoedeigenaren groeien gefaseerd. Aan het begin een tekort	• Er zijn vanaf dag 1 exploitatiekosten tbv overkwaliteit, bijdrages vastgoedeigenaren groeien gefaseerd. Aan het begin een tekort	• Leveren overkwaliteit (bijv. meer deelauto's dan uitkunnen)
Structurele exploitatiekosten	Structurele bijdrage vastgoed-eigenaren	• Gebiedsorganisatie en regisseur • Huur en inrichting mobiliteitswinkel • Beheer en onderhoud toegangen • Onvoorzien 20%	• Borging mobiliteitsconcept • Beheer software • Personeel mobiliteitswinkel • Advertentiekosten • Onvoorzien 20%	
	Betaling gebruikers (pay as you go en / of abonnementen)			• Exploitatie van vervoersdiensten, bijv. lease en onderhoud van deelauto's, afschrijving op dockingstations voor deelfietsen, etc.

Tabel 5 Verdeling type kosten naar partijen

4.1 Eenmalige investeringskosten

Verspreid tijdens de vastgoedontwikkeling zullen er eenmalige investeringen moeten worden gedaan om het mobiliteitsconcept mogelijk te maken. Deze investeringen worden gedaan door de gebiedsorganisatie (of rechtstreeks door de ontwikkelaars, zie onderstaand kader) en door de serviceprovider. Vervoersaanbieders maken natuurlijk ook investeringskosten, maar voor zover dat

niet gaat om het bieden van overkwaliteit gaan wij ervan uit dat die uit kunnen in hun eigen business case.

De gebiedsorganisatie heeft de volgende investeringen:

- De ontwikkelingskosten van het mobiliteitsconcept. Denk hierbij aan kosten van het uitdenken van het mobiliteitsconcept, de kosten van het opstellen van de benodigde aan- of uitbestedingsdocumenten en het oprichten van een gebiedsorganisatie.
- De extra fietsparkeerplekken die nodig zijn doordat bewoners hun mobiliteitsgedrag veranderen.
- De extra bouwkosten voor ruimte voor pakketmuren.
- De kosten van het toegangssysteem dat de autoluwe zone moeten handhaven.

Investeringen door gebiedsorganisatie of door ontwikkelaars

Het is niet noodzakelijk dat de bekostiging van bovenstaande investeringen via de gebiedsorganisatie loopt. Bij de fietsparkeerplekken lijkt het bijvoorbeeld logisch dat de ontwikkelaars deze zelfstandig op hun eigen plot bouwen. In dat geval hoeft de gebiedsorganisatie minder te investeren en kan de bijdrage van de ontwikkelaars omlaag.

De serviceprovider heeft de volgende investeringen:

- De investeringen in de software van de serviceprovider. Dergelijke software bestaat al wel, maar moet nog worden aangepast aan 'Merwede'.

De totale investeringskosten schatten wij op ongeveer 4 miljoen euro. Hierbij hebben we een opslag van 20% voor onvoorziene kosten gehanteerd. De kans is namelijk groot dat we in deze vroege fase van het proces kosten onderschatten of over het hoofd zien. In de bijlage is een inputboek opgenomen waarin de gehanteerde bedragen verder zijn toegelicht.

Enmalige investeringskosten	
Gebiedsorganisatie	€ 3,8 miljoen
Serviceprovider	€ 0,2 miljoen
Totale investeringen	€ 4,0 miljoen

Tabel 6 Enmalige investeringskosten (niet geïndexeerd)

4.2 Tijdelijke aanloopkosten

Dit gaat om kosten die worden gemaakt omdat er in het begin overkwaliteit geleverd moet worden terwijl hier nog te weinig opbrengsten tegenover staan.

Bij de gebiedsorganisatie en serviceprovider ontstaan deze aanloopkosten door het feit dat ze vanaf het begin exploitatiekosten moeten maken om kwaliteit te bieden terwijl er nog nauwelijks bijdrages van de vastgoedeigenaren tegenoverstaat. Deze bijdrage zal tijdens de bouw van 'Merwede' geleidelijk toenemen naarmate er meer vastgoed gereed is.

Ook de vervoersaanbieders maken kosten als gevolg van overkwaliteit. Omdat de eerste fase van Merwede als kwaliteitsstatement neergezet wordt, moeten er in eerste instantie bijvoorbeeld meer deelauto's en -fietsen aanwezig zijn dan financieel uit kan. Uit de gesprekken die gevoerd zijn met vervoersaanbieders bleek dat deze verwachtten om binnen 3 jaar de benodigde vervoersdiensten kostendekkend te leveren (uitgaande van een minimale overkwaliteit). Wij gaan uit dat zij ca. 200k aan aanloopkosten ten gevolge van overkwaliteit hebben. In de bijlage is berekend hoeveel opstartbudget er nodig is om de onrendabele periode van 3 jaar door te komen.

Aantal deelauto's

De vervoersaanbieders noemen de aantallen deelauto's die wij berekend hebben aan de hand van kengetallen te groot. Zij willen weliswaar met een goede basiskwaliteit beginnen, maar daarna pas rustig opschalen als de vraag groeit. Dit biedt de mogelijkheid om de parkeerplaatsen die uiteindelijk voor deelauto's zijn bestemd eerst tijdelijk aan privéauto's te verhuren. Bij de berekening van het benodigd opstartbudget zijn we uitgegaan van de cijfers die de vervoersaanbieders momenteel aannemelijk vinden.

Bi-directioneel opladen

Vanuit het energievraagstuk zijn er ideeën om elektrische deelauto's te gebruiken als accucapaciteit voor het vastgoed. Dit zogenaamde bi-directionele opladen maakt het mogelijk overtollige zonne-energie op te slaan in de auto's en dat weer terug te leveren wanneer er weinig zon is. Dit plan is nog niet uitgewerkt maar zou ertoe kunnen leiden dat er meer of andere deelauto's nodig zijn. Het lijkt ons het meest zuiver om de eventuele extra kosten of opbrengsten van een dergelijk systeem toe te rekenen aan de businesscase van energie.

De totale aanloopkosten schatten wij op 2,7 miljoen euro. Ook hier hebben we een opslag van 20% voor onvoorziene kosten gehanteerd. In het inputboek in de bijlage worden deze bedragen nader toegelicht.

Tijdelijke aanloopkosten	
Gebiedsorganisatie (incl. rentekosten)	€ 0,8 miljoen
Serviceprovider	€ 1,6 miljoen
Vervoersaanbieders	€ 0,2 miljoen
Totale aanloopkosten	€ 2,7 miljoen

Tabel 7 Tijdelijke aanloopkosten (niet geïndexeerd)

4.3 Structurele exploitatiekosten

Naast de investeringen zullen er ook structurele exploitatiekosten moeten worden gemaakt om het mobiliteitsconcept draaiende te houden.

De gebiedsorganisatie heeft de volgende exploitatiekosten:

- Overheadkosten gebiedsorganisatie. Dit zal voornamelijk personeel zijn, bijvoorbeeld de mobiliteitsregisseur die de serviceprovider moet aanbesteden en monitoren.
- Onderhoud en afschrijving toegangen autoluwe zone.
- Huur en inrichting mobiliteitswinkels.

Overheadkosten gebiedsorganisatie

Aangezien de gebiedsorganisatie wellicht ook zaken als plintbeheer, energie etc. gaat regelen hebben we niet alle overheadkosten aan mobiliteit toegerekend.

De serviceprovider heeft de volgende exploitatiekosten:

- De borging van het mobiliteitsconcept. De serviceprovider is de schakel tussen de bewoners en de verschillende vervoersaanbieders. Dit betekent dat hij veel zal moeten communiceren, maar dat hij bijvoorbeeld ook contracten en betalingsmechanismen moet organiseren.
- Beheer software. Het platform moet onderhouden worden en af en toe zullen er vervoersaanbieders moeten worden toegevoegd of worden verwijderd.
- Personeel mobiliteitswinkel. Hier zal 8 uur per dag, 7 dagen per week personeel aanwezig moeten zijn om grote pakketten af te geven en mensen te woord te staan.
- Advertentiekosten.

De vervoersaanbieders hebben de volgende exploitatiekosten:

- Voor de vervoersaanbieders gaan we ervanuit dat deze op termijn kostendekkend opereren en vanuit de gebruikers betaald worden.

De jaarlijkse exploitatiekosten schatten wij op € 750.000,-. Ook hier hebben we een opslag van 20% voor onvoorziene kosten gehanteerd. Zie het inputboek in de bijlage voor een nadere toelichting.

Jaarlijkse exploitatiekosten	
Gebiedsorganisatie	€ 150.000
Serviceprovider	€ 600.000
Vervoersaanbieders	kostendekkend
Totale jaarlijkse exploitatiekosten	€ 750.000

Tabel 8 Jaarlijkse exploitatiekosten (niet geïndexeerd)

5 Uitkomsten financieel model

In het financieel model zijn de kosten over de tijd uitgezet. Dit maakt het mogelijk om de benodigde bijdrages van de ontwikkelaars en van de vastgoedeigenaren uit te rekenen en het laat zien wat de financieringsbehoefte is.

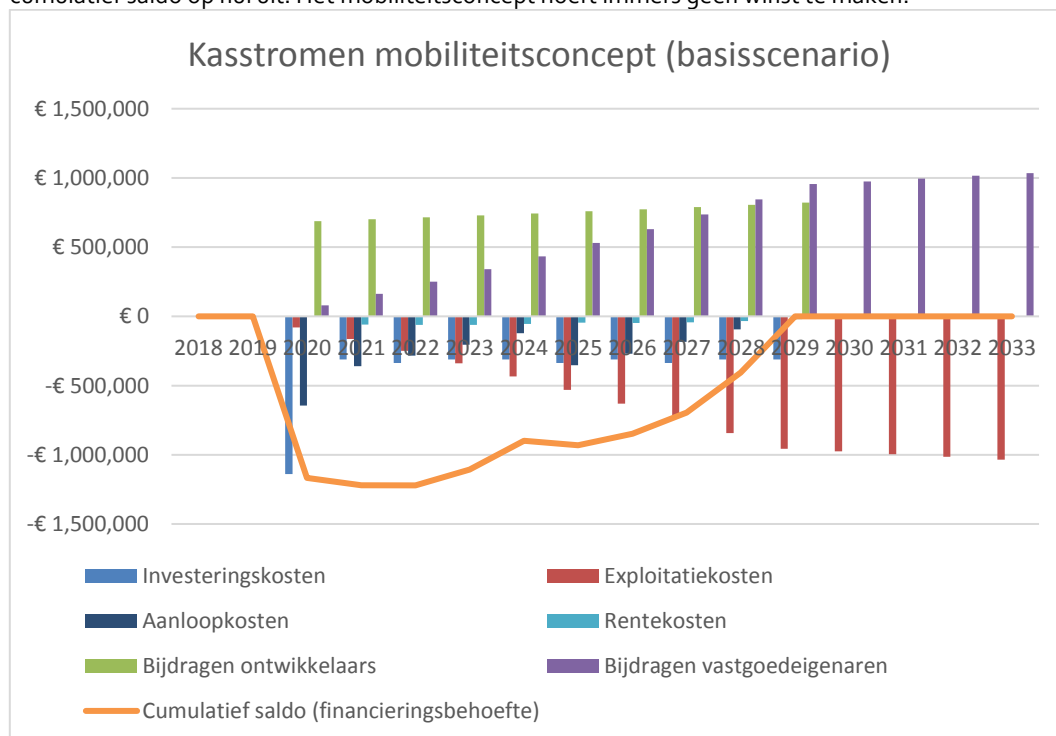
Onderstaande tabel geeft de uitkomsten weer. Van de ontwikkelaars is eenmalig € 9,76 per m² bruto vloeroppervlak nodig. De benodigde bijdrage van de vastgoedeigenaren is jaarlijks € 1,14 euro per m² bruto vloeroppervlak nodig. Voor een gemiddelde woning met 100 m² woonoppervlak is dit ongeveer €120,- per jaar.

In ons financieel model zijn we ervan uitgegaan dat de kosten, maar ook de bijdragen jaarlijks met 2% geïndexeerd worden. Bij het maken van de afspraken is het belangrijk om dit in het oog te houden.

Financieel overzicht mobiliteitsconcept	Totaal	Per m ² bruto vloeroppervlak
Benodigde bijdrage ontwikkelaars (eenmalig bij bouw)	€ 6,5 miljoen	€ 9,76
Benodigde bijdrage vastgoedeigenaren (per jaar)	€ 750.000	€ 1,14
Benodigde financiering (tijdens vastgoedontwikkeling)	€ 1,2 miljoen	

Tabel 9 Financieel overzicht (niet geïndexeerd)

Onderstaand figuur geeft inzicht in de verwachten kosten en bijdragen per jaar. Uiteindelijk komt het cumulatief saldo op nul uit. Het mobiliteitsconcept hoeft immers geen winst te maken.



Figuur 2 Kasstromenoverzicht (geïndexeerd)

6 Gevoeligheidsanalyse businesscase

In de praktijk zal het saldo van het mobiliteitsconcept natuurlijk nooit precies op nul komen. Daarom is het belangrijk van te voren af te spreken hoe er wordt omgegaan met een budget tekort of overschot en waar welke risico's liggen. Om een beeld te krijgen van de impact van verschillende risico's op de businesscase hebben we een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

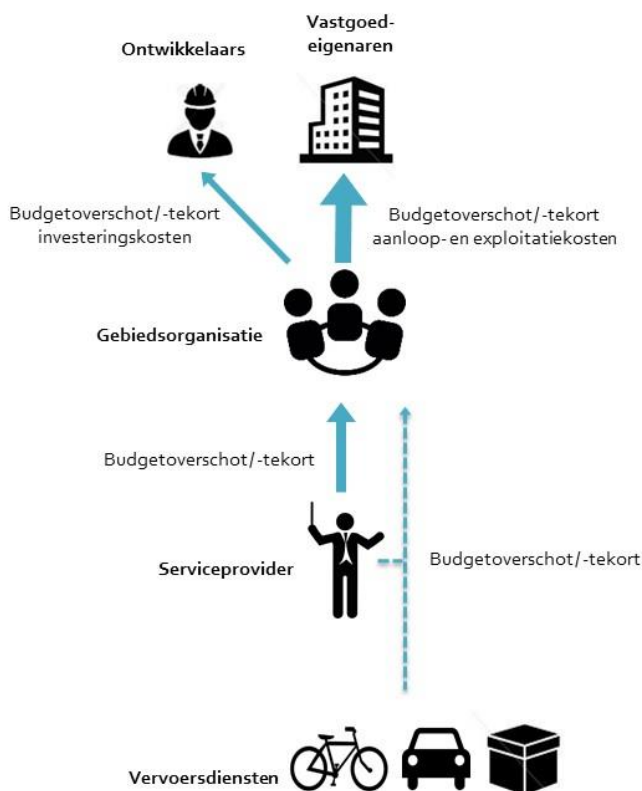
Onderstaande tabel toont de uitkomsten van deze gevoeligheidsanalyse. Hieruit blijkt dat de grootste risico's worden veroorzaakt door onzekerheid over de vastgoedontwikkeling. Het is immers niet ondenkbaar dat als gevolg van bijvoorbeeld een vastgoedcrisis de bouw van Merwede 15 jaar in plaats van 10 jaar gaat duren. Daarnaast kan er hierdoor ook worden besloten om in lagere dichtheden te bouwen wat leidt tot bijvoorbeeld 20% minder vastgoed (4.650 i.p.v. 5.800 woningen). De combinatie van deze effecten zou als gevolg hebben dat de benodigde bijdrage van de ontwikkelaars 43% hoger uitkomt en de benodigde bijdrage van de vastgoedeigenaren 24%. Dit laat zien dat er al bij de start van de gebiedsorganisatie afspraken moeten worden gemaakt over het beheersen van de verschillende risico's.

Gevoeligheidsanalyse							
	Delta tov basisscenario	Bijdrage ontwikkelaars		Bijdrage vastgoedeigenaren		Financieringsbehoefte (mln euro)	
Basisscenario	Δ -	€ 9,76	100%	€ 1,14	100%	1,2	100%
<i>Vastgoedontwikkeling</i>							
Vertraging vastgoedontwikkeling (15 jaar ipv 10 jaar)	Δ + 5 jaar	€ 11,82	121%	€ 1,14	100%	1,5	120%
Minder vastgoedontwikkeling (lagere FSI)	Δ -20 %	€ 11,38	117%	€ 1,41	124%	1,2	100%
Combinatie van bovenstaande	Δ + 5 jaar & -20 %	€ 13,93	143%	€ 1,41	124%	1,5	120%
<i>Gebiedsorganisatie & serviceprovider:</i>							
Lagere investeringskosten	Δ -10 %	€ 9,14	94%	€ 1,14	100%	1,2	95%
Hogere investeringskosten	Δ +10 %	€ 10,38	106%	€ 1,14	100%	1,3	106%
Lagere exploitatiekosten	Δ -10 %	€ 9,44	97%	€ 1,02	90%	1,2	97%
Hogere exploitatiekosten	Δ +10 %	€ 10,08	103%	€ 1,25	110%	1,3	103%
<i>vervoersdiensten:</i>							
Lagere exploitatiekosten (aanloopkosten)	Δ -10 %	€ 9,72	100%	€ 1,14	100%	1,2	99%
Hogere exploitatiekosten (aanloopkosten)	Δ +10 %	€ 9,79	100%	€ 1,14	100%	1,2	101%
<i>Rentepercentage</i>							
Lager rentepercentage (2% ipv 5%)	Δ -3 %	€ 9,43	97%	€ 1,14	100%	1,2	101%
Hoger rentepercentage (8% ipv 5%)	Δ +3 %	€ 10,09	103%	€ 1,14	100%	1,2	100%
<i>Indexatie</i>							
Lagere indexatie (1% ipv 2%)	Δ -1 %	€ 9,87	101%	€ 1,14	100%	1,2	96%
Hogere indexatie (3% ipv 2%)	Δ +1 %	€ 9,64	99%	€ 1,14	100%	1,3	105%

Tabel 10 Uitkomsten gevoeligheidsanalyse

7 Budgetoverschotten en -tekorten

Het is een zekerheid dat er bij de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept budget tekorten en/of overschotten gaan ontstaan. Onderstaand figuur laat zien op wie ze volgens ons verhaald moeten worden.



Figuur 3 Verhalen van budgetoverschotten en -tekorten

7.1 Vervoersdiensten

In principe moeten de individuele vervoersdiensten op termijn zelfstandig rendabel zijn. Mocht dit niet zo zijn dan zijn er drie opties:

1. Stoppen. Er is blijkbaar te weinig vraag naar deze dienst.
2. Subsidiëren vanuit de gebiedsorganisatie. Nadeel is dat je dan bewoners laat betalen voor vervoersdiensten waar zij misschien geen gebruik van maken.
3. Subsidiëren vanuit de gemeente. Dit is wat er bij veel openbaar vervoer gebeurt.

Het is nog toekomstmuziek, maar wellicht zijn (sommige) vervoersdiensten op termijn winstgevend. In dat geval kunnen zij meebetalen aan de kosten van de serviceprovider waardoor de gebiedsorganisatie minder hoeft te betalen.

7.2 Serviceprovider

De serviceprovider wordt betaald vanuit de gebiedsorganisatie. Eventuele overschotten of tekorten werken door in de prijs die de gebiedsorganisatie betaalt.

7.3 Gebiedsorganisatie

Risico's moeten gelegd worden bij de partij die ze het best kan beheersen. Budgetoverschotten en -tekorten bij de investeringskosten kunnen daarom het beste worden toebedeeld aan de ontwikkelaars. Zij zijn de partijen die zaken als de fietsparkeerplekken en ruimtes voor pakketkluisjes gaan bouwen. Wanneer zij het budgetoverschot of -tekort krijgen toebedeeld hebben ze meer belang de risico's beter te beheersen.

Op de exploitatiekosten en -opbrengsten hebben de ontwikkelaars geen invloed. Bovendien kunnen eventuele tekorten of overschotten zich ook pas voordoen wanneer de ontwikkelaars al uitgebouwd zijn. Deze tekorten en overschotten komen daarom bij de vastgoedeigenaren terecht. Er is dan ook een grote kans dat zij hun jaarlijkse bijdrage aan de gebiedsorganisatie moeten verhogen of verlagen.

Het lijkt ons echter niet redelijk om bijna al het risico van een nieuw mobiliteitsconcept bij de bewoners te leggen. Er zullen daarom afspraken moeten worden gemaakt over zaken als de maximum jaarlijkse stijging van de bijdrage en de maximale jaarlijkse bijdrage. Wellicht is er ook een afspraak mogelijk dat een eventuele stijging wordt gedeeld met de gemeente.

8 Parkeerplaatsen

8.1 Parkeerplaatsen in Merwede

De ontwikkelaars kunnen financieel profiteren van het nieuwe mobiliteitsconcept doordat zij hierbij veel minder parkeerplaatsen hoeven te bouwen. Het bouwen van ondergrondse parkeerplaatsen kost in 'Merwede' naar verwachting aanzienlijk meer dan dat de verkoop oplevert. Wij schatten in dat het resultaat van de ontwikkelaars met € 21,2 miljoen verbetert doordat zij 2.500 minder parkeerplaatsen hoeven te bouwen. In de bijlage is de berekening van dit bedrag te vinden.

Vraagstukken omtrent parkeergarages Merwede

In het ontwerp van het mobiliteitsconcept zijn we uitgegaan van langwerpige parkeergarages die diep het gebied 'inprikket'. Dit betekent dat ze veelal onder meerdere kavels van verschillende eigenaren gebouwd moeten worden. Het eigenarencollectief zal moeten bepalen hoe hiermee omgegaan kan worden.

Daarnaast zou het voor de sturing van het mobiliteitsconcept goed zijn als de parkeergarages in het bezit komen van de gebiedsorganisatie, die het vervolgens laat exploiteren door een marktpartij. Ook dit is een complex vraagstuk omdat de gebiedsorganisatie hiervoor veel vreemd vermogen nodig heeft, wat ze waarschijnlijk niet op de reguliere kapitaalmarkt kan krijgen. Het gaat de scope van deze opdracht voorbij om hier een oplossing voor te vinden. Bovendien zullen soortgelijke vraagstukken opspelen wanneer er wordt nagedacht over gezamenlijke investeringen in bijvoorbeeld de energievoorziening. Uiteindelijk zal er daarom naar een integrale oplossing moeten worden gezocht.

Omdat de precieze uitwerking nog niet bekend is, zijn in het financieel model geen geldstromen opgenomen gerelateerd aan een eventuele koop, huur en verhuur van parkeerplaatsen door de gebiedsorganisatie. Voor de ontwikkelaars zou het financieel niet moeten uitmaken of zij hun parkeerplaatsen verkopen aan een commerciële partij of aan de gebiedsorganisatie, de marktwaarde van een parkeerplaats blijft namelijk hetzelfde.

8.2 Parkeerplaatsen op afstand

Bij een lage parkeernorm zal een deel van de parkeerbehoefte van 'Merwede' zich verplaatsen naar P+R garages op afstand. Hoeveel parkeerplaatsen dit precies zullen zijn is moeilijk in te schatten, maar volgens de traditionele kengetallen zou dit op 1.500 parkeerplaatsen kunnen neerkomen. Omdat deze parkeerplaatsen op grote schaal, bovengronds en misschien wel tijdelijk kunnen worden gebouwd zijn de bouwkosten aanzienlijk lager dan de bouwkosten van parkeerplaatsen in Merwede. De opbrengsten zijn echter ook lager waardoor er alsnog een negatief resultaat op zit. Voor 1.500 parkeerplaatsen schatten we dit negatieve resultaat op € 5,9 miljoen. Dit is nog exclusief de grondkosten, die afhangen van de locatie van de P+R.

De onrendabele P+R parkeerplaatsen worden waarschijnlijk door de gemeente aangelegd, die daar normaliter verlies op maakt. Hierdoor lijkt het wenselijk om een construct te verzinnen waarmee de ontwikkelaars hun 'parkeerplaatsen op afstand' kunnen afkopen. Te denken valt een bedrag per parkeerplaats of per m² gebouwd bouwvolume dat in een soort fonds wordt gestopt. De gemeente gebruikt de opbrengsten om P+R locatie waar nodig uit te breiden en garandeert de bewoners van 'Merwede' tenminste 1.500 plekken. De bewoners en bedrijven van 'Merwede' kunnen deze parkeerplaatsen huren tegen het normale tarief. Mocht er uiteindelijk veel minder vraag zijn naar 'parkeerplaatsen op afstand', dan kan de gemeente ervoor kiezen het geld in het fonds ook in te zetten voor andere mobiliteitsinvesteringen zoals OV-verbindingen.

Omdat er ook voor de andere ontwikkellocaties in Utrecht parkeerplaatsen op afstand nodig zijn adviseren wij een dergelijke systematiek op stadniveau door te voeren.

8.3 Financieel profijt ontwikkelaars

Wij schatten in dat de ontwikkelaars € 21 miljoen besparen op parkeerplaatsen binnen 'Merwede'. Als zij hiervan € 6 miljoen afdragen aan de gemeente als 'afkoop' van de parkeerplaatsen op afstand, dan

blijft er nog € 15 miljoen aan resultaat over. Dit is aanzienlijk meer dan de 6,5 miljoen die nodig is voor het mobiliteitsconcept waardoor er ook voor de ontwikkelaars een interessante businesscase lijkt te bestaan voor de switch naar een nieuw mobiliteitsconcept.

Bijlage 1 - Financieel overzicht gebiedsorganisatie

Overzicht gebiedsorganisatie niet geïndexeerd (in euro's)	Totaal	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwikkeling mobiliteitsconcept niet geïndexeerd	500.000	-	-	500.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale bouwkosten extra fietspp niet geïndexeerd	1.018.182	-	-	101.818	101.818	101.818	101.818	101.818	101.818	101.818	101.818	101.818	-
Bouwkosten ruimte pakketmuren niet geïndexeerd	1.582.479	-	-	158.248	158.248	158.248	158.248	158.248	158.248	158.248	158.248	158.248	-
Investeringkosten per toegang niet geïndexeerd	100.000	-	40.000	-	20.000	-	-	20.000	-	20.000	-	-	-
Onvoorzene investeringskosten gebiedsorganisatie niet geïndexeerd	640.132	-	160.013	52.013	56.013	52.013	52.013	56.013	52.013	56.013	52.013	52.013	-
Investeringkosten gebiedsorganisatie niet geïndexeerd	3.840.793	-	960.079	312.079	336.079	312.079	312.079	336.079	312.079	336.079	312.079	312.079	-
gebiedsorganisatie niet geïndexeerd	-	-	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Huur en inrichting mobiliteitswinkels niet geïndexeerd	-	-	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250	26.250
Afschrijving en onderhoud toegangen niet geïndexeerd	-	-	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
Onvoorzene exploitatiekosten gebiedsorganisatie niet geïndexeerd	-	-	19.450	19.450	19.450	19.450	19.450	24.700	24.700	24.700	24.700	24.700	24.700
Exploitatiekosten gebiedsorganisatie niet geïndexeerd	-	-	116.700	116.700	116.700	116.700	116.700	148.200	148.200	148.200	148.200	148.200	148.200

INPUTS GEBIEDSORGANISATIE			
Investerings gebiedsorganisatie			
Ontwikkeling mobiliteitsconcept			
Ontwikkeling mobiliteitsconcept	500.000,00	EUR	Inschatting Rebel
Aandeel fase 1 Ontwikkeling mobiliteitsconcept	100,00%	%	
Aandeel fase 2 Ontwikkeling mobiliteitsconcept	-	%	
Aandeel fase 3 Ontwikkeling mobiliteitsconcept	-	%	
Aandeel fase 4 Ontwikkeling mobiliteitsconcept	-	%	
	100,00%		
Fietsparkeren			
Benodigde normale fietsparkeerplekken	22.400	#	GoCo
Benodigde parkeerplekken voor bakfietsen etc.	5.600	#	GoCo
Door GoCo gehanteerde opslag op normale fietsnorm	10,00%	%	GoCo
Benodigde normale fietsparkeerplekken extra	2.036	#	
Benodigde parkeerplekken voor bakfietsen etc. extra	509	#	
Bouwkosten fietsparkeerplek	375	EUR	Bouwkosten nietje volgens parkeernota Amsterdam
Bouwkosten fietsparkeerplek bakfietsen etc.	500	EUR	Inschatting Rebel
Pakketmuren			
Benodigde vloeroppervlak per 60 kluisjes (verschillend formaat)	3,7	m² vloeroppervlak	Model basis met verschillende formaten kluizen de bure.nl
Factor benodigde ruimte	3	factor	Inschatting Rebel
Benodigde ruimte per 60 kluisjes	11,1	m² vloeroppervlak	
Aantal pakketen/ kratten / boxen per woning per week	2,35	per woning	Rapport living lab Utrecht
Waarvan op piek	42,55%	%	Inschatting Rebel
Benodigd aantal kluizen per woning	1,0	per woning	
Benodigde ruimte per 60 kluisjes	11,13	m² vloeroppervlak	
Benodigd aantal kluizen per woning	1,00	per woning	
Deelfactor	60,00		
Benodigde ruimte voor kluisjes	0,19	m² per woning	
Bouwkosten ruimte kluisjes	1.471	€ / m² gbo	Vormfactor 0,85, bouwkosten 1000 per m² bvo, 25% bijkomend, algemeen en VR
Toegangen			
Aantal toegangen	5,00	#	Ontwerp
Investeringskosten per toegang	20.000,00	EUR	Politie rapport 2013
Investering toegangspoorten	100.000,00	EUR	
Aandeel fase 1 toegangen	40,00%	%	Inschatting Rebel
Aandeel fase 2 toegangen	20,00%	%	Inschatting Rebel
Aandeel fase 3 toegangen	20,00%	%	Inschatting Rebel
Aandeel fase 4 toegangen	20,00%	%	Inschatting Rebel
	100,00%		
Onvoorzijne kosten			
Onvoorzijne investeringskosten gebiedsorganisatie	20,00%	%	Inschatting Rebel, vroeg stadium ontwikkeling
Exploitatie gebiedsorganisatie			
Overheadkosten gebiedsorganisatie			
Overheadkosten gebiedsorganisatie	50.000,00	EUR / jaar	Inschatting Rebel
Huur en inrichting mobiliteitswinkel			
Huur en inrichting mobiliteitswinkel	350	EUR / m² / jaar	NFC index kantoren 2016, gemiddeld klein kantoor
Ruimte mobiliteitswinkel fase 1	75	m²	Inschatting Rebel obv rapport Healthy Urban Living
Ruimte mobiliteitswinkel fase 2	75	m²	Inschatting Rebel obv rapport Healthy Urban Living
Ruimte mobiliteitswinkel fase 3	150	m²	Inschatting Rebel obv rapport Healthy Urban Living
Ruimte mobiliteitswinkel fase 4 / eindsituatie	150	m²	Inschatting Rebel obv rapport Healthy Urban Living
Afschrijvingen en onderhoud toegangen			
Levensduur toegangen	5,00	jaar	Gebruikelijk voor camera's
Investering toegangspoorten	100.000,00	EUR	
Afschrijvingskosten toegangen	20.000,00	EUR / jaar	
Onderhoud beveiligingscamera's	1.000,00	EUR / jaar	Inschatting Rebel
Onvoorzijne kosten			
Onvoorzijne exploitatiekosten gebiedsorganisatie	20,00%	percentage	Inschatting Rebel, vroeg stadium ontwikkeling

Bijlage 2 - Financieel overzicht serviceprovider

Overzicht serviceprovider niet geïndexeerd (in euro's)	Totaal	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ontwikkelingskosten software niet geïndexeerd	150.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Onvoorzien investeringskosten serviceprovider niet geïndexeerd	30.000	-	30.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investeringskosten serviceprovider niet geïndexeerd	180.000	-	180.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Borging mobiliteitsconcept niet geïndexeerd	-	-	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Beheer software niet geïndexeerd	-	-	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Personeel serviceprovider niet geïndexeerd	-	-	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
Advertentiekosten niet geïndexeerd	-	-	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Onvoorzien exploitatiekosten serviceprovider niet geïndexeerd	-	-	61.000	61.000	61.000	61.000	61.000	101.000	101.000	101.000	101.000	101.000	101.000
Exploitatiekosten serviceprovider niet geïndexeerd	-	-	366.000	366.000	366.000	366.000	366.000	606.000	606.000	606.000	606.000	606.000	606.000

INPUTS SERVICEPROVIDER			
Investerings serviceprovider			
Bestaande software aanpassen aan Merwede			
Bestaande software aanpassen aan Merwede	150.000	EUR	Inschatting Rebel op basis van gesprekken serviceproviders
Aandeel fase 1 Bestaande software aanpassen aan Merwede	100,00%	%	
Aandeel fase 2 Bestaande software aanpassen aan Merwede	-	%	
Aandeel fase 3 Bestaande software aanpassen aan Merwede	-	%	
Aandeel fase 4 Bestaande software aanpassen aan Merwede	-	%	
	100,00%		
Onvoorziene kosten			
Onvoorziene investeringskosten serviceprovider	20,00%	%	Inschatting Rebel, vroeg stadium ontwikkeling
Exploitatie serviceprovider			
Borging mobiliteitsconcept			
Borging mobiliteitsconcept	50.000	EUR / jaar	Inschatting Rebel
Beheer software			
Beheer software	50.000	EUR / jaar	Inschatting Rebel
Personeel mobiliteitswinkel			
Kosten FTE per jaar	50.000	EUR /jaar	Ongeveer salarisschaal 5 overheid, MBO
personeel mobiliteitswinkel fase 1	4	FTE / jaar	Inschatting Rebel
personeel mobiliteitswinkel fase 2	4	FTE / jaar	Inschatting Rebel
personeel mobiliteitswinkel fase 3	8	FTE / jaar	Inschatting Rebel
personeel mobiliteitswinkel fase 4 / eindsituatie	8	FTE / jaar	Inschatting Rebel
Advertentiekosten			
advertentiekosten	5.000	EUR /jaar	Inschatting Rebel
Onvoorziene kosten			
Onvoorziene exploitatiekosten serviceprovider	20,00%	percentage	Inschatting Rebel, vroeg stadium ontwikkeling

Bijlage 3 - Financieel overzicht vervoersdiensten

Opstartbudget mobiliteitsdiensten niet geïndexeerd (in euro's)

	Totaal	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3
Kosten deelauto's	320.000	60.000	85.000	175.000
Kosten stints	21.600	7.200	7.200	7.200
Kosten e-bakfietsen	8.640	2.880	2.880	2.880
Investeringskosten sleutelhouder en oplaadsysteem	30.000	30.000		
Onvoorziene kosten	76.048	20.016	19.016	37.016
Totale kosten	456.288	120.096	114.096	222.096
Kostendeckendheid		25,00%	50,00%	75,00%
Totale opbrengsten	253.644	30.024	57.048	166.572
Benodigd opstartbudget	202.644	90.072	57.048	55.524

INPUTS MOBILITEITSDIENSTEN

Exploitatie mobiliteitsdiensten			
Deelauto's			
Maandelijkse kosten kleine deelauto	650	EUR	Obv gesprekken mobiliteitsdienstverleners
Jaarlijkse kosten deelauto	7.800	EUR	
Jaarlijkse kosten deelauto	7.800	EUR	Zone A1, gemeente Urecht, 67,21 per kwartaal Inschatting Rebel
Vergoeding parkeerplaats (exclusief btw)	268,84	EUR	
Overige kosten (aanrijden grote auto's, overhead)	1.931	EUR	
Jaarlijkse kosten per deelauto	10.000	EUR	
Stints			
Maandelijkse kosten stint	300	EUR	http://sqoot.nl/voertuigen/stint/
Jaarlijkse kosten stints	3.600	EUR/stint	
Minimum aantal stints	2	#	
E-bakfietsen			
Maandelijke kosten e-bakfiets	120	EUR	http://sqoot.nl/voertuigen/urban-arrow-family/
Jaarlijkse kosten e-bakfietsen	1.440	EUR/fiets	
Minimum aantal e-bakfietsen	2	#	
Investering infrastructuur fietsen			
Investering sleutelhouder stints en e-bakfietsen	30.000	EUR	http://www.verkeerskunde.nl/meer-ov-fietsen-bij-rotterdamse-metrostations.47215 lynx
Onvoorziën			
Onvoorziene kosten mobiliteitsdienstverleners	20,00%	percentage	Inschatting Rebel, vroeg stadium ontwikkeling

Bijlage 4 - Aannee vastgoedontwikkeling basisscenario

Vastgoedfasering basisscenario	31 Dec 19	31 Dec 20	31 Dec 21	31 Dec 22	31 Dec 23	31 Dec 24	31 Dec 25	31 Dec 26	31 Dec 27	31 Dec 28	31 Dec 29
Vervangings-vraag voorzieninger	-	1.600	3.200	4.800	6.400	8.000	9.600	11.200	12.800	14.400	16.000
Specials	-	600	1.200	1.800	2.400	3.000	3.600	4.200	4.800	5.400	6.000
Gemengd commercieel	-	600	1.200	1.800	2.400	3.000	3.600	4.200	4.800	5.400	6.000
Dienstverlening	-	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Detailhandel	-	500	1.000	1.500	2.000	2.500	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000
Kantoor	-	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Bedrijven	-	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Flexibel / nog te bepalen	-	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Maatschappelijk - onderwijs	-	1.500	3.000	4.500	6.000	7.500	9.000	10.500	12.000	13.500	15.000
Gezondheids-centrum	-	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000	9.000	10.000
Totaal voorzieningen	-	9.800	19.600	29.400	39.200	49.000	58.800	68.600	78.400	88.200	98.000
Stadswoning groot	-	12	24	36	48	60	71	83	95	107	119
Stadswoning middelgroot	-	12	23	35	46	58	69	81	92	104	115
Sociale Huur	-	174	348	521	695	869	1.043	1.217	1.390	1.564	1.738
Beleggers Huur	-	151	301	452	603	754	904	1.055	1.206	1.356	1.507
1/2 persoons-appartementen	-	123	246	369	492	615	738	861	984	1.107	1.230
Middelgrote appartementen	-	62	123	185	246	308	369	431	492	554	615
Grote (gezins)appartementen	-	32	63	95	126	158	190	221	253	284	316
Exclusieve appartementen	-	16	32	48	64	81	97	113	129	145	161
Totaal woningen	-	580	1.160	1.740	2.320	2.901	3.481	4.061	4.641	5.221	5.801
Parkeerplaatsen prive auto's	-	150	300	450	600	750	900	1.050	1.200	1.350	1.500
Parkeerplaatsen deelauto's	-	40	80	120	160	200	240	280	320	360	400
Parkeerplaatsen op afstand	-	150	300	450	600	750	900	1.050	1.200	1.350	1.500

Vastgoedprogramma		
Woningen	5.801	aantal
Woningen	565.836	m² bvo
Voorzieningen	98.000	m² bvo
Totaal	663.836	m² bvo
Parkeerplaatsen prive auto's	1.500	aantal
Parkeerplaatsen deelauto's	400	aantal
Parkeerplaatsen binnen Merwede	1.900	aantal
Parkeerplaatsen op afstand	1.500	aantal

Bijlage 5 - Besparing parkeerplaatsen

Residuele berekening parkeerplaatsen

Parkeerexploitatie (residueel)				
programma	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4
functie / type (omschrijving)	Auto-pp ondergronds prive (P-0,7)	Auto-pp ondergronds prive (P-0,3)	Auto-pp ondergronds deelauto's	Auto-pp afstand prive
marktwaarde huur				
huurprijs per maand / go (incl btw)	€ 120	€ 150	€ -	€ 35
huurprijs per maand / go (excl btw)	€ 99	€ 124	€ -	€ 29
BAR	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
marktwaarde per eenheid excl btw	€ 23.802	€ 29.752	€ -	€ 6.942
stichtingskosten				
Gemiddeld ruimtegebruik per pp in m² bvo	25	25	25	25
bouwkosten per m² bvo	€ 950	€ 950	€ 950	€ 350
bouwkosten per eenheid	€ 23.750	€ 23.750	€ 23.750	€ 8.750
bijkomende kosten (%)	15,0%	15,0%	15,0%	15,0%
AK (% over bk en bkk)	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
winst en risico (% over marktwaarde)	6,0%	6,0%	6,0%	6,0%
stichtingskosten per eenheid ex BTW	€ 29.833	€ 30.190	€ 28.405	€ 10.882
residuele grondwaarde				
(residuele) grondprijs per eenheid	€ 6.031-	€ 438-	€ 28.405-	€ 3.939-

*We zijn ervan uitgegaan dat de marktwaarde van een parkeerplaats voor deelauto's nul is. Wel verwachten we dat de deelautoexploitant na drie jaar aanloopkosten, in staat is om de onkosten van de parkeerplaats terug te betalen. Als dat niet gebeurt dan zou de parkeerplaats van een deelauto een negatieve marktwaarde hebben.

Berekening resultaat op parkeerplaatsen in referentiesituatie en projectalternatief

	Resultaat per parkeerplaats	Projectalternatief		Referentiesituatie		Delta (project - referentie)	
		Aantal	Resultaat (mln €)	Aantal	Resultaat (mln €)	Aantal	Resultaat (mln €)
Parkeerplaats priveauto (projectalternatief)	€ 400-	1.500	(0,6)	-	-		
Parkeerplaats priveauto (referentiesituatie)	€ 6.000-	-	-	4.100	(24,6)		
Parkeerplaatsen priveauto		1.500	(0,6)	4.100	(24,6)	Δ -2600	Δ +24
Parkeerplaatsen priveauto	€ -	1.500	(0,6)	4.100	(24,6)	Δ -2600	Δ +24
Parkeerplaatsen deelauto	€ 28.400-	400	(11,4)	300	(8,5)	Δ +100	Δ -2,8
Parkeerplaatsen in 'Merwede'		1.900	(12,0)	4.400	(33,1)	Δ -2500	Δ +21,2
Parkeerplaatsen op afstand	€ 3.900-	1.500	(5,9)	-	-	Δ +1500	Δ -5,9

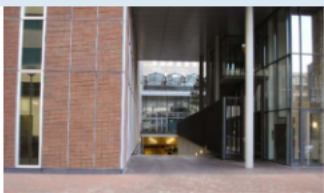
Onderbouwing van de gehanteerde bouwkosten parkeerplaatsen

Binnen Merwede hebben we per m² BVO €950 aan bouwkosten gerekend op basis van onderstaande type van Bouwkostenkompas.

Geheel verdiept (vanaf 2.500 m²)

Gecombineerd met bebouwing, nieuwbouw, parkeergarages

Geheel verdiepte parkeergarage onder bebouwing, maximaal 2 lagen. Betonnen keerwand, betonconstructie met dubbele T-liggers. Vloerafwerking met coating. TL-verlichting, noodafzuiging, kaartlezer met slagboom. Excl. vrije-plek signalering en aanduiding.



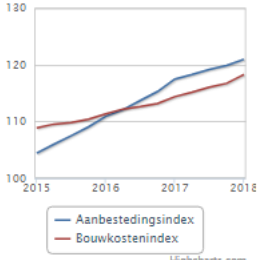
BOUWKOSTEN	BASIS	LAAG	HOOG
Bouwkosten / m²	€ 798,14	€ 720,38	€ 975,76
Bouwkosten / BIH	€ 252,74	€ 228,12	€ 308,99
Herbouwkosten / m²	€ 701,46	€ 630,56	€ 868,63

VORMFACTOREN	BASIS	LAAG	HOOG
Cevel / m²	0,02	0,02	0,02
Cevel open	0,3 %	0,3 %	0,3 %
Inhoud / m³	3,16	3,16	3,16
GO / m²	0,98	0,98	0,98

PRIJSINVLOEDEN	
Fundering op poeren	- 5,- / BVO
Betaalsysteem	+ 37,- / BVO
Moeilijk bereikbaar	+ 73,- / BVO

PROVINCE
Utrecht

BOUWKOSTENINDEX
Periode: 2015 - 2018 (2007 = 100)



De boven weergegeven index is de specifieke index van dit (gebouw)type van de afgelopen 3 jaar.

[Klik hier voor meer indices](#)

Bij de parkeerplaatsen op afstand hebben we per m² BVO €350 aan bouwkosten gerekend op basis van onderstaande typen van Bouwkostenkompas.

Tijdelijk (vanaf 3 lagen)

Tijdelijk (bovengronds), nieuwbouw, parkeergarages
Meerlaags prefab systeem van staalconstructie op poeren met betonnen vloerdelen. Op de hoeken zijn stalen trappen opgenomen, geen liftinstallatie. Oppervlakte is inclusief parkeren op de dakvloer.



BOUWKOSTEN	BASIS	LAAG	HOOG
Bouwkosten / m ²	€ 196,96	€ 184,16	€ 216,64
Bouwkosten / BIH	€ 91,31	€ 86,24	€ 99,43
Herbouwkosten / m ²	€ 194,99	€ 181,90	€ 215,21

VORMFACTOREN	BASIS	LAAG	HOOG
Inhoud / m ²	2,16	2,14	2,18
GO / m ²	0,96	0,96	0,96

PRIJSINVLOEDEN	
Beveiligde toegang	+ 9,- / m ²
Betaalsysteem	+ 26,- / m ²
Moeilijk bereikbaar	+ 9,- / m ²

PROVINCE

Utrecht ▼

BOUWKOSTENINDEX

Periode: 2015 - 2018 (2007 = 100)



De boven weergegeven index is de specifieke index van dit (gebouw)type van de afgelopen 3 jaar.

Klik hier voor meer indices

Bovengronds, open (vanaf 4 lagen)

Bovengronds, nieuwbouw, parkeergarages
Meerlaagse parkeergarage van betonconstructie met een open gevel. Vloerafwerking met coating, TL-verlichting en kaartlezer met slagboom, incl. liftinstallatie. Parkeren op dak, oppervlakte is inclusief de dakvloer. Excl. vrije-plek signalering en aanduiding.



BOUWKOSTEN	BASIS	LAAG	HOOG
Bouwkosten / m ²	€ 498,51	€ 470,68	€ 543,58
Bouwkosten / BIH	€ 170,83	€ 163,16	€ 184,17
Herbouwkosten / m ²	€ 459,39	€ 431,10	€ 505,09

VORMFACTOREN	BASIS	LAAG	HOOG
Cevel / m ²	0,07	0,07	0,07
Cevel open	0,8 %	0,8 %	0,8 %
Inhoud / m ²	2,92	2,88	2,95
GO / m ²	0,97	0,97	0,97

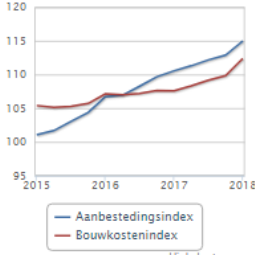
PRIJSINVLOEDEN	
Fundering op poeren	- 9,- / m ²
Betaalsysteem	+ 18,- / m ²
Moeilijk bereikbaar	+ 24,- / m ²

PROVINCE

Utrecht ▼

BOUWKOSTENINDEX

Periode: 2015 - 2018 (2007 = 100)



De boven weergegeven index is de specifieke index van dit (gebouw)type van de afgelopen 3 jaar.

Klik hier voor meer indices