

Aan het Agendaoverleg

uw brief van	uw kenmerk	 ons kenmerk U11-35409	datum 30 maart 2011
behandeld door dhr. D. Bruin	doorkiesnummer 0320-278529	bijlagen	dossiernummer
onderwerp agendering parkeerexploitatie Kust en Stadshart			pr-nummer

Geachte leden van het Agendaoverleg,

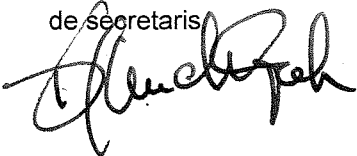
Op 30 maart 2011 hebben wij een besluit genomen over het pakket aan maatregelen voor kostendekkende parkeerexploitaties. De afspraak met de raad was om dit pakket voor 1 april 2011 aan te bieden.

Om tot een kostendekkende parkeerexploitatie Kust te komen is het van belang dat de terreinen uiterlijk 1 juli 2011 worden overgedragen. Wij verzoeken u daarom het voorstel voor de parkeerexploitatie Kust en Stadshart zo spoedig mogelijk te agenderen voor behandeling in de raad.

Hoogachtend,

het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,



D.G.C. van der Spek

de burgemeester,



M. Horselenberg

Gemeente Lelystad
Postbus 91
8200 AB Lelystad
T 0320 27 89 11
F 0320 27 82 45
www.lelystad.nl
gemeente@lelystad.nl

Voorstel aan de raad

Nummer: B11-12957



Portefeuillehouder: Openbare Ruimte & Wijkvernieuwing
Programma: 2.3 Leefbare stad
Programmaonderdeel: 2.3.2 Optimaliseren stedelijk verkeer

Steller: D. Bruin/P.C. Klooster
Afdeling: BOR
Telefoon: 0320-278529
E-mail: d.bruin@lelystad.nl

Punt van de agenda voor de vergadering van

Onderwerp:

Parkeerexploitaties Stadshart en Kust.

Voorgesteld besluit:

A. Algemeen

1. als uitgangspunt voor sluitende parkeerexploitaties te hanteren een NCW-waarde van € 0,00 (NCW = netto contante waarde) over een 40 jaar durende periode van exploitatie;
2. als uitgangspunt voor gebouwde parkeervoorzieningen te hanteren een restwaarde van 25% van de oorspronkelijke investering, inclusief grond;
3. voor de verevening van de verliezen in de eerste jaren van een exploitatie en de winsten in de latere jaren van een exploitatie één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte aan te wijzen.

B. Parkeerexploitatie Stadshart

1. de parkeerexploitatie Stadshart 2011 – 2016 vast te stellen;
2. de parkeertarieven vanaf 2014 te indexeren en in 2015 te verhogen met € 0,10 per uur, gekoppeld aan de gebruiksnaam van de garage Waag II.

C. Parkeerexploitatie Kust

1. de huidige parkeerexploitatie Kust op te splitsen in een parkeerexploitatie Batavia Stad en een parkeerexploitatie Batavia Haven;
2. het parkmanagement, inclusief de verantwoordelijkheid over de parkeerexploitatie Batavia Stad, over te dragen aan de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping (BSOS);
3. de jaarlijkse lasten voor de maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte;
4. de uitgangspunten voor de gemeentelijke parkeerexploitatie Batavia Haven vast te stellen;
5. de onrendabele top van de parkeerexploitatie in Batavia Haven à € 1,6 miljoen eenmalig ten laste te brengen van de voorziening herstructurering.

Aanleiding en context:

Op 15 juni 2010 heeft u de volgende motie aangenomen:

Draagt het college op uiterlijk 30 september 2010:

- a. De raad een volledig en juist overzicht te geven over de parkeerexploitaties met betrekking tot de jaren 2008 en 2009;*
- b. Maatregelen voor te bereiden om ook op dit punt de organisatie in control te krijgen;*
- c. De raad een voorstel voor te leggen om de parkeerexploitaties weer kostendekkend te maken, met als randvoorwaarde dat de lasten voor de gebruikers niet worden verhoogd.*

Nummer: B11-12957

In augustus 2010 heeft XTNT een advies uitgebracht over de mogelijke oplossingen. Deze oplossingen zijn samengevat in een vijftal speerpunten voor verbeteringen waarmee de parkeerexploitaties dekkend gemaakt kunnen worden.

1. De organisatie als fundament. Scheiden van verantwoordelijkheden en voldoende sturingsmogelijkheden inbouwen.
2. Parkeerexploitatie actualiseren en niet belasten met kosten die niet aan het parkeren gerelateerd zijn.
3. Doorvoeren van efficiencyverbeteringen.
4. Het herijken van de parkeerbalansen (vraag- en aanbodontwikkeling).
5. Bijsturen op het financieel resultaat.

Door middel van het besluit van B10-06756, d.d. 13 september 2010 heeft het college kennisgenomen van het XTNT-rapport en is besloten om onderzoek te laten doen naar overige bijsturingsmaatregelen:

- (andere) mogelijkheden voor het uitbesteden van parkeerbeheer;
- het actualiseren van (toekomstige) parkeerbalansen;
- de mogelijke reducties van onderhoud of beheerkosten van de parkeerlocaties;
- onderhandelen met de betrokken partijen bij Batavia Stad over de toekomst van de promotieafdracht.

De problematiek concentreert zich in eerste instantie op de parkeerexploitatie Kust. Op de kortst mogelijke termijn is de inflatiecorrectie vertaald naar een nieuw tarief, is er 10 % kostenreductie voor het parkeerbeheer doorgevoerd en is besloten om interne huurkosten van de grond na 2015 te beëindigen. Deze aspecten zijn eind 2010 aan u ter besluitvorming voorgelegd en vastgesteld. Per brief van 17 september 2010 bent u schriftelijk geïnformeerd over het XTNT rapport en het collegebesluit hierover. In deze brief is aangegeven dat: "Hoewel de uitkomsten van de onderzoeken nog niet bekend zijn is te verwachten dat het reduceren van de kosten onvoldoende financieel resultaat oplevert om te komen tot kostendekkende parkeerexploitaties."

Met de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping is gesproken over het overnemen van de beheerverantwoordelijkheid voor het openbaar gebied van Batavia Stad, inclusief de parkeerexploitatie rondom de instellingen in Batavia Stad. In de gesprekken is naar voren gekomen, dat BSOS de bereidheid heeft veel verdergaand dan van reguliere commerciële partijen mag worden verwacht financiële verantwoordelijkheid te nemen; BSOS doet dat vanuit de visie dat goed parkeren en een kwalitatief schone en veilige omgeving een belangrijk middel is om klanten te trekken en te behouden. Geconcludeerd is dat andere partijen geen scherper aanbod zullen kunnen aanbieden als tegelijk de wens van het bestuur is om de tarieven niet of zo beperkt mogelijk te verhogen. BSOS heeft zich uit vanuit haar eigen belang bij die wens aangesloten.

In de brief van 17 september 2010 wordt tevens aangegeven dat nader onderzoek wordt verricht en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2011 aan u een pakket van aanvullende bijsturingsmaatregelen wordt voorgelegd.

Met betrekking tot het Stadshart concludeert het XTNT rapport: "De parkeerexploitatie van het Stadshart is **momenteel** ongeveer sluitend. Echter **een aantal kapitaallasten moeten nog worden geactiveerd**". In het nader onderzoek is naar voren gekomen dat rekening houdend met de te activeren kapitaallasten van de garage Waag I ook voor het Stadshart er een tekort dreigt van € 8,8 miljoen NCW over een periode van 40 jaar. Daarbij is ook vastgesteld dat er onvoldoende rekening is gehouden met de toekomstige ontwikkelingen zoals deze in het Masterplan Stadshart worden voorzien. Voor het college reden om ook deze parkeerexploitatie nader te onderzoeken en voorstellen voor te bereiden voor een sluitende exploitatie.

Overigens heeft het college op 22 maart reeds besluiten genomen (B11-11838) gericht op de uitvoering van het parkeerbeheer en de scheiding van verantwoordelijkheden. Deze worden inmiddels geïmplementeerd. Hiermee is aan aanbeveling 1 van het XTNT-rapport tegemoet gekomen.

Beoogd effect:

De gemeenteraad een pakket aan maatregelen voor te leggen om de parkeereexploitaties Voor de Kust en het Stadshart kostendekkend te maken.

Het voornemen is om aan de Kust voor 1 juli 2011 de overdracht (huur of erfpacht) van het openbaar gebied, inclusief de parkeerterreinen Batavia Stad en de VOC-garage en uitgezonderd het terrein P6 langparkeren Batavia Haven, af te ronden en overgedragen te hebben.

Argumenten Algemeen

A1: De parkeereexploitatie is sluitend als de netto contante waarde over de exploitatieperiode € 0,00 is. Tot op heden is gekozen voor deze benadering. Hierbij worden de resultaten van de eerste verliesgevende jaren gecompenseerd met de latere met winst af te sluiten exploitatiejaren. Als wordt ingestoken op een veel sneller willen bereiken van positieve jaarresultaten leidt dat tot de noodzaak de parkeertarieven bijna te verdubbelen. Zowel in het verleden, maar ook nu hecht het bestuur aan zo laag mogelijke lasten voor inwoners en wordt daarom voorgesteld uit te blijven gaan van het kostendekkend zijn van een parkeereexploitatie op basis van een resultaat € 0,00 over de gehele periode van 40 jaar.

A2: Aan gebouwde parkeervoorzieningen wordt een restwaarde toegekend.

Een deel van de kosten binnen de parkeereexploitaties bestaat uit kapitaalslasten van gebouwde parkeervoorzieningen. Deze kunnen worden verlaagd door aan de gebouwde voorzieningen een restwaarde toe te kennen. Dit is recent ook door de gemeenten Almere en Enschede toegepast om daarmee ook de tarieven te kunnen matigen. Aan de gemeenteraad zal dan ook worden voorgesteld om in afwijking van wat tot nu toe in de financiële verordening is opgenomen een restwaarde aan de gebouwde parkeervoorzieningen kan worden toegekend.

A3: Voor de verevening van de verliezen in de eerste jaren met de winsten in latere jaren wordt een bestaande voorziening voor groot onderhoud ingezet.

De keuze om de tarieven te matigen en niet te streven naar positieve jaarresultaten op korte termijn leidt er toe dat in de eerste jaren de verliezen moeten worden opgevangen. In tegenstelling tot grondexploitaties mogen parkeereexploitaties geen negatieve cashflow hebben en dienen de verliezen per jaar afgedekt te worden. Daarvoor kunnen specifieke voorzieningen gevormd worden, maar nu wordt voorgesteld om reeds gevormde voorzieningen tijdelijk in te zetten voor het doel de verliezen van parkeereexploitaties te verevenen. Dat is in beginsel mogelijk voor die voorzieningen waarvan wordt verwacht dat deze de eerstkomende jaren niet behoeven te worden ingezet, omdat zij pas op veel langere termijn noodzakelijk zijn. De bestaande voorzieningen voor groot onderhoud openbare ruimte zullen pas op veel langer termijn benodigd zijn en tot dat moment kunnen zij worden benut voor verevening van parkeereexploitaties en hebben deze voorzieningen vorderingen op toekomstige resultaten van parkeereexploitaties.

Argumenten Parkeereexploitatie Stadshart:

Op basis van de geactualiseerde Parkeereexploitatie is over 2010 een resultaat geboekt van - € 880.000. Dit bedrag wordt gedekt uit door de voorziening Parkeren. Na deze aftrek resteert er nog circa € 1.859.000 in deze voorziening. Het eindresultaat in Netto Contante Waarde over 40 jaar (NCW) is echter nog circa - € 8.8 mln.

Dit tekort wordt, zoals al eerder is gemeld, deels veroorzaakt door de geactiveerde kapitaallasten voor De Waaggarage. Daarnaast hebben wij over 2010 een daling van het aantal parkeerders geconstateerd. Tenminste voor een deel wordt dit veroorzaakt door de afwezigheid van het stadhuis en de kantoorfunctie die dit heeft in het Stadshart. Daarnaast is er de economische recessie die ook in het Stadshart gevolgen heeft en staan er verschillende kantoren leeg.

Maatregelen zijn nodig om de Parkeereexploitatie kostendekkend te maken. De parkeertarieven zijn geïndexeerd conform eerder besluiten. Daarnaast is er een taakstellende bezuiniging opgelegd en gerealiseerd bij Perspectief BV van 10%. Hiermee is tegemoet gekomen aan de opmerkingen van XTNT dat Perspectief BV 10% te duur zou zijn.

B1: Een sluitende parkeerexploitatie Stadshart 2011 – 2016 vast te stellen

De belangrijkste opgave voor deze parkeerexploitatie is geweest om de uitgangspunten opnieuw te definiëren. Enerzijds zal rekening moeten worden gehouden met de werkelijke kostenontwikkeling – zowel in investeringen als in beheer – als ook de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van het Stadshart zoals deze in het voorkeursscenario van het Masterplan zijn vastgelegd. Geconstateerd is dat er te weinig rekening is gehouden met de kostenontwikkeling, er geen ruimte meer was voor investeringen in nieuwe garages en er tegelijk ook nauwelijks meer enige groei werd verwacht. Overigens is in het verleden juist een te hoog groeicijfer gebruikt. De nieuwe parkeerexploitatie hanteert naast de algemene uitgangspunten de volgende specifieke uitgangspunten voor het Stadshart:

- realistische kostenniveaus voor straat- en garageparkeren.
- een groei van het aantal parkeerders van 2% per jaar tot 2020 en 1% van 2021 tot en met 2040 en daarna zelfs van 0%.
- de sloop van de oude garage De Waag en garage Agoradek.
- uitsluitend de bouw van een nieuwe garage Waag II, tegelijk met het complex De Gordiaan (Redema); voor het Agoradek wordt geen vervanging voorzien en een garage gecombineerd met een renovatie of nieuwbouw bij ABC en Delta Lloyd wordt op z'n vroegst voorzien na 2016, mits de economische ontwikkeling van Lelystad dat ook mogelijk en wenselijk maakt.

De parkeerbalans laat op dit moment een fors overschot zien. Dat is niet onverwacht, omdat voor de oplevering van De Waag I er op verschillende locaties tijdelijke parkeervoorzieningen op het maaiveld zijn toegevoegd. Deze tijdelijke voorzieningen zijn niet opgeruimd, omdat deze bij de volgende projecten wellicht weer een rol kunnen spelen bij het opvangen van parkeerders. Gevoegd bij het tijdelijk vertrek van het stadshuis en de recessie leidt dat tot het huidige beeld. De tijdelijke plaatsen in bijvoorbeeld het Hanzepark zouden kunnen verdwijnen, maar de plaatsen in de Parkwijk hebben nog een nuttige rol. Belangrijker is om vooral het uitwijkgedrag van parkeerders naar parkeerplaatsen waar niet betaald hoeft te worden zoveel mogelijk te voorkomen.

B2: De parkeertarieven extra te verhogen met eenmaal € 0,10.

In de besluiten van 2007 en 2008 is voorzien dat de komende jaren de tarieven slechts met de verwachte inflatie-correctie per jaar worden verhoogd. De hiervoor beschreven algemene uitgangspunten voor de parkeerexploitatie en specifieke uitgangspunten ten aanzien van de parkeerexploitatie Stadshart leiden er toe dat er nog een nadelig resultaat is van ruim €5 miljoen NCW over 40 jaar.

Aan de kostenkant zijn er geen mogelijkheden meer om tot bezuinigingen te komen. De garages zijn vrij jong en hebben een redelijk hoog afwerkingniveau. Hiervoor is bewust gekozen om het stadshart een goede uitstraling te geven en de garages onderdeel uit te laten maken van het gewenste kwaliteitsniveau in het Stadshart. Hier hangt echter wel een prijskaartje aan. Het bezuinigen op groot en/of dagelijks onderhoud of beheerskosten zal vrijwel meteen consequenties hebben voor het kwaliteitsniveau. Bijvoorbeeld door het minder snel vervangen van lampen of het verminderen van de schoonmaak waardoor er meer rommel in de garages zal komen. Hierdoor zou een negatieve spiraal kunnen ontstaan. Daarnaast betekent het korten op deze posten vaak het verschuiven van het probleem. Door uitstel van dagelijks onderhoud zal het groot onderhoud later vaak stijgen. Om die reden is afgezien van verdere bezuinigingsvoorstellen voor het beheer en dagelijks en groot onderhoud. Ook is het onmogelijk gebleken om deze kosten elders te dekken in het kader van de gemaakte afspraken rond de ICL gelden.

Door de bezuiniging van 10% bij Perspectief BV is aan de toezicht en handhavingkant een maximale inspanning gedaan om de kosten te reduceren. Daarnaast is voldaan aan de opmerkingen uit het XTNT rapport dat de kosten voor Perspectief BV ongeveer 10% te hoog waren. Op grond van de betalingsgraad van parkeerders is het daarnaast onwenselijk het aantal controles terug te brengen

Geconcludeerd wordt dat een beperkte extra stijging van tarieven noodzakelijk is. Voorgesteld wordt om deze tariefsverhoging te koppelen aan de realisatie van de Waaggarage, fase II: €0,10 per 1 januari 2015.

Overigens kan een extra tariefstijging ook nader onderbouwd worden als wordt bedacht dat de tarieven de afgelopen jaren maar zeer beperkt zijn verhoogd in afwachting van de oplevering van de garages. Daarnaast hebben inwoners de keuzes om in plaats van de duurdere straatparkeerplaatsen te kiezen voor de voordeliger garageplaatsen. Door de verschuiving van de aantallen plaatsen van de straat naar de garage zal de tariefstijging van het gewogen gemiddelde ook lager zijn.

Argumenten Parkeereexploitatie Kust:

Het tekort op de parkeereexploitatie Kust is gecalculeerd op circa € 18 miljoen NCW. daarvan heeft het grootste deel betrekking op de parkeervoorzieningen rondom Batavia Stad (€ 16,4 miljoen NCW) en een kleiner deel op het parkeren bij Batavia Haven (€ 1,6 miljoen NCW).

Het oplossen van dit tekort is de eerste opgave, maar een tweede is de opvang van de parkeerbehoefte naar de toekomst toe. Om die reden is het gesprek geopend met de belangrijkste belanghebbende in het gebied Batavia Stad Outlet Shopping.

C1: De huidige parkeereexploitatie Kust te splitsen in een parkeereexploitatie Batavia Stad en een parkeereexploitatie Batavia Haven.

De parkeervoorzieningen rond de instellingen – vooral Batavia Stad – zijn feitelijk een onderdeel van het businessmodel van de organisaties. Ook de openbare ruimte speelt daarin een rol. Al eerder heeft BSOS aangegeven daarin een rol te willen spelen, juist omdat het openbaar gebied en specifiek de parkeervoorzieningen (inclusief tariefstructuur) in hun visie van cruciale betekenis zijn.

De situatie rond Batavia Haven is een andere. Het langparkeerterrein P6 speelt nu nog slechts een bescheiden rol voor het parkeren van opstappers van de haven, maar zal na de opening van de Roy Heiner Academy ook dienen als parkeervoorziening voor de RHA. Zowel het parkeren op en rond de haven als rond de bouwblokken van Batavia Haven zal ook de komende jaren nog door de gemeente moeten worden aangestuurd en beheerd.

Om bovengenoemde redenen wordt voorgesteld om de huidige parkeereexploitatie te splitsen in twee delen: Batavia Stad en Batavia Haven. De voorzieningen zijn en blijven alle in eigendom van de gemeente, maar de voorzieningen van Batavia Stad worden in gebruik gegeven van de nieuwe exploitant die als parkmanager zal gaan acteren.

C2: Het parkmanagement en het parkeerbeheer in Batavia Stad gaat over naar BSOS.

Met BSOS is meerdere malen gesproken over de hoofdlijnen van de condities waaronder de verantwoordelijkheid voor het parkmanagement en de parkeereexploitatie kan worden overgedragen. Uiteindelijk is overeenstemming bereikt en zijn daarbij de volgende afspraken gemaakt:

- de gemeente ontvangt voor het in gebruik geven van voorzieningen jaarlijks een vergoeding van € 338.500 aangevuld met jaarlijkse indexatie tot een kostendekkend niveau van de parkeereexploitatie Kust;
- de bijdrage voor Batavia Promotie wordt voortaan door BSOS uitgekeerd en is geen gemeentelijke verantwoordelijkheid (meer);
- het eigendom van de VOC-garage blijft bij de gemeente, evenals de verantwoordelijkheid voor een vervanging van de garage op langere termijn;
- BSOS is verantwoordelijk voor het dagelijks en groot onderhoud van het openbaar gebied rond Batavia Stad en de parkeervoorzieningen ten behoeve van Batavia Stad;
- de gemeente blijft verantwoordelijk voor het onderhoud van de maaiveldinrichting van de VOC-garage (Lelybaan);
- buiten de slagbomen blijft de gemeente wel verantwoordelijk voor het formeel (parkeer) toezicht;
- BSOS is als parkeereexploitant verantwoordelijk voor toekomstige noodzakelijke investeringen op het maaiveld en in gebouwde parkeervoorzieningen;
- er is een plafond voor het parkeertarief afgesproken: maximaal wordt het tarief dat de gemeente in het Stadshart hanteert toegepast in Batavia Stad.

De uitwerking van dit akkoord op hoofdlijnen is inmiddels door juristen van beide partijen opgepakt.

C3: de niet in een parkeereexploitatie behorende kosten voor maaiveldinrichting en omgeving jaarlijks ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte;

De kosten van inrichting van het maaiveld van de VOC-garage zijn nu nog opgenomen in de parkeerexploitatie. Deze horen daar niet in thuis. Omdat de gemeente verantwoordelijk blijft voor het beheer en onderhoud van dit maaiveld – de Lelybaan – kunnen deze kosten jaarlijks ten laste komen van één van de voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

C4: De uitgangspunten voor de gemeentelijke parkeerexploitatie Batavia Haven vast te stellen.
 Het resterend gedeelte van de huidige parkeerexploitatie Kust dat bij de gemeente blijft bestaat op dit moment slechts uit het parkeerterrein P6, bestemd voor langparkeren van opstappers van de haven. In de toekomst zal echter ook het parkeerbeheer van andere delen van Batavia Haven aan deze parkeerexploitatie worden toegevoegd: het parkeren op de Oostvaardersdijk, in de havenkom zelf en ook het beheer in de straten rond de bouwblokken van Batavia Haven. De parkeerbehoefte zal ook groeien: voor een deel zullen het bezoekers zijn van de haven, maar voor een ander deel ook bewoners/studenten van de RHA waarvoor gebouwde parkeervoorzieningen te duur zijn. De uitgangspunten voor deze parkeerexploitatie zullen naast de algemeen geldende ook een specifieke kunnen zijn: er geldt een tariefstructuur dat maximaal hetzelfde niveau zal hebben als dat er geldt in het Stadshart.

C5: De onrendabele top van de parkeerexploitatie wordt gedekt door eenmalig deze ten laste te brengen van de voorziening herstructurering.
 In deze parkeerexploitatie bestaan de kosten naast het parkeerbeheer voornamelijk uit het onderhouden van het maaiveld. Qua opbrengsten zijn het nu vooral bescheiden dagtarieven en naar de toekomst toe vergunningen. Dat zal in omvang maar beperkt wijzigen. Voorgesteld wordt daarom de investeringen in het maaiveld nu in een keer te nemen en de parkeerexploitatie daar niet mee te belasten.

Financiële aspecten Parkeerexploitatie Stadshart:

De financiële consequenties van hetgeen hiervoor is beschreven zijn voor het Stadshart de volgende:

1. Na 40 jaar een restwaarde van 25% toe te kennen aan de parkeergarages, zijnde een bedrag van in totaal € 5.8 mln NCW.
2. Parkeertarieven vanaf 2014 te indexeren met een inflatiecorrectie en in 2015 het tarief te verhogen met € 0,10 extra te verhogen in verband met de ingebruikname van de garage De Waag II.
3. De aanloopverliezen tot en met 2015 te financieren uit één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

In totaal komt de oplossing hierop neer:

Aanvang	- € 8.8 mln. NCW
Aanpassen groeipercentage parkeerders per jaar	+ € 15.6 mln. NCW
Resteert	+ € 6.8 mln. NCW
Aanpassen parkeerbalans	- € 13.0 mln. NCW
Toevoegen kosten en opbrengsten Waag, fase II	- € 3.0 mln. NCW
Resteert	- € 9.2 mln. NCW
Restwaarde garages	+ € 5.8 mln. NCW
Resteert	- € 3.4 mln. NCW
Aanpassen tarief (verhoging met inflatiecorrectie en €0,10 in 2015)	- € 3.4 mln. NCW
Resultaat	€ 0.0 mln. NCW

A. Financiële aspecten Parkeereexploitatie Kust:

1. Jaarlijks een bijdrage van € 338.500 aangevuld met een indexatie, voor het gebruik van terreinen en voorzieningen.
2. Na 40 jaar een restwaarde van 25% toe te kennen aan de VOC-garage, zijnde een bedrag van € 1.2 mln.
3. De kosten voor Batavia Haven ter hoogte van € 1.6 mln. eenmalig worden afgeboekt ten laste van de voorziening herstructurering;
4. De kosten voor maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving jaarlijks ten laste te brengen van één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

In totaal komt de oplossing hierop neer:

Aanvang		- € 18.0 mln. NCW
Verhoging inkomsten		+ € 2.8 mln. NCW
Verlaging exploitatielasten (vergoeding € 338.500)	Overname BSOS	+ € 6.5 mln. NCW
Resteert		- € 8.7 mln. NCW
Afboeken niet parkeergelateerde kosten	Vervallen huur	+ € 2.2 mln. NCW
Parkeereexploitatie Batavia Haven	Verantwoordelijkheid gemeente	+ € 1.6 mln. NCW
	Kapitaallasten afboeken maaiveld VOC-garage	+ € 0.4 mln. NCW
	Restwaarde VOC-garage	+ € 1.2 mln. NCW
Resteert		- € 3.3 mln. NCW
Extra inspanning BSOS		+ € 3.3 mln. NCW
Resteert		€ 0.0 mln. NCW

Kanttekeningen Parkeereexploitatie Stadshart:

1. Het opnemen van de groei is altijd lastig; om die reden is een aflopende groei voorzien die uiteindelijk daalt naar 0%. Het meest bepalend is de groei die de komende jaren wordt gerealiseerd. Naar verwachting zal het weer in gebruik nemen van het stadhuis van betekenis zijn.
2. Indien de ontwikkelingen van de Agora, het ABC/D en de volledige Parkwijk wel meegenomen zouden worden zal een (grotere) tariefsaanpassing noodzakelijk zijn. Gezien de huidige onzekerheden is dit onwenselijk. Indien de plannen concreter worden zal apart een voorstel over de gevolgen voor de parkeereexploitatie worden voorgelegd.
3. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de lasten voor onze inwoners niet zouden stijgen, tenzij er ruimte is voor een eigen keuze. Alles is in het werk gesteld om hier aan tegemoet te komen, maar wij zien geen mogelijkheden meer om de parkeereexploitatie kostendekkend te maken zonder een tariefsaanpassing te doen. Ons inziens is dit aanvaardbaar, omdat de inwoners ook voor een andere vervoerwijze kunnen kiezen, dan wel een keuze maken voor het – ten opzichte van de straat voordeliger – parkeren in garages.
4. Bij het tijdelijk lenen/onttrekken van de aanloopverliezen (tot 2030) uit één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte zijn de volgende kanttekeningen te maken:
 - In de voorziening groot onderhoud is geen rekening gehouden met de nu voorgestelde lening. Deze voorziening is ingesteld voor de groot onderhoudskosten voor de stad op basis van het MJPGO. Het effect op de lange termijn is onduidelijk.

- De voorziening groot onderhoud is voor het merendeel tot stand gekomen met ICL gelden. Hieraan zijn ook voorwaarden verbonden. Het gebruiken van deze voorziening om tijdelijk de aanloopverliezen van de parkeerexploitatie te dekken vallen buiten deze voorwaarden. Zonder voorafgaande overeenstemming met provincie komt deze voorziening vrijwel zeker in gevaar en kan Lelystad alsnog gedwongen worden de onttrekkingen ongedaan te maken.
- Indien niet voor het onttrekken van de voorziening groot onderhoud wordt gekozen dan zal een andere voorziening moeten worden overwogen of jaarlijks in de kadernota binnen de begroting geld gevonden moeten worden om de aanloopverliezen te dekken.

Kanttekeningen Parkeerexploitatie Kust:

1. Bij het onttrekken van € 1,6 miljoen uit de voorziening herstructurering en de jaarlijkse lasten voor de maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte, zijn de volgende kanttekeningen te maken:
 - In de voorziening herstructurering en de voorzieningen groot onderhoud is geen rekening gehouden met deze voorgestelde onttrekkingen. Deze voorziening is ingesteld voor de groot onderhoudskosten voor de stad op basis van het MJPGO. Het effect op de lange termijn is onduidelijk.
 - De voorziening groot onderhoud is voor het merendeel tot stand gekomen met ICL gelden. Hieraan zijn ook voorwaarden verbonden. Het gebruiken van deze voorziening om de kosten van in totaal circa € 2 mln. af te schrijven vallen buiten deze voorwaarden, tenzij ook aan de provincie kan worden toegelicht dat de uitgaven gericht zijn op het plegen van onderhoud en beheer van het openbaar gebied. Zonder voorafgaande overeenstemming met provincie komt deze voorziening mogelijk in gevaar en kan Lelystad alsnog gedwongen worden de onttrekkingen ongedaan te maken.
 - Indien niet voor het onttrekken van de voorziening groot onderhoud wordt gekozen dan zullen jaarlijks binnen de beheerbegroting gelden gevonden moeten worden om de kosten te dekken.
2. Indien de overdrachtsdatum van 1 juli 2011 niet wordt gehaald heeft dit negatieve financiële consequenties. Alle beheerskosten, waaronder onderhoud en parkeerbeheer moeten wij dan ook voor de 2e helft van 2011 blijven bekostigen.
3. In het kader van de één-op-één overdracht van het beheer van de terreinen is het noodzakelijk zo min mogelijk voorwaarden te stellen. Wel zal in de overeenkomst worden opgenomen de wens om ook Perspectief BV of een ander re-integratiebedrijf de mogelijkheid te bieden in te schrijven op deze opdrachten dan wel een plaatsingsmogelijkheid voor Lelystadse werkzoekende te realiseren

Communicatie en Voortgang:

N.v.t.

Lelystad, 30 maart 2011.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

D.G.C. van der Spek.

M. Horselenberg.



Raadsbesluit

Nummer: B11-12957

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 30 maart 2011;

B E S L U I T:

A. Algemeen

1. als uitgangspunt voor sluitende parkeerexploitaties te hanteren een NCW-waarde van € 0,00 (NCW = netto contante waarde) over een 40 jaar durende periode van exploitatie;
2. als uitgangspunt voor gebouwde parkeervoorzieningen te hanteren een restwaarde van 25% van de oorspronkelijke investering, inclusief grond;
3. voor de verevening van de verliezen in de eerste jaren van een exploitatie en de winsten in de latere jaren van een exploitatie één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte aan te wijzen;

B. Parkeerexploitatie Stadshart

1. de parkeerexploitatie Stadshart 2011 – 2016 vast te stellen;
2. de parkeertarieven vanaf 2014 te indexeren en in 2015 te verhogen met € 0,10 per uur, gekoppeld aan de ingebruikname van de garage Waag II;

C. Parkeerexploitatie Kust

1. de huidige parkeerexploitatie Kust op te splitsen in een parkeerexploitatie Batavia Stad en een parkeerexploitatie Batavia Haven;
2. het parkmanagement, inclusief de verantwoordelijkheid over de parkeerexploitatie Batavia Stad, over te dragen aan de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping (BSOS);
3. de jaarlijkse lasten voor de maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte;
4. de uitgangspunten voor de gemeentelijke parkeerexploitatie Batavia Haven vast te stellen;
5. de onrendabele top van de parkeerexploitatie in Batavia Haven à € 1,6 miljoen eenmalig ten laste te brengen van de voorziening herstructurering;

Lelystad,

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,

Onderwerp	Parkeerexploitaties Stadshart en Kust		
Portefeuillehouder	Jansen	Openbaar	
Portefeuille	Openbare Ruimte & Wijkvernieuwing		
Programma Jaar	2011		
Programma	2.3 Leefbare stad		
Programma Onderdeel	2.3.2 Optimaliseren stedelijk verkeer		
Aan		Bijlagen	<input type="checkbox"/> Begrotingswijziging
	College-raad		<input checked="" type="checkbox"/> Raadsvoorstel
			<input checked="" type="checkbox"/> Openbare bekendmaking vereist
Registratie	 B11-12957		<input type="checkbox"/> Anders, nl.:
Steller	D. Bruin / P.C. Klooster	Datum	30 maart 2011
Doorkiesnummer	0320-278529	Ingekomen brief d.d.	
Afdeling	BOR	Afkomstig van	

Parafen			
Afdelingshoofd	Medeparaaf Naam: Afd.:	Medeparaaf Naam: Afd.:	Gemeentesecretaris/ Algemeen directeur
Besproken in directie		<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja, zie bijgevoegde opmerking
AKKOORD		Besluit via A-procedure	
Horselenberg		Conform	Gewijzigd Aangehouden
De Jager		Datum besluit: 30 maart 2011	
Jacobs		Besluit via B-procedure	
Luchtenveld		Conform	Gewijzigd Aangehouden
Fackeldey		Datum besluit:	
Jansen		Agendnummer:	

Voorgesteld besluit:

De raad voor te stellen:

A. Algemeen

- als uitgangspunt voor sluitende parkeerexploitaties te hanteren een NCW-waarde van € 0,00 (NCW = netto contante waarde) over een 40 jaar durende periode van exploitatie;
- als uitgangspunt voor gebouwde parkeervoorzieningen te hanteren een restwaarde van 25% van de oorspronkelijke investering, inclusief grond;
- voor de verevening van de verliezen in de eerste jaren van een exploitatie en de winsten in de latere jaren van een exploitatie één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte aan te wijzen.

B. Parkeerexploitatie Stadshart

- de parkeerexploitatie Stadshart 2011 – 2016 vast te stellen;
- de parkeertarieven vanaf 2014 te indexeren en in 2015 te verhogen met € 0,10 per uur, gekoppeld aan de ingebruikname van de garage Waag II.

C. Parkeerexploitatie Kust

- de huidige parkeerexploitatie Kust op te splitsen in een parkeerexploitatie Batavia Stad en een parkeerexploitatie Batavia Haven;
- het parkmanagement, inclusief de verantwoordelijkheid over de parkeerexploitatie Batavia Stad, over te dragen aan de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping (BSOS);

3. de jaarlijkse lasten voor de maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte;
4. de uitgangspunten voor de gemeentelijke parkeerexploitatie Batavia Haven vast te stellen;
5. de onrendabele top van de parkeerexploitatie in Batavia Haven à € 1,6 miljoen eenmalig ten laste te brengen van de voorziening herstructurering.

Aanleiding en context:

Op 15 juni 2010 heeft de gemeenteraad de volgende motie aangenomen:

Draagt het college op uiterlijk 30 september 2010:

- a. *De raad een volledig en juist overzicht te geven over de parkeerexploitaties met betrekking tot de jaren 2008 en 2009;*
- b. *Maatregelen voor te bereiden om ook op dit punt de organisatie in control te krijgen;*
- c. *De raad een voorstel voor te leggen om de parkeerexploitaties weer kostendekkend te maken, met als randvoorwaarde dat de lasten voor de gebruikers niet worden verhoogd.*

In augustus 2010 heeft XTNT een advies uitgebracht over de mogelijke oplossingen. Deze oplossingen zijn samengevat in een vijftal speerpunten voor verbeteringen waarmee de parkeerexploitaties dekkend gemaakt kunnen worden.

1. De organisatie als fundament. Scheiden van verantwoordelijkheden en voldoende sturingsmogelijkheden inbouwen.
2. Parkeerexploitatie actualiseren en niet belasten met kosten die niet aan het parkeren gerelateerd zijn.
3. Doorvoeren van efficiencyverbeteringen.
4. Het herijken van de parkeerbalansen (vraag- en aanbodontwikkeling).
5. Bijsturen op het financieel resultaat.

door middel van het besluit van B10-06756, d.d. 13 september 2010 hebt u kennisgenomen van het XTNT rapport en is besloten om onderzoek te laten doen naar overige bijsturingmaatregelen:

- (andere) mogelijkheden voor het uitbesteden van parkeerbeheer;
- het actualiseren van (toekomstige) parkeerbalansen;
- de mogelijke reducties van onderhoud of beheerkosten van de parkeerlocaties;
- onderhandelen met de betrokken partijen bij Batavia Stad over de toekomst van de promotieafdracht.

De problematiek concentreert zich in eerste instantie op de parkeerexploitatie Kust. Op de kortst mogelijke termijn is de inflatiecorrectie vertaald naar een nieuw tarief, is er 10 % kostenreductie voor het parkeerbeheer doorgevoerd en is besloten om interne huurkosten van de grond na 2015 te beëindigen. Deze aspecten zijn dit najaar aan de raad ter besluitvorming voorgelegd en vastgesteld. Per brief van 17 september 2010 is de gemeenteraad schriftelijk geïnformeerd over het XTNT rapport en het collegebesluit hierover. In deze brief is aangegeven dat: "Hoewel de uitkomsten van de onderzoeken nog niet bekend zijn is te verwachten dat het reduceren van de kosten onvoldoende financieel resultaat oplevert om te komen tot kostendekkende parkeerexploitaties."

Met de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping is gesproken over het overnemen van de beheerverantwoordelijkheid voor het openbaar gebied van Batavia Stad, inclusief de parkeerexploitatie rondom de instellingen in Batavia Stad. In de gesprekken is naar voren gekomen, dat BSOS de bereidheid heeft veel verdergaand dan van reguliere commerciële partijen mag worden verwacht financiële verantwoordelijkheid te nemen; BSOS doet dat vanuit de visie dat goed parkeren en een kwalitatief schone en veilige omgeving een belangrijk middel is om klanten te trekken en te behouden. Geconcludeerd is dat andere partijen geen scherper aanbod zullen kunnen aanbieden als tegelijk de wens van het bestuur is om de tarieven niet of zo beperkt mogelijk te verhogen. BSOS heeft zich uit vanuit haar eigen belang bij die wens aangesloten.

In de brief van 17 september 2010 wordt tevens aangegeven dat nader onderzoek wordt verricht en uiterlijk in het eerste kwartaal van 2011 de gemeenteraad een pakket van aanvullende bijsturingmaatregelen krijgt voorgelegd.

Met betrekking tot het Stadshart concludeert het XTNT rapport: "De parkeerexploitatie van het Stadshart is **momenteel** ongeveer sluitend. Echter **een aantal kapitaalslasten moeten nog worden geactiveerd**". In het nader onderzoek is naar voren gekomen dat rekening houdend met de te activeren kapitaalslasten van de garage Waag I ook voor het Stadshart er een tekort dreigt van € 8,8

miljoen NCW over een periode van 40 jaar. Daarbij is ook vastgesteld dat er onvoldoende rekening is gehouden met de toekomstige ontwikkelingen zoals deze in het Masterplan Stadshart worden voorzien. Voor het college reden om ook deze parkeerexploitatie nader te onderzoeken en voorstellen voor te bereiden voor een sluitende exploitatie.

Overigens heeft het college op 22 maart reeds besluiten genomen (B11-11838) gericht op de uitvoering van het parkeerbeheer en de scheiding van verantwoordelijkheden. Deze worden inmiddels geïmplementeerd. Hiermee is aan aanbeveling 1 van het XTNT-rapport tegemoet gekomen.

Beoogd effect:

De gemeenteraad een pakket aan maatregelen voor te leggen om de parkeerexploitaties Voor de Kust en het Stadshart kostendekkend te maken.

Het voornemen is om aan de Kust voor 1 juli 2011 de overdracht (huur of erfpacht) van het openbaar gebied, inclusief de parkeerterreinen Batavia Stad en de VOC-garage en uitgezonderd het terrein P6 langparkeren Batavia Haven, af te ronden en overgedragen te hebben.

Argumenten Algemeen

A1: De parkeerexploitatie is sluitend als de netto contante waarde over de exploitatieperiode € 0,00 is. Tot op heden is gekozen voor deze benadering. Hierbij worden de resultaten van de eerste verliesgevende jaren gecompenseerd met de latere met winst af te sluiten exploitatiejaren. Als wordt ingestoken op een veel sneller willen bereiken van positieve jaarresultaten leidt dat tot de noodzaak de parkeertarieven bijna te verdubbelen. Zowel in het verleden, maar ook nu hecht het bestuur aan zo laag mogelijke lasten voor inwoners en wordt daarom voorgesteld uit te blijven gaan van het kostendekkend zijn van een parkeerexploitatie op basis van een resultaat €0,00 over de gehele periode van 40 jaar.

A2: Aan gebouwde parkeervoorzieningen wordt een restwaarde toegekend.

Een deel van de kosten binnen de parkeerexploitaties bestaat uit kapitaalslasten van gebouwde parkeervoorzieningen. Deze kunnen worden verlaagd door aan de gebouwde voorzieningen een restwaarde toe te kennen. Dit is recent ook door de gemeenten Almere en Enschede toegepast om daarmee ook de tarieven te kunnen matigen. Aan de gemeenteraad zal dan ook worden voorgesteld om in afwijking van wat tot nu toe in de financiële verordening is opgenomen een restwaarde aan de gebouwde parkeervoorzieningen kan worden toegekend.

A3: Voor de verevening van de verliezen in de eerste jaren met de winsten in latere jaren wordt een bestaande voorziening voor groot onderhoud ingezet.

De keuze om de tarieven te matigen en niet te streven naar positieve jaarresultaten op korte termijn leidt er toe dat in de eerste jaren de verliezen moeten worden opgevangen. In tegenstelling tot grondexploitaties mogen parkeerexploitaties geen negatieve cashflow hebben en dienen de verliezen per jaar afgedekt te worden. Daarvoor kunnen specifieke voorzieningen gevormd worden, maar nu wordt voorgesteld om reeds gevormde voorzieningen tijdelijk in te zetten voor het doel de verliezen van parkeerexploitaties te verevenen. Dat is in beginsel mogelijk voor die voorzieningen waarvan wordt verwacht dat deze de eerstkomende jaren niet behoeven te worden ingezet, omdat zij pas op veel langere termijn noodzakelijk zijn. De bestaande voorzieningen voor groot onderhoud openbare ruimte zullen pas op veel langer termijn benodigd zijn en tot dat moment kunnen zij worden benut voor verevening van parkeerexploitaties en hebben deze voorzieningen vorderingen op toekomstige resultaten van parkeerexploitaties.

Argumenten Parkeerexploitatie Stadshart:

Op basis van de geactualiseerde Parkeerexploitatie is over 2010 een resultaat geboekt van - €880.000. Dit bedrag wordt gedekt uit door de voorziening Parkeren. Na deze aftrek resteert er nog circa €1.859.000 in deze voorziening. Het eindresultaat in Netto Contante Waarde over 40 jaar (NCW) is echter nog circa -€8.8 mln.

Dit tekort wordt, zoals al eerder is gemeld, deels veroorzaakt door de geactiveerde kapitaallasten voor de Waaggarage. Daarnaast hebben wij over 2010 een daling van het aantal parkeerders geconstateerd. Tenminste voor een deel wordt dit veroorzaakt door de afwezigheid van het stadhuis

en de kantoorfunctie die dit heeft in het Stadshart. Daarnaast is er de economische recessie die ook in het Stadshart gevolgen heeft en staan er verschillende kantoren leeg.

Maatregelen zijn nodig om de Parkeerexploitatie kostendekkend te maken. De parkeertarieven zijn geïndexeerd conform eerder besluiten. Daarnaast is er een taakstellende bezuiniging opgelegd en gerealiseerd bij Perspectief BV van 10%. Hiermee is tegemoet gekomen aan de opmerkingen van XTNT dat Perspectief BV 10% te duur zou zijn.

B1: Een sluitende parkeerexploitatie Stadshart 2011 – 2016 vast te stellen

De belangrijkste opgave voor deze parkeerexploitatie is geweest om de uitgangspunten opnieuw te definiëren. Enerzijds zal rekening moeten worden gehouden met de werkelijke kostenontwikkeling – zowel in investeringen als in beheer – als ook de ruimtelijke en programmatische ontwikkeling van het Stadshart zoals deze in het voorkeursscenario van het Masterplan zijn vastgelegd. Geconstateerd is dat er te weinig rekening is gehouden met de kostenontwikkeling, er geen ruimte meer was voor investeringen in nieuwe garages en er tegelijk ook nauwelijks meer enige groei werd verwacht. Overigens is in het verleden juist een te hoog groeicijfer gebruikt. De nieuwe parkeerexploitatie hanteert naast de algemene uitgangspunten de volgende specifieke uitgangspunten voor het Stadshart:

- realistische kostenniveaus voor straat- en garageparkeren.
- een groei van het aantal parkeerders van 2% per jaar tot 2020 en 1% van 2021 tot en met 2040 en daarna zelfs van 0%.
- de sloop van de oude garage De Waag en garage Agoradek.
- uitsluitend de bouw van een nieuwe garage Waag II, tegelijk met het complex De Gordiaan (Redema); voor het Agoradek wordt geen vervanging voorzien en een garage gecombineerd met een renovatie of nieuwbouw bij ABC en Delta Lloyd wordt op z'n vroegst voorzien na 2016, mits de economische ontwikkeling van Lelystad dat ook mogelijk en wenselijk maakt.

De parkeerbalans laat op dit moment een fors overschot zien. Dat is niet onverwacht, omdat voor de oplevering van De Waag I er op verschillende locaties tijdelijke parkeervoorzieningen op het maaiveld zijn toegevoegd. Deze tijdelijke voorzieningen zijn niet opgeruimd, omdat deze bij de volgende projecten wellicht weer een rol kunnen spelen bij het opvangen van parkeerders. Gevoegd bij het tijdelijk vertrek van het stadshuis en de recessie leidt dat tot het huidige beeld. De tijdelijke plaatsen in bijvoorbeeld het Hanzepark zouden kunnen verdwijnen, maar de plaatsen in de Parkwijk hebben nog een nuttige rol. Belangrijker is om vooral het uitwijkgedrag van parkeerders naar parkeerplaatsen waar niet betaald hoeft te worden zoveel mogelijk te voorkomen.

B2: De parkeertarieven extra te verhogen met eenmaal € 0,10.

In de besluiten van 2007 en 2008 is voorzien dat de komende jaren de tarieven slechts met de verwachte inflatie-correctie per jaar worden verhoogd. De hiervoor beschreven algemene uitgangspunten voor de parkeerexploitatie en specifieke uitgangspunten ten aanzien van de parkeerexploitatie Stadshart leiden er toe dat er nog een nadelig resultaat is van ruim € 5 miljoen NCW over 40 jaar.

Aan de kostenkant zijn er geen mogelijkheden meer om tot bezuinigingen te komen. De garages zijn vrij jong en hebben een redelijk hoog afwerkingniveau. Hiervoor is bewust gekozen om het stadshart een goede uitstraling te geven en de garages onderdeel uit te laten maken van het gewenste kwaliteitsniveau in het Stadshart. Hier hangt echter wel een prijskaartje aan. Het bezuinigen op groot en/of dagelijks onderhoud of beheerskosten zal vrijwel meteen consequenties hebben voor het kwaliteitsniveau. Bijvoorbeeld door het minder snel vervangen van lampen of het verminderen van de schoonmaak waardoor er meer rommel in de garages zal komen. Hierdoor zou een negatieve spiraal kunnen ontstaan. Daarnaast betekent het korten op deze posten vaak het verschuiven van het probleem. Door uitstel van dagelijks onderhoud zal het groot onderhoud later vaak stijgen. Om die reden is afgezien van verdere bezuinigingsvoorstellen voor het beheer en dagelijks en groot onderhoud. Ook is het onmogelijk gebleken om deze kosten elders te dekken in het kader van de gemaakte afspraken rond de ICL gelden.

Door de bezuiniging van 10% bij Perspectief BV is aan de toezicht en handhavingkant een maximale inspanning gedaan om de kosten te reduceren. Daarnaast is voldaan aan de opmerkingen uit het XTNT rapport dat de kosten voor Perspectief BV ongeveer 10% te hoog waren. Op grond van de betalingsgraad van parkeerders is het daarnaast onwenselijk het aantal controles terug te brengen.

Geconcludeerd wordt dat een beperkte extra stijging van tarieven noodzakelijk is. Voorgesteld wordt om deze tariefsverhoging te koppelen aan de realisatie van de Waaggarage, fase II: € 0,10 per

1 januari 2015.

Overigens kan een extra tariefstijging ook nader onderbouwd worden als wordt bedacht dat de tarieven de afgelopen jaren maar zeer beperkt zijn verhoogd in afwachting van de oplevering van de garages. Daarnaast hebben inwoners de keuzes om in plaats van de duurdere straatparkeerplaatsen te kiezen voor de voordeliger garageplaatsen. Door de verschuiving van de aantallen plaatsen van de straat naar de garage zal de tariefstijging van het gewogen gemiddelde ook lager zijn.

Argumenten Parkeereexploitatie Kust:

Het tekort op de parkeereexploitatie Kust is gecalculeerd op circa € 18 miljoen NCW. daarvan heeft het grootste deel betrekking op de parkeervoorzieningen rondom Batavia Stad (€ 16,4 miljoen NCW) en een kleiner deel op het parkeren bij Batavia Haven (€ 1,6 miljoen NCW).

Het oplossen van dit tekort is de eerste opgave, maar een tweede is de opvang van de parkeerbehoefte naar de toekomst toe. Om die reden is het gesprek geopend met de belangrijkste belanghebbende in het gebied Batavia Stad Outlet Shopping.

C1: De huidige parkeereexploitatie Kust te splitsen in een parkeereexploitatie Batavia Stad en een parkeereexploitatie Batavia Haven.

De parkeervoorzieningen rond de instellingen – vooral Batavia Stad – zijn feitelijk een onderdeel van het businessmodel van de organisaties. Ook de openbare ruimte speelt daarin een rol. Al eerder heeft BSOS aangegeven daarin een rol te willen spelen, juist omdat het openbaar gebied en specifiek de parkeervoorzieningen (inclusief tariefstructuur) in hun visie van cruciale betekenis zijn.

De situatie rond Batavia Haven is een andere. Het langparkeerterrein P6 speelt nu nog slechts een bescheiden rol voor het parkeren van opstappers van de haven, maar zal na de opening van de Roy Heiner Academy ook dienen als parkeervoorziening voor de RHA. Zowel het parkeren op en rond de haven als rond de bouwblokken van Batavia Haven zal ook de komende jaren nog door de gemeente moeten worden aangestuurd en beheerd.

Om bovengenoemde redenen wordt voorgesteld om de huidige parkeereexploitatie te splitsen in twee delen: Batavia Stad en Batavia Haven. De voorzieningen zijn en blijven alle in eigendom van de gemeente, maar de voorzieningen van Batavia Stad worden in gebruik gegeven van de nieuwe exploitant die als parkmanager zal gaan acteren.

C2: Het parkmanagement en het parkeerbeheer in Batavia Stad gaat over naar BSOS.

Met BSOS is meerdere malen gesproken over de hoofdlijnen van de condities waaronder de verantwoordelijkheid voor het parkmanagement en de parkeereexploitatie kan worden overgedragen. Uiteindelijk is overeenstemming bereikt en zijn daarbij de volgende afspraken gemaakt:

- de gemeente ontvangt voor het in gebruik geven van voorzieningen jaarlijks een vergoeding van € 338.500 aangevuld met jaarlijkse indexatie tot een kostendekkend niveau van de parkeereexploitatie Kust;
- de bijdrage voor Batavia Promotie wordt voortaan door BSOS uitgekeerd en is geen gemeentelijke verantwoordelijkheid (meer);
- het eigendom van de VOC-garage blijft bij de gemeente, evenals de verantwoordelijkheid voor een vervanging van de garage op langere termijn;
- BSOS is verantwoordelijk voor het dagelijks en groot onderhoud van het openbaar gebied rond Batavia Stad en de parkeervoorzieningen ten behoeve van Batavia Stad;
- de gemeente blijft verantwoordelijk voor het onderhoud van de maaiveldinrichting van de VOC-garage (Lelybaan);
- buiten de slagbomen blijft de gemeente wel verantwoordelijk voor het formeel (parkeer) toezicht;
- BSOS is als parkeereexploitant verantwoordelijk voor toekomstige noodzakelijke investeringen op het maaiveld en in gebouwde parkeervoorzieningen;
- er is een plafond voor het parkeertarief afgesproken: maximaal wordt het tarief dat de gemeente in het Stadshart hanteert toegepast in Batavia Stad.

De uitwerking van dit akkoord op hoofdlijnen is inmiddels door juristen van beide partijen opgepakt.

C3: de niet in een parkeereexploitatie behorende kosten voor maaiveldinrichting en omgeving jaarlijks ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte;

De kosten van inrichting van het maaiveld van de VOC-garage zijn nu nog opgenomen in de parkeereexploitatie. Deze horen daar niet in thuis. Omdat de gemeente verantwoordelijk blijft voor het

beheer en onderhoud van dit maaiveld – de Lelybaan – kunnen deze kosten jaarlijks ten laste komen van één van de voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

C4: De uitgangspunten voor de gemeentelijke parkeerexploitatie Batavia Haven vast te stellen.

Het resterend gedeelte van de huidige parkeerexploitatie Kust dat bij de gemeente blijft bestaat op dit moment slechts uit het parkeerterrein P6, bestemd voor langparkeren van opstappers van de haven. In de toekomst zal echter ook het parkeerbeheer van andere delen van Batavia Haven aan deze parkeerexploitatie worden toegevoegd: het parkeren op de Oostvaardersdijk, in de havenkom zelf en ook het beheer in de straten rond de bouwblokken van Batavia Haven. De parkeerbehoefte zal ook groeien: voor een deel zullen het bezoekers zijn van de haven, maar voor een ander deel ook bewoners/studenten van de RHA waarvoor gebouwde parkeervoorzieningen te duur zijn. De uitgangspunten voor deze parkeerexploitatie zullen naast de algemeen geldende ook een specifieke kunnen zijn: er geldt een tariefstructuur dat maximaal hetzelfde niveau zal hebben als dat er geldt in het Stadshart.

C5: De onrendabele top van de parkeerexploitatie wordt gedekt door eenmalig deze ten laste te brengen van de voorziening herstructurering.

In deze parkeerexploitatie bestaan de kosten naast het parkeerbeheer voornamelijk uit het onderhouden van het maaiveld. Qua opbrengsten zijn het nu vooral bescheiden dagtarieven en naar de toekomst toe vergunningen. Dat zal in omvang maar beperkt wijzigen. Voorgesteld wordt daarom de investeringen in het maaiveld nu in een keer te nemen en de parkeerexploitatie daar niet mee te belasten.

Financiële aspecten Parkeerexploitatie Stadshart:

De financiële consequenties van hetgeen hiervoor is beschreven zijn voor het Stadshart de volgende:

1. Na 40 jaar een restwaarde van 25% toe te kennen aan de parkeergarages, zijnde een bedrag van in totaal €5.8 mln NCW.
2. Parkeertarieven vanaf 2014 te indexeren met een inflatiecorrectie en in 2015 het tarief te verhogen met €0,10 extra te verhogen in verband met de ingebruikname van de garage De Waag II.
3. De aanloopverliezen tot en met 2015 voor te financieren uit één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

In totaal komt de oplossing hierop neer:

Aanvang	- €8.8 mln. NCW
Aanpassen groeipercentage parkeerders per jaar	+ €15.6 mln. NCW
Resteert	+ €6.8 mln. NCW
Aanpassen parkeerbalans	- €13,0 mln. NCW
Toevoegen kosten en opbrengsten Waag, fase II	- €3,0 mln. NCW
Resteert	- €9.2 mln. NCW
Restwaarde garages	+ €5.8 mln. NCW
Resteert	- €3.4 mln. NCW
Aanpassen tarief (verhoging met inflatiecorrectie en €0,10 in 2015)	- €3.4 mln. NCW
Resultaat	€0,0 mln. NCW

A. Financiële aspecten Parkeerexploitatie Kust:

1. Jaarlijks een bijdrage van € 338.500 aangevuld met een indexatie, voor het gebruik van terreinen en voorzieningen.
2. Na 40 jaar een restwaarde van 25% toe te kennen aan de VOC-garage, zijnde een bedrag van € 1.2 mln.
3. De kosten voor Batavia Haven ter hoogte van € 1.6 mln. eenmalig worden afgeboekt ten laste van de voorziening herstructurering;
4. De kosten voor maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving jaarlijks ten laste te brengen van één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte.

In totaal komt de oplossing hierop neer:

Aanvang		-€ 18,0 mln. NCW
Verhoging inkomsten		+ € 2.8 mln. NCW
Verlaging exploitatielasten (vergoeding € 338.500)	Overname BSOS	+ € 6.5 mln. NCW
Resteert		-€ 8.7 mln. NCW
Afboeken niet parkeerge relateerde kosten	Vervallen huur	+€ 2.2 mln. NCW
Parkeerexploitatie Batavia Haven	Verantwoordelijkheid gemeente	+€ 1.6 mln. NCW
	Kapitaallasten afboeken maaiveld VOC-garage	+€ 0.4 mln. NCW
	Restwaarde VOC-garage	+€ 1.2 mln. NCW
Resteert		-€ 3.3 mln. NCW
Extra inspanning BSOS		+€ 3.3 mln. NCW
Resteert		€ 0,0 mln. NCW

Kanttekeningen Parkeerexploitatie Stadshart:

1. Het opnemen van de groei is altijd lastig; om die reden is een aflopend groei voorzien die uiteindelijk daalt naar 0%. Het meest bepalend is de groei die de komende jaren wordt gerealiseerd. Naar verwachting zal het weer in gebruik nemen van het stadhuis van betekenis zijn.
2. Indien de ontwikkelingen van de Agora, het ABC/D en de volledige Parkwijk wel meegenomen zouden worden zal een (grotere) tariefsaanpassing noodzakelijk zijn. Gezien de huidige onzekerheden is dit onwenselijk. Indien de plannen concreter worden zal apart een voorstel over de gevolgen voor de parkeerexploitatie worden voorgelegd.
3. In het coalitieakkoord is opgenomen dat de lasten voor onze inwoners niet zouden stijgen, tenzij er ruimte is voor een eigen keuze. Alles is in het werk gesteld om hier aan tegemoet te komen, maar wij zien geen mogelijkheden meer om de parkeerexploitatie kostendekkend te maken zonder een tariefsaanpassing te doen. Ons inziens is dit aanvaardbaar, omdat de inwoners ook voor een andere vervoerwijze kunnen kiezen, dan wel een keuze maken voor het – ten opzichte van de straat voordeliger – parkeren in garages.
4. Bij het tijdelijk lenen/onttrekken van de aanloopverliezen (tot 2030) uit één of meerdere voorzieningen groot onderhoud openbare ruimte zijn de volgende kanttekeningen te maken:
 - In de voorziening groot onderhoud is geen rekening gehouden met de nu voorgestelde lening. Deze voorziening is ingesteld voor de groot onderhoudskosten voor de stad op basis van het MJPGO. Het effect op de lange termijn is onduidelijk.
 - De voorziening groot onderhoud is voor het merendeel tot stand gekomen met ICL gelden. Hieraan zijn ook voorwaarden verbonden. Het gebruiken van deze voorziening om tijdelijk de aanloopverliezen van de parkeerexploitatie te dekken vallen buiten deze voorwaarden. Zonder voorafgaande overeenstemming met provincie komt deze voorziening vrijwel zeker in gevaar en kan Lelystad alsnog gedwongen worden de onttrekkingen ongedaan te maken.

- Indien niet voor het onttrekken van de voorziening groot onderhoud wordt gekozen dan zal een andere voorziening moeten worden overwogen of jaarlijks in de kadernota binnen de begroting geld gevonden moeten worden om de aanloopverliezen te dekken.

Kanttekeningen Parkeexploitatie Kust:

1. Bij het onttrekken van € 1,6 miljoen uit de voorziening herstructurering en de jaarlijkse lasten voor de maaiveldinrichting van de VOC-garage en omgeving ten laste te brengen van een of meerdere voorzieningen groot onderhoud Openbare Ruimte, zijn de volgende kanttekeningen te maken:
 - In de voorziening herstructurering en de voorzieningen groot onderhoud is geen rekening gehouden met deze voorgestelde onttrekkingen. Deze voorziening is ingesteld voor de groot onderhoudskosten voor de stad op basis van het MJPGO. Het effect op de lange termijn is onduidelijk.
 - De voorziening groot onderhoud is voor het merendeel tot stand gekomen met ICL gelden. Hieraan zijn ook voorwaarden verbonden. Het gebruiken van deze voorziening om de kosten van in totaal circa € 2 mln. af te schrijven vallen buiten deze voorwaarden, tenzij ook aan de provincie kan worden toegelicht dat de uitgaven gericht zijn op het plegen van onderhoud en beheer van het openbaar gebied. Zonder voorafgaande overeenstemming met provincie komt deze voorziening mogelijk in gevaar en kan Lelystad alsnog gedwongen worden de onttrekkingen ongedaan te maken.
 - Indien niet voor het onttrekken van de voorziening groot onderhoud wordt gekozen dan zullen jaarlijks binnen de beheerbegroting gelden gevonden moeten worden om de kosten te dekken.
2. Indien de overdrachtsdatum van 1 juli 2011 niet wordt gehaald heeft dit negatieve financiële consequenties. Alle beheerskosten, waaronder onderhoud en parkeerbeheer moeten wij dan ook voor de 2e helft van 2011 blijven bekostigen.
3. In het kader van de één-op-één overdracht van het beheer van de terreinen is het noodzakelijk zo min mogelijk voorwaarden te stellen. Wel zal in de overeenkomst worden opgenomen de wens om ook Perspectief BV of een ander re-integratiebedrijf de mogelijkheid te bieden in te schrijven op deze opdrachten dan wel een plaatsingsmogelijkheid voor Lelystadse werkzoekende te realiseren

Communicatie:

Bijgevoegd persbericht versturen in week 14.



Kostendekkende parkeerexploitatie Kust en Stadshart

Het college heeft besloten de raad een pakket aan maatregelen voor te leggen waarmee de parkeerexploitatie voor de Kust en het Stadshart kostendekkend gemaakt kan worden, met een looptijd van 40 jaar.

Parkeren Kust

De parkeerexploitatie bij de Kust wordt opgesplitst in Batavia Stad en Batavia Haven. Het voorstel is om het parkeerterrein bij Batavia Stad, met uitzondering van P6 langparkeren, over te dragen aan de eigenaar van Batavia Stad Outlet Shopping (BSOS). Belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat de parkeertarieven gedurende deze looptijd zo min mogelijk worden verhoogd.

De gemeente verwacht in juli 2011 meer duidelijkheid te kunnen geven over deze overdracht en de exacte voorwaarden waaronder de overdracht zal plaatsvinden.

Parkeren Stadshart

Bij het Stadshart is het door een aantal administratieve maatregelen ook mogelijk om zonder tariefsstijging in 2012 de parkeerexploitatie kostendekkend te maken. (over 40 jaar).

Noot voor de redactie:

Voor meer informatie over dit persbericht kunt u terecht bij Jolanda Vos, communicatieadviseur, telefoon: 0320 278 410 of 06 22668183.