

Second Opinion

Exploitatie parkeergarage De Hovel



Empaction B.V.

Eindhoven

juli 2011

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Algemeen kader	4
2.1	Service- en kwaliteitsniveau	4
2.2	Kostenstructuur	5
3	Inventarisatie parkeergarage De Hovel.....	6
3.1	Beschrijving parkeergarage De Hovel	6
3.2	Beheer en onderhoudscontracten.....	6
3.3	Service en kwaliteitsniveau.....	7
3.4	Opbrengsten en kosten.....	10
3.5	Bezetting parkeergarage.....	13
4	Vergelijking met de ‘markt’	16
4.1	Service en kwaliteitsniveau en tarieven	16
4.2	Benchmark kostenstructuur	18
5	Advies verbeteren exploitatieresultaat.....	21
5.1	Inkomstenverhogen	21
5.2	Afschaffen toegangsvoorziening.....	22
5.3	Energiebesparing	23
5.4	Onderhoudscontracten garagegerelateerde installaties.....	24
5.5	Meer beheer op afstand	25
6	Bouwontwikkelingen omgeving	26
6.1	Omschrijving bouwontwikkeling.....	26
6.2	Parkeerbalans	26
6.3	Conclusie	28
7	Beheer per 1 januari 2012.....	31
7.1	Uitbestedingsvormen.....	31
7.2	Wenselijke samenwerkingsvorm Goirle	34
7.3	Regionale samenwerking	34
8	Resumé	36
	Bijlage 1 – Baten en Lasten De Hovel	40
	Bijlage 2 – Referentielasten.....	41
	Bijlage 3 – Voorbeeld opzet management rapportage	42
	Bijlage 4 – Parkeerbalans ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg	45

1 Inleiding

In november 2007 is in het centrum van Goirle parkeergarage De Hovel geopend. De parkeergarage maakt integraal onderdeel uit van het centrumvernieuwingsplan van Goirle. De centrumontwikkeling omvat diverse woningen en een winkelcentrum dat onderdak biedt aan ruim 50 winkels. De ondergrondse parkeergarage De Hovel heeft een capaciteit van circa 300 parkeerplaatsen. Hiervan zijn circa 200 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk voor centrumbezoekers. Daarnaast voorziet de garage in circa 100 exclusieve bewonersparkeerplaatsen die fysiek zijn afgescheiden van het openbare gedeelte. De gemeente Goirle heeft voor wat betreft het openbare gedeelte van de parkeergarage het appartements- en gebruiksrecht. In de rest van deze rapportage noemen we dit het 'eigendom'. Goirle heeft voor het financieel en operationeel beheer van de parkeergarage VP&A ingeschakeld. Het contract met deze partij is opgezegd en eindigt op 31 december 2011. Dit is de aanleiding voor de gemeente Goirle om een second opinion uit te laten voeren op de beheer- en exploitatielasten van de parkeergarage.

Een ontbrekend element in de ontwikkeling van het centrumvernieuwingsplan is de hoek Tilburgseweg – Kalverstraat. Op dit braakliggend stuk grond, direct gelegen naast parkeergarage De Hovel, gaat ontwikkeld worden. In eerdere plannen was voorzien in een ondergrondse parkeergarage onder de woningen/voorzieningen, met een toegang via parkeergarage De Hovel. In de constructie van de parkeergarage de Hovel is hier destijds al rekening mee gehouden. Het college van Goirle ziet graag dat de nieuwe ontwikkeling doorgang vindt. Echter, een in pandige ondergrondse parkeeroplossing kan financieel niet uit.

De gemeente Goirle heeft Empaction gevraagd om een second opinion parkeereexploitatie uit te voeren op de parkeergarage De Hovel en te adviseren ten aanzien van het beheer per 1 januari 2012. Daarnaast heeft de gemeente Goirle gevraagd hoe om te gaan met de parkeervraag van de naastgelegen ontwikkeling op de hoek van de Tilburgseweg – Kalverstraat. Deze rapportage schetst eerst een algemeen kader (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het service- en kwaliteitsniveau en bijbehorende kostenstructuur van de gemeentelijke parkeergarage in kaart gebracht. Daarna wordt in hoofdstuk 4 de vergelijking gemaakt met de 'markt' en in hoofdstuk 5 volgt een advies over de mogelijkheden om het huidige kostenniveau te verlagen. Hoofdstuk 6 gaat in op de parkeerbehoefte van bouwontwikkelingen in de omgeving. In hoofdstuk 7 worden diverse uitbestedingsvarianten beschreven en wordt de meest wenselijke beheervariant voor de gemeente Goirle gepresenteerd. Tot slot volgen conclusie en aanbevelingen voor het vervolg (hoofdstuk 7).

De inhoud van deze rapportage is tot stand gekomen onder begeleiding van een gemeentelijke projectgroep bestaande uit Hildegard de Kort (beleidsmedewerker verkeer en vervoer) en Nico van Aarle (projectleider beheer en onderhoud). Daarbij hebben Jolein Donkers (financieel medewerker) en VP&A een belangrijke bijdrage geleverd voor een goed inzicht in de financiële huishouding en de service-overeenkomsten met betrekking tot de parkeergarage.

2 Algemeen kader

In dit hoofdstuk geven we een algemene inleiding op de bepalende aspecten van het service- en kwaliteitsniveau van een parkeergarage (paragraaf 2.1). In paragraaf 2.2 gaan we in op de kostenstructuur van een parkeergarage.

2.1 Service- en kwaliteitsniveau

Het service- en kwaliteitsniveau van een parkeergarage wordt primair bepaald door de aspecten bereikbaarheid en locatie (1), ontwerp en inrichting (2), netheid (3), toezicht en veiligheid (4), openingstijden (5) en betaalmogelijkheden en abonnementen (6). Onderstaande tabel bevat een overzicht van de bepalende aspecten en de daarbij behorende deelaspecten.

Aspecten	Deelaspecten
1. Bereikbaarheid en locatie	<ul style="list-style-type: none"> – Bereikbaarheid vanaf hoofdwegenstructuur – Bewegwijzering naar parkeergarage – Vindbaarheid, locatie en maatvoering inrit – Afstand en aantrekkelijkheid van de looproute naar bestemmingen – Kwaliteit en aantrekkelijkheid bestemmingen in omgeving
2. Ontwerp en inrichting	<ul style="list-style-type: none"> – Verkeerscirculatie auto – Maatvoering parkeervakken en rijbanen – Voorzieningen voetgangers – Bewegwijzering intern – Materiaalgebruik en afwerkingsniveau gebouw – Verlichtingsniveau
3. Netheid	<ul style="list-style-type: none"> – Schoonmaak en reiniging – Dagelijks en groot onderhoud
4. Toezicht en veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> – Aanwezigheid beheerder / beheer op afstand – Bereikbaarheid van de beheerder, assistentie bij storingen en vragen – Cameratoezicht – Fysieke afsluitingsmogelijkheden
5. Openingstijden	<ul style="list-style-type: none"> – Openingsuren algemeen – Ophalen auto na sluitingstijd / mogelijkheid om 24 uur uit te rijden – Informatievoorziening over openingstijden
6. Betaalmogelijkheden en abonnementen	<ul style="list-style-type: none"> – Acceptatie van verschillende soorten betaalwijzen – Parkeertarief; afrekenen per tijdseenheid van x minuten – Tariefsdifferentiatie – Aanwezigheid betaalautomaten – Aanbod verschillende soorten abonnementen – Informatievoorziening over tarieven

Tabel: bepalende aspecten service- en kwaliteitsniveau parkeergarage

De aspecten bereikbaarheid en locatie (1) en ontwerp en inrichting (2) worden bepaald en vastgelegd in het Programma van Eisen (PvE) van het ontwerp van een parkeergarage. Na de voltooiing van een parkeergarage zijn deze aspecten nog slechts in beperkte mate te beïnvloeden en/of bij te sturen.

Het aspect ontwerp en inrichting en dan vooral het deelaspect materiaalgebruik en afwerkingsniveau (wanden, vloeren, loge, trappenhuisen, liften, etc.) bepaalt voor een belangrijk deel het aspect netheid (3). Ook het aspect netheid is derhalve een redelijk vast gegeven en na realisatie van de parkeergarage slechts beperkt te beïnvloeden en/of bij te sturen.

De aspecten toezicht en veiligheid (4), openingstijden (5) en betaalmogelijkheden en abonnementen (6) zijn ook deels afhankelijk van het ontwerp en de inrichting van de parkeergarage, maar zijn met behulp van relatief beperkte ingrepen aan te passen aan eventueel nieuwe wensen en eisen die in de loop van de exploitatieperiode van een parkeergarage kunnen ontstaan.

In hoofdstuk 3 wordt aangegeven hoe parkeergarage De Hovel scoort op service en kwaliteit.

2.2 Kostenstructuur

Binnen de jaarlijkse lasten van een parkeergarage kunnen vier hoofdposten worden onderscheiden: exploitatielasten gebouw (1), personeelslasten parkeerwachters (2), kapitaallasten (3) en (in geval de garage gehuurd wordt) huurlasten (4). Onderstaande tabel bevat een overzicht van de hoofdposten en de daarbij bepalende aspecten.

Hoofdposten exploitatie	Bepalende aspecten
1. Exploitatielasten gebouw (inclusief apparatuur)	<ul style="list-style-type: none"> – Gebruikstype parkeergarage: stalling, openbaar of combinatie – Verschijningsvorm: ondergronds of bovengronds – Aantal parkeerplaatsen – Energielasten – Schoonmaak en reiniging – Dagelijks en groot onderhoud – Onroerende zaakbelasting (OZB) – Management – Administratie – Verzekering
2. Personeelslasten parkeerwachters	<ul style="list-style-type: none"> – Beheerconcept: volledig bemand of (deels) onbemand (beheer op afstand) – Openingstijden
3. Kapitaallasten	<ul style="list-style-type: none"> – Financieringsvorm: lineair of annuïtair afschrijven – Looptijd en rentepercentage – Restwaarde parkeergarage (ja/nee)
4. Huurlasten	<ul style="list-style-type: none"> – Afspraken met eigenaar parkeergarage – Huurcontract

Tabel: hoofdposten beheer- en exploitatielasten van een parkeergarage

3 Inventarisatie parkeergarage De Hovel

In dit hoofdstuk inventariseren we de huidige situatie van de door de gemeente Goirle geëxploiteerde parkeergarage in het centrum. Voor de parkeergarage geven we een korte introductie, een kwalitatieve beschrijving en een overall score van het service- en kwaliteitsniveau en tot slot een overzicht van de jaarlijkse lasten en baten. Voor de lasten baseren we ons op de financiële informatie uit de jaarrekening van 2010.

3.1 Beschrijving parkeergarage De Hovel

Naam parkeergarage:	Parkeergarage De Hovel
Type parkeergarage:	Ondergronds
Capaciteit:	200 openbare parkeerplaatsen
Capaciteit bewonersparkeren:	100 niet-openbare parkeerplaatsen (afgescheiden)
In gebruik sinds:	november 2007
Eigendom en exploitatie:	Gemeente Goirle
Beheer:	VP&A (en EBN)
Uurtarief eerste 2 uren (2011):	€ 0,00
Daarna eerste half uur:	€ 1,00
Elke volgende half uur:	€ 0,50
Dagtarief:	Nvt (€ 10,00 verloren kaart)
Kortparkeren 2010:	ca. 205.000 parkeeruren (zie par. 3.5)
Abonnementen 2010:	Nihil
Score service en kwaliteit:	Basis plus

3.2 Beheer en onderhoudscontracten

De gemeente heeft met diverse partijen service- en onderhoudscontracten afgesloten. De contracten zijn rechtstreeks afgesloten met de leverancier of lopen via VP&A, aan wie het financieel en operationeel beheer is uitbesteed.

De gemeente Goirle heeft bij oplevering van de parkeergarage een overeenkomst met VP&A afgesloten voor het financieel en operationeel beheer van de parkeergarage voor de periode van 1 oktober 2007 tot en met 31 december 2011. VP&A krijgt voor de uitvoering van de in het contract opgenomen werkzaamheden een maandelijks werkkapitaal van € 15.000,-. Op basis van nacalculatie wordt periodiek de eindafrekening opgesteld. De jaarlijkse vaste beheervergoeding aan VP&A voor het administratieve beheer bedraagt € 21.400,-.

De gemeente Goirle is door de overeenkomst met VP&A voor wat betreft de operationele werkzaamheden voor een groot deel ontzorgd. Gedurende de looptijd zijn diverse werkzaamheden uit de overeenkomst verwaterd. Zo dient bijvoorbeeld de gemeente uiterlijk zes maanden voor aanvang van een nieuw exploitatiejaar ter goedkeuring een onderbouwde begroting voorgelegd te krijgen. Deze jaarlijkse begroting, evenals een meerjaren onderhoudsbegroting (optioneel in overeenkomst), zijn **niet** beschikbaar en zijn op enig moment wel nodig. VP&A heeft voor het dagelijks beheer van de parkeergarage het beveiligingsbedrijf EBN uit Breda ingeschakeld. Zij dragen zorg voor het openen en sluiten van de parkeergarage, het ledigen van de betaalautomaten (incl.

transporten, tellen en afstorten parkeergelden), schoonmaakwerkzaamheden¹ (2010) en het beheer op afstand vanuit hun meldkamer.

Het uitbesteden van taken wil niet zeggen dat je er als gemeentelijke organisatie geen omkijken meer naar hebt. Integendeel misschien wel. Goed opdrachtgeverschap komt niet vanzelf. Het uitvoerende deel wordt op basis van een Service Level Agreement (SLA) door een marktpartij overgenomen. Deze marktpartij zal proberen met minimale kosten de afgesproken kwaliteit in haar dienstverlening te leveren. Op dit moment ontbreekt het de gemeente Goirle, als verantwoordelijk exploitant van de parkeergarage, aan voldoende zicht op het functioneren van de parkeergarage. Het is verstandig afspraken te maken over het periodiek aanleveren van een managementrapportage, waarvan een voorbeeld is opgenomen in bijlage 3. Daarnaast is het onvoldoende duidelijk wat er van de marktpartij die het beheer van de garage uitvoert verwacht mag worden door het ontbreken van een SLA voor deze taak. Diverse zaken die van belang zijn voor het functioneren van een parkeergarage worden niet of onvoldoende vastgelegd. Het betreft onder andere:

- een overzicht van de bezetting parkeergarage (trends, gemiddelde parkeerduur, opvallendheden)
- het bijhouden van een logboek met bijzonderheden in de parkeergarage (klachten, schades, handmatig openen slagboom, e.d.)
- het bijhouden van een logboek met betrekking tot voorkomende zaken die van belang zijn voor het hebben van een historisch overzicht van optredende storingen e.d., overzicht kleine reparatiewerkzaamheden (defecte lampen, 1^e lijns (correctief) onderhoud parkeerinstallatie, etc.)
- een nadere specificatie van inkomsten van de parkeergarage (maandelijkse overzichten, trends, betaalwijze, e.d.)

Daarnaast heeft VP&A met diverse derden partijen onderhouds- en servicecontracten afgesloten met betrekking tot diverse garage gerelateerde installaties, waartoe VP&A namens de gemeente Goirle voor gemachtigd is. Het overzicht en de daarmee gemoeide kosten zijn opgenomen in paragraaf 3.4.2.

3.3 Service en kwaliteitsniveau

De service- en kwaliteitsaspecten van een parkeergarage die zijn genoemd in het algemeen kader in paragraaf 2.1 worden voor parkeergarage De Hovel nader gepresenteerd. Het betreft de aspecten bereikbaarheid en locatie (1), ontwerp en inrichting (2), netheid (3), toezicht en veiligheid (4), openingstijden (5) en betaalmogelijkheden en abonnementen (6).

Bereikbaarheid en locatie

Parkeergarage De Hovel is gelegen midden in het centrum van Goirle. De afstand en de aantrekkelijkheid van de looproute naar het centrum is goed. Vanuit de parkeergarage staat de bezoeker met de tapis roulant midden in het centrum van Goirle. De entree van de parkeergarage is gelegen aan de Kalverstraat. De bewegwijzering naar de parkeergarage is voldoende. Bij het uitrijden van de parkeergarage rijdt men direct uit op het trottoir. Dit is wat onoverzichtelijk.

¹ Deze schoonmaakwerkzaamheden zijn in 2011 overgenomen door een ander schoonmaakbedrijf.

Ontwerp en inrichting

De parkeergarage bestaat uit één ondergrondse vlakke parkeervloer met een capaciteit van 200 openbare parkeerplaatsen. Hiervan zijn drie parkeerplaatsen gereserveerd voor gehandicapten. Er is helaas geen sprake van een kolomvrije overspanning. Voor alle parkeervakken resulteert dit in haaks parkeren². Desondanks is er in de parkeergarage sprake van voldoende vrij zicht, brede rijbanen en goed toegankelijke parkeerplaatsen. Het verlichtingniveau in de parkeergarage en de interne bewegwijzering is op orde. Daarnaast is de garage uitgerust met een tapis roulant en wordt in de garage de mogelijkheid geboden om winkelwagentjes te stallen van zowel supermarkt Albert Heijn, als de Emté.



Netheid

Parkeergarage De Hovel wordt regelmatig en goed schoon gehouden. De reguliere schoonmaakwerkzaamheden werden in 2010 uitgevoerd door de in de parkeergarage aanwezige beheerder (reinigen parkeervloer, wegnemen grofvuil), ondersteund door wekelijkse en maandelijkse schoonmaakwerkzaamheden door een particulier schoonmaakbedrijf (glasbewassing, reinigen entrees, reinigen parkeerapparatuur, stofvrij maken). In 2011 worden alle schoonmaakwerkzaamheden volledig uitgevoerd door een particulier schoonmaakbedrijf. Voor het goed en blijvend functioneren van de in de parkeergarages aanwezige (parkeer)apparatuur zijn onderhoudscontracten afgesloten met diverse particuliere partijen.

Toezicht en veiligheid

De beheerdersloge zit in de parkeergarage en wordt gepasseerd bij binnenkomst van de parkeergarage. De parkeergarage is alleen bemand één uur na opening en één uur voor sluiting van de parkeergarage. Buiten deze tijden vindt het beheer op afstand plaats en wordt de garage bewaakt met camera's door veiligheidsdienst EBN. Inrijden is dan alleen nog maar mogelijk voor bewoners met een transponder. Uitrijden kan 24 uur per dag. Na sluitingstijd is de parkeergarage fysiek afgesloten voor zowel voertuigen als onbevoegde personen. Toegang tot de garage kan dan uitsluitend met behulp van het kortparkeerticket (activeren deurlezers) of met een transponder (bewonersparkeren) geschieden.

Opmerking:

- Voor het beheer op afstand heeft VP&A namens de gemeente Goirle een contract afgesloten voor een aansluiting op de centrale meldkamer van veiligheidsdienst EBN. Steekproefsgewijs is op twee willekeurige momenten (11 mei en 8 juni) met behulp van de intercomknop getracht contact te zoeken met de meldkamer. Hier vond geen gehoor op. Afspraken over de kwaliteit van de dienstverlening (SLA) ontbreken bij de 'overeenkomst beheer op afstand'.

² Schuin parkeren wordt door de gebruikers van een parkeervoorziening als prettiger ervaren.

Openingstijden

De openingstijden van de parkeergarage zijn niet ruim, maar voldoen voor de functie die de parkeergarage in het centrum van Goirle inneemt, namelijk het faciliteren van centrumbezoekers. De parkeergarage is daarnaast geopend op koopzondagen. De openingstijden zijn als volgt:

maa t/m zat: 08.00 – 21.00 uur
(koop)zondagen³: 12.00 – 20.00 uur

De informatievoorziening over de openingstijden is in de parkeergarage zelf, net als de parkeertarieven, goed op orde (informatieborden bij inrijterminal en betaalautomaat). De klantvriendelijke optie om de parkeergarage 24 uur per dag uit te kunnen rijden wordt geboden. De procedure na sluitingstijd wordt bij binnenkomst en in de parkeergarage zelf kenbaar gemaakt. Op de gemeentelijke website is deze procedure echter niet terug te vinden, evenals de openingstijden. Wel staat er verouderde informatie dat naar verwachting eind 2007 parkeergarage De Hovel wordt opgeleverd.

Betaalmogelijkheden en abonnementen

De betaalmogelijkheden in de parkeergarage zijn: cash geld (€ 0,10 t/m € 10,00), creditcard (Visa, Mastercard, American Express) en chipknip. Bij de betaalautomaten kan niet met PIN worden afgerekend. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het niet mogelijk om geld te wisselen bij de beheerder. Het minimum tarief bedraagt na het verstrijken van de eerste twee uur gratis parkeertijd € 1,00 voor de eerstvolgende 30 minuten parkeren. De informatievoorziening over de tarieven is in de parkeergarage goed op orde. Op de website van de gemeente Goirle (exploitant parkeervoorziening) wordt echter geen informatie geboden over de parkeertarieven en de eerste twee uren gratis parkeren. Op de website van Cultureel Centrum Jan van Besouw en Winkeliersvereniging De Hovel staat aangegeven dat bezoekers in de parkeergarage de Hovel kunnen parkeren. NB. Op de website van het Cultureel Centrum wordt gesproken over de eerste twee uur gratis parkeertijd en vervolgens een tarief van € 0,50 per uur. Het tarief voor het volledige 3^e uur parkeren is echter € 1,50.

Per 1 september 2009 is de gemeente Goirle ook overgegaan tot het verstrekken van uitrijdkaarten voor het openbaar deel van de parkeergarage. Uitrijdkaarten kunnen worden aangevraagd ten behoeve van bezoekers door het Cultureel Centrum, horeca-ondernemingen in het centrumgebied en bewoners (vertegenwoordigd in de VvE Bewoners De Hovel). Een uitrijdkaart is geldig voor het eenmalig verlaten van de parkeergarage, zonder dat daarvoor in de parkeergarage nog parkeergeld betaald hoeft te worden. Uitrijdkaarten kunnen enkel worden aangevraagd in hoeveelheden van tenminste 100 stuks. Vooral het Cultureel Centrum heeft in 2010 gebruik gemaakt van de mogelijkheid uitrijdkaarten aan hun bezoekers te verstrekken. Zij hebben in dat jaar ruim 600 uitrijdkaarten aangeschaft.

Per 1 oktober 2009 is de gemeente Goirle ook overgegaan tot de uitgifte van parkeerabonnementen voor het openbare deel van de parkeergarage. Een parkeerabonnement wordt uitgegeven voor een aaneengesloten periode van 13, 26 of 52 weken (prijs: € 104,-, € 182,- en 312,-). Tussentijdse beëindiging is niet mogelijk. Een abonnement is alleen geldig van maandag tot en met donderdag. Er is hierbij in eerste instantie een maximum gesteld van 40 uit te geven abonnementen. Motivatie hiervoor was de parkeergarage op de drukste dagen van de week (vrijdagen en zaterdagen) volledig

³ Op dit moment wordt een proef gehouden waarbij de parkeergarage iedere zondag van 12:00 tot 20:00 uur geopend is. Voor de extra kosten voor het openen en sluiten van de parkeergarage op zondag zijn met Ahold afspraken overeengekomen.

door bezoekers van het centrum gebruikt kan worden. Van de mogelijkheid om abonnementen aan te schaffen is minimaal gebruik gemaakt. Op dit moment is er één abonnement actief.

Opmerking

- In Goirle is de enige doelgroep die mogelijk interesse heeft in een abonnement de werknemers in het centrum. Bewoners worden voldoende gefaciliteerd met (goedkope) ontheffingen voor de blauwe zone en hebben derhalve minder interesse in een (duurder) parkeerabonnement. Een abonnement voor uitsluitend de dagen maandag tot en met donderdag komt in de regel niet tegemoet aan de wens van werknemers. Zij hebben voornamelijk behoefte aan een parkeerproduct voor werktijden (ma t/m vr) en ingeval van detailhandel de tijden van openstelling van de winkels. Gezien de bezetting van de parkeergarage is het denkbaar en mogelijk de abonnementen maandag tot en met vrijdag geldig te laten zijn. Daarnaast kunnen abonnementen aantrekkelijker worden gemaakt door in te spelen op de behoefte van part-timers (flexabonnement⁴). Overigens is niet de verwachting dat hierdoor de aanvraag van abonnementen in de parkeergarage substantieel zal toenemen.
- De betaalautomaat biedt de mogelijkheid om te betalen met de creditcard. Dit blijkt in de praktijk niet te werken vanwege het ontbreken van een aansluiting. In de praktijk zal er gezien het tarief ook weinig geprobeerd worden met de creditcard af te rekenen. De gemeente Goirle heeft op dit moment besloten aan te sluiten bij ‘het nieuwe pinnen’ (dmv EMV-technologie), waardoor PIN-betalingen en tegelijkertijd ook creditcardbetalingen mogelijk zullen worden.



Afbeelding: foto betaalautomaat parkeergarage De Hovel

3.4 Opbrengsten en kosten

Het totaaloverzicht van de baten en lasten van parkeergarage De Hovel ziet er voor de jaren 2009 en 2010 als volgt uit:

	jaar 2009	jaar 2010
Totaal baten	€ 73.946	€ 99.179
Totaal lasten	€ 197.927	€ 221.878
Resultaat	€ 123.981-	€ 122.699-

Tabel: samenvatting baten en lasten De Hovel in 2009 en 2010 financiële administratie

⁴ Met een Flex abonnement kan een aantal uren per week worden geparkeerd (bijvoorbeeld 30 uur). Indien meer dan 30 uur per week wordt geparkeerd, worden deze extra uren in rekening gebracht.

Deze totaalbedragen voor 2009 en 2010 volgen uit de gevoerde administratie, maar zijn enigszins vertekend doordat er sprake is van eenmalig inkomsten/uitgaven en verrekeningen in 2010 met voorgaande jaren. Zo zijn de extra baten in 2010 te verklaren door een btw correctie van de belastingdienst over de jaren 2007/2008 (€26.140,-). Daarentegen zijn in 2010 ook extra eenmalige kosten gemaakt voor aanpak bewegwijzering openbare ruimte (€15.900,-) en afrekening van tekorten bij VP&A over voorgaande jaren. Indien we deze baten en lasten in 2010 niet meerekenen ziet het exploitatieresultaat voor 2010 er als volgt uit:

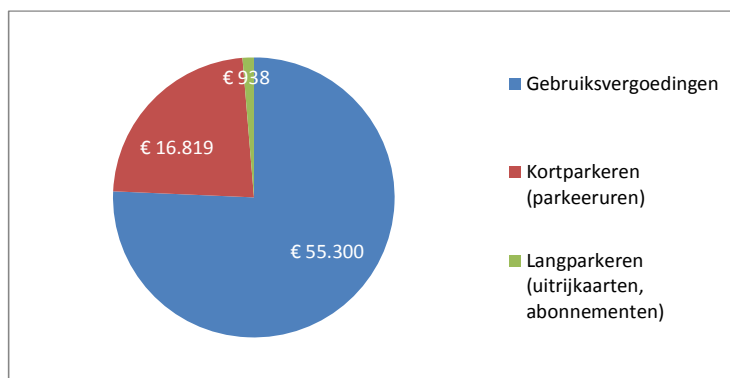
	jaar 2009	jaar 2010 (gecorrigeerd)
Totaal baten	€ 73.946	€ 73.039
Totaal lasten	€ 197.927	€ 185.278
Resultaat	€ 123.981-	€ 112.239-

Tabel: samenvatting baten en lasten De Hovel in 2009 en 2010 (gecorrigeerd voor 2010)

Onbekend is of er in 2009 ook sprake was van verrekeningen met voorgaande jaren of eenmalige niet garagegerelateerde uitgaven. De parkeergarage kent in 2010 uit reguliere bedrijfsvoering een negatief exploitatieresultaat van ruim € 110.000,-.

3.4.1 Opbrengsten

De parkeergarage bracht in 2010 € 73.000 euro op. Het overgrote deel van deze opbrengsten is het gevolg van de afspraak met de winkeliers (VvE1 en VvE2) over een jaarlijkse bijdrage in de onrendabele exploitatie van de garage. Dit bedrag is gebaseerd op het uitgangspunt dat de garage gedurende 15 jaar na ingebruikneming voor winkelend publiek gratis zal zijn. De betaalde parkeeruren (na het 2^e uur) brachten in 2010 € 16.819,- op. De inkomsten uit langparkeren (€ 938,-) betreft met name inkomsten uit de verkoop van uitrijkaarten.



Grafiek: verdeling baten De Hovel in 2010

3.4.2 Kosten

De drie hoofdposten voor De Hovel zijn afgerond van groot naar klein (rekening 2010):

1. Exploitatielasten gebouw: € 138.000,=
2. Personeelslasten parkeerwachters (incl. meldkamer): € 39.000,=
3. Kapitaallasten parkeerapparatuur: € 8.300,=

Binnen de hoofdpost *exploitatielasten gebouw* zijn de vier belangrijkste deelposten (rekening 2010).

- Energiekosten: € 34.000,=
- Onderhoud technische installaties: € 24.000,=

- Administratiekosten en managementfee: € 21.400,=
- Dagelijks onderhoud: € 19.300,=

Een gedetailleerd overzicht van de lasten van De Hovel is in onderstaande tabel weergegeven.

HOOFD- EN DEELPOSTEN LASTEN	BEDRAG	OPMERKING
Exploitatielasten gebouw		
Energiekosten	€ 33.755	
Onderhoud technische installaties	€ 23.404	
Administratiekosten en managementfee	€ 21.400	Vaste beheervergoeding VP&A
Reiniging vloer	€ 11.640	Arbeidsuren EBN
Onderhoud parkeerinstallatie	€ 7.532	Kosten parkeerinstallatie en toegangsvoorziening
Zakelijke lasten en verzekering	€ 6.333	Riool,- waterschapsbelasting en opstalverzekering
Overige kosten	€ 5.481	Algemene bijdrage aan VBO
Onderhoud schoonmaakapparatuur	€ 5.160	Huur schrobmachine EBN
Dotatie groot onderhoud	€ 4.000	Bijdrage VBO tbv onderhoud dak
Schade / molest	€ 3.721	
Parkeerbenodigheden	€ 3.600	Barcodekaartjes
Telefoonkosten/internetkosten	€ 3.400	
Overig storingen en reparaties	€ 3.351	
Schoonmaak	€ 2.490	Schoonmaak apparatuur, hellingbanen, ramen, e.d.
OZB	€ 2.248	
Kosten geldbeheer	€ 458	Tellen, sorteren en bankkosten
Totaal exploitatielasten gebouw	€ 137.973	
Personeelslasten parkeerwachters (incl. beheer op afstand)		
Kosten parkeerwachters	€ 37.013	Uren EBN
Kosten meldkamer	€ 2.036	Aansluiting meldkamer en alarmopvolging
Totaal personeelslasten parkeerwachters	€ 39.049	
Kapitaallasten		
Kapitaallasten parkeerapparatuur (rente en afschrijving)	€ 8.315	
Kapitaallasten gebouw	€ 0	
Totaal kapitaallasten	€ 8.315	
TOTAAL LASTEN	€ 185.337	

Tabel: gedetailleerd overzicht lasten parkeergarage De Hovel

Onderhoud technische installaties en parkeerinstallatie

De kostenpost ‘onderhoud technische installatie’ bedraagt in totaal € 23.404,- en parkeerinstallatie € 7.532,- (inclusief toegangsvoorziening). Met diverse derden partijen zijn service- en onderhoudscontracten afgesloten. Naast de vaste kosten voor de service- en onderhoudscontracten zijn er diverse buiten contractuele kosten gefactureerd. Onderstaande tabel toont de contracten met derden partijen.

Omschrijving contracten technische installaties	Bedrijf	Jaarlijkse contractkosten (prijspeil 2010)	Buitencontractuele kosten	Opvallendheden
Onderhoud brandveiligheidsinstallatie	Brakel Atmos	€ 8.840,-	In 2010 zijn ten behoeve van de brandmeldinstallatie de sensoren vervangen door ExcelAir (€ 1.777,-)	-
Onderhoud tapis roulant	ThyssenKrupp Liften BV	€ 4.380,-	-	Geen contractdocument beschikbaar
Onderhoud noodstroomaggregaat	Bredenoord	€ 3.840,-	-	-
Onderhoud liftinstallatie	ThyssenKrupp Liften BV	€ 1.700,-	-	-
Contract brandweer/meldkamer	Siemens	€ 1.200,-	-	Geen contractdocument beschikbaar
Keuring tapis roulant	Liftinstituut	€ 440,-	-	Geen contractdocument beschikbaar
Onderhoud vuilwaterpomp	DAB Pumps BV	€ 180,-	In 2010 is de vuilwaterpomp (merk Sanibroyeur) vervangen (€ 1.070,-)	Geen contractdocument beschikbaar
Omschrijving contracten parkeerinstallaties				
Onderhoud parkeerinstallatie	Vialis	€ 1.850,-	In 2010 is nieuwe hardware in de betaalapparatuur geplaatst (HTM Basismodule € 1.436,-). Ter vervanging van andere onderdelen van de installatie is € 2.130 in rekening gebracht.	Voor het uitvoeren van correctief onderhoud aan de parkeerinstallatie wordt een responstijd van 8 uur gehanteerd.
Onderhoud toegangsdeur parkeergarage	Besam	€ 500,-	In 2010 is ten behoeve van onderhoud aan de schuifdeur € 1.617,- in rekening gebracht.	Voor correctief onderhoud wordt een responstijd van 2 uur gehanteerd.

Tabel: overzicht service- en onderhoudscontracten derden partijen

3.5 Bezetting parkeergarage

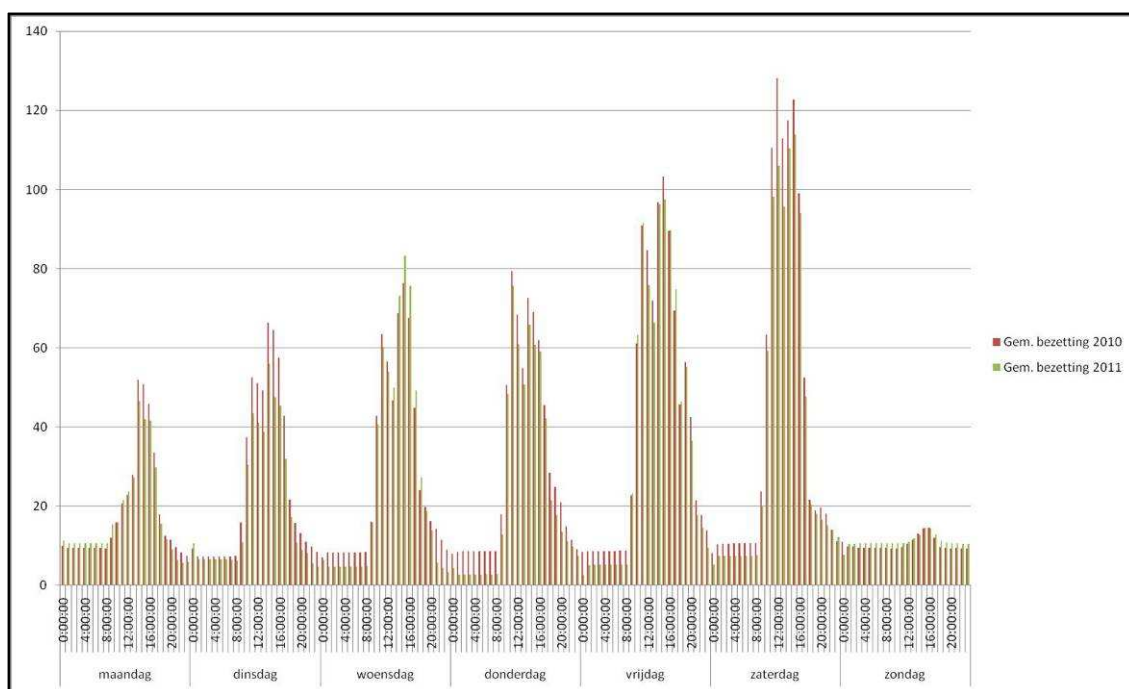
De bezetting van de parkeergarage is op basis van de gegevens in het parkeermanagementsysteem (PMS) in de beheerdersloge van de parkeergarage nader geanalyseerd. Dit is gedaan voor de periode 1 januari 2010 tot en met 29 april 2011. Het PMS is onderdeel van de parkeerinstallatie en registreert het aantal in- en uitrijdende voertuigen op basis van het aantal slagboomopeningen in combinatie met de detectie van voertuigen door de lussen in het wegdek. Op het moment dat de slagboom eraf gereden is⁵, wordt de telling van het aantal in- en uitrijdende voertuigen niet overgenomen door de detectielussen in het wegdek. Hierdoor ontstaat er een vertekend beeld van de bezetting van de parkeergarage. Het komt voor dat in het PMS in de nachtelijke uren een parkeerbezetting van meer dan 50 voertuigen in het openbare deel van de garage is geregistreerd. Indien het systeem dan niet tijdig gekalibreerd⁶ wordt werkt de registratie van de foutieve bezetting door op latere momenten. Dit kan eenvoudig worden aangepast door de registratie van in- en uitrijdende voertuigen niet

⁵ Sinds de opening van de garage november 2007 is de slagboom ca. 64 keer uitgereden.

⁶ Kalibreren: het ijken van de apparatuur op de werkelijke bezetting van de parkeergarage.

afhankelijk te laten zijn van de stand van de slagboom. Deze softwarematige aanpassing kan door leverancier Vialis op afstand worden geregeld en kost één manuur arbeid.

Het PMS registreert alleen de bezetting van de parkeergarage. Er wordt geen informatie vastgelegd over de gemiddelde parkeerduur van de bezoekers. Tevens wordt er geen informatie vastgelegd over de betaalapparatuur (bijvoorbeeld informatie over de betaalwijze). Om deze functionaliteit wel te kunnen gebruiken dient vooraf een aantal rapporten in het PMS te worden gedefinieerd. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat Goirle op dit moment niet de beschikking heeft over recente software-updates. Mogelijk zijn deze software-updates noodzakelijk om deze informatie in rapporten te kunnen definiëren. Voor deze software-update moet rekening gehouden worden met € 2.000,- investering (bron Vialis).

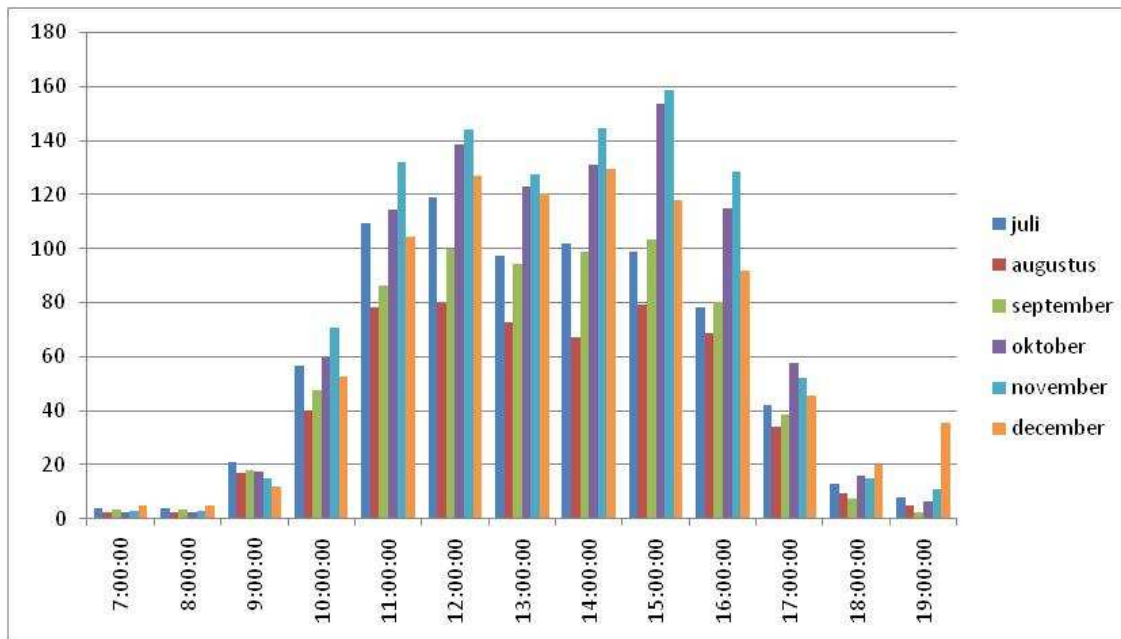


Tabel: gemiddelde bezetting over de week (periode jan. 2010 – apr. 2011)

Uit de gemiddelde bezetting blijkt de zaterdag tussen 12:00 en 15:00 uur het drukste moment in de week zijn.

Het aantal parkeeruren in 2010 betrof circa 205.000 uur. Hierbij is een correctie uitgevoerd over de maanden januari tot mei 2010, omdat in die maanden in de nachtelijke uren veel voertuigen in het PMS geregistreerd stonden.

Onderstaande tabel toont de gemiddelde bezetting voor de zaterdag in de maanden juli tot en met december 2010.



Tabel: gemiddelde bezetting zaterdagen (juli – december 2010)

Op het drukste moment van de week (zaterdagmiddag) komt de *gemiddelde* bezetting niet uit boven 160 voertuigen. De zaterdagen in november zijn gemiddeld de drukste van het jaar. Er zijn in 2010 in totaal zes zaterdagmiddagen geweest waarin de garage voor enkele uren een bezetting kende van meer dan 90 % (180 plaatsen of meer bezet). Daarnaast kende de parkeergarage een bezetting van meer dan 90 % in 5 tijdsblokken van een uur in de aanloop naar kerst op woensdag 22 en donderdag 23 december en op vrijdag 31 december.

In 2011 heeft de garage in de eerste vier maanden (januari t/m april) voor in totaal 3 tijdsblokken van een uur een bezetting gehad van meer dan 90 % (woensdag 5 januari en zaterdag 26 maart).

Resumé:

- De parkeergarage kent in minder dan 0,3 % van de tijd een bezetting van meer dan 90% (bezetting van 180 plaatsen of meer);
- Het drukste moment in de parkeergarage is de zaterdagmiddag tussen 12:00 en 15:00 uur en bijzondere dagen (bv de dagen in de aanloop naar de kerstdagen);
- Gemiddeld kent de parkeergarage op zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur een bezetting van ca. 78 parkeerplaatsen (43%);
- Het registreren van het aantal aanwezige voertuigen in de parkeergarage gebeurt op basis van het aantal slagboomopeningen in combinatie met de detectielussen in het wegdek. Doordat de slagboom er geregeld wordt uitgereden, wordt een foutieve bezetting van de parkeergarage geregistreerd. De aanpassing waarbij het tellen van in- en uitrijdende voertuigen wordt overgenomen door de detectielussen, zonder dat een afgereden slagboom dit in de weg staat kost één manuur werk (bron Vialis);
- Meer informatie over bijvoorbeeld de parkeerduur van bezoekers of informatie over het gebruik van de betaalapparatuur kan op basis van vooraf gedefinieerde rapporten worden geregistreerd. Mogelijk is hiervoor een software-update van het PMS noodzakelijk (investering € 2.000,-).

4 Vergelijking met de ‘markt’

In dit hoofdstuk wordt het service- en kwaliteitsniveau van de parkeergarage De Hovel op hoofdlijnen vergeleken met de parkeergarages in de centra van de andere steden Oisterwijk (Tiliander), Deurne (Wolfsberg), Venray (De Gouden Leeuw), Helmond (Boscotondo) en Tilburg (Louis Bouwmeesterplein en Pieter Vreedeplein (paragraaf 4.1).

In paragraaf 4.2 wordt vervolgens het kostenniveau van de parkeergarage vergeleken met de gemiddelde bandbreedtes in de ‘markt’.

4.1 Service en kwaliteitsniveau en tarieven

4.1.1 Service en kwaliteitsniveau

Parkeergarage De Hovel in Goirle wordt in deze benchmark vergeleken met zes andere parkeergarages.

Naam parkeergarage	Exploitant	Beheer	Type parkeergarage	Capaciteit openbaar (totaal)
De Hovel	Gemeente Goirle	VP&A/EBN	Ondergronds (-1)	200 pp. (300 pp.)
Tiliander	Gemeente Oisterwijk	Grasgroep vastgoedzorg	Half verdiept	79 pp.
Wolfsberg	Gemeente Deurne	ParkKing	Ondergronds (-1)	169 pp. (361 pp.)
De Gouden Leeuw	Gemeente Venray	P1	Ondergronds	376 pp. (500 pp.)
Boscotondo	Gemeente Helmond	Interparking	Ondergronds (-1 en -2)	279 pp.
Louis Bouwmeesterplein	Gemeente Tilburg	Gemeente/EBN	Bovengronds (+1 en +2)	540 pp.
Pieter Vreedeplein	Gemeente Tilburg	Gemeente/EBN	Ondergronds (-2 en -3)	780 pp. (911 pp.)

Tabel: algemene informatie per parkeergarage (exploitatie, beheerder, type garage en capaciteit)

In deze benchmark wordt voor het service- en kwaliteitsniveau een onderscheid gemaakt in de scores: basis (1), basis plus (2) en hoog (3):

1. *Basis*: een parkeergarage met een functioneel, sober en doelmatig service- en kwaliteitsniveau
2. *Basis plus*: een parkeergarage die voldoet aan de basiseisen (conform score 1), maar met op een aantal aspecten een iets hoger service- en kwaliteitsniveau
3. *Hoog*: een state-of-the-art parkeergarage met op nagenoeg alle aspecten een hoog service- en kwaliteitsniveau

Naam parkeergarage	Overall score service en kwaliteit	Openingstijden	Aanwezigheid beheer /beheer op afstand
De Hovel	Basis plus	Ma – za: 8:00 – 21:00 uur Koopzondag: 12:00 – 19:00 uur	Alleen bemand tijdens opening- en sluitingstijden, overig beheer op afstand.
Tiliander	Basis	Ma – zo: 7:00 – 23:00 uur	Volledig beheer op afstand
Wolfsberg	Basis plus	Ma – za: 8:00 – 21:00 uur Zo: 12:00 – 21:00 uur	Beheer op afstand, 20 uur fysiek bemand op verschillende tijden
De Gouden Leeuw	Hoog	Ma – za: 8:00 – 23:00 uur Zo: 10:00 – 23:00 uur	Volledig bemand tijdens openingstijden
Boscotondo	Basis plus	Ma – do: 7:30 – 1:00 uur Vr – za: 7:30 – 3:30 uur Zo: 9:30 – 1:00 uur	Volledig bemand tijdens openingstijden*
Louis Bouwmeesterplein	Basis	Ma – wo: 7:00 – 2:30 uur Do – za: 7:00 – 4:30 uur Zo: 10:30 – 3:30 uur	Volledig bemand tijdens openingstijden*
Pieter Vreedeplein	Hoog	Ma – wo: 7:00 – 2:30 uur Do – za: 7:00 – 4:30 uur Zo: 10:30 – 3:30 uur	Volledig bemand tijdens openingstijden*

Tabel: omschrijving parkeergarages (overall score service en kwaliteit en uurtarief)

De *overall score* van parkeergarage De Hovel voor wat betreft het service- en kwaliteitsniveau is *basis plus*. De parkeergarage scoort daarmee gelijkwaardig aan parkeergarage Wolfsberg en Boscotondo.

* In de parkeergarages in Tilburg en Helmond zijn de parkeergarages volledig bemand gedurende de openingstijden. In beide plaatsen loopt momenteel een discussie om meer beheer op afstand in te voeren.

In de parkeergarages De Hovel, Tiliander, Wolfsberg en De Gouden Leeuw kan 24 uur per dag worden uitgereden. In de parkeergarages Boscotondo (Helmond), Louis Bouwmeesterplein en Pieter Vreedeplein (Tilburg) kan alleen worden uitgereden tijdens de openingstijden van de garage. Uitrijden na sluitingstijd is alleen mogelijk door het oproepen van de beheerder en na betaling van een 'boete'.

4.1.2 Tarieven, betaalmogelijkheden en abonnementen

Naam parkeergarage	Uurtarief (2011)	Afrekeneenheid	Dagtarief (2011)	Betaalmogelijkheden	Abonnementen (prijs per maand(2011))
De Hovel	Eerste 2 uur: gratis 3 ^e uur: € 1,50 Vanaf 4 ^e uur: € 1,00	Per 30 min (na 2 uur)	-	Cash, chipknip	Abonnement voor maandag tot en met donderdag: € 35,00
Tiliander	€ 1,20	Per 50 min (per € 1,00)	€ 8,00	Cash	Volledig abonnement: € 85,00
Wolfsberg	€ 0,80	Per 7,5 min (per €0,10)	€ 10,00	Cash, creditcard, chipknip, Pin, Deurnepas	Flex30-abonnement: € 51,00 Volledig abonnement: € 71,00
De Gouden Leeuw	€ 1,10	Per 60 min	€ 8,00	Cash, creditcard, chipknip, Pin,	Werkdagabonnement: € 48,00 Volledig abonnement: € 88,00
Boscotondo	€ 1,80	Per 10 min (per €0,30)	€ 12,50	Cash, chipknip, Pin	Werkdagabonnement: € 56,00 Volledig abonnement: € 62,50*
Louis Boumeesterplein	€ 1,50**	Per 20 min (per €0,50)	€ 14,50	Cash, creditcard, chipknip	Bewonersabonnement: € 44,80 Werkdagabonnement: € 61,65 Volledig abonnement: € 73,75
Pieter Vreedeplein	€ 1,80**	Per 20 min (per €0,60)	€ 14,50	Cash, creditcard, chipknip	Niet verkrijgbaar

Tabel: benchmark parkeertarieven, betaalmogelijkheden en abonnementen

* In parkeergarage Boscotondo geldt een volledig abonnement alleen voor openingstijden van de parkeergarage. In- en uitrijden buiten de openingstijden is niet mogelijk.

** Parkeergarage Pieter Vreedeplein en Louis Bouwmeesterplein kennen een maximum avondtarief (na 19:00 uur) van maximaal € 5,00 en € 4,00 euro.

- Landelijk speelt de discussie over eerlijk betalen voor parkeren. Dit betekent dat op veel plaatsen momenteel de discussie speelt om af te rekenen per kleinere tijdseenheid. In Goirle wordt per 30 minuten afgerekend. Vanwege het feit dat in Goirle het parkeren voor de eerste 2 uur gratis is en gezien het lage tarief, is de afrekenenheid van het betaald parkeren minder relevant.
- Parkeergarage De Hovel kent als enige parkeergarage geen dagtarief voor parkeren. Wel kan bij een verloren kaart tegen betaling van € 10,00 worden uitgereden. Ook hiervoor geldt dat gezien het huidige lage tarief in combinatie met de eerste 2 uur gratis parkeren het invoeren van een dagtarief minder relevant is (nb: parkeren van 9.00 tot 17.00 kost in De Hovel € 6,50).
- In de parkeergarages waar vanaf de eerste minuut moet worden betaald is in de omgeving van de garage noodzakelijkerwijs ook een betaald parkeerregime.
- De gemeente Goirle is uniek met een abonnement voor uitsluitend de dagen maandag tot en met donderdag. Doorgaans worden volledige of werkdagabbonnementen aangeboden.

4.2 Benchmark kostenstructuur

In deze paragraaf vergelijken we het kostenniveau (2010) van de Goirlese parkeergarage met de gemiddelde bandbreedtes in de 'markt'.

De jaarlijkse kapitaallasten zijn voor de gemeente een vast gegeven en in principe niet beïnvloedbaar. Goirle wordt echter niet geconfronteerd met aanzienlijk kapitaalslasten voor het gebouw. Deze is in de totale ontwikkeling van winkelcentrum De Hovel reeds door de gemeente betaald. We zoomen voor deze second opinion in op de *personeelslasten parkeerwachters* en de *exploitatiekosten gebouw* en laten de 'niet' beïnvloedbare kosten (kapitaallasten en huurlasten) buiten beschouwing.

Voor de vergelijking maken we gebruik van het rekenmodel van Empaction. De basis van het Empaction rekenmodel wordt gevormd door een database met referentiegegevens van meer dan 100 gebouwde parkeervoorzieningen in Nederland. Het gaat hierbij om zowel particuliere als gemeentelijke parkeerexploitaties. Uitgangspunt in de referentieberekening zijn de basisgegevens van de parkeergarage: gebruikstype parkeergarage, verschijningsvorm, aantal parkeerplaatsen, openingstijden, aantal uren fysiek beheer, aantallen kortparkeerders en abonnementhouders, etc. Door deze basisgegevens in te voeren in het rekenmodel krijgen we inzicht in de gemiddelde referentielasten van vergelijkbare objecten. Bijlage 2 geeft een samenvatting van de uitgevoerde berekening op hoofdlijnen.

Overall bezien zijn de lasten van De Hovel gelijk aan de totale lasten uit ten opzichte van de referentielasten. Op deelpost niveau constateren we enkele behoorlijke verschillen. De volgende opmerkingen over deze deelposten kunnen gemaakt worden:

Kosten parkeerwachters en meldkamer

Vaak zien we dat er in de kosten voor de beheerslasten een besparing mogelijk is. Gezien het reeds beperkte fysieke beheer voor alleen de openings- en sluitingsronde is dit geen serieuze bezuinigingspost. Wel constateren we in de referentielasten dat het uurtarief van de parkeerwachter van EBN relatief hoog is. Daarentegen zijn de kosten voor het contract voor de aansluiting op de centrale meldkamer van EBN laag. Per saldo zijn de kosten voor de parkeerwachters en meldkamer tezamen ongeveer gelijk ten opzichte van de referentielasten. Een kostenbesparing is mogelijk door meer beheer op afstand uit te voeren (zie par. 5.4)

Energiekosten

De energielasten lijken erg hoog ten opzichte van de referentielasten. Opgemerkt moet worden dat er in de referentielasten geen energielasten zijn opgenomen ten gevolge van een tapis roulant (nog geen standaard in parkeergarages). Een zekere besparing op deze kostenpost moet mogelijk zijn (zie par. 5.3).

Onderhoud parkeerinstallatie

In de totale kosten parkeerinstallatie voor Goirle zijn hierin ook de kosten voor de toegangsdeur meegenomen (ca. € 2.100,-), omdat deze onderdeel uitmaakt van de toegangscontrole. De referentielasten voor het onderhouden van de parkeerinstallatie liggen een stuk hoger. In de markt wordt hier een percentage van de investering voor gehanteerd. Het type servicecontract is hierin ook bepalend. In de referentielasten worden hiervoor hogere lasten gehanteerd, maar wordt ook uitgegaan van een hoger serviceniveau (directe opvolging van klachten, natuurlijk ook gekoppeld aan omzetsderving). Een directe opvolging van storingen van de parkeerinstallatie is voor Goirle vanwege

de beperkte effecten op de omzet minder noodzakelijk. Er is daarom gekozen voor een goedkoper onderhoudscontract, waarbij de storingsopvolging ingeval van correctief onderhoud een responsetijd heeft van maximaal 8 uur (ipv een meer *standaard* responstijd van maximaal 4 uur).

Technische installaties

Deze kostenpost omvat alle kosten voor de installaties, uitgezonderd de kosten voor de parkeerinstallatie. Het betreft onder andere de noodstroomaggregaat, vuilwaterpomp, lift, tapis roulant en brandmeldinstallatie. Ten opzichte van de referentielasten is deze kostenpost fors.

De kosten zijn erg afhankelijk van het type installaties en de leverancier. Indien bij de bouw van de parkeergarage is gekozen voor goedkopere installaties, dan zijn in de regel de onderhoudskosten hoger, omdat hierop door de leverancier dan meer marge op wordt berekend.

Dotatie groot onderhoud

In het algemeen wordt voor groot onderhoud jaarlijks circa 0,5 – 1,0% van de stichtingskosten gereserveerd. Op basis van de stichtingskosten van € 4.953.500,- komt dit voor De Hovel op een gemiddeld bedrag van ca. € 25.000,- jaarlijkse dotatie groot onderhoud (hanteren onderkant bandbreedte vanwege relatief nieuwe parkeergarage). Goirle betaalt nu jaarlijks een dotatie van € 4.000,- aan de VBO voor het onderhoud van het dak. Indien geen dotatie groot onderhoud wordt gevormd zal de gemeente op enig moment geconfronteerd worden met groot onderhoud, bijvoorbeeld coating van de parkeervloer of een algehele 'refit' van de garage (doorgaans na 20 tot 30 jaren). Voorgesteld wordt een voorziening voor meerjarig onderhoud voor de parkeergarage te creëren, waar jaarlijks ca. € 20.000,- in wordt gestort ten behoeve van toekomstig groot onderhoud. Daarnaast blijft de bestaande 'reserve parkeergarage' (€ 124.000,-) in stand als vangnet voor onvoorziene tekorten.

Dagelijks onderhoud

Onder de kostenpost dagelijks onderhoud valt het reinigen van de vloer en andere schoonmaakwerkzaamheden (trappenhuizen, liften, parkeerapparatuur, bebording, etc.). Deze kosten komen overeen met de referentielasten. Op deze kostenpost is nauwelijks besparing mogelijk, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit.

Administratiekosten en managementfee

De administratiekosten en managementfee wordt nu door VP&A in rekening gebracht bij de gemeente. Dit is ongeveer in lijn met de referentielasten. In deze referentielasten zitten ook kosten voor advies en accountantskosten (ca. € 2.500,- per jaar).

Zakelijke lasten en verzekering

In deze kostenpost zitten voor De Hovel de rioolbelasting, waterschapslasten, onroerende zaakbelasting en verzekeringen. De referentielasten komen beduidend hoger uit. Hierbij moet worden opgemerkt dat in het model de referentielasten gelinkt zijn aan de stichtingskosten van de parkeergarage. Zakelijke lasten worden voor een groot deel bepaald hoe de belastingdienst het object waardeert. Hier heeft Goirle ten opzichte van de referentielasten een voordeel.

Kosten geldbeheer

De kosten voor geldbeheer vallen in Goirle een stuk lager uit dan de referentielasten. Dit heeft er voornamelijk mee te maken dat er maar beperkte inkomsten zijn en de betaalapparatuur slechts enkele keren per jaar gelegeerd hoeft te worden (in 2010 drie keer).

Overall

Een substantiële verlaging van de lasten is overall gezien niet mogelijk. Daar waar op deelpost niveau besparingen mogelijk lijken (kosten energie en kosten technische installaties), dient ter reservering voor groot onderhoud een bedrag gereserveerd te worden. De mogelijkheden van besparing op energiekosten en kosten technische installaties worden in hoofdstuk 5 behandeld.

Bij het zoeken naar een nieuwe beheerpartij blijft hetzelfde kostenniveau. Dit biedt echter wel mogelijkheden om tegen hetzelfde kostenniveau betere contractafspraken (met betere dienstverlening) vast te leggen.

5 Advies verbeteren exploitatieresultaat

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven zijn een aantal service- en kwaliteitsaspecten en bijbehorende lasten moeilijk te beïnvloeden en/of bij te sturen. In dit hoofdstuk worden de mogelijkheden van kostenverlaging in kaart gebracht en ligt de focus op de lasten die wel beïnvloedbaar zijn.

Het beheer en onderhoud van de parkeergarage kost structureel € 185.000,- per jaar. Aangezien er destijds gekozen is voor het basale (minimale) beheermodel, valt er op de meeste posten weinig te bezuinigen. In dit hoofdstuk worden een aantal mogelijkheden voor een inkomstenverhoging en een kostenreductie behandeld.

5.1 Inkomstenverhogen

Betalen vanaf de eerste minuut

De grootste slag die gemaakt kan worden in het verhogen van de inkomsten is het afschaffen van de eerste twee uren gratis parkeren. Dit is tevens de enige serieuze mogelijkheid om toe te werken naar een meer kostendekkende exploitatie van de parkeergarage.

Tijdens de herontwikkeling van het centrum zijn afspraken gemaakt met de VvE Winkelcentrum 'De Hovel' (VvE1 en VvE2) dat na ingebruikneming van de 'nieuwe Hovel' het gebruik van de openbare parkeergarage voor winkelend publiek voor een periode van 15 jaar gratis zal zijn (tot 2023). Deze afspraak heeft geresulteerd in de eerste twee uur gratis parkeren. De VvE's betalen hiervoor een jaarlijkse financiële bijdrage in de onrendabele exploitatie van de openbare parkeergarage. Deze overeenkomst is niet eenzijdig opzegbaar. Indien partijen overeen mochten komen dat de eerste twee uur gratis vervalt, dan vervalt tevens de bijdrage van de VvE's.

De gratis parkeertijd in de parkeergarage volgt daarmee de maximale (gratis) parkeertijd in de rest van het centrum waar op de meeste plaatsen een blauwe zone van kracht is. Afschaffen van de eerste twee uur gratis parkeren in de parkeergarage moet eigenlijk gepaard gaan met flankerende maatregelen in de omgeving in de vorm van betaald parkeren. Het college heeft op 29 maart 2011 besloten vooralsnog geen onderzoek te doen naar de optie van invoering betaald parkeren. Daarmee vervalt feitelijk deze mogelijkheid en is deze discussie dus voorlopig beslecht.

Reclame-inkomsten

Een gebruikelijke inkomstenbron in parkeergarages zijn reclame-inkomsten. Een parkeergarage biedt fysiek grote advertentiemogelijkheden en de hoge bezoekfrequentie en herhalingswaarde zorgen voor een groot exposure-effect. De hoogte van deze reclame-inkomsten is afhankelijk van de lokale situatie en het (lokale) ondernemersklimaat. Echter de invloed hiervan op het exploitatieresultaat zal gezien de geringe omvang van reclame-inkomsten gering zijn. Dit effect is landelijk versterkt door een flinke daling van reclame-inkomsten als gevolg van de kredietcrisis. De gemeente Goirle heeft in het kader van haar parkeerbeleidsplan 'De P van Parkeren'⁷ op basis van overleg met de VvE's, VP&A en input van een externe deskundige, de verwachting geschetst dat reclame-inkomsten in de parkeergarage jaarlijks € 10.000,- kunnen genereren. Deze vergoeding ontvangt de gemeente voor het ter beschikking stellen van vierkante meters reclameruimte op de wanden van de garage en het

⁷ De P van Parkeren – Herijking van het gemeentelijk parkeerbeleid centrumgebied, gemeente Goirle juni 2009

tapis roulant, eventueel ook bij de entrees. De hoogte van dit bedrag lijkt ambitieus als we dat vergelijken met reclame-inkomsten in andere garages.

De reclame inkomsten in de parkeergarages Tivoli, Koningsplein en Louis Bouwmeesterplein in Tilburg bedroegen in 2009 respectievelijk € 1.000,-, € 380,- en € 730,-.

Het parkeerbedrijf van de gemeente Breda heeft de reclamemogelijkheden in de parkeergarage uitbesteed aan een hiervoor gespecialiseerd bedrijf. De inkomsten hieruit voor de gemeente bedragen ca. €1.500,- per reclamecampagne op basis van maximaal twee reclamecampagnes per jaar. Zij gebruiken hiervoor billboards in de parkeergarage.

Reclame achterop parkeertickets

De kosten voor de aanmaak achterop parkeertickets zijn relatief hoog (vaak meerkleurendruk). Parkeertickets worden bovendien in grote aantallen tegelijk besteld (tweemaal per jaar), waardoor de reclame-uiting een lange looptijd heeft en daardoor minder geschikt is voor kortlopende acties.

5.2 Afschaffen toegangsvoorziening

Door het afschaffen van de toegangsvoorziening en het betaald parkeren worden kosten uitgespaard voor het onderhoud van de parkeerinstallatie, waaronder slagbomen, in-/uitrijterminals, betaalautomaten (incl. kosten lediging en geldbeheer), parkeerbenodigdheden (barcodekaartjes) en meldkamerfunctie. Tegelijkertijd vervallen hierdoor de opbrengsten betaald parkeren.

Bij het weghalen van de toegangsvoorziening verandert er niets (substantieels) in de wijze van beheren. Het schoonmaakniveau, onderhoud aan garage gerelateerde installaties, verzekering en dergelijk en de hieraan verbonden kosten zullen gelijk blijven. Als we veronderstellen dat we de parkeergarage 's nachts uit veiligheidsoverwegingen willen blijven afsluiten, en dus 's ochtends weer moeten openen, blijven ook de kosten voor de openings- en sluitronde (inhuur parkeerwachter(s)) dezelfde.

Gratis parkeren de Hagen levert geld op

woensdag 23 maart 2011

RIJSSEN - Het klinkt tegenstrijdig; betaald parkeren afschaffen en daarmee geld verdienen.

In de Rijssense parkeergarage De Hagen (onder het gemeentehuis) is het mogelijk. De kosten van slagboom en parkeerautomaat zijn namelijk beduidend hoger dan de inkomsten. Dat blijkt uit een financieel overzicht over het jaar 2010 van de parkeergarage. De contractkosten voor betaald parkeren, uitgevoerd door Beheer Almelo, bedroegen vorig jaar ruim 38.000 euro. De inkomsten waren nog geen 20.000 euro. De kosten van de 'slagboom' zijn dus twee keer zo hoog als de opbrengst.

De voornaamste oorzaak is dat de parkeergarage relatief weinig wordt gebruikt. Drie jaar na de opening valt dikwijls het grote aantal lege parkeerplaatsen op. Ook het lage tarief - het eerste 1,5 uur gratis, daarna 50 euro cent voor het eerste half uur en vervolgens een euro per half uur - draagt niet bepaald bij aan een winstgevende exploitatie.

De blauwe zone brengt in dat opzicht evenmin geld in het laatje, constateert het college van burgemeester en wethouders.

Het gemeentebestuur stelt voor om de slagboom weg te halen bij De Hagen, zodat iedereen er straks gratis kan parkeren. Volgens berekening zullen dan de jaarlijkse kosten van De Hagen van 70.000 - naar 50.000 euro dalen.

Afbeelding: artikel TC Tubantia, 23 maart 2011

De in onderstaande tabel aan betaald parkeren gerelateerde opsomming van kosten (totaal ca. € 17.500,-), zijn min of meer gelijk aan de opbrengsten betaald parkeren. Afschaffen van het betaald parkeren zal per saldo in financiële zin 'niets opleveren'.

Onderdeel	Lasten
Parkeerinstallatie	
onderhoud parkeerinstallatie (contract Vialis, vervangen thermoprinter, flitslicht, barcodelezer in-/uitrit, installatie hardware betaalautomaat)	€ 9.966
Overige exploitatielasten parkeren	
kortparkeerkaartjes (thermokaartjes Roveka)	€ 3.600
tellen/sorteren en bankkosten muntgeld	€ 458
Personeelslasten beheer	
contract aansluiting meldkamer EBN	€ 1.810
alarmopvolging EBN	€ 226
Overig	
kosten geldbeheer	€ 458
internetkosten (deels)	€ 1.000
Totaal	€ 17.518

Tabel: Aan betaald parkeren gerelateerde kosten

5.3 Energiebesparing

Energiekosten vormen binnen de hoofdpост *exploitatiekosten gebouw* de grootste kostenpost. In 2010 bedroeg het bedrag aan energiekosten in totaal € 33.755,- (18 % van de totale kosten). Dat op deze kostenpost een besparing mogelijk is wordt bevestigd door de referentiegegevens van andere garages (zie par. 4.2). Medio 2010 heeft de gemeente Goirle aan Cofely de opdracht gegeven te onderzoeken in hoeverre en op welke manier energiebesparing in de parkeergarage mogelijk is. Zij hebben daartoe een quickwin scan uitgevoerd. De nadruk bij dit onderzoek lag op het vinden van energiebesparende maatregelen met een korte terugverdientijd. Zij hebben daarbij de volgende energieverbruikende onderdelen onderzocht: Verlichting, ventilatie en tapis roulant.

Er is in de parkeergarage geen quickwin⁸ geconstateerd. Wel zijn er een tweetal easy-wins⁹ benoemd.

1. Verlichting gebruikersafhankelijk schakelen (terugverdientijd < 2 jaar):

In de huidige situatie brandt de verlichting continue. Ook op de momenten (na sluitingstijd) dat er nauwelijks gebruikers aanwezig zijn. Door de plaatsing van aanwezigheidsmelders bij de toegangen van de garage kan het verlichtingsniveau buiten openingstijden gereduceerd of uitgeschakeld worden. De geschatte investering van Cofely bedraagt € 7.500 (prijspeil 2010). Het besparingspotentieel per jaar bedraagt circa € 5.500,-. Het kostenvoordeel van deze maatregel wordt versterkt doordat het aantal verlichtingsuren per jaar afneemt, waardoor de lampen minder vaak vervangen hoeven worden. Dit voordeel is de bepaling van de terugverdientijd niet meegenomen.

2. Gebruikersafhankelijk schakelen tapis roulant (terugverdientijd circa 3 jaar)

Tijdens de openingstijden van de parkeergarage draaien de tapis roulants continu. Advies van Cofely is de tapis roulants uit te voeren met bewegingssensoren, zodat deze alleen gaan

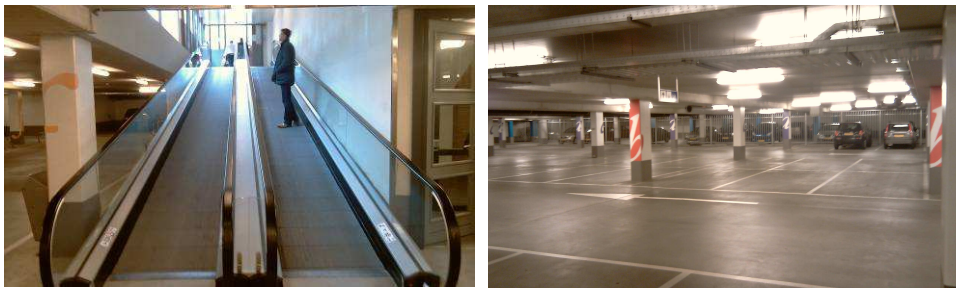
⁸ Quickwin: een maatregel die met de energiebesparing zichzelf binnen 1 jaar terugverdient

⁹ Easywin: een maatregel die met de energiebesparing zichzelf tussen 1 tot 3 jaar terugverdient

draaien als een gebruiker in de buurt komt. Zij geven daarbij ook aan dat de leverancier van de tapis roulant geen voorstander is van bewegingssensoren, omdat gebruikers het niet uitnodigend vinden om naar een stilstaande tapis roulant te lopen. Dit is minder relevant voor de situatie in De Hovel. De leverancier van de tapis roulant heeft echter ook een nieuw apparaat in ontwikkeling dat het energieverbruik van de tapis roulants met 15 á 20 % kan reduceren. Het besparingspotentieel per jaar bedraagt circa € 850,-. Op basis van een geschatte investering van € 2.500,- is de terugverdientijd ca. 3 jaar.

Ontwikkelingen op het gebied van energiebesparing zijn zodanig dat er ‘meer te halen’ is. Zo heeft de techniek van LED-verlichting de afgelopen jaren een vlucht genomen. Een groot voordeel in het toepassen van LED-verlichting is de energiebesparing (gem. ca. 65% besparing) en een langere levensduur van de verlichting. LED-verlichting voldoet aan het politiekeurmerk en is al in diverse openbare parkeergarages in Nederland geïntroduceerd. Eén van de aanbieders van LED-verlichting is Rentalite BV. Zij bieden een model aan waarbij zij de investering voor hun rekening nemen die wordt betaald uit de werkelijk verkregen energiebesparing. Op basis van een quick scan wordt duidelijk dat hier voor de gemeente Goirle enkele duizenden euro’s per jaar te besparen is (ca. € 8.000,- per jaar), zonder dat zij geconfronteerd wordt met een investeringsbedrag.

In het kader van duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen is het aan te bevelen de trajecten voor energiebesparing nader te onderzoeken en te implementeren. De CO2 besparing die voortvloeit uit de maatregelen die Cofely heeft voorgesteld levert alleen al een CO2 reductie op van ca. 51,5 ton per jaar (bron: Agentschap NL). Daarnaast verdient het de aanbeveling de toepassing van LED-verlichting nader te onderzoeken. Zeker gezien de huidige energiekosten levert dit een forse financiële besparing op.



5.4 Onderhoudscontracten garagegerelateerde installaties

Uit de benchmark kostenstructuur (par. 4.2) is gebleken dat de kosten voor het onderhouden van garagegerelateerde installaties (niet zijnde de parkeerinstallatie) ten opzichte van de referentielasten fors is.

De kosten zijn erg afhankelijk van het type installaties en leveranciers. Indien bij de bouw van de parkeergarage is gekozen voor goedkopere installaties, dan zijn in de regel de onderhoudskosten hoger omdat linksom of rechtsom zal moeten worden verdiend. Zeker bij installaties als een tapis roulant of een lift ben je niet gebonden aan de leverancier. Het kan de moeite lonen om de kosten voor onderhoudscontracten bij concurrerende bedrijven op te vragen.

5.5 Meer beheer op afstand

Een meer verreгаande vorm om kosten te besparen is het beheer meer op afstand plaatsen. In de huidige situatie is dagelijks fysiek beheer in de parkeergarage aanwezig voor het openen en sluiten van de garage. De parkeerbeheerder is tot één uur na opening en vanaf één uur voor sluiting van de parkeergarage aanwezig.

De schoonmaakwerkzaamheden die onder de verantwoordelijkheid van de beheerder vielen, zoals het reinigen van de vloer, zijn vanaf begin van dit jaar overgedragen aan een particulier schoonmaakbedrijf. De beheerder is op dit moment nog wel verantwoordelijk voor het 1^e lijns preventief onderhoud aan de parkeerinstallatie (bijvoorbeeld het bijvullen van parkeerticket in de inrijterminal) en fungeert als contactpersoon voor onderhoudsbedrijven.

Het openen en sluiten van de parkeergarage kan echter met behulp van een tijds klok gebeuren. Dit vergt een minimale investering. Hierdoor kan het aantal uren fysieke inzet verder worden teruggebracht en kan een meer flexibele vorm van beheer worden ingezet, bijvoorbeeld op de piekmomenten. De beheerder kan tijdens de (vaste) uren optreden als gastheer van de parkeergarage. Daarnaast kunnen bij bijvoorbeeld een storing afspraken worden gemaakt dat er binnen korte tijd een beheerder ter plaatse aanwezig is.

Indien wordt gekozen voor een meer flexibele inzet van het beheer gericht op de piekmomenten voor bijvoorbeeld 8 uur per week, dan kan op de jaarlijkse kosten voor de parkeerwachter (€ 37.000,) ruim € 12.000,- worden bespaard.

6 Bouwontwikkelingen omgeving

Gemeenten hanteren parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Ontwikkelaars zijn in beginsel verplicht om aan deze parkeernorm op *eigen terrein* te voldoen (gemeentelijke parkeereis). Zowel de parkeernormering als de mogelijkheid om hiervan af te wijken zijn op basis van de wet op de ruimtelijke ordening juridisch verankerd in het bestemmingsplan en/of de gemeentelijke bouwverordening.

Voor de ontwikkeling op de hoek Kalverstraat – Tilburgseweg is nog geen uitsluitend over de parkeeroplossing, evenmin is het programma aan functies definitief. Op dit moment is ook nog onzeker wanneer en of de ontwikkeling tot stand komt. Hierop vooruitlopend volgen in dit hoofdstuk enkele keuzes die ten aanzien van het oplossen van de parkeerbehoefte gemaakt kunnen worden.

6.1 Omschrijving bouwontwikkeling

Er zijn twee ontwikkelingen in de directe omgeving van parkeergarage De Hovel die mogelijk een effect hebben op het gebruik van De Hovel.

1. Ontwikkeling van een Gezondheidscentrum op de hoek Oranjeplein/Kalverstraat;
2. Ontwikkeling woningen en commerciële ruimte op de hoek Tilburgseweg/Kalverstraat.

Voor de ontwikkeling van het Gezondheidscentrum geldt dat er tussen gemeente en ontwikkelaar reeds concrete afspraken over het oplossen van de parkeerbehoefte zijn gemaakt. Het gezondheidscentrum heeft een parkeerbehoefte van per saldo 26 parkeerplaatsen. Deze extra parkeervoorzieningen worden voorzien in de openbare ruimte in de directe omgeving door optimalisatie van de parkeercapaciteit op het Oranjeplein en realisatie van extra parkeerplaatsen in de Kalverstraat. De (financiële) afspraken met de ontwikkelaar van het gezondheidscentrum zijn vastgelegd in de anterieure exploitatie-overeenkomst.

Op de hoek Tilburgseweg – Kalverstraat werkt woonstichting Leystromen aan de ontwikkeling van appartementen en commerciële ruimten. In het oorspronkelijk plan was voorzien in een ondergrondse parkeergarage met 59 parkeerplaatsen ten behoeve van de parkeervraag van 20 appartementen en ca. 1.600 m² bvo commerciële ruimte bestaande uit hotel- (6 kamers), restaurant- (383 m² bvo), winkel- (434 m² bvo) en kantoorfunctie (212 m² bvo). Woonstichting Leystromen (destijds Leyakkers) heeft vanwege de grote onrendabele top van de te realiseren parkeergarage eerder bij de gemeente een verzoek gedaan een deel van de parkeerbehoefte van de ontwikkelingen te mogen onderbrengen in parkeergarage De Hovel. Dit verzoek is destijds, door het ontbreken van algemene kaders over hoe om te gaan met dergelijke vraagstukken, afgewezen.

6.2 Parkeerbalans

Een parkeerbalans is een *middel* om te komen tot een cijfermatig inzicht om de (on)balans tussen *parkeervraag* en *parkeeraanbod* binnen een bepaald gebied te berekenen. Nieuwe ontwikkelingen zijn vaak de aanleiding voor het opstellen van een parkeerbalans om zo vast te kunnen stellen wat er in kwantitatieve zin moet gebeuren om te voorkomen dat de parkeerbehoefte behorende bij het ontwikkelprogramma wordt afgewenteld op de omgeving. De stap ná de uitvoering van de berekeningen is ook belangrijk: hoe worden de cijfers geïnterpreteerd, welke conclusies zijn hieruit te trekken en op hoe kan er op slimme en praktische wijze invulling worden gegeven aan de parkeeropgave?

De parkeervraag is opgebouwd uit een aandeel vaste gebruikers en een aandeel bezoekers. Afhankelijk van het type functie kunnen de wensen en eisen ten aanzien van de parkeervoorziening voor vaste gebruikers en bezoekers namelijk variëren, waardoor verschillende parkeeroplossingen nodig zijn. Sommige functies wensen bijvoorbeeld plaatszekerheid of accepteren een zekere loopafstand. In de uitwerking kan dat consequenties hebben, bijvoorbeeld omdat bezoekers niet in een stallingsgarage terecht kunnen. Voor de splitsing in *aandeel vast* en *aandeel bezoek* is zoveel mogelijk gebruik gemaakt en aansluiting gezocht bij de verdeling conform publicatie 182¹⁰ van het CROW. De CROW-richtlijnen kennen daarnaast zogenaamde aanwezigheidspercentages. Deze aanwezigheidspercentages kunnen gebruik worden om de mogelijkheden van dubbelgebruik door verschillende doelgroepen parkeerders in kaart te brengen.

Ten eerste is de parkeerbehoefte sec in kaart gebracht. In deze berekening wordt geen rekening gehouden met dubbelgebruik, wat een **absolute bovengrens** oplevert. Vervolgens zijn de mogelijkheden van dubbelgebruik (gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen) in kaart gebracht. Dit is gedaan voor zowel de totale parkeervraag (1) als de parkeervraag uitgesplitst naar aandeel vaste gebruikers en aandeel openbaar (2).

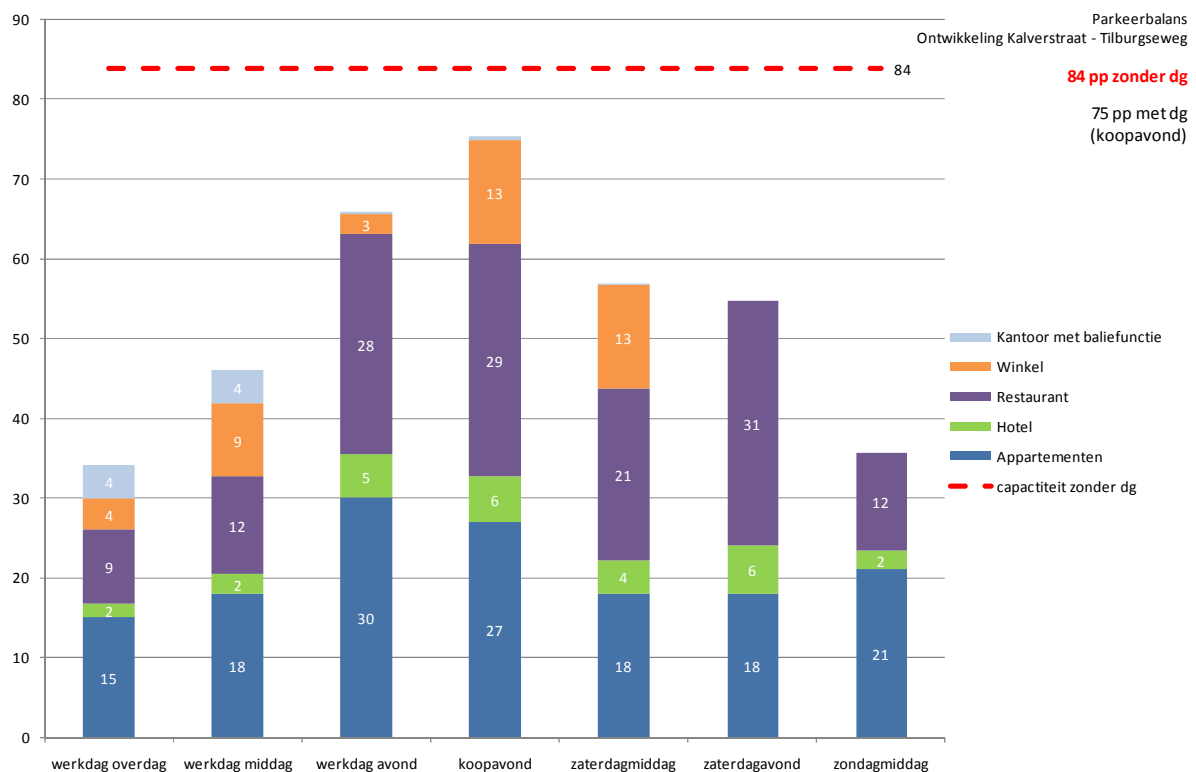
In het 1^e geval zijn alle parkeerplaatsen dubbel te gebruiken door zowel bezoekers als vaste gebruikers, hetgeen een **absolute ondergrens** oplevert. In de 2^e situatie is het uitgangspunt dat de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers en het bezoekers deel gescheiden arealen zijn.

Bijlage 4 geeft een gedetailleerd overzicht van de uitgevoerde parkeerbalansberekeningen voor de totale parkeerbehoefte, aandeel vaste gebruikers en aandeel bezoekers.

- Bandbreedte parkeerbalans:
75 parkeerplaatsen (ondergrens) – 84 parkeerplaatsen (bovengrens)
- Parkeerbehoefte sec zonder dubbelgebruik: **84 parkeerplaatsen.**
- De parkeerpiek voor de totale parkeerbehoefte met dubbelgebruik (bij maximale uitwisseling) is de koopavond: **75 parkeerplaatsen (ondergrens, zie bijlage 4).**
- Parkeerbehoefte met uitsplitsing aandeel vast (zonder dubbelgebruik) en aandeel openbaar (met dubbelgebruik): **81 parkeerplaatsen** waarvan aandeel vast 36 parkeerplaatsen en aandeel bezoek 45 parkeerplaatsen.

Het maatgevend moment van de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling is de koopavond.

¹⁰ Publicatie 182 – Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW, september 2008



Afbeelding: Parkeerbehoefte ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg op momenten in de week

De parkeerbehoefte van het vaste gebruik (36 pp.) dient minimaal op eigen terrein te worden gerealiseerd. Hierbij gaan we er in eerste instantie van uit dat er geen dubbelgebruik onder vaste gebruikers mogelijk wordt, omdat in een later stadium vaak blijkt dat ‘vaste’ parkeerplaatsen worden meeverkocht of verhuurd.

Parkeergarage De Hovel is gebouwd om de parkeerbehoefte van de bezoekers van het centrum te faciliteren. De ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg bevindt zich in het centrum. Indien blijkt dat de ontwikkeling het bezoekersparkeren om financiële of bouwkundige redenen niet georganiseerd krijgt, dan zou het bezoekersgedeelte (45 pp. op maatgevend moment koopavond) kunnen worden opgevangen in parkeergarage De Hovel. Hierover dient de gemeente Goirle met de ontwikkelaar nadere (financiële) afspraken te maken.

6.3 Conclusie

De aanbevelingen in deze paragraaf kunnen het vertrekpunt vormen voor beleidsafwegingen die ten aanzien van de realisatie van parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen gesteld kunnen worden. De gehanteerde normering dient er voor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn om de verwachte parkeervraag op te vangen. Voor wat betreft de parkeervraag van bezoekers van de functies kan minder kritisch ontheffing worden verleend dan waar het gaat om vaste gebruikers. Parkeercapaciteit ten behoeve van bezoekers van een ontwikkeling is makkelijker uitwisselbaar met bezoekers van andere functies en (op den duur) beter exploiteerbaar.

De gemeente hanteert de kencijfers van het CROW voor het berekenen van de parkeervraag, wat grosso modo de te verwachten parkeerbehoefte aangeeft (ruime bandbreedte). Goirle beschikt echter nog niet over vastgestelde parkeernormen die zijn toegespitst op de plaatselijke situatie. Indien er veel ontwikkelingen zijn is het aan te bevelen parkeernormen (incl. aanvullende

uitvoeringsregels) juridisch vast te leggen is een *Nota Parkeernormen*. In deze nota zal een gedetailleerde en onderbouwde uitwerking gegeven moeten worden voor:

- De feitelijke normen die gehanteerd worden. Deze parkeernormen zijn opgebouwd uit een basisnorm en een set van aanvullende regels die er voor zorgen dat er in voldoende mate rekening gehouden wordt met specifieke lokale omstandigheden.
- Uitvoeringsregels die zorgen voor een transparant besluitvormingsproces rondom een bouwaanvraag. De mogelijkheden en kaders waarbinnen Goirle ontheffing verleend (al dan niet met financiële consequentie) van de gemeentelijke parkeereis verleend dienen te worden beschreven. Uitgangspunt hierbij blijft wel dat de ontwikkelaar zorgt voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Optioneel: regels rondom een parkeerbijdrageregeling, waarbij eenduidig vastligt wat er eventueel afgedragen moet worden en onder welke voorwaarden middelen onttrokken kunnen worden.
- De juridische verankering van de parkeernormen (en optioneel: de parkeerbijdrageregeling).

Het uitgangspunt moet altijd zijn dat de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt gerealiseerd. Indien de ontwikkelaar kan aantonen dat het voldoen aan de parkeereis de ontwikkeling om financiële of ruimtelijke redenen onmogelijk maakt, dan kan de gemeente besluiten om ontheffing van de parkeereis te verlenen. Hierbij weegt het realiseren van parkeercapaciteit ten behoeve van vaste gebruikers zwaarder dan de parkeercapaciteit ten behoeve van het bezoekersdeel. Parkeercapaciteit ten behoeve van bezoekers kan eenvoudiger worden dubbel gebruikt door bezoekers van andere functies en is bovendien (op den duur) exploiteerbaar.

Voor parkeergarage De Hovel geldt dat terughoudend moet worden omgegaan met het gebruik door vaste gebruikers (met name op zaterdag). De garage is primair bestemd voor het faciliteren van bezoekersparkeren. Op basis van de huidige bezetting van de parkeergarage kan de gemeente besluiten dat (een deel van) de *parkeervraag van het bezoekersdeel* van de ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg in de parkeergarage kan worden opgelost, al dan niet onder de conditie van een financiële bijdrage.

Het vragen van een financiële bijdrage bij het niet oplossen van (een deel van) de parkeerbehoefte (parkeereisverplichting) is gebruikelijk. Immers wordt door de ontwikkelaar bij het niet realiseren van parkeercapaciteit op eigen terrein flinke kosten uitgespaard en wordt de gemeente geconfronteerd met (extra) kosten. Daarbij is het steeds meer gebruikelijk om de afkoopsom van een parkeerplaats voor een bezoeker lager te laten zijn dan een afkoopsom voor een parkeerplaats voor een vaste gebruiker. Over het algemeen is de parkeerduur korter is, zijn er meer mogelijk van dubbelgebruik aanwezig en is de tariefstelling (kortparkeertarief) hoger.

De gemeente Goirle wordt jaarlijks geconfronteerd met een negatief exploitatieresultaat van de parkeergarage. Een bijdrage ter afdekking van een deel van deze kosten lijkt reëel. Op basis van elders gehanteerde afkoopbedragen lijkt een afkoopbedrag per parkeerplaats ten behoeve van het *bezoekersdeel* van de parkeervraag van circa € 4.500 euro per parkeerplaats redelijk.

Afkoopbedragen variëren sterk per gemeente, ter illustratie: Helmond centrum: € 7.500,-; Eindhoven € 10.000,-; gemeente Hellendoorn € 500,-; gemeente Brunssum: € 6.250,-.

We moeten ons wel realiseren dat na het verlenen van ontheffing voor het *bezoekersdeel* van de ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg, de 'rek eruit is' op een zaterdagmiddag. Alleen de

parkeerbehoefte van ontwikkelingen met een parkeervraag op een doordeweekse dag, zoals bijvoorbeeld een kantoorfunctie, zou nog kunnen worden gefaciliteerd in De Hovel.

7 Beheer per 1 januari 2012

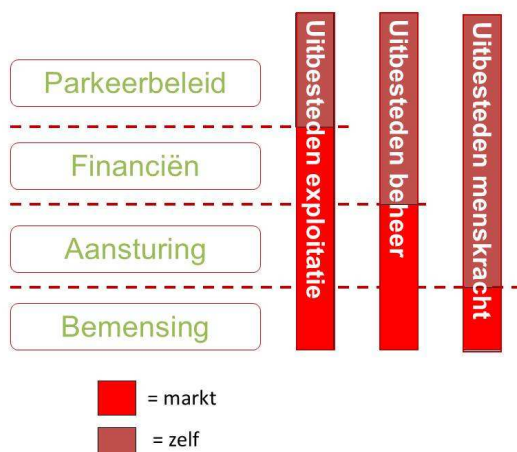
In dit hoofdstuk volgt een advies ten aanzien van het beheer van parkeergarage De Hovel per 1 januari 2012. Hier staan in principe alle opties voor de gemeente open, van ‘zelf doen’ tot en met het uitbesteden van (delen van) het beheer van de parkeervoorziening aan een marktpartij of een mogelijke samenwerking met de gemeente Tilburg.

In dit hoofdstuk volgt allereerst een opsomming van mogelijke samenwerkingsvormen met de voor- en nadelen. Vervolgens wordt in paragraaf 7.2 ingegaan op de meest wenselijke samenwerkingsvorm voor de gemeente Goirle.

7.1 Uitbestedingsvormen

Hoewel er in de uitwerking nog veel variatie mogelijk is beschouwen we in de regel drie vormen van uitbesteding van parkeertaken:

1. **Uitbesteden van menskracht:** hierbij blijft de gemeente verantwoordelijk voor alle operationele beheertaken, maar huurt men voor de feitelijke uitvoering capaciteit in bij marktpartijen. In het bijzondere geldt dit dan voor taken als parkeercontrole op straat, geldinning en/of parkeerbeheer in de parkeergarages.
2. **Uitbesteden van beheertaken:** in dit geval wordt een volledige beheertaak, dus inclusief aansturing, ondergebracht bij een marktpartij. Afspraken over de kwaliteit van dienstverlening worden dan vastgelegd in een gedetailleerd *Service Level Agreement* (SLA). De gemeente doet dan vooral aan contractbeheer en houdt op die manier (enigszins op afstand) de regie over de parkeerbeheertaken.
3. **Uitbesteden van exploitatie:** deze vorm is het meest vergaand. De marktpartij wordt dan naast beheer ook verantwoordelijk voor het financiële resultaat. Het betreft hier altijd langdurige afspraken die worden vastgelegd in een zeer uitgebreide *Samenwerkingsovereenkomst* (SOK). Meestal wordt deze vorm alleen toegepast voor garageparkeren, omdat betaald parkeren op straat gezien wordt als een belastingmaatregel. In deze uitbestedingsvorm komt dan ook de eigendomsvraag van de parkeergarages aan de orde. Deze vorm van uitbesteden is voor de gemeente Goirle geen reële optie gezien het negatieve exploitatieresultaat en wordt buiten beschouwing gelaten.



In al deze vormen van uitbesteden geldt dat de gemeente verantwoordelijk is en blijft voor het *parkeerbeleid*. Hieronder vallen taken als:

- Het opstellen van parkeerbalansen en parkeernormen
- Het opstellen en vaststellen van parkeer(belasting)verordening en aanwijsbesluit
- Het bepalen van criteria voor de uitgifte van (bewoners) parkeerontheffingen
- Het gebied waar de blauwe zone van kracht is
- Parkeertarieven in de parkeergarage
- Beschikbaarheid parkeerplaatsen openbare ruimte
- Uitbreiding parkeercapaciteit

7.1.1 Doelen uitbesteden

Een gemeente kan verschillende doelen willen bereiken door bepaalde parkeertaken uit te besteden. De meest voorkomende doelen zijn:

- Een vereenvoudiging van de eigen organisatie, zodat flexibeler ingespeeld kan worden op wijzigende omstandigheden.
- Een verbetering of verruiming van de dienstverlening, zonder daarvoor zelf te hoeven investeren.
- Beter kunnen inspelen op (technologische) ontwikkelingen dankzij schaalvoordeel van grote marktpartijen
- Meer financiële zekerheid en voorspelbaarheid van kosten en opbrengsten (vermindering van risico's).
- Een betere balans tussen kosten en opbrengsten op de korte termijn en op de langere termijn (zoals het uitdempen van aanloopverliezen bij nieuwe parkeergarages).

Bij het al dan niet kiezen voor een zekere vorm van uitbesteden is het belangrijk dat een gemeente op voorhand voor zichzelf helder vaststelt welke doelen men met de uitbesteding primair wenst te realiseren.

7.1.2 Randvoorwaarden bij uitbesteden

In iedere samenwerking, dus zeker ook die tussen een publieke en private organisatie, hebben beide partijen bepaalde randvoorwaarden goed in te vullen. Randvoorwaarden van *gemeentekant* zijn, onder andere:

- Het beleidsprimaat is en blijft in alle gevallen de volledige verantwoordelijkheid van de gemeente. De gemeente bepaalt dus in belangrijke mate de parkeertarieven en de parkeerrechten van de verschillende doelgroepen.
- De gemeente bepaalt het (minimum) niveau van dienstverlening.
- Bij uitbesteden zorgt de gemeente er voor dat de belangrijkste infrastructuur, inclusief het technisch platform, in eigendom is van de gemeente.
- Afspraken met marktpartijen mogen geen sta-in-de-weg zijn voor de uitgangspunten van beleid.
- De gemeente moet enige vrijheid hebben om in de directe omgeving van publiekaantrekkende functies extra parkeergelegenheid te realiseren.

Ook *marktpartijen* hebben zo hun wensen en eisen. Deze zijn per uitbestedingsvorm verschillend. Bij uitbesteden menskracht zullen deze wensen minimaal zijn. Bij *uitbesteden beheer* zullen de marktwensen vooral betrekking hebben tot het kunnen beheersen van de kosten. Belangrijke onderwerpen zijn dan, bijvoorbeeld:

- Overname van personeel
- Duur van de overeenkomst (3 tot 5 jaar)
- Aansprakelijkheid
- Niveau van dienstverlening en bijbehorende bonus/malus systemen
- Management rapportage

Bij uitbesteden van beheer mag een gemeente er van uitgaan meer zekerheid te hebben over de bijbehorende kosten, omdat een belangrijk deel van het bedrijfsrisico van beheer bij de marktpartij wordt gelegd.

7.1.3 Voor en nadelen uitbesteden

Er is de afgelopen jaren veel geschreven over de afweging zelf doen versus uitbesteden. Vaak genoemde redenen die pleiten vóór uitbesteden zijn:

- *Kostenbesparing*: externe partijen die zich volledig gericht hebben op de uitvoering van specialistische deeltaken kunnen mede door de schaalgrootte efficiënter de taken uitvoeren.
- *Risicoreductie*: een deel van de (financiële) risico's kunnen bij een externe partij gelegd worden. Uiteraard hangt daar wel een prijs aan en aanvullende afspraken die er voor moeten zorgen dat de externe partij ook de risico's kan managen.
- *Kwaliteitsverhoging*: de gespecialiseerde kennis van de leverancier en de focus op hun eigen kerntaak zou tot een hoogwaardigere dienstverlening moeten leiden.
- *Flexibiliteit piekbelasting*: door de juiste contracten met externe partijen kunnen pieken en dalen in het werk beter opgevangen worden en hoeft men minder snel het eigen personeel te veranderen of te vervangen.
- *Minder kopzorgen*: door uitbesteding van niet-kernactiviteiten kan het management zich meer concentreren op de vitale bedrijfsfuncties.

Als nadelen van uitbesteden wordt vaak genoemd:

- *Flexibiliteit dienstverlening*: In een Service Level Agreement (SLA) wordt een takenpakket met een bijbehorend kwaliteitsniveau afgesproken. Men moet er van uitgaan dat deze afspraken gedurende de looptijd van het contract vast liggen. Afwijkingen en meerwerk kosten geld.
- *Inkooptraject*: Voor het vinden van een geschikte marktpartij is een aanbesteding noodzakelijk. Daarmee zijn kosten gemoeid, onder andere voor het opstellen van een Programma van Eisen.

7.2 Wenselijke samenwerkingsvorm Goirle

De ideale samenwerkingsvorm bestaat niet als standaardoplossing. Er is altijd maatwerk vereist waarbij rekening gehouden moet worden met de specifieke situatie. Elke vorm heeft zo zijn voor- en nadelen. Voordat een keuze wordt gemaakt, doet de gemeente er verstandig aan:

- Helder te formuleren wat zij wil bereiken en waar de prioriteiten liggen;
- Objectief op de hoogte te zijn van de mogelijkheden: de voor- en nadelen per model;
- Een degelijke analyse te maken en daarover discussie te voeren binnen alle betrokken geledingen van de gemeentelijke organisatie.

Het scenario *Uitbesteden Beheer* is de wijze waarop het beheer momenteel in de garage is uitbesteed. Naast het inhuren van parkeerbeheerders, parkeercontroleurs en inners worden de volgende taken weggelegd bij commerciële marktpartijen:

- Het aansturen van parkeerbeheerders in de parkeergarages.
- In geval van beheer op afstand: het bemensen van een meldkamer.
- Het schoonhouden van de parkeergarages.
- Eerste lijns service voor de (parkeer)apparatuur.
- Volledige verantwoordelijkheid voor het geldinningsproces,
- Het uitgeven en factureren van abonnementen.
- Het verzorgen van management rapportages over de dienstverlening en prestatie van de parkeergarage.

Daarbij de opmerking dat al deze taken gebeuren conform de richtlijnen zoals die door de gemeente zijn opgesteld. Deze richtlijnen worden vastgelegd in een zogenaamd Service Level Agreement (SLA). De rol van de gemeente Goirle is vooral regievoering en contractmanagement, alsmede de aanschaf van parkeersystemen, die in eigendom zijn (en blijven) van de gemeente. Ook uitbreiding van parkeercapaciteit, zoals bijvoorbeeld een nieuwe parkeergarage, blijft een gemeentelijke taak.

Eigenlijk is er geen reden om te kiezen voor een andere samenwerkingsvorm met een marktpartij. Uitbesteden van menskracht is een stap terug, waarbij de gemeente zelf veel operationele taken op zich zal moeten nemen, hetgeen niet wenselijk is. Exploitatie uitbesteden is in geval van een verliesgevende parkeergarage geen wenselijke situatie. Bovendien speelt parkeergarage De Hovel een belangrijke rol in de (auto)bereikbaarheid van het centrum. Bij overdracht naar een commerciële marktpartij bestaat de kans dat de drang naar een tenminste kostendekkende exploitatie ten koste gaat van de aantrekkelijkheid van het centrum als verblijfsomgeving. Een extra argument om de stap naar uitbesteden van exploitatie (nog) niet te zetten is het feit dat er nog onduidelijkheid is met betrekking tot de toekomst van het terrein Kalverstraat/Tilburgseweg. Zolang in die discussie De Hovel nog een vooraanstaande rol speelt is het niet handig om dan een commerciële exploitant aan tafel te hebben.

7.3 Regionale samenwerking

Recent heeft BMC in opdracht van GGA Midden-Brabant een inventarisatie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor regionale samenwerking in Midden-Brabant, in het bijzonder op het gebied van parkeerhandhaving en aanpak overlast in de openbare ruimte. De conclusie dat daarbij de voorkeur uitgaat naar een constructie waarin een centrale en coördinerende rol is weggelegd voor één gemeente. Tilburg is voor die rol de meest voor de hand liggende kandidaat.

Een dergelijke regionale samenwerking past prima in een netwerk-gedachte. Duidelijk is dat er voor de randgemeenten voordeel te behalen is. Voor de moedergemeente is het te behalen voordeel een stuk minder duidelijk.

Juist op het gebied van handhaving heeft de afgelopen jaren een behoorlijke ontwikkeling plaatsgevonden. Vergunningen worden gedigitaliseerd, waardoor ze mogelijk kunnen worden ingescand. Mede door de ontwikkeling van GSM-parkeren wordt door steeds meer gemeenten gewerkt met een zogenaamde parkeerrechtendatabase (PRDB). De handhaver van de handhaver zoekt dan contact met deze PRDB en krijgt teruggemeld of het voertuig over de juiste parkeerrechten beschikt. De PRDB is zelf weer gekoppeld met verschillende systemen, zoals het gemeentelijke vergunningensysteem en, bijvoorbeeld, de databases van providers van GSM-parkeren. Tegelijkertijd stappen om efficiencyredenen of om fraude tegen te gaan steeds meer gemeenten over op handhaving op kenteken.

Gezien al deze ontwikkelingen lijkt handhaving op dit moment minder voor de hand liggend om in operationele zin te starten met een regionale samenwerking. Maar een samenwerking met de gemeente Tilburg op het gebied van garagebeheer is praktisch gezien wel op korte termijn uitvoerbaar. Op dit moment heeft Tilburg voor garagebeheer een mix-vorm van zelf doen en uitbesteden. De intentie is om te komen tot volledig uitbesteden en daarbij tegelijkertijd meer te kiezen voor beheer-op-afstand. Daarmee kiest Tilburg voor eenzelfde manier van uitbesteden als Goirle.

Naar verwachting zal Tilburg binnenkort een aanbesteding starten die er toe moet leiden dat eind mei 2012 op basis van een nieuw contract met een marktpartij waarin garagebeheer op afstand georganiseerd zal zijn. Het kan om diverse redenen voor Goirle aantrekkelijk zijn om in dit proces mee te liften:

- Vereenvoudiging van het inkooptraject
- Verbeterde contractafspraken (met name over het gedetailleerd vastleggen van de kwaliteit van dienstverlening)
- Scherpe prijs, omdat de dienstverlening over veel meer garages gaat
- Gezamenlijk contractmanagement, waardoor er meer gewicht in de schaal komt

In zo'n samenwerking zullen, meer dan nu het geval is, alle operationele taken bij één marktpartij komen te liggen. Daarbij blijft het wenselijk om zelf als gemeente direct contact te houden met de uitvoerende partij, bijvoorbeeld als het gaat om (maandelijke) rapportages en het opdrachtgeverschap. Het is dus niet efficiënt om alles via Parkeerbeheer van de gemeente Tilburg te laten lopen. De samenwerking moet leiden tot de beste dienstverlening voor de beste prijs, maar zonder dat er overhead gecreëerd wordt. Dus: direct schakelen waar dat kan (op basis van de gemeenschappelijke afspraken) en afstemmen waar dat wenselijk is.

Opmerking: Het contract met VP&A is opgezegd per 31/12/2011. Mogelijk dat gesynchroniseerd kan worden met de agenda van Tilburg en alsnog de afspraken met VP&A te verlengen tot 31 mei 2012. Daarmee wordt tijd gekocht om te bekijken of zo'n samenwerking voldoende meerwaarde biedt, zonder dat op dat afstemmingsproces een extreme tijdsdruk zit.

8 Resumé

Aanleiding second opinion

De tegenvallende exploitatie van de parkeergarage De Hovel is voor de gemeente Goirle aanleiding om Empaction een second opinion uit te laten voeren op de beheer- en exploitatielasten van de door de gemeente geëxploiteerde openbare parkeergarage. Daarnaast eindigt het contract met VP&A, de partij aan wie het financieel en operationeel beheer is uitbesteed, op 31 december 2011. De vraag die voorligt is op welke wijze het beheer van de parkeergarage het beste georganiseerd kan worden.

Daarnaast bestaan er ten aanzien van de parkeergarage enkele afgeleide vragen, onder andere of en op welke wijze de parkeervraag van naburige ontwikkelingen kan worden gefaciliteerd in de parkeergarage.

Service- en kwaliteitsniveau

Ten eerste is het service- en kwaliteitsniveau van de parkeergarages geïnventariseerd. Hierbij is gekeken naar de aspecten bereikbaarheid en locatie (1), ontwerp en inrichting (2), netheid (3), toezicht en veiligheid (4), openingstijden (5) en betaal mogelijkheden en abonnementen (6). Er is een onderscheid gemaakt in de volgende overallscores:

1. *Basis*: een parkeergarage met een functioneel, sober en doelmatig service- en kwaliteitsniveau
2. *Basis plus*: een parkeergarage die voldoet aan de basiseisen (conform score 1), maar met op een aantal aspecten een iets hoger service- en kwaliteitsniveau
3. *Hoog*: een state-of-the-art parkeergarage met op nagenoeg alle aspecten een hoog service- en kwaliteitsniveau

De *overall score* van parkeergarage De Hovel voor wat betreft het service- en kwaliteitsniveau is *basis plus*. De parkeergarage scoort daarmee gelijkwaardig aan parkeergarage Wolfsberg (Deurne) en Boscotondo (Helmond).

Ten aanzien van het service- en kwaliteitsniveau wordt de volgende opmerking gegeven:

- de huidige abonnementsvorm voor uitsluitende de maandag tot en met de donderdag is in de 'markt' ongebruikelijk. Gezien de bezettingcijfers van de parkeergarage lijkt er geen bezwaar deze abonnementsvorm te vervangen door een *standaard* werkdagabonnement (ma t/m vr).

Gezien de beperkte openingstijden van de parkeergarage (tot 21:00 uur) kent de garage de klantvriendelijk optie om de parkeergarage 24 uur per dag uit te kunnen rijden.

Beheer en onderhoudscontracten

De gemeente heeft met diverse partijen service- en onderhoudscontracten afgesloten. De contracten zijn rechtstreeks afgesloten met de leverancier of lopen via VP&A, aan wie het financieel en operationeel beheer is uitbesteed. De gemeente Goirle is door de overeenkomst met VP&A voor wat betreft de operationele werkzaamheden voor een groot deel ontzorgd. Gedurende de looptijd zijn diverse werkzaamheden uit deze overeenkomst verwaterd.

Het uitbesteden van taken wil niet zeggen dat je er als gemeentelijke organisatie geen omkijken meer naar hebt. Een marktpartij zal proberen met minimale kosten de afgesproken kwaliteit in haar dienstverlening te leveren. Het is onvoldoende duidelijk wat er van de marktpartij die het beheer van de garage uitvoert verwacht mag worden door het ontbreken van een Service Level Agreement (SLA) voor deze taak. Tevens ontbreekt het de gemeente Goirle als exploitant van de parkeergarage aan

voldoende zicht op het functioneren van de parkeergarage. Hiertoe dient periodiek door de marktpartij een managementrapportage te worden aangeleverd.

Opbrengsten en kosten

De parkeergarage bracht in 2010 € 73.000,- op. Het overgrote deel van deze opbrengsten bestaat uit de bijgedragen van de VvE's voor het in stand houden van de eerste 2 uur gratis parkeren. Het aandeel inkomsten uit de verkoop van parkeeruren bedraagt € 16.800,- (23% van totale inkomsten).

De totale lasten bedragen jaarlijks circa € 185.000,-. De drie hoofdposten voor De Hovel zijn afgerond van groot naar klein (rekening 2010):

1. Exploitatielasten gebouw:	€ 138.000,=
2. Personeelslasten parkeerwachters (incl. meldkamer):	€ 39.000,=
3. Kapitaallasten parkeerapparatuur:	€ 8.300,=

Binnen de hoofdpost *exploitatielasten gebouw* zijn de vier belangrijkste deelposten (rekening 2010).

– Energiekosten:	€ 34.000,=
– Onderhoud technische installaties:	€ 24.000,=
– Administratiekosten en managementfee:	€ 21.400,=
– Dagelijks onderhoud:	€ 19.300,=

De parkeergarage kent in 2010 uit reguliere bedrijfsvoering een negatief exploitatieresultaat van ruim € 110.000,-. Enkele deelposten zijn in vergelijking met de referentielasten aan de hoge kant. Dit betreft de energielasten en de kosten voor het onderhoud van technische installaties.

Een substantiële verlaging van de lasten is overall gezien niet mogelijk. Daar waar op deelpost niveau besparingen mogelijk lijken (kosten energie en kosten onderhoud technische installaties), dient ter reservering voor groot onderhoud een bedrag gereserveerd te worden van ca. € 20.000,- per jaar. Voorgesteld wordt hiervoor een voorziening voor meerjarig onderhoud De Hovel te creëren.

Bezetting parkeergarage

Uit de bezettingscijfers in het parkeermanagement systeem blijkt dat de zaterdagmiddag tussen 12:00 en 15:00 uur het drukste moment in de week is. De *gemiddelde* bezetting op dit moment komt echter niet uit boven 160 voertuigen (bezetting < 80%). De zaterdagen in november zijn gemiddeld de drukste van het jaar. Er zijn in 2010 in totaal zes zaterdagmiddagen geweest waarin de garage voor enkele uren een bezetting kende van meer dan 90 % (180 plaatsen of meer bezet). Gemiddeld over de hele week kent de parkeergarage tussen 9:00 en 18:00 uur een bezetting van 78 parkeerplaatsen (43%). Ten aanzien van de gegevensverzameling in het PMS blijkt dat de bezetting van de parkeergarage op diverse momenten (ingeval van een defecte slagboom) niet juist geregistreerd worden. Met kleine softwarematige aanpassingen is het mogelijk de in- en uitrijdende voertuigen bij een boombreuk correct te blijven registreren. Daarnaast ontbreekt het in het PMS aan vooraf gedefinieerde rapporten, waardoor diverse gegevens over bijvoorbeeld parkeerduur of betaalwijze niet geregistreerd worden.

Verbeteren exploitatieresultaat

Een aantal service- en kwaliteitsaspecten en bijbehorende lasten zijn moeilijk te beïnvloeden en/of bij te sturen. De mogelijkheden om het exploitatieresultaat positief te beïnvloeden betreffen inkomstenverhoging (reclame-inkomsten) of lastenverlaging: energiebesparing, concurrerende onderhoudscontracten of meer beheer op afstand invoeren. Met reclame-inkomsten is een

inkomstenverhoging van ongeveer € 1.000,- per jaar reëel. Energiebesparende maatregelen kunnen op termijn een behoorlijke besparing opleveren, zeker gezien de toenemende energiekosten. Op basis van een quick scan wordt duidelijk dat met het toepassen van LED-verlichting ca. € 8.000,- per jaar besparing mogelijk is op energiekosten (zonder investeringskosten). Daarnaast zijn er nog besparingsmogelijkheden door de verlichting na sluitingstijd te dimmen en de tapis roulant bewegingsafhankelijk te schakelen.

Voor wat betreft de onderhoudscontracten voor de technische installaties kan het de moeite lonen om de kosten voor onderhoud bij concurrerende bedrijven op te vragen. Zeker bij installaties als een tapis roulant of een lift ben je niet gebonden aan de leverancier en bestaat het risico dat hier veel marge over berekend wordt.

Een meer verregaande vorm om kosten te besparen is het beheer meer op afstand plaatsen. In de huidige situatie is dagelijks fysiek beheer in de parkeergarage aanwezig voor het openen en sluiten van de garage. Het openen en sluiten van de parkeergarage kan met behulp van een tijds klok gebeuren. Hierdoor kan het aantal uren fysieke aanwezigheid verder worden teruggebracht en kan een meer flexibele vorm van beheer worden ingezet, bijvoorbeeld op de piekmomenten.

Bouwontwikkelingen omgeving

Op de hoek Tilburgseweg – Kalverstraat werkt woonstichting Leystromen aan de ontwikkeling van appartementen en commerciële ruimten. Vanwege de grote onrendabele top van de daar geplande ondergrondse parkeervoorziening heeft Leystromen in het verleden bij de gemeente een verzoek gedaan een deel van de parkeerbehoefte te mogen onderbrengen in het openbare deel van parkeergarage De Hovel.

De ontwikkeling Tilburgseweg – Kalverstraat is onderdeel van de centrumontwikkelingsplannen. Het uitgangspunt moet altijd zijn dat de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt gerealiseerd. Voor wat betreft de parkeervraag van bezoekers van de functies kan minder kritisch ontheffing worden verleend dan waar het gaat om het gebruik door vaste gebruikers. Parkeercapaciteit ten behoeve van bezoekers van een ontwikkeling zijn makkelijker uitwisselbaar met bezoekers van andere functies en (op termijn) beter exploiteerbaar. Als de ontwikkelaar kan aantonen dat vanwege de gemeentelijke parkeereis de ontwikkeling financieel of ruimtelijk onhaalbaar wordt, kan de gemeente besluiten ontheffing te verlenen. Voor parkeergarage De Hovel geldt dat terughoudend moet worden omgegaan met het gebruik door vaste gebruikers (met name op zaterdag). De garage is primair bestemd voor het faciliteren van bezoekersparkeren. Op basis van de huidige bezetting van de parkeergarage kan de gemeente besluiten dat (een deel van) de *parkeervraag van het bezoekersdeel* van de ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg in de parkeergarage kan worden opgelost, al dan niet onder de conditie van een financiële bijdrage.

Beheer per 1 januari 2012

Eigenlijk is er geen reden om te kiezen voor een andere samenwerkingsvorm met een marktpartij dan de huidige vorm. Uitbesteden van menskracht is een stap terug, waarbij de gemeente zelf veel operationele taken op zich zal moeten nemen, hetgeen niet wenselijk is. Exploitatie uitbesteden is in geval van een verliesgevende parkeergarage geen wenselijke situatie. Bovendien speelt parkeergarage De Hovel een belangrijke rol in de (auto)bereikbaarheid van het centrum. Bij overdracht naar een commerciële marktpartij bestaat de kans dat de drang naar een tenminste kostendekkende exploitatie ten koste gaat van de aantrekkelijkheid van het centrum als verblijfsomgeving.

Gezien de ontwikkelingen op het gebied van regionale samenwerking lijkt een samenwerking met de gemeente Tilburg op het gebied van garagebeheer praktisch gezien op korte termijn uitvoerbaar.

Naar verwachting zal Tilburg binnenkort een aanbesteding starten die er toe moet leiden dat eind mei 2012 op basis van een nieuw contract met een marktpartij waarin garagebeheer op afstand georganiseerd zal zijn. Het kan om diverse redenen voor Goirle aantrekkelijk zijn om in dit proces mee te liften:

- Vereenvoudiging van het inkooptraject
- Verbeterde contractafspraken (met name over het gedetailleerd vastleggen van de kwaliteit van dienstverlening)
- Scherpe prijs, omdat de dienstverlening over veel meer garages gaat
- Gezamenlijk contractmanagement, waardoor er meer gewicht in de schaal komt

Het contract met VP&A is opgezegd per 31/12/2011. Mogelijk dat het verstandig is om de agenda te synchroniseren met de gemeente Tilburg en om alsnog de afspraken te verlengen tot 31 mei 2012. Daarmee wordt tijd gekocht om te bekijken of zo'n samenwerking voldoende meerwaarde biedt, zonder dat op dat afstemmingsproces een extreme tijdsdruk zit.

Bijlage 1 – Baten en Lasten De Hovel

Financiële informatie uit cijfers 2010

parkeergarage De Hovel	
BATEN	jaar 2010
Baten kort- en langparkeren	
Kortparkeren (parkeeruren)	€ 16.819
Langparkeren (uitrijkaarten, abonnementen)	€ 938
Totaal baten kort- en langparkeren	€ 17.757
Doorberekende goederen diensten derden	
Gebruiksvergoeding (1e VVE De Hovel)	€ 11.200
Gebruiksvergoeding (2e VVE De Hovel)	€ 37.800
Gebruiksvergoeding (Corio)	€ 6.300
Totaal doorberekende goederen diensten derden	€ 55.300
TOTAAL BATEN	€ 73.057
LASTEN	
Exploitatielasten gebouw	
Energiekosten	€ 33.755
Onderhoud technische installaties	€ 23.404
Administratiekosten en managementfee	€ 21.400
Reiniging vloer	€ 11.640
Onderhoud parkeerinstallatie	€ 7.532
Zakelijke lasten en verzekering	€ 6.333
Overige kosten	€ 5.481
Onderhoud schoonmaakapparatuur	€ 5.160
Dotatie groot onderhoud	€ 4.000
Schade / molest	€ 3.721
Parkeerbenodigdheden	€ 3.600
Telefoonkosten/internetkosten	€ 3.400
Overig storingen en reparaties	€ 3.351
Schoonmaak	€ 2.490
OZB	€ 2.248
Kosten geldbeheer	€ 458
Parkeerverwijssysteem	€ 0
Totaal exploitatielasten gebouw	€ 137.973
Personeelslasten parkeerwachters (incl. beheer op afstand)	
Kosten parkeerwachters	€ 37.013
Kosten meldkamer	€ 2.036
Totaal personeelslasten parkeerwachters	€ 39.049
Kapitaallasten	
Kapitaallasten parkeerapparatuur (rente en afschrijving)	€ 8.315
Kapitaallasten gebouw	€ 0
Totaal kapitaallasten	€ 8.315
TOTAAL LASTEN	€ 185.337
RESULTAAT	€ 112.280

Bijlage 2 – Referentielasten

Referentielasten op basis van volledige bemanning tijdens openingsuren

	Lasten parkeergarage De Hovel	Referentielasten (o.b.v. Empaction rekenmodel)
Exploitatielasten gebouw		
Energiekosten	€ 33.755	€ 15.000
Onderhoud technische installaties	€ 23.404	€ 4.000
Administratiekosten en managementfee (incl. advies en accountantskosten)	€ 21.400	€ 19.500
Dagelijks onderhoud	€ 19.290	€ 20.000
Zakelijke lasten en verzekering	€ 8.581	€ 16.600
Overige kosten	€ 8.832	€ 5.000
Onderhoud parkeerinstallatie	€ 7.532	€ 14.000
Dotatie groot onderhoud	€ 4.000	€ 37.500
Schade / molest	€ 3.721	€ 0
Parkeerbenodigdheden	€ 3.600	€ 2.400
Telefoonkosten	€ 3.400	€ 2.000
Kosten geldbeheer	€ 458	€ 3.800
Totaal	€ 137.973	€ 139.800
Personeelslasten parkeerwachters (deels beheer op afstand)		
Kosten parkeerwachters en meldkamer	€ 39.049	€ 29.500
	€ 39.049	€ 29.500
	€ 177.022	€ 169.300
Kapitaallasten		
Kapitaallasten parkeerapparatuur (rente en afschrijving)	€ 8.315	€ 24.500
Kapitaallasten gebouw	€ 0	-
	€ 8.315	€ 24.500
Totaal lasten	€ 185.337	€ 193.800

Bijlage 3 – Voorbeeld opzet management rapportage

A. Algemeen

De marktpartij is verantwoordelijk voor het aanleveren van (management) rapportages aan de gemeente Goirle. Het rapporteren geschiedt maandelijks.

De maandelijkse managementrapportages dienen digitaal te worden aangeleverd in gangbare MS-Office programma's. De rapportages dienen overzichtelijk en direct leesbaar te zijn. De managementrapportages dienen uiterlijk binnen 3 weken na afloop van de maand beschikbaar te zijn voor de gemeente Goirle.

B. Inhoud rapportages

De maandrapportages dienen betrekking te hebben op informatie over de afgelopen maand. Deze gegevens dienen een historisch overzicht van de afgelopen maanden te bevatten, zodat een database aan (historische) informatie wordt opgebouwd. Elke maandrapportage dient een kwalitatieve onderbouwing te bevatten waarin de belangrijkste gebeurtenissen c.q. afwijkingen van de afgelopen maand beschreven zijn. Ook is het van belang om maandelijkse trends te signaleren, bijvoorbeeld over aantal storingen en parkeerinkomsten. Deze trend analyses dienen ondersteund te worden met grafische weergaven.

De rapportages hebben een gelijke opzet, zodat deze op eenvoudige wijze te vergelijken zijn. In de rapportages worden de volgende onderdelen uitgewerkt:

1. Beheerders
2. Klachtenafhandeling en calamiteiten
3. Storingen
4. Inkomsten Parkeergarages
5. Bezetting
6. Kosten en uitgaven totaal en per onderdeel
7. Schoonmaak en onderhoud

Ad 1: Beheerders

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Het werkelijk aantal ingezette uren;
2. Aantal werkzame personen, inclusief een overzicht van het aantal ingezette uren per medewerker, voor de uitvoering van deze opdracht;
3. Personele mutaties met betrekking tot de beheerders;
4. Gevolgde opleidingen en/of cursussen per individuele beheerder;
5. Samenvatting en conclusies van gevoerde functioneringsgesprekken;
6. Voorgevallen incidenten, gerapporteerd per beheerder.

Ad 2: Klachtenafhandeling en calamiteiten

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Overzicht van het aantal schriftelijke klachten, inclusief een omschrijving van de aard van de klachten en de wijze van afhandeling;
2. Overzicht van het aantal calamiteiten, inclusief een omschrijving van de aard van de calamiteiten en de wijze van afhandeling

Ad 3: Storingen

Het betreft storingsrapportages van parkeerapparatuur en de parkeergarage gerelateerde installaties.

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Datum en tijdstip van melding van de betreffende storing;
2. Aanduiding apparaat c.q. installaties en de locatie;
3. Omschrijving van de storing;
4. Uitgevoerde acties;
5. Motivering opschakelen Leverancier voor 3^e-lijns storing;
6. Tijdstip van gereed melding van storing.

Ad 4: Inkomsten Parkeergarages

Het parkeersysteem registreert in de logbestanden operationele en financiële gegevens. Deze logbestanden dienen als basis voor de maandelijkse rapportages over het gebruik van de parkeergarage. De gemeente wenst maandelijks een rapportage te ontvangen waarin de betreffende maand wordt vergeleken met dezelfde maand in het afgelopen jaar en de voorafgaande maanden.

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Overzicht van de kortparkeeromzet per betaal- en ticketautomaat;
2. Betaalwijze van de gelden, credit card, chip, cash, etc;
3. Eventueel: Inkomsten uit Abonnementen en uitrijkaarten;

Ad 5: Bezetting

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Ontwikkelingen van de bezettingsgraad;
2. Per abonnement/vergunning/ontheffingsoort naar type;
3. Kortparkeerders (inclusief parkeerduur);
4. Aantal in- en uitrij bewegingen in de parkeergarage;
5. Aantal en redenen van handmatige openingen van de slagboom;

6. Logboek gegevens van de controlerondes.

Ad 6: Kosten en uitgaven van de parkeergarage, terrein

Overzicht en verantwoordingsrapportage van de werkelijke kosten en uitgaven conform de overeenkomst of een Programma van Eisen

Ad 7: Schoonmaak en Onderhoud

De rapportage kent de volgende onderdelen;

1. Overzicht van uitgevoerde regulier onderhoudswerkzaamheden aan de parkeerapparatuur (inclusief camera's) in de parkeergarage, inclusief overzichten storingsopvolging;
2. Overzicht van uitgevoerde regulier onderhoudswerkzaamheden aan de garagegerelateerde installaties, inclusief overzichten storingsopvolging;
3. Bijzonderheden ten aanzien van het functioneren van parkeerapparatuur, bijvoorbeeld:
 - a. aantal keren uitgereden/defecte slagboom;
 - b. aantal keren storing roldeur entree;
 - c. overzicht vandalisme.

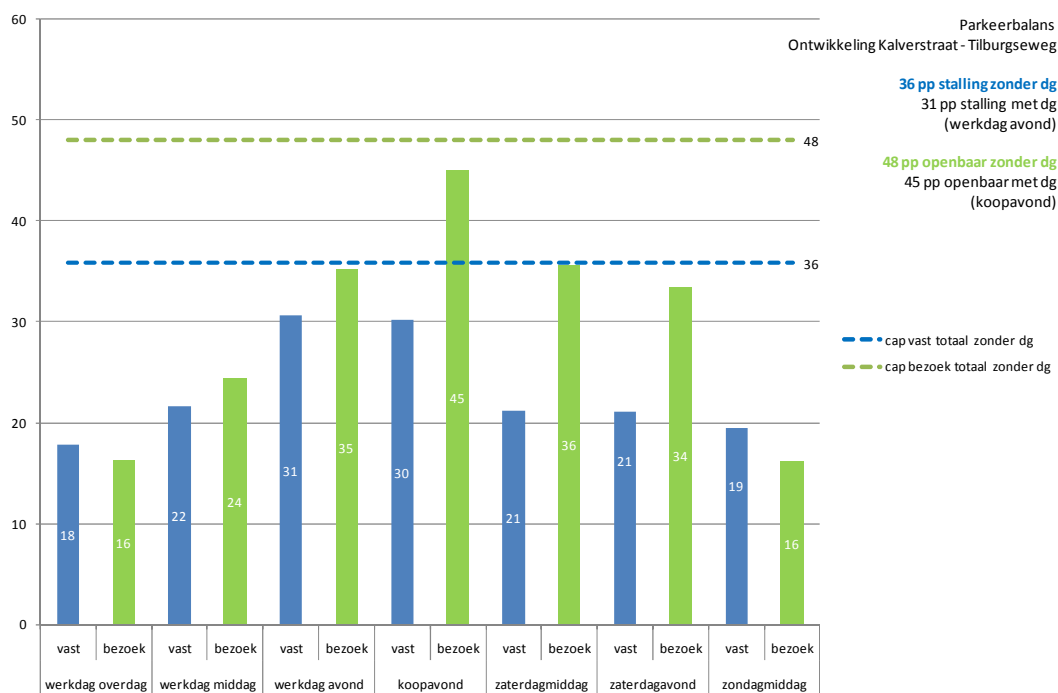
Bijlage 4 – Parkeerbalans ontwikkeling Kalverstraat – Tilburgseweg

Gemeente Goirle
 Gebiedstypering Ontwikkeling Kalverstraat - Tilburgseweg
 Versiedatum 3-6-2011
 Model conform gemeentelijke normen

Totaaloverzicht					Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal Eenheden		Parkeernorm gemeente			vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
Kalverstraat - Tilburgseweg		Norm pp Eenheid										
Appartementen	20	woningen	1,5	per woning	30	15	18	30	27	18	18	21
Hotel	6	kamers	1,0	per kamer	6	2	2	5	6	4	6	2
Restaurant	383	m2 bvo	8,0	per 100 m2 bvo	31	9	12	28	29	21	31	12
Winkel	434	m2 bvo	3,0	per 100 m2 bvo	13	4	9	3	13	13	0	0
Kantoor met baliefunctie	212	m2 bvo	2,0	per 100 m2 bvo	4	4	4	0	0	0	0	0
Totaal					84	34	46	66	75	57	55	36

Aandeel vaste gebruikers					Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag	
Aantal Eenheden		Parkeernorm gemeente			% vast	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
Kalverstraat - Tilburgseweg		Norm pp per eenheid										
Appartementen	20	woningen	1,5	per woning	1,20	12	14	24	22	14	14	17
Hotel	6	kamers	1,0	per kamer	10%	0	0	1	1	0	1	0
Restaurant	383	m2 bvo	8,0	per 100 m2 bvo	20%	2	2	6	6	4	6	2
Winkel	434	m2 bvo	3,0	per 100 m2 bvo	15%	1	1	0	2	2	0	0
Kantoor met baliefunctie	212	m2 bvo	2,0	per 100 m2 bvo	75%	3	3	0	0	0	0	0
Totaal					18	22	31	30	21	21	19	

Aandeel bezoek					Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag	
Aantal Eenheden		Parkeernorm gemeente			% bezoek	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
Kalverstraat - Tilburgseweg		Norm pp per eenheid			vlgs. Norm							
Appartementen	20	woningen	1,5	per woning	0,30	6	3	4	6	5	4	4
Hotel	6	kamers	1,0	per kamer	90%	5	2	2	5	5	4	5
Restaurant	383	m2 bvo	8,0	per 100 m2 bvo	80%	25	7	10	22	23	17	25
Winkel	434	m2 bvo	3,0	per 100 m2 bvo	85%	11	3	8	2	11	11	0
Kantoor met baliefunctie	212	m2 bvo	2,0	per 100 m2 bvo	25%	1	1	1	0	0	0	0
Totaal					48	16	24	35	45	36	34	16



Afbeelding: Parkeervraag ontwikkeling uitgesplitst in 'aandeel vast' en 'aandeel bezoek'