

Onderzoek Parkeerexploitatie Nieuwegein

Deel 1 Samenvatting en aanbevelingen



Spark

Nieuwstraat 4

2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

info@spark-parkeren.nl

www.spark-parkeren.nl

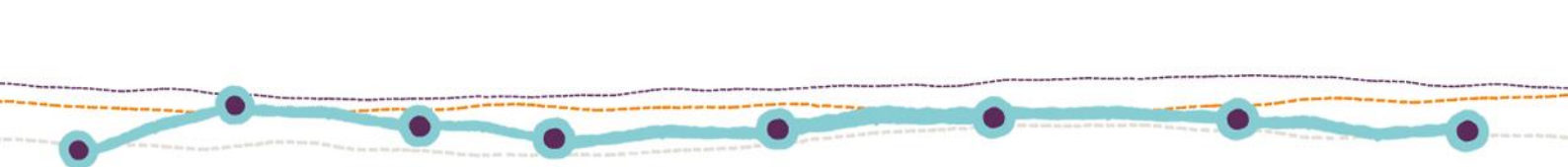
www.linkedin.com/company/spark-parking

Colofon

Opdrachtgever	Rekenkamer gemeente Nieuwegein
Titel	Onderzoek Parkeerexploitatie Nieuwegein
Versie	1.0
Datum	9 mei 2022
Projectteam Opdrachtgever	Rekenkamer Nieuwegein
Projectteam Spark	Eric Stuyfzand, Arie Pijp
Projectleider Spark	Eric Stuyfzand

Inhoud

1	Onderzoek parkeerexploitatie	4
1.1	Waarom een onderzoek naar de parkeerexploitatie?	4
1.2	Onderzoeksvragen	4
1.3	Werkwijze	4
1.3.1	Scope van het onderzoek	4
1.3.2	Gegevens en analyse	5
1.3.3	Analyseresultaten toetsen en bespreken	5
2	Bevindingen	6
2.1	Het doel van de reserve parkeren	6
2.2	Informatie aan de raad	6
2.3	Herleidbaarheid, volledigheid en juistheid van de baten en lasten	7
2.4	Ontwikkeling van het saldo in de reserve de afgelopen jaren	8
2.5	Verwachtingen voor de komende jaren	9
3	Aanbevelingen	11



1 Onderzoek parkeerexploitatie

1.1 Waarom een onderzoek naar de parkeerexploitatie?

De gemeente Nieuwegein heeft geïnvesteerd in parkeergarages in het centrum. Een parkeergarage wordt voor 40 jaar of langer gebouwd en zorgt in het begin voor financiële tekorten. Om aanloopverliezen te kunnen opvangen is in 2009 een egalisatiereserve parkeren (parkeerreserve) ingesteld. Bij de begroting voor 2021 bleek dat de reserve sneller uitgeput raakte dan verwacht. Dit vormde voor de rekenkamercommissie de directe aanleiding een onderzoek naar de financiële aspecten van het parkeerbeleid en de parkeerexploitatie te houden. Aan Spark is gevraagd dit onderzoek uit te voeren.

1.2 Onderzoeksvragen

Het hoofddoel van het onderzoek is om een betere aansluiting te verkrijgen tussen de financiële planning van het parkeerbeleid en de praktijk. Daarom focust het onderzoek zich op de financiën van het parkeren. Daarbij staan de volgende vragen centraal:

- Welke doelen en kaders heeft de raad verbonden aan de financiële component van het parkeerbeleid, de parkeerexploitatie?
- Is en wordt de raad voldoende geïnformeerd over de ontwikkeling van de parkeerexploitatie?
- In welke mate zijn de aan de parkeerexploitatie ten grondslag liggende gegevens en berekeningswijze herleidbaar en de toegerekende baten en lasten juist en volledig?
- Welke verklaringen zijn er voor de recente neerwaartse bijstelling van maximaal negatieve stand van de parkeerreserve?
- Is in voldoende mate rekening gehouden met toekomstige risico's die eventueel opnieuw tot een materiële bijstelling van de parkeerreserve zouden kunnen leiden?

1.3 Werkwijze

De eerste stap in het onderzoek was het detailleren van de scope en het uitvoeren van een analyse. Deze analyse is vervolgens gedeeld met de betrokken ambtenaren. De resultaten daarvan zijn verwerkt in het onderzoeksrapport met bevindingen. Op basis hiervan zijn de aanbevelingen opgesteld.

1.3.1 Scope van het onderzoek

De parkeerexploitatie loopt van 2007 tot en met 2046, een periode van 40 jaar. Met de begroting van 2015 heeft een materiële bijstelling van het verwachte maximaal negatieve saldo van de

parkeerexploitatie plaatsgevonden. De raad is hierover geïnformeerd via het raadsvoorstel 2014-413. Bij een globale analyse van de resultaten vanaf deze bijstelling bleek dat de verwachting omtrent de ontwikkeling van de reserve in de jaren vanaf 2015 tot en met 2019 geen grote fluctuaties vertoont. Medio 2020, bij het opstellen van de begroting van 2021 is er sprake van een materiële negatieve bijstelling van het saldo van de reserve. Om die reden heeft het onderzoek zich gericht op de veranderingen in deze periode. Daarbij wordt ingegaan op de oorzaken daarvan en de (mogelijke) gevolgen voor de jaren vanaf 2022.

1.3.2 Gegevens en analyse

In deze inventarisatie en analyse hebben we gebruik gemaakt van de gegevens die aan de raad zijn verstrekt omtrent de ontwikkeling van de reserve in het kader van de begrotingbehandeling, voortgangsrapportages en jaarrekeningen vanaf 2015. In het bijzonder de parkeerexploitatie 1 januari 2020 (medio 2019 opgesteld), 1 januari 2021 (medio 2020 opgesteld), 1 januari 2022 (medio 2021 opgesteld) en de jaarrekeningen over 2019 en 2020. Bij de analyse hebben we ons verder gebaseerd op de gegevens van de parkeerexploitatie in de rekenmodellen voor de jaren 2020 t/m 2022 die de basis vormen voor de meerjarige doorrekeningen waarop de begroting is gebaseerd.

Voorts hebben we gebruik gemaakt van veel detailinformatie die ons door de parkeermanager en de financieel adviseurs is verstrekt over de onderliggende gegevens. Onder meer parkeerinkomsten, aantallen parkeerders, bezettingscijfers van de parkeergarages, gegevens over kapitaallasten en exploitatielasten.

1.3.3 Analyseresultaten toetsen en bespreken

De resultaten van de analyse en de daaruit voortvloeiende bevindingen hebben we gedeeld en overlegd met de betrokkenen uit de ambtelijke organisatie. Dat is gebeurd in de vorm van een aantal werkoverleggen en tot slot in de vorm van een “hoor en wederhoor” overleg in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van de rekenkamer. De resultaten daarvan zijn verwerkt in het onderzoeksrapport.

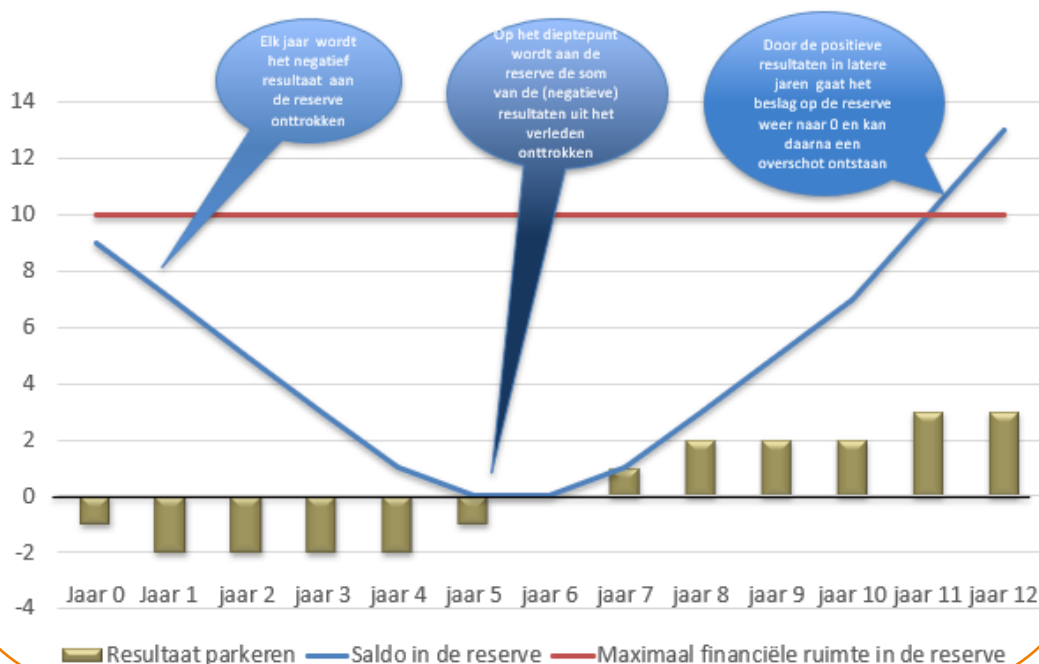
2 Bevindingen

2.1 Het doel van de reserve parkeren

De reserve parkeren is ingesteld met het doel om de aanloopverliezen die zich de eerste jaren voordoen bij het investeren in parkeergarages te egaliseren. Aanloopverliezen treden op doordat de eerste jaren de lasten van het parkeren, met name door de kapitaallasten, de baten overstijgen. Over de looptijd van 40 jaar gerekend moeten het parkeren minimaal kostendekkend zijn.

Hoe werkt de parkeerreserve?

Omdat al bij de besluitvorming over de bouw van de parkeergarages in het stadscentrum bekend was dat er in de eerste jaren een verlies zou zijn, is hiermee rekening gehouden en een egalisatiereserve gevormd. Hiermee wordt het over de jaren opgetelde negatieve resultaat van de parkeerexploitatie opgevangen. In zekere zin krijgt de gemeente een "leenschuld" bij zichzelf. Later in de tijd zal het parkeren een positief resultaat hebben, met die resultaten wordt de "leenschuld" afgelost. Zo is bereikt dat de aanloopverliezen bij het parkeren over de jaren heen wordt geëgaliseerd met de overschotten later en drukt het negatieve resultaat bij parkeren in een jaar niet op de gemeentebegroting in dat jaar.



Figuur 1 Werking van een egalisatiereserve voor parkeren schematisch (fictieve waarden)

2.2 Informatie aan de raad

De in 2009 ingestelde parkeerreserve had aanvankelijk een maximale omvang van € 10,0 mln. Omdat de financiële resultaten van het parkeren tegenvielen, met name als gevolg van de bankencrisis in 2008, heeft de raad in 2015 het maximum bijgesteld naar € 16,6 mln. In de jaren

daarna is de raad jaarlijks adequaat geïnformeerd over de ontwikkelingen van het resultaat op parkeren en de redenen daarvoor. Tot en met de begroting voor 2021 werd jaarlijks aan de raad een toelichting verstrekt bij het raadsbesluit voor de parkeerregulering waarmee de parkeertarieven werden vastgesteld. De hieruit voortvloeiende begrotingswijzigingen werden bij de eerstvolgende technische en financiële begrotingsaanpassing verwerkt. Vanaf de begroting voor 2022 is de toelichting op de ontwikkeling van de parkeerexploitatie opgenomen bij de gemeentebegroting en zijn de eventuele aanpassingen dus ook bij het indienen van de begroting al verwerkt.

De afgelopen jaren is de raad gedetailleerd geïnformeerd over de langjarige ontwikkeling van de parkeerexploitatie en de parkeerreserve via de resultaten van het daarvoor gehanteerde rekenmodel en de toelichtingen daarop. Bij het onderzoek hebben we intensief gebruik kunnen maken van dit rekenmodel en dat heeft in grote mate bijgedragen aan het resultaat van dit onderzoek. Daarbij zijn we goed en transparant van extra informatie voorzien door de betrokken ambtenaren.

De onderzoekers zijn zich ervan bewust dat het college, bij het informeren van de raad over een relatief complexe materie als de ontwikkeling van de parkeerreserve, zoekt naar een optimum tussen informatie over details en informatie over hoofdlijnen en dat te veel informatie de duidelijkheid kan verminderen. Niettemin denken we dat de grote effecten op de reserve die zich bij de begroting voor 2021 manifesteerden (toegelicht in 2.4) duidelijker naar voren gebracht hadden kunnen worden.

2.3 Herleidbaarheid, volledigheid en juistheid van de baten en lasten

De onderzoekers hebben een analyse gemaakt met de gegevens die aan de raad zijn verstrekt. Dit zijn gegevens omtrent de ontwikkeling van de reserve in het kader van de begrotingbehandelingen, voortgangsrapportages en jaarrekeningen vanaf 2015 en de aan de parkeerexploitatie ten grondslag liggende rekenmodellen voor de jaren 2020, 2021 en 2022. Uit onze analyse is gebleken dat de aan de parkeerexploitatie ten grondslag liggende gegevens herleidbaar en verklaarbaar zijn. De juistheid van de aan de parkeerexploitatie toegerekende lasten en baten blijkt uit de gemeentelijke jaarrekening. In het verleden zijn te optimistische verwachtingen voor parkeerinkomsten aangehouden. Hierop gaan wij in de volgende paragraaf in.

2.4 Ontwikkeling van het saldo in de reserve de afgelopen jaren

Na de vergroting van de parkeerreserve vanaf 2015, bleef tot en met de verwachting in de begroting voor 2020, de fluctuatie in het verwachte maximale beslag op de parkeerreserve beperkt. Met de begroting voor 2021 werd de verwachting voor het beslag op de reserve fors naar beneden bijgesteld. Dat kwam doordat bij die begroting voor het eerst het tegenvallende resultaat over 2019 was verwerkt en doordat met dat inzicht ook de begrote resultaten voor de jaren vanaf 2020 neerwaarts zijn bijgesteld. De neerwaartse resultaatbijstelling heeft twee hoofdoorzaken.

Hogere rentelasten dan begroot

In de aan de raad gemelde ontwikkeling van de parkeerreserve (via de bijlagen bij de raadsbesluiten over de parkeerregulering) is rekening gehouden met het gemiddelde rentepercentage waarmee binnen de begroting wordt gewerkt. Bij de rentelasten voor de parkeergarages moet echter rekening gehouden worden met de rente over aangetrokken gelden, deze is hoger. Het verschil is aangeduid met “extracomptabele rentelasten”. Deze extracomptabele rentelasten zijn niet in de meerjaren berekeningen van de reserve opgenomen. Het later alsnog doorrekenen ervan leidt tot een neerwaartse resultaatbijstelling. Over 2019 en 2020 tezamen ging het om een bedrag van € 1,45 mln. Over deze rekenwijze is de raad geïnformeerd. Onder meer beknopt via de toelichting op de ontwikkeling van de parkeerexploitatie voor 2019 en later via de jaarrekening 2019 gekwantificeerd.

Parkeeropbrengsten te optimistisch ingeschat

Bij de begrotingen t/m 2020 zijn de parkeeropbrengsten van de parkeergarages relatief (te) optimistisch ingeschat. Pas met ingang van de begroting 2021 zijn deze opbrengsten in lijn gebracht met de feitelijke resultaten. Daarmee is de aansluiting met de werkelijke inkomsten verbeterd. Over de jaren 2019 en 2020 tezamen ging het over een bedrag van € 1,6 mln.¹ (exclusief corona-effect) aan minder inkomsten dat op de reserve drukt². Over de herziene berekening van de begrote parkeerinkomsten is de raad via de toelichting op het raadsbesluit over de parkeerexploitatie voor 2021 in december 2020 geïnformeerd. De omvang van het effect is in de toelichting onderbelicht gebleven. Het was beter geweest als dat duidelijker naar voren was gebracht op deze plaats. De omvang blijkt overigens wel in de bijlage (bijlage 1, meerjarenbeeld parkeerexploitatie) waarin de ontwikkeling van de parkeerexploitatie cijfermatig is geduid.

¹ Over 2019 € 0,7 mln. en over 2020 € 0,9 mln.)

² Het negatieve effect van minder inkomsten bij de parkeergarage is in de parkeerexploitatie deels opgevangen doordat de kosten bij straatparkeren voor parkeerexperimenten lager bleken dan begroot.

2.5 Verwachtingen voor de komende jaren

Wij onderscheiden in hoofdlijn drie aandachtsgebieden als het gaat om de verwachtingen voor de komende jaren.

Parkeerinkomsten

Op dit moment zijn de parkeerinkomsten via een relatief eenvoudige systematiek van een voortschrijdend gemiddelde opgenomen. Er is (nog) geen rekening gehouden met (ruimtelijke of economische) omstandigheden die de parkeerinkomsten de komende jaren zullen beïnvloeden. Zoals in deel 2 van dit rapport is uiteengezet bij de baten van de parkeergarages en van straatparkeren, worden parkeerinkomsten ook door andere dan trendmatige ontwikkelingen beïnvloed. Zo kunnen door veranderingen in het mobiliteitspatroon als gevolg van de lockdown maatregelen de inkomsten lager uitvallen of minder groeien. De geplande geleidelijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op straat, die 1/3 deel van de parkeerinkomsten vertegenwoordigen, zal mogelijk ook tot een andere dan trendmatige bijstelling van de parkeerexploitatie leiden. De afgelopen jaren is het “corona-effect” voor de parkeerexploitatie gecompenseerd. Het is niet waarschijnlijk dat dit ook voor de komende jaren het geval zal blijven. Het mede door de effecten van de lockdown waarschijnlijk voor langere tijd veranderde mobiliteitspatroon kan een invloed hebben op de ontwikkeling van de parkeerinkomsten die niet, of vertraagd, via de gehanteerde methode van een voortschrijdend gemiddelde in beeld komt. Het is belangrijk dat de resultaten van de door het parkeermanagement uitgevoerde monitoring van parkeerinkomsten telkens (tijdig) in de toekomstverwachtingen worden verwerkt.

Exploitatielasten parkeren

Uit de analyse is naar voren gekomen dat in grote lijn de kosten van het jaarlijks beheer van zowel het straatparkeren als de parkeergarages adequaat en onderbouwd in de parkeerexploitatie zijn opgenomen. Een belangrijk deel van de beheerskosten vloeit voort uit de overeenkomst met de Coöperatie ParkeerService. Onze inschatting is dat deze kosten redelijk en verklaarbaar zijn. We geven daarbij wel in overweging deze kosten periodiek te evalueren en op marktconformiteit te toetsen.

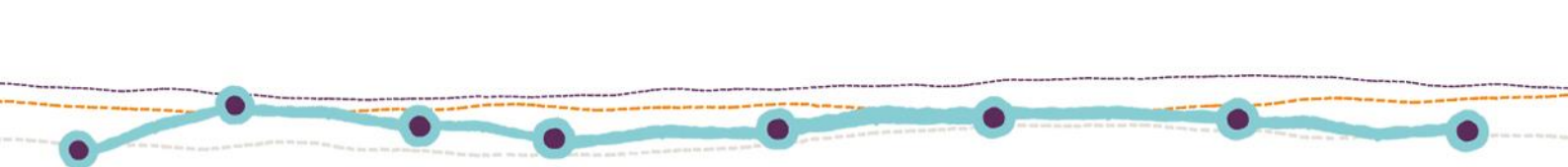
In de parkeerexploitatie zijn reserveringen voor groot onderhoud van de parkeergarages opgenomen. Uit een vergelijking met de meerjaren onderhoudsbegrotingen voor de parkeergarages Stadhuis, Theater en de voorzieningen voor fietsparkeren komt naar voren dat voor de periode tot en met 2031 gemiddeld € 80.000 per jaar te weinig wordt gereserveerd. Daarnaast wordt in de parkeerexploitatie jaarlijks gemiddeld € 143.000 opgenomen voor de parkeergarage Cityplaza en is er in de gemeentebegroting een voorziening voor onderhoud

parkeergarages opgenomen van € 2,0 mln. De onderzoekers hebben geen zekerheid kunnen krijgen over de vraag of deze voorziening voldoende is om de toekomstige verplichtingen te dekken.

Parkeergarage Zuid

Binnenkort besluit de raad over het krediet van de bouw van de parkeergarage Zuid. Via dit besluit heeft de raad rechtstreeks invloed op het saldo in de parkeerreserve omdat de exploitatielasten en baten van deze parkeergarage in de parkeerexploitatie komen.

- Voor de verwachte inkomsten via kort parkerende bezoekers in parkeergarage Zuid is naar de mening van de onderzoekers op dit moment nog onvoldoende onderbouwing. Zodoende bestaat volgens ons een risico dat de inkomsten lager zullen uitvallen dan begroot, waardoor het saldo van de parkeerreserve kan verslechteren.
- De opbrengsten uit verkoop van parkeerplaatsen zijn in de parkeerexploitatie als parkeerinkomsten opgenomen. De onderzoekers zijn van mening het hier geen parkeerinkomsten maar een opbrengst uit verkoop van activa betreft, waarvan het effect op de parkeerexploitatie gevormd wordt door een daling van kapitaal- en exploitatielasten.
- De exploitatielasten van de parkeergarage zijn in de parkeerexploitatie opgenomen. Bij de begroting van 2022 is in de parkeerexploitatie met een verhoging van het investeringsbedrag rekening gehouden en met de daaruit voortvloeiende hogere kapitaallasten. Of het investeringsbedrag voldoende is, is vooralsnog onzeker. Dat zal pas na aanbesteding blijken.
- In 2015 heeft de raad een Algemeen belangbesluit genomen dat de exploitatie van parkeergarages door de gemeente Nieuwegein als activiteit algemeen belang aanmerkt. Indien de gemeente besluit dat een activiteit in het algemeen belang is, biedt dat aan de gemeente de mogelijkheid om voorzieningen voor deze activiteit onder de kostprijs aan te bieden. Is er geen algemeen belang, dan moet de gemeente de integrale kostprijs doorrekenen in haar parkeertarieven. De parkeergarage Zuid zal de eerste jaren onder de kostprijs geëxploiteerd worden en is niet vermeld in het besluit van 2015.



3 Aanbevelingen

1 De onderzoekers adviseren het college om de begroting en monitoring van parkeerinkomsten te verfijnen en om een bandbreedte voor de ontwikkeling van parkeerinkomsten aan te geven.

Door parkeerinkomsten beter te monitoren en zo veel mogelijk factoren die parkeerinkomsten beïnvloeden bij de het begroten ervan te betrekken, komt een mogelijk risico op tegenvallende inkomsten eerder in beeld. Hierover kan het college de raad dan bij de begroting informeren en ook maatregelen voorstellen om de gevolgen ervan op te vangen. We raden aan de geactualiseerde verwachting voor parkeerinkomsten, zo mogelijk, ook te betrekken bij de besluitvorming over parkeergarage Zuid (gepland in het derde kwartaal van 2022).

Begroten van parkeerinkomsten

Uit het onderzoek komt naar voren dat de methode van begroten van parkeeropbrengsten meer verfijning behoeft. Een eerste stap is al gezet door vanaf 2021 de berekening van verwachte parkeerinkomsten te baseren op het voortschrijdend 3-jaars gemiddelde. Maar het is aan te raden ook verwachte ruimtelijke en economische ontwikkelingen mee te wegen bij de verwachte parkeerinkomsten. We adviseren het college hieraan invulling te geven. Factoren die parkeerinkomsten beïnvloeden zijn bijvoorbeeld:

- Structurele veranderingen in het mobiliteitspatroon door de coronamaatregelen waardoor de parkeerinkomsten zoals die nu in de parkeerexploitatie staan, kunnen teruglopen;
- Lagere economische groei en inflatie kunnen de parkeerinkomsten onder druk zetten;
- De (voorgenomen) realisatie van parkeergarage Zuid zorgt voor meer parkeerplaatsen in parkeergarages en faciliteert de beleidsmatig gewenste vermindering van het aantal fiscale parkeerplaatsen (parkeren op straat). Maar als het aantal parkeerplaatsen op straat kleiner wordt, dalen de inkomsten hieruit, hetgeen de parkeerexploitatie negatief beïnvloedt.

Daarom raden we aan de in de parkeerexploitatie opgenomen parkeerinkomsten niet (alleen) te baseren op een trendmatige ontwikkeling, maar deze te verrijken aan de hand van een meerjarige prognose. Deze prognose kan gebaseerd zijn op een herijkte parkeerbalans voor het centrum en omgeving en op de verwachte economische omstandigheden.

Monitoren van parkeerinkomsten

De onderzoekers zijn van mening dat de bij de monitoring van parkeergedrag en parkeerinkomsten gebruikte instrumenten niet optimaal zijn. We adviseren het college deze te verbeteren om zodoende ontwikkelingen in het gebruik van elk van de parkeervoorzieningen snel in beeld te krijgen en te analyseren. We denken aan:

- Parkeerinkomsten per locatie herleiden via de geparkeerde tijd en het hiermee samenhangende tarief;
- Onderscheid maken in gebruik en bezetting door enerzijds abonneementhouders en anderzijds kortparkeerders, omdat dit een goed beeld geeft van de werkelijk beschikbare (rest)capaciteit in het parkeerareaal.

We raden aan instrumenten voor monitoring van inkomsten te implementeren bij de geplande vervanging van parkeerapparatuur.

Bandbreedte voor parkeerinkomsten

Het hanteren van een bandbreedte waarbinnen de parkeerinkomsten kunnen liggen, geeft de raad beter zicht op de onzekerheden bij deze inkomsten en de mate waarop zij daarop invloed heeft.

Het college heeft de raad de afgelopen jaren bij de begroting geïnformeerd over de risico's bij de parkeerexploitatie. De onderzoekers adviseren het college bij deze analyse:

- meer aandacht te geven aan de onzekerheden bij de parkeerinkomsten door externe invloeden zoals meer of minder economische groei, inflatie en mobiliteitsgedrag;
- deze onzekerheden tot uiting te laten komen in een bandbreedte waarbinnen de parkeerinkomsten zich naar alle waarschijnlijkheid ontwikkelen.

2 De onderzoekers adviseren het college ervoor te zorgen dat er geen verschillen zijn tussen de parkeerreserve volgens het rekenmodel en de parkeerreserve volgens de gemeentebegroting.

Deze aanbeveling heeft tot doel de raad een eenduidig beeld te presenteren van de ontwikkeling van de parkeerreserve.

De verwachte ontwikkeling van de parkeerexploitatie en de daarmee verbonden parkeerreserve is gebaseerd op een rekenmodel. De uitkomsten daarvan moeten verwerkt worden in de gemeentebegroting. Uit de bevindingen komt naar voren dat er (weliswaar verklaarbaar) verschillen zijn tussen de reserve volgens het rekenmodel en wat is opgenomen in de gemeentebegroting. De onderzoekers adviseren het college ervoor te zorgen dat voor het rekenmodel (zo veel mogelijk) dezelfde uitgangspunten gehanteerd worden als voor de begroting. We geven twee voorbeelden:

- Een eerste voorbeeld is de voorgenomen realisatie van parkeergarage Zuid. De baten en lasten hiervan zijn opgenomen in het rekenmodel omdat daarmee een zo realistisch mogelijk meerjarenbeeld wordt berekend. Maar omdat voor het krediet voor deze parkeergarage nog geen raadsbesluit is genomen, zijn de baten en lasten niet in de begroting verwerkt. Dit is

onvermijdelijk maar leidt tot verschillen. We adviseren het college deze verschillen in de toelichting op de parkeerexploitatie te benoemen en te kwantificeren zodat de raad hiervan op de hoogte is;

- Een tweede voorbeeld zijn de extracomptabele rentelasten. Deze waren en zijn nog enige tijd van invloed op ontwikkeling van de parkeerreserve. Ze zijn wel in de begroting opgenomen maar niet in het rekenmodel. We raden aan dat wel te doen.

3 De onderzoekers adviseren het college de kosten van het parkeerbeheer door de Coöperatie ParkeerService op marktconformiteit te toetsen en om de onderhoudsreserveringen voor parkeergarages tegen het licht te houden en zo nodig te verhogen.

Deze aanbeveling heeft een zo goed mogelijke beheersing van de kosten in de parkeerexploitatie tot doel.

Parkeerbeheer door Coöperatie ParkeerService (CPS)

Uit het onderzoek komt naar voren dat de gemeente Nieuwegein, als lid van de Coöperatie ParkeerService (CPS) een financieel risico draagt voor de bedrijfsvoering bij CPS. Dit risico is in de begroting van 2022 benoemd en op nihil ingeschat. Omdat met ingang van 2022 een van de grotere leden van CPS haar lidmaatschap beëindigd heeft, zien de onderzoekers een risico dat de kosten van het lidmaatschap voor de overige leden stijgen. We adviseren het college dit risico te kwantificeren. De kosten die CPS berekent voor het parkeerbeheer, zijn op dit moment in de ogen van de onderzoekers verklaarbaar. We raden aan deze kosten wel periodiek te laten evalueren en op marktconformiteit te toetsen.

Reservering voor groot onderhoud aan parkeervoorzieningen

De onderzoekers konden geen volledige aansluiting vinden tussen enerzijds de voor het meerjaren onderhoud opgenomen jaarlijkse reserveringen voor voorzieningen en anderzijds de voor onderhoud benodigde bedragen. Wel is gebleken dat de in de parkeerexploitatie opgenomen reserveringen voor het meerjaren onderhoud van de parkeergarages Theater en Stadhuis lager zijn dat hetgeen op basis van de onderhoudsplanningen nodig zou zijn. De onderzoekers adviseren het college daarom om de reserveringen tegen het licht te houden en zo nodig te verhogen. We raden aan daarbij ook rekening te houden met nieuwe eisen, bijvoorbeeld die voor elektrisch laden, die bij grootschalige renovatie van toepassing zijn.

4 De onderzoekers adviseren de raad om bij de behandeling van het raadsvoorstel voor het uitvoeringskrediet voor de parkeergarage Zuid aandacht te geven aan de

juridische toetsing voor de Wet Markt en Overheid, aan een degelijke onderbouwing voor de verwachte inkomsten uit kortparkeren en aan een goede verwerking van baten en lasten van deze parkeergarage in de parkeerexploitatie.

Juridisch kader Wet Markt en Overheid toetsen

Om parkeergarage Zuid, zoals voor de komende jaren voorgenomen, onder de kostprijs te mogen exploiteren, is een "Algemeen belangbesluit" nodig. Uit het onderzoek komt naar voren dat er twijfel is of het Algemeen belangbesluit dat de raad in 2015 voor parkeergarages heeft genomen, ook van toepassing kan zijn op de nieuw te realiseren parkeergarage Zuid, of dat een nieuw besluit voor deze parkeergarage nodig is. De onderzoekers raden de raad aan hierover duidelijkheid te vragen.

Parkeerinkomsten beter onderbouwen

De noodzaak voor de bouw van de parkeergarage is onderbouwd met een parkeerbalans, deze is bij het voorbereidingsbesluit opgenomen. Uit het onderzoek komt naar voren dat uit deze parkeerbalans geen onderbouwing voor de geprognosticeerde inkomsten uit kortparkeren blijkt. Deze inkomsten moeten beter worden onderbouwd.

Verkoop van parkeerplaatsen als desinvestering in de parkeerexploitatie opnemen

De onderzoekers hebben geconstateerd dat in de parkeerexploitatie opbrengsten uit verkoop van parkeerplaatsen in parkeergarage Zuid zijn opgenomen als parkeerinkomsten. Dat is volgens ons niet juist. We raden aan om de verkoopopbrengsten als desinvesteringen op te nemen en via kapitaal- en exploitatielasten in de parkeerexploitatie te verwerken.



Een wereld te winnen.

©2022, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

*Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden
verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar
gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten
voorbehouden.*

*All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in
any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written
permission of Spark B.V.*

*Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen
aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document
vermelde informatie.*