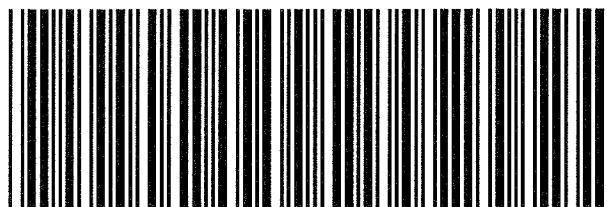


Stuknummer: bl09.01787



Kopiehouder(s)

- | | |
|----------------------------------|---|
| <input type="radio"/> BC&F | <input type="radio"/> Burgemeester |
| <input type="radio"/> SB | <input type="radio"/> Gemeentesecretaris |
| <input type="radio"/> RW&O | <input type="radio"/> Wethouder P.H.H. Kragt |
| <input type="radio"/> PBZ | <input type="radio"/> Wethouder C.J.M. Hienkens |
| <input type="radio"/> OW&S | <input type="radio"/> Wethouder J. Boskeljon |
| <input type="radio"/> WI&Z | <input type="radio"/> Wethouder L.R.E.P. Smit |
| <input type="radio"/> VV&H | <input type="radio"/> Wethouder B. Fritzsche |
| <input type="radio"/> FB | <input type="radio"/> Kabinet |
| <input type="radio"/> BSP | <input type="radio"/> Griffie |
| <input type="radio"/> CONCERTDIR | <input type="radio"/> Leeskamer |
| <input type="radio"/> BRANDWEER | |

Zaaknummer:

Termijngebonden:

Datum Poststempel:

Ontvangstbevestiging: JA / NEE

Analoog Archiveren: JA / NEE

Stuknummer: bl09.01787



Uitwerkingsplan Stadshart Den Helder

Advies haalbaarheid parkeerexploitatie

Verkorte versie - CONCEPT-

Projectnummer 6215
Datum 25 mei 2009

Rapportnummer	001	Opgesteld door	mevrouw ir. D.M.H. Scheid en de heer ir. P.G.M. Jorna
Versie	002	E-mail	dmh.scheid@bbn.nl
Status	concept	Doorkiesnummer	088 - 226 24 40
Tekstgedeelte	13 pagina's	Internet	www.bbn.nl
Bestandsnaam	Rapportage korte versie Advies haalbaarheid parkeerexploitatie 25 mei 2009 Tekst.docx		

Inhoud

1.	Aanleiding en opzet	3
2.	Oplossingen UP en vertaling parkeergrex	4
2.1.	Voorgestelde parkeeroplossingen UP	4
2.2.	Bijbehorend parkeerresultaat/exploitatie	4
3.	Strategie	5
3.1.	Beleid	6
3.2.	Aantal	6
3.3.	Type	7
3.4.	Locaties	8
3.5.	Regulering/tarief	8
4.	Uitgangspunten	9
4.1.	Aantallen	9
4.2.	Locaties	10
4.3.	Investerings en opbrengsten	13

1. Aanleiding en opzet

In het Uitwerkingsplan (UP) Stadshart zijn nieuwe gebouwde parkeervoorzieningen opgenomen. Ten opzichte van de huidige situatie verdwijnt het parkeren voor een groot deel uit het openbare gebied richting ondergrondse parkeergarages in de haltes van het winkelgebied. Op basis van de nieuwe parkeersituatie uit het UP is een exploitatieplan opgesteld. Het financiële resultaat van deze parkeerexploitatie is uitgedrukt in een onrendabele top van circa € 13 miljoen.

De berekening was gebaseerd op een investeringsnorm per parkeerplaats. Aanbevolen werd de verantwoordelijkheid van dit tekort te leggen bij Zeestad. Tijdens het onderzoek naar de dekkingsmogelijkheden voor de planexploitatie van het UP is door de Werkgroep Financiën geconstateerd dat een consistente oplossing moet worden gevonden voor de onrendabele top voor het parkeren. Immers, zonder een realiseerbare parkeerexploitatie kan geen sprake zijn van een financieel haalbaar UP. Na een korte toelichting op de oplossingsmogelijkheden is door de Stuurgroep gevraagd de haalbaarheid van de parkeerexploitatie nader te onderzoeken. Deze rapportage is een verkorte versie van een uitgebreide studie waarin de huidige parkeersituatie en het huidige parkeerbeleid is geanalyseerd. Daarnaast zijn onder meer de bevindingen vergeleken met de parkeersituatie in andere steden. In deze rapportage beperken we ons tot een strategische context om een realiseerbare parkeerexploitatie te kunnen onderzoeken. Deze verbreding in de oplossingsrichting heeft, na een doorrekening van enkele scenario's, geleid tot de adviezen over een realiseerbare parkeersituatie voor de toekomstige situatie voor het Stadshart.

2. Oplossingen UP en vertaling parkeergrex

2.1. Voorgestelde parkeeroplossingen UP

Het nieuwe parkeerareaal in het Stadshart moet ruimte bieden voor de huidige parkeerbehoefte en voor de nieuwe ontwikkelingen. Vanuit het stedenbouwkundige 2-halterprincipe (3 polen, 2 halters en station) zijn de aangegeven parkeeraantallen ondergebracht in diverse parkeerlocaties. De 2 voorgestelde parkeervoorzieningen op de uiteinden van de halter zijn ondergronds en geïntegreerd in de bebouwing. (Kop Spoorstraat 260 pp en Kop Beatrixstraat 380 pp.) In elke garage worden plaatsen gereserveerd voor de erboven te realiseren woningen, conform de parkeernorm van 1 pp per woning. Ook is er in de garage capaciteit opgenomen voor de bezoekers uit de aangrenzende woonbuurten.

Het straatparkeren wordt in het stadscentrum tot een minimum beperkt, waardoor veel bestaande parkeerplaatsen (circa 700) komen te vervallen. Zes nieuwe dan wel uit te breiden parkeervoorzieningen worden voorgesteld op de volgende locaties:

- Sluisdijk/Beatrixstraat (halter 1): 380 pp;
- Spoorstraat (halter 2): 260 pp;
- Kanaalweg (parkeerterrein): uitbreiding van 49 naar 97;
- Boerhavestraat (maaiveld) : uitbreiding van 20 naar 200 pp (maaiveld) in combinatie met garage onder het stadhuis;
- Voormalig Vinkenterrein/Fabrieksgracht: 154 pp;
- Willemsoord: 400 pp.

2.2. Bijbehorend parkeerresultaat/exploitatie

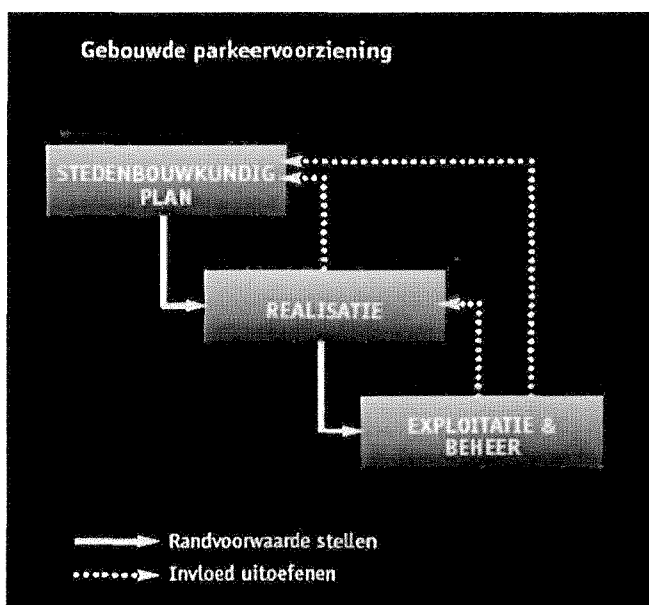
De eerder gemaakte inschatting voor de 380 pp in Beatrixstraat/Sluisdijk en de 260 pp in Spoorstraat is gebaseerd op een norm voor de stichtingskosten van € 23.000 per plek. De totale investering komt daarmee op € 14,7 miljoen voor 2 parkeergarages. Door kapitalisatie van het saldo kan slechts € 2 miljoen worden afgedekt. De onrendabele top komt dan uit op € 12,7 miljoen.

Ons inziens is een huidige reële investering van € 40.000 per pp noodzakelijk. Hierdoor zou voor de 2 parkeergarages eerder een investering van € 25,6 miljoen benodigd zijn. Uitgaande van een gelijke kapitalisatie zou een onrendabele top van € 23,6 miljoen resteren.

De insteek van was dat de gemeente € 2 miljoen zou kunnen betalen voor de 2 garages op basis van de exploitatieberekening over 30 jaar (ncw-resultaat is € 2 miljoen positief). Het bepalen van de beleggingswaarde van de parkeergarage dient te gebeuren op basis van aannames op het gebied van exploitatielasten en -opbrengsten en de initiële stichtingskosten. Aan dit laatste wordt echter voorbij gegaan door in dit geval alleen naar de exploitatiekant te kijken en daardoor de investeringen en de daarmee samenhangende onrendabele top in zijn geheel bij het UP/Zeestad neer te willen leggen.

3. Strategie

De gemeente Den Helder heeft met haar Parkeervisie en de Nota Bouwen en Parkeren de eerste stappen gezet naar een parkeerbeleid. Nu de ontwikkelingen in het Stadshart vragen om duidelijke keuzen op het gebied van herstructurering, uitbreiding en inrichting van het openbaar gebied is het moment gekomen om een integraal parkeerbeleid voor de nabije en verdere toekomst neer te zetten. Een integrale aanpak die de aspecten: inrichting, leefbaarheid, bereikbaarheid en de daarmee samenhangende economische gevolgen combineert. Oplossingen voor parkeervraagstukken dienen niet ad hoc en per project te worden opgelost, maar behoren een heldere uitwerking te zijn van een van te voren weloverwogen parkeervisie met bijbehorend beleid.

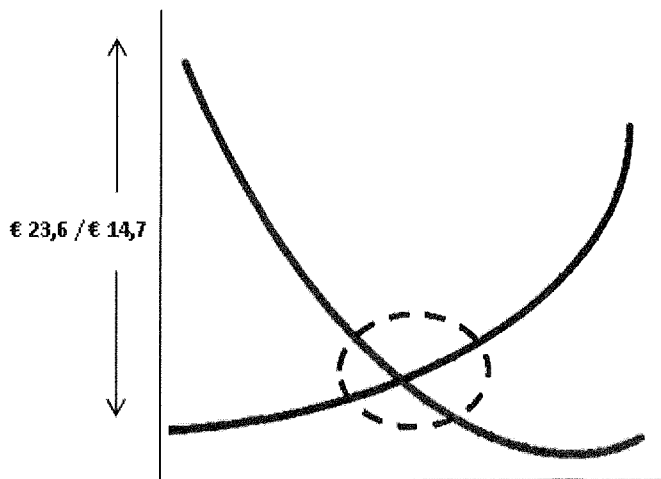


Tabel: strategie gebouwde parkeervoorziening

Het UP laat een aantal voorgestelde parkeervoorzieningen zien welke deels door de gemeentelijke opvattingen in de parkeervisie worden gedeeld. Voor het tot stand brengen van een haalbare parkeerexploitatie dient nog een aantal optimalisaties plaats te vinden:

- ruimtelijke afstemming op aantallen en typologie;
- beleidsafwegingen op basis van hiërarchie in keuzes (kern, overloop en kwaliteit).

Het voorsnog sterk negatieve resultaat van de parkeeroplossingen in het UP dient realistisch te worden bijgesteld zonder de ruimtelijke insteek geweld aan te doen.



Tabel: investeringen versus opbrengsten

De hoge investeringskosten van de huidige parkeeroplossingen en het lage saldo van de parkeereexploitatie veroorzaken een groot tekort. De insteek is de investeringen te laten dalen en de opbrengsten te laten stijgen waardoor een aanvaardbaar resultaat wordt behaald.

3.1. Beleid

In de huidige situatie zijn goedkopere plekken bezet ten nadele van de meer kostbare plekken. Dit duidt op een niet geheel optimale parkeerregulering. Beleidsdoelstellingen die in de praktijk gebracht dienen te worden moeten voorzien in:

- een integrale benadering van het totale openbaar parkeren in het Stadshart;
- het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor een gangbaar gebruik en bezoek;
- het optimaliseren van de bezettingsgraad van de (bebouwde) parkeervoorzieningen;
- het voorzien (met lage kosten) in een piekopvang bij speciale gebeurtenissen.

Dit wordt bereikt door het verlagen van het beschikbare aantal parkeerplaatsen. Gelijktijdig dient rekening gehouden te worden met uitbreidingsmogelijkheden in de tijd van (gebouwde) parkeervoorziening bij een (nu niet voorzienbare) toenemende vraag. De flexibiliteit van het toekomstige programma in het centrumgebied en het gebruik ervan vraagt om flexibiliteit van de parkeer-voorzieningen.

Voor een goede benutting van de capaciteit is uitwisseling essentieel. Vandaar dat het noodzakelijk is een dynamisch parkeerverwijssysteem in te voeren, gelijktijdig met een reguleringssysteem.

De insteek is om een integraal parkeerbeleid te kunnen doorvoeren. Daarom is het van belang de regie te kunnen voeren over alle openbare parkeerplaatsen. Om die reden dient men alle parkeervoorzieningen in eigendom te krijgen (aankoop Dekamarkt).

3.2. Aantal

De meest voor de hand liggende stap is om te kijken of de huidige voorgestelde parkeerplekken wel in verhouding zijn met de verwachte bezetting. Het werkelijke aantal verwachte parkeeruren van de verschillende voorzieningen (bebouwd en op maaiveld) ligt erg laag wat duidt op een grote leegstand van de parkeervoorzieningen. Dit duidt vooral op een grote overmaat aan

parkeerplekken op enkele piekmomenten na. Op dit moment is de keuze gemaakt om het parkeeraanbod af te stemmen op de zaterdagmiddagpiek. Hierdoor staan op veel momenten dure parkeerplekken (in realisatie en exploitatie) leeg. Om de haalbaarheid van de parkeervoorzieningen te realiseren dient de bezettingsgraad (en daarmee het aantal parkeeruren per parkeervoorziening) opgevoerd te worden.

Insteek dient te zijn dat tegemoet wordt gekomen aan de kritieke parkeervraag (de kern) met een uitloop mogelijkheid (overloop) voor de piekmomenten. Uit eerdere (gemeentelijke)parkeeronderzoeken lijkt een aantal van 1.050 parkeerplaatsen de ondergrens te zijn voor het gemiddelde gebruik mits er overloop-mogelijkheden zijn. In onze basisberekeningen, gaan wij uit van een kern van 1.100 beschikbare openbare parkeerplekken met een overloop van 365 parkeerplaatsen ten behoeve van het centrumgebruik.

Hierdoor komen in totaal uiteindelijk 1.465 pp beschikbaar. In de toekomst bieden enkele locaties de mogelijkheid om verdere uitbreiding van de parkeeraantallen te realiseren (220 pp extra). In de huidige situatie zijn 1.744 pp beschikbaar. Door bouwactiviteiten komen hiervan in de nabije en verre toekomst circa 700 pp te vervallen. We stellen dus een vermindering van bijna 280 parkeerplaatsen voor.

Kern

De parkeervoorzieningen in de kernlocaties zijn bedoeld om te voorzien in de gemiddelde parkeerbehoefte. Ze zijn gesitueerd in de directe nabijheid van de voorzieningen in het centrumgebied en kennen een gewoon tarief. Ze zijn altijd toegankelijk en zullen door de locatie en het beschikbaar aantal parkeer-plaatsen een relatief hogere bezetting kennen.

Overloop

De parkeervoorzieningen in de overloop locaties zijn bedoeld om te voorzien in de piekmomenten van de parkeerbehoefte. Ze zijn gesitueerd op locaties die voornamelijk iets verder weg liggen van de voorzieningen in het centrumgebied. Hier wordt een hoger tarief gehanteerd. Ze zijn niet altijd toegankelijk (bijvoorbeeld buiten kantoorijden stadskantoor) en zullen door de locatie en de wisselende parkeer-behoefte een zeer lage bezetting kennen.

Uitbreiding

De flexibiliteit van het toekomstige programma in het centrumgebied en het gebruik ervan vraagt om flexibiliteit van de parkeervoorzieningen. Indien in de toekomst uitbreiding is gewenst die nu nog niet is voorzien, zijn 220 extra parkeerplaatsen te realiseren.

3.3. Type

De in het UP voorgestelde realisatie van parkeervoorzieningen is opnieuw bezien. Is de juiste parkeer-typologie wel op de juiste plek gehanteerd. Daarbij is onderzocht of parkeervoorzieningen mogelijk zijn met een vergelijkbare kwaliteit maar met lagere investeringen. De huidige situatie en mogelijke uitbreidingen zijn daarbij meegenomen. Insteek was om te onderzoeken of bij een integrale benadering van de parkeer-voorzieningen de geplande kostbare ondergrondse parkeerplaatsen op een ander manier kunnen worden opgelost. Parkeertypen die meegenomen zijn, zijn onder meer oplossingen in een parkeerdek, bebouwd in een bestaande opstal, op het maaiveld en onder een verhoogd maaiveld. Daarbij zijn de planeconomische overwegingen getoetst met de stedenbouwkundige mogelijkheden in een samenwerking tussen de gemeente Den Helder, Zeestad, Islant, West 8 en bbn adviseurs.

3.4. Locaties

Naast de in het UP voorgestelde locaties is een aantal bestaande locaties opnieuw bekeken (o.a. Dekamarkt (particuliere garage), Kroonpassage (slagboomparkeren), Koningshoek (parkeerdek) en Sluisdijkstraat/Beatrixstraat.) Daarnaast zijn ook 2 alternatieve locaties ruimtelijk onderzocht, te weten Zusterflat en Julianaplein.

3.5. Regulering/tarief

Het huidige saldo van de parkeerexploitatie kan sterk worden verbeterd op het moment dat het parkeervraagstuk breder wordt bekeken dan alleen het stadshart. Laat alle te generen parkeeropbrengsten ook daadwerkelijk bijdragen aan de totale parkeerexploitatie. In 2011 start de fysieke uitwerking van het UP. Huidige parkeervoorzieningen komen te vervallen en nieuwe (parkeer)locaties worden ontwikkeld .

Dit is het moment om een integraal parkeerbeleid te introduceren waarbij betaald parkeren voor alle parkeervoorzieningen wordt ingezet.

Het huidige tarief van € 1,70 en € 1,10 per uur (inclusief btw) wordt deels losgelaten en vervangen door een basistarief van € 1,70 per uur. Dit is opgenomen als uitgangspunt voor zowel maaiveldparkeren als garageparkeren. De aantrekkingskracht van het garageparkeren wordt niet gezocht in een lager tarief maar moet tot uiting komen in de kwaliteitskeuze van de gebruiker (locatie en beleving). Dit tarief geldt voor de parkeer-voorzieningen die tot de kern worden gerekend. Voor de piekoprof zijn andere parkeerlocaties gereserveerd die een afwijkend tarief kennen van € 1,90 per uur.

4. Uitgangspunten

4.1. Aantallen

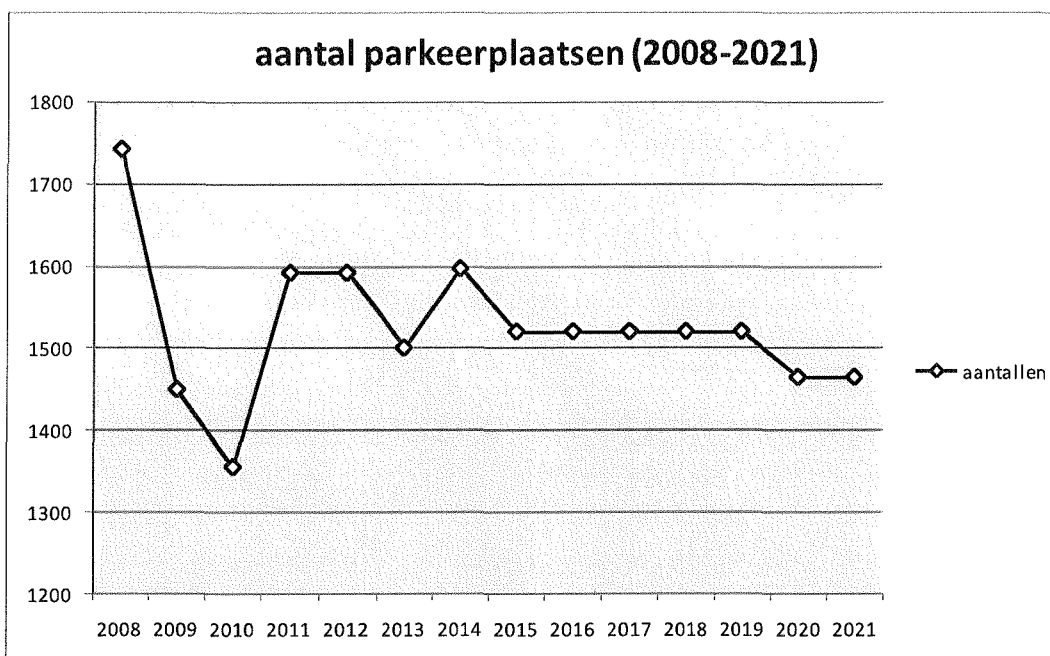
In de huidige situatie zijn 1.744 parkeerplaatsen beschikbaar voor centrumbezoekers. Tevens zijn circa 200 fysieke parkeerplaatsen niet beschikbaar voor openbaar gebruik, omdat deze plaatsen gereserveerd zijn voor abonneementhouders (bewoners en ondernemers). Uitgangspunt is dat kan worden volstaan met een lager aantal parkeerplaatsen dan waar nu in is voorzien. Enerzijds is dit onderbouwd in eerdere notities (Uitwerkingsnotitie Beheer en exploitatieparkeergarages, augustus 2008). Anderzijds wijst de huidige bezetting op een zeer grote overcapaciteit van parkeerplaatsen op de piekmomenten na.

De kritieke aantal van 1.100 parkeerplaatsen is opgevat als kern. Voor de piekmomenten zijn 365 parkeerplaatsen als overloop opgenomen. Indien in de toekomst uitbreiding is gewenst die nu nog niet is voorzien zijn 220 extra parkeerplaatsen te realiseren.

	kernprogramma	plek opvang	uitbreidingsmogelijkheden
Sluisdijkstraat/Beatixstraat	212		120
Spoorstraat/Schouwburg			
Willemsoord	150		50
Dekamarkt	85		
Kroonpassage	95		
Kanaalweg		150	
Koninck's hoek	250		
Gravenstraat	62		
Boerhavenstraat/Stadskantoor		65	50
Fabrieksracht/Vinkenterrein	31	150	
Zusterflat	215		
totaal	1.100	365	220

Tabel: aantallen parkeerplaatsen (kern-overloop-uitbreidingsmogelijkheden)

Het aantal parkeerplaatsen schommelt in de loop der jaren van tussen 1.744 en 1.355 met een uiteindelijk aantal van 1.465. In een verdere optimalisatieslag moeten eventuele tijden van krapte worden vermeden.

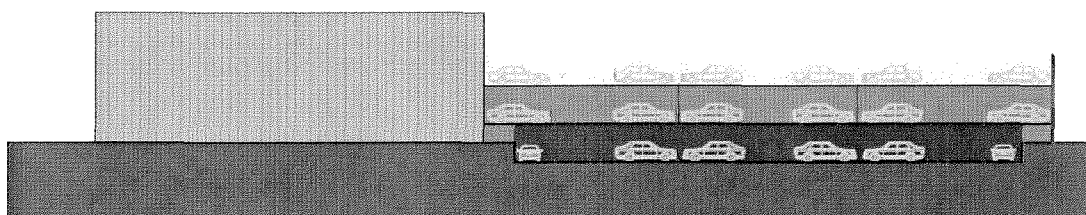


Grafiek: aantal parkeerplaatsen beschikbaar gedurende de jaren 2008-2021

4.2. Locaties

Halter1 Sluisdijkstraat/Beatrixstraat

In plaats van de voorgestelde ondergrondse parkeergarage bij Halter 1 stellen wij voor om de huidige parkeervoorziening aan de Sluisdijkstraat te herstructureren. De huidige 184 parkeerplaatsen (92 openbaar en 92 gereserveerd voor abonnementhouders) zullen in eerste instantie worden omgezet naar volledig openbaar gebruik en worden vergroot met 28 pp waardoor het totale aantal op 212 pp komt. In de toekomst is een verdere uitbreiding mogelijk met 120 pp waardoor de totale parkeervoorziening 332 pp kent. De parkeervoorziening zal ook gezien de toekomstige winkels/bewoners worden opgeknipt.



Halter 2 Spoorstraat+ Zusterflat

Conform het voorstel in het UP zou op deze locatie in 2014 worden voorzien in een ondergrondse parkeervoorziening met 260 plaatsen. Op korte termijn zou de Zusterflat echter een goed alternatief zijn. Bestaande bouw wordt daarbij geherstructureerd tot een parkeervoorziening waarbij 215 parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Deze parkeervoorziening kan tevens prima dienst doen om de in de nabije toekomst te vervallen parkeerplaatsen te compenseren (start herbouw 2010).

Willemsoord

Op dit moment fungeert Willemsoord als permanente uitloop voor de parkeerbehoefte. Het is in deze situatie een aantrekkelijke plek gezien er geen tarief geldt en de afstand tot het centrumgebied te overzien is. Het voorstel is om op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd in het centrumgebied (2011) de capaciteit op Willemsoord te verkleinen. Deels doordat er bouwplannen worden ontwikkeld op deze locatie , deels om de bezetting op andere locaties te verhogen. De capaciteit zakt van 450 plekken naar 150 plekken op maaiveld. Willemsoord is een van de locaties waar in de toekomst de capaciteit ook weer verhoogd kan worden door uitbreiding van de parkeervoorziening op maaiveld. Dit ook in combinatie met mogelijke uitbreiding van het programma.

Dekamarkt

Parkeergarage aan het Palmplein is nu in particulier bezit. Vanwege de integraliteit van het parkeren en het beleid wordt voorgesteld deze locatie uit te kopen. Er zijn plannen voor uitbreiding van de supermarkt, maar op dit moment gaan wij uit van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.

Kroonpassage

De Kroonpassage is in particulier bezit, maar de gemeente koopt de huur af met een symbolische bedrag van € 1 per jaar en is verantwoordelijk voor het beheer. Er zijn 95 parkeerplaatsen beschikbaar welke worden toegerekend aan het kernprogramma.

Kanaalweg

Op dit moment zijn 50 parkeerplaatsen beschikbaar en kan er gratis worden geparkeerd. In de buurt vinden momenteel bouwwerkzaamheden plaats. Er wordt voorgesteld om vanaf 2011/2012 150 pp beschikbaar te stellen voor piekopvang.

Koninck's hoek

Op dit moment zijn er op het dek van Koninck's hoek 250 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan 125 parkeerplaatsen in een blauwe zone en 125 parkeerplaatsen worden verhuurd aan bewoners/ondernemers. Er wordt voorgesteld de 250 parkeerplaatsen om te zetten naar openbare parkeerplaatsen als onderdeel van het kernprogramma.

Gravenstraat

In de huidige situatie is Gravenstaat een drukbezocht parkeerterrein van 62 parkeerplaatsen. Er wordt voorgesteld deze locatie te handhaven als onderdeel van het kernprogramma

Boerhavestraat/Stadskantoor

Op dit moment wordt kleinschalig op maaiveld geparkeerd. In verband met de bouw van het stadskantoor worden extra parkeerplaatsen aangelegd. In eerste instantie niet meer beschikbaar voor openbaar gebruik. Tijdens piekmomenten, buiten kantoor tijden wordt parkeervoorziening wel toegankelijk. Uitbreiding in de toekomst is op deze locatie mogelijk.

Fabrieksgracht/Vinkenterrein

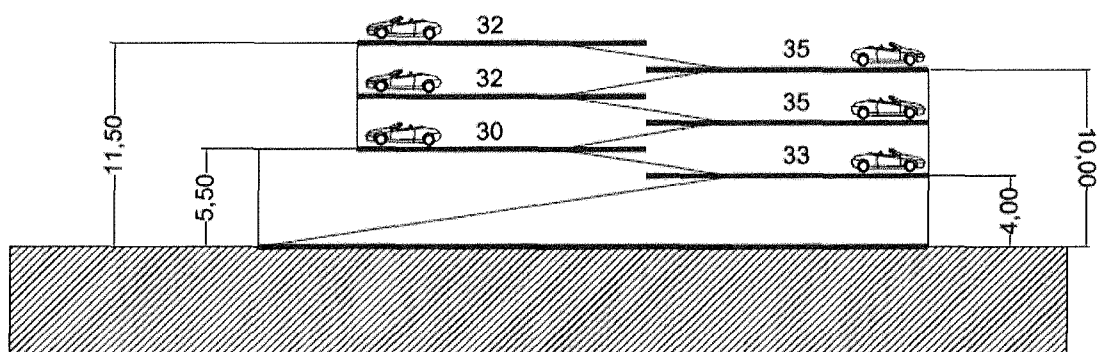
Dit betreft een huidig vervuild fabrieksterrein wat wordt gebruikt als gratis parkeerterrein voor de buurt. Het voorstel is om op dit terrein 181 parkeerplaatsen te realiseren. 31 parkeerplaatsen

worden toegekend aan het kernprogramma en de overige 150 parkeerplaatsen worden beschikbaar gesteld voor piekvang.

Zusterflat

Er is onderzocht of de bestaande zusterflat geschikt zou zijn om te herstructureren naar een parkeer-voorziening. Globale bouwkundige en ruimtelijke analyse toont aan dat het mogelijk is 215 parkeerplaatsen te realiseren in de verdiepingen. De plint biedt daarnaast plaats aan circa 1.200 m² bvo winkelvoorziening. Vanuit stedenbouwkundige oogpunt zijn er geen bezwaren tegen deze variant.

Deze parkeervoorziening kan op korte termijn prima dienst doen om de in de nabije toekomst te vervallen parkeerplaatsen te compenseren (start herbouw 2010). Daarnaast is de Zusterflat een goed alternatief voor de bebouwde parkeervoorziening aan de Spoorstraat.



4.3. Investerings en opbrengsten

Voor de berekeningen is uitgegaan van normatieve raming van stichtingskosten. De benodigde investeringen voor Zusterflat en de uitbreiding van parkeerdek Beatrixstraat zijn op basis van ontwerpen financieel onderbouwd.

Uitgangspunten éénmalige investeringen

Voor de berekeningen ten aanzien van de investeringen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Voor de benodigde kwaliteitsimpuls voor een parkeergarage/dek is uitgegaan van € 5.000,- per parkeerplaats;
- Uitzondering is Sluisdijk/Beatrixstraat. Wij houden rekening met toevoeging van een aantrekkelijke gevel. Er is uitgegaan van een kwaliteitsimpuls van € 10.000,- per parkeerplaats;
- Voor de benodigde kwaliteitsimpuls voor maaiveld parkeren is uitgegaan van € 2.500,- per parkeerplaats;
- Voor de aankoop (indicatief) van Dekamarkt gaan wij uit van een verwervingsprijs van € 35.000,- per parkeerplaats;
- Voor parkeergarage Konick's hoek is géén bedrag opgenomen voor eventuele afkoop van huurcontracten;
- Er is een bijdrage voor het piekgebruik voor Boerhavestraat/stadhuis meegenomen van € 5.000,- per parkeerplaats, de stichtingskosten worden meegenomen in realisatiekosten Stadhuis
- Ten aanzien van het parkeerregulerings- en parkeercirculatiesysteem gaan wij uit van een eenmalige investering van € 1.500.000,- en een jaarlijks exploitatiebudget van € 200.000,-;
- Ten aanzien van de gebouwde parkeervoorzieningen gaan wij uit van de volgende stichtingskosten per parkeerplaats:
 - Sluisdijk/Beatrixstraat € 25.000,-
 - Spoorstraat Schouwburg € 40.000,- (indicatief)
 - Zusterflat € 18.750,-

Uitgangspunten structurele investeringen en opbrengsten

Voor de berekeningen ten aanzien van de opbrengsten en investeringen van de parkeerexploitatie gaan wij uit van de volgende uitgangspunten

- basistarief € 1,70 per uur (incl btw);
- tarief piekopvang € 1,90 per uur (incl btw);
- tot 21:00 uur betaald parkeren;
- op zondag gratis parkeren, behalve op koopzondag;
- vergunning bewoners op maaiveld € 35,- per vergunning per jaar;
- vergunning bedrijven in parkeergarage € 350,- per vergunning per jaar;
- bezettingsgraad kernprogramma 15,5%;
- bezettingsgraad piekopvang 5%
- exploitatiekosten maaiveldparkeren € 60,- per plek per jaar;
- exploitatiekosten parkeerdek € 300,- per plek per jaar;
- exploitatiekosten parkeergarage € 750,- per plek per jaar;