

Notitie P+R Deurne



Inhoudsopgave notitie

1. Herkomst P+R'der Deurne	3
2. Parkeerregulering omgeving station	7
3. Parkeervergunningen Deurne	12
4. Exploitatieberekening P+R Deurne.....	14

1. Herkomst P+R'der Deurne

Aanleiding

P+R parkeren rondom het NS-station in Deurne vindt voor een belangrijk deel plaats op maaiveld en is onbetaald. In het kader van de herontwikkeling van het stationsgebied is de gemeente Deurne voornemens om een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening te realiseren. Deze nieuwe voorziening zal vooral bestemd zijn voor P+R reizigers. Dit impliceert dat de P+R voorziening omgevormd wordt tot een betaalde dienst van NS. Gezien de ontwikkeling van het gebied is het aannemelijk dat het aantal P+R reizigers verder kan toenemen, al moet dit niet overschat worden, aangezien P+R reizigers veelal functioneel gerichte autoparkeerders zijn.

De laatste informatie (maart 2008) geeft aan dat ca. 240 parkeerders vrijwel dagelijks gebruik maken van het P+R terrein. De nieuwe voorziening voorziet in een omvang van ca. 500 plaatsen, wat zoals gezegd grotendeels bestemd is voor P+R parkeerders. In het stationsgebied zijn verder geen grote publiekstrekkingen, waardoor (dubbel)gebruik in de parkeergarage voorzien zal zijn.

Aangezien er een migratie van onbetaald naar een betaald P+R terreinen plaatsvindt treedt in zekere mate vraaguitval op. Hoe groot deze uitval is kan niet altijd op voorhand gezegd worden en is situatie afhankelijk. Niet in de laatste plaats wordt dit bepaald door de herkomst van de P+R bezoeker, waarbij de vraag of het direct noodzakelijk is om de auto te gebruiken om het vervoltransport (lees: de trein) te nemen een belangrijk afweging is. Met andere woorden heeft de huidige P+R gebruiker alternatieve mogelijkheden, bijvoorbeeld de fiets, om bij het station te komen.

Onbekend is wat de herkomst is van de P+R reiziger. Aangezien het een onbetaalde dienstverlening is wordt de reiziger niet geregistreerd en is derhalve een anonieme gebruiker. Zijn de P+R reizigers overwegend mensen uit de gemeente Deurne, dan is gezien de afstand tot aan het station de fiets een prima alternatief. Kortom de vraag is gerechtvaardigd wie na invoering van betaald P+R parkeren gebruik gaat maken van de parkeergarage. Gezien het mogelijk grote effect op de exploitatie is het van belang meer informatie te verkrijgen wie de huidige gebruiker is en of de gebruiker alternatieve vervoersmogelijkheden heeft naar het station.

Uitvoering onderzoek

Om de herkomst van de huidige bezoeker in beeld te krijgen is er op een tweetal dagen een herkomstonderzoek uitgevoerd. Op deze dagen is er op momenten nagegaan wie gebruik maakt van P+R. Daarnaast is er gedurende alle dagen van de week een telling uitgevoerd om na te gaan hoe het aantal P+R'ers zich gedurende alle dagen van de week verhoudt.

Op de volgende momenten heeft het onderzoek plaatsgevonden:

- parkeerdrukmeting: maandag 21 april 16.00 uur;
- herkomstonderzoek: dinsdag 22 april om 11.00 en 16.00 uur;
- parkeerdrukmeting: woensdag 21 mei om 16.00 uur;
- herkomstonderzoek: donderdag 22 mei om 11.00 en 16.00 uur;
- parkeerdrukmeting: vrijdag 23 om 16.00 uur.

Tijdens de meting in mei was er sprake van een staking van het busvervoer. De metingen in mei tonen in vergelijking met de eerdere metingen in april geen wezenlijk verschil.

Op basis van de kentekengegevens van de geparkeerde voertuigen is bij de RDW de herkomst van de geparkeerde voertuigen opgevraagd. Met inachtneming van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wpb) is op basis van een 6-posities postcodeniveau de herkomstgegevens van de voertuigen verkregen. Een 6-posities postcode is voldoende nauwkeurig om de herkomst van de geparkeerde voertuigen in beeld te brengen.

De basis van de herkomst van de bezoekers kan een inschatting gemaakt worden van het aandeel bezoekers dat in een toekomstige betaalde parkeersituatie mogelijk zal overwegen niet meer met de auto naar het station te reizen.



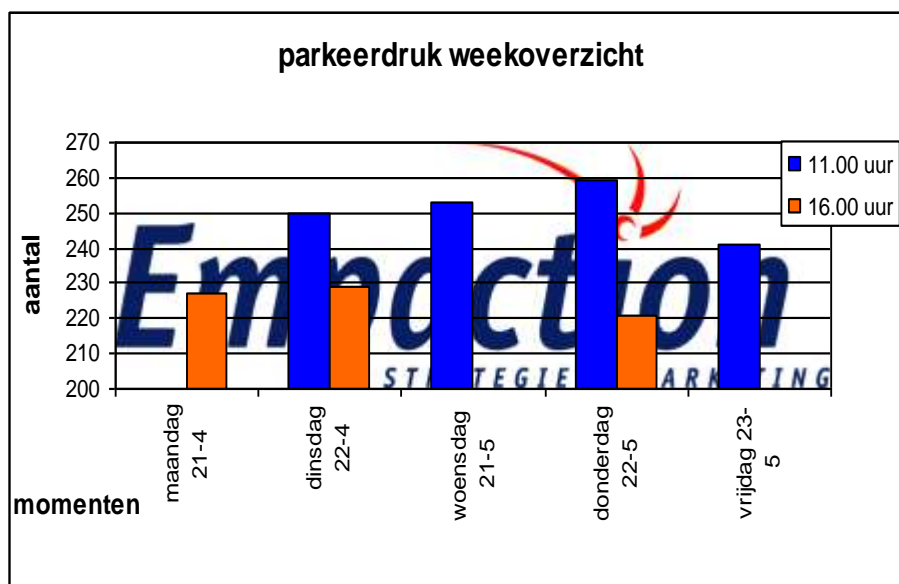
Uitkomst parkeerdrukonderzoek

Het P+R terrein aan de zuidzijde van het station biedt plaats aan 116 voertuigen. Tevens is er aan de noordzijde van het station een plein dat plaats biedt aan 49 voertuigen. De omliggende woonstraten, die gebruikt worden door P+R'ders bieden circa 90 parkeerplaatsen.

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk gedurende alle dagen van de week hoog is. Geconstateerd is dat de capaciteit op het P+R terrein en de direct omliggende woonstraten (op acceptabele loopafstand) volledig benut zijn.

Er is een kleine piek in parkeerdruk te constateren op de donderdag. Op dat moment staan er 259 P+R'ders geparkeerd.

Afb 1: Weekoverzicht parkeerdruk

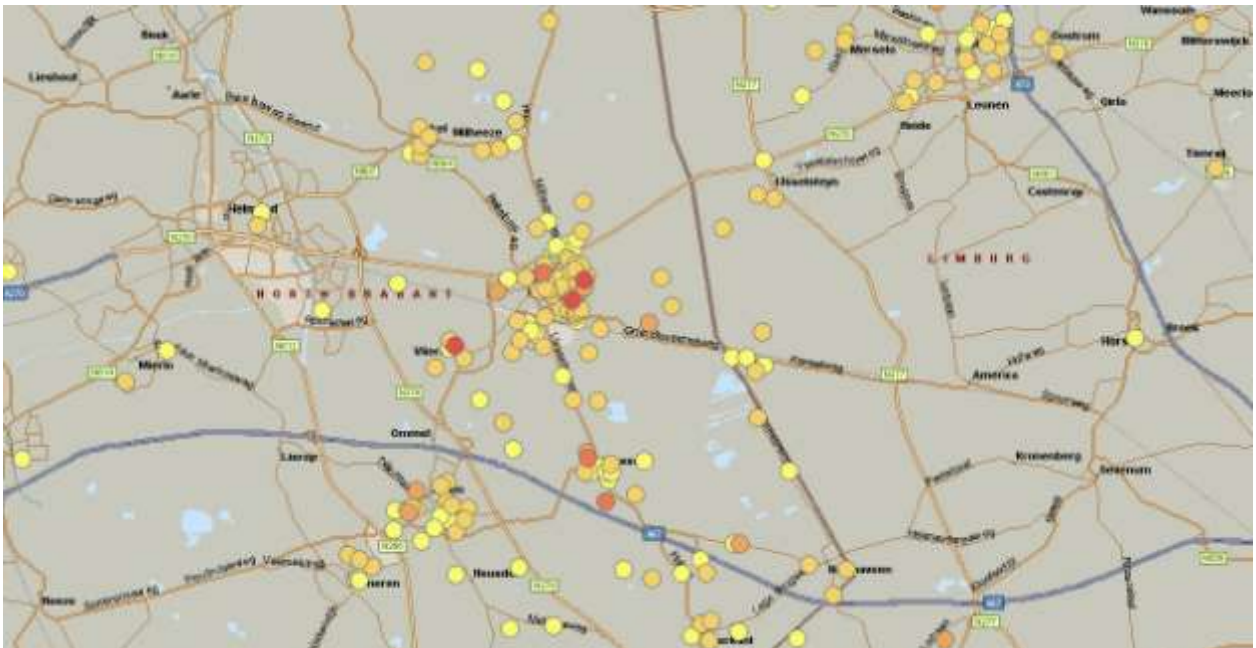


Tevens is vastgesteld dat 's middags om 16.00 uur voor een deel andere P+R'ders staan dan om 11.00 uur 's ochtends. Er is dus sprake van een turn-over, waarbij parkeerplaatsen gedurende de dag door meerdere P+R'ders bezet worden. In de huidige situatie komt het aantal P+R'ders op een gemiddelde werkdag op 325.

Uitkomst herkomstonderzoek

Uit het herkomstonderzoek blijkt dat gemiddeld 30% van de P+R'ders uit de kern van Deurne zelf komt. Bij het invoeren van betaald parkeren is het aannemelijk dat een groot deel van deze P+R'ders op een goed alternatief, de fiets, zal overstappen. Van de P+R'ders buiten Deurne heeft ca. 65% zijn herkomst ten zuiden van het spoor. In dit licht is het logisch ook de toekomstige P+R voorziening aan de zuidkant van het spoor te situeren.

Afb. 2: Overzichtsk kaart herkomst P+R'der



De NS heeft de ervaring dat er bij een transformatie van een gratis naar een betaalde P+R-voorziening ongeveer 1/3 vraaguitval optreedt. Deze vraaguitval komt in grote mate overeen met het aandeel P+R'ders dat dichtbij het station woont, namelijk in de kern van Deurne.

Op basis van deze vraaguitval zullen er dagelijks 210 tot 220 betalende P+R'ders gebruik gaan maken van het terrein. Dit aantal P+R'ders komt gezien het voorkomen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen op basis van de huidige vraag naar P+R parkeerplaatsen op 180 parkeerplaatsen.

2. Parkeerregulering omgeving station

Aanleiding

Invoering van betaald (P+R) parkeren in het Stationgebied van de gemeente Deurne vraagt om na te denken over de (mogelijke) consequenties van uitwijkgedrag in de directe omgeving van het station. Om uitwijkgedrag te voorkomen c.q. te beperken zullen in de omgeving van de parkeergarage (aanvullende) regulerende maatregelen noodzakelijk zijn. Onderstaand is een beschrijving gegeven van de mogelijkheden en uitgangspunten van het invoeren van parkeerregulering rondom het stationsgebied.

Het ontwikkelen van een goede parkeerregulering heeft in beginsel een tweeledige functie: het borgen van een goede leefomgeving in de directe omgeving en het creëren van een gezonde basis voor de parkeereexploitatie. Immers kan men uitwijken in de direct omgeving dan is invoering van betaald (P+R) parkeren in het Stationsgebied gedoemd te mislukken.

Door het toenemende autobezit en autogebruik zal de druk op de openbare ruimte toenemen. Ook als een gebouwde P+R voorziening geen doorgang vindt, hoewel dit een duidelijk kwaliteitsimpuls voor de omgeving is, zal gezien de groeiende vraag naar P+R in de toekomst de noodzaak (en wens vanuit bewoners) bestaan om de stationsomgeving te reguleren.

Inleiding

Al jaren neemt de automobilititeit toe. Het gevolg is dat op plaatsen waar veel publiek komt de parkeerdruk zodanig toeneemt dat er sprake is van parkeeroverlast in de directe omgeving. In veel gevallen wordt deze parkeeroverlast ook veroorzaakt doordat op de betreffende locatie (lees: Stationsgebied) betaald parkeren wordt ingevoerd, hetgeen uitwijkgedrag tot gevolg heeft. Dit is vooral storend als die omgeving primair een woonfunctie heeft, omdat parkeeroverlast direct afbreuk doet aan de leefbaarheid en vaak ook de verkeersveiligheid.

De traditionele aanpak ter bestrijding van de parkeeroverlast is door de omgeving een vergunninghoudersgebied te maken. Hier mag dan alleen nog maar worden geparkeerd door mensen die over een vergunning beschikken (meestal op kenteken, maar soms op naam). Vergunningen worden slechts verstrekt aan belanghebbenden in de buurt, meestal bewoners en in mindere mate ook aan bezoekers.

Deze benadering kent een aantal bezwaren:

- Dubbelgebruik van de beschikbare parkeercapaciteit in het gebied is bijzonder moeilijk te organiseren. Zeker in geval van schaarste is dubbelgebruik, bijvoorbeeld overdag, meer dan wenselijk.
- Zoals met de meeste maatregelen is het succes afhankelijk van de handhaving. De kosten voor handhaving worden op dit moment door de gemeente Deurne niet terugverdiend, omdat overtredingen zogenaamde Mulder-feiten zijn.
- Er bestaat voor vergunninghoudersgebieden tot op heden geen goede bezoekersregeling. Bestaande regelingen zijn omslachtig en fraudegevoelig.

- Incidentele bezoeken, zoals van toeleveranciers en dienstverleners, kunnen alleen worden gefaciliteerd door middel van tijdelijke ontheffingen. Dit leidt tot een onevenredige belasting van het gemeentelijke uitgifteapparaat.

Het gevolg is dat veel gemeenten op dit moment kiezen voor een gefiscaliseerde vorm: invoering van *betaald parkeren*. Hiermee worden de bezwaren van het vergunninghoudersgebied ondervangen en is met een juiste tariefstelling en een samenhangend vergunningenbeleid een vergelijkbaar effect op de parkeerdruk mogelijk.

Bij invoering van betaald parkeren, zeker in woonwijken, dient men zich te realiseren dat er op voorhand veel weerstand bestaat tegen een dergelijke maatregel. Betaald parkeren wordt door veel inwoners primair niet gezien als een reguleringsmiddel, maar als een middel voor het spekken van de gemeentekas.

Uitgangspunten

Bij het invoeren van betaald parkeren, c.q. parkeerregulering, in de woonwijken rondom het station in Deurne dient een aantal uitgangspunten in acht te worden genomen, zoals:

- Zoveel als mogelijk afstemmen met de bestaande regeling in Deurne.
- Vastgesteld moet worden voor wie de beschikbare plaatsen primair bedoeld zijn. Veelal zijn dat de bewoners en hun bezoek. Maar ook in het gebied gevestigde bedrijven kunnen aanspraak maken op de beschikbare (publieke) plaatsen. Daarnaast dient men waar mogelijk rekening te houden met historisch gegroeid parkeergedrag. Om een goede werking van parkeerregulering te waarborgen is het van belang dat het 'kunnen' uitwijken door derden tot een uiterst minimum wordt beperkt.
- De groep van primaire gebruikers komen in aanmerking voor een vergunning, waarbij eventueel in prijs en rechten gedifferentieerd kan worden. Bijvoorbeeld zal er in geval van schaarste aan parkeercapaciteit een onderscheid gemaakt kunnen worden tussen een 1^e en een 2^e bewonersvergunning. Ook een medewerkersvergunning voor een bedrijf heeft een andere status, omdat bedrijven steeds meer gedwongen zullen worden tot het invoeren van een verantwoord mobiliteitsbeleid.
- Als buiten het gebruik van de primaire gebruikers nog restcapaciteit overblijft, bijvoorbeeld op delen van de dag, dan komt deze restcapaciteit via betaald parkeren publiekelijk beschikbaar. De tariefstelling, eventueel aangevuld met restricties op de parkeerduur, moet zorgen voor een optimaal (dubbel)gebruik, waarbij geen noemenswaardige afbreuk gedaan wordt aan de parkeerkansen van de primaire gebruikers.
- Zowel om financiële redenen als in verband met de kwaliteit van de openbare ruimte is het niet wenselijk een hele (woon)wijk vol te 'zetten' met parkeerautomaten. Dit is des te meer waar naarmate de restcapaciteit minder wordt. De volgende maatregelen kunnen helpen bij het realiseren van deze doelstelling:

- Het aantal parkeerautomaten tot een minimum beperken.
- Het stimuleren van GSM-parkeren en SMS-parkeren.
- Het via de IP-parkingkaart kunnen aanmelden van bezoek. Het parkeergeld wordt daarbij betaald door de ontvangende partij.
- In de toekomst: handhaving op basis van kenteken.

Opmerkingen:

- Indien handhaving op kenteken nog niet mogelijk is kan gewerkt worden met een bezoekerspas die achter de ruit dient te worden gelegd. De handheld apparatuur kan deze dan inlezen en op dezelfde wijze als bij GSM-parkeren vaststellen of de betreffende auto is aangemeld. Nadeel is dat er dan eerst aangebeld moet worden bij het bezoek. Daar staat tegenover dat deze werkwijze in den lande redelijk geaccepteerd is.
- Op deze wijze kan er altijd maar één bezoeker met een auto tegelijkertijd worden aangemeld. Er zijn daarom steden, o.a. Nijmegen en Amersfoort, waar bewoners meerdere bezoekerspassen kunnen aanschaffen.
- Op deze wijze krijgt de gemeente, al dan niet via een externe provider, met nagenoeg iedere (hoofd)bewoner van het gereguleerde gebied een factuurrelatie voor parkeren. Dat geeft dan meteen de mogelijkheid om de dienstverlening verder te verbeteren, bijvoorbeeld door een integratie van de betaalmogelijkheden voor off-street (parkeergarages) en on-street (straatparkeren). Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan speciale dalurenabonnementen voor inwoners, waarmee deze buiten de piekuren goedkoper gebruik kunnen maken van parkeergarages.
- In de prijs voor een bewonersvergunning zijn verdisconteerd de kosten die een provider in rekening brengt voor het afhandelen van alle parkeertransacties (*clearing house* functie). Zo wordt voorkomen dat de gebruiker het gevoel krijgt te moeten betalen voor de overhead. Indien wordt gekozen voor het systeem van 'digitaal' betaald parkeren in de woonwijken rondom het station zijn de kosten van invoering en de jaarlijkse kosten voor de gemeente Deurne naar verwachting laag. De gemeente Deurne kan daarom overwegen om, de bewonersvergunning voor de 1^e auto *tegen zeer beperkte legeskostent* te verstrekken. In dat geval kan de gemeente overwegen om bewoners meer te laten betalen voor de 2^e (auto)vergunning.
- Voor bezoek (zie uitwerking bezoekersregeling) dat wordt aangemeld kunnen andere tarievenstructuren worden bedacht. Omdat digitaal wordt afgerekend, veelal op het einde van de maand, kan bijvoorbeeld per dag de eerste twee bezoeken gratis worden gemaakt. In dat geval worden specifieke problemen, zoals in geval van mantelzorg, voorkomen.
- Het is niet noodzakelijk dat bezoek wordt aangemeld. Ander, niet aangemeld bezoek, betaalt dan wel het standaard parkeertarief.

Uitwerking bezoekersregeling

De uitdaging bij een goede bezoekersregeling is het vinden van de juiste balans tussen eenvoud in gebruik en bescherming tegen misbruik (oneigenlijk gebruik door iemand uit een niet-primaire doelgroep). Belangrijk is daarbij de constatering dat de meeste overlast veroorzaakt wordt door oneigenlijk gebruik waarbij de auto gedurende een hele dag in de woonwijk wordt gestald. Omdat dit voor regulier bezoek een weinig voorkomende parkeersituatie is kan er gewerkt worden met een *progressief tarief*. Bijvoorbeeld:

De eerste twee uur	Gratis
Daarna	~€0,70 per uur (lees: standaard tarief Deurne)

Voordelen:

- Mantelzorg, en andere vormen van maatschappelijke hulpverlening, wordt ondersteund door het eerste gratis uur.
- Een kort bezoek (tot maximaal drie uur) kost maximaal €1,00.
- Een hele dag parkeren kost tenminste €6,00.

Opmerkingen:

- In Deurne wordt een dagtarief gehanteerd van €3,60. Met bovenstaande tarieven is het derhalve niet interessant om de hele dag de auto in de woonwijk te parkeren. Voor hen is dan de parkeergarage toch het betere alternatief.
- Uiteraard kan met bovenstaand tarief nog steeds per korte tijdseenheden (bijv. 6 minuten) worden afgerekend.
- Het is belangrijk er technisch voor te zorgen dat meerdere aanmeldingen per dag gewoon worden opgeteld. De twee uur gratis is dus per kaart en niet per parkeerbeurt. Dit impliceert tevens dat er vanuit één transactie-database gefactureerd moet worden.
- Aanmelding kan door middel van internet, SMS of telefoon.
- Bij geconstateerd misbruik kunnen kentekens op een zwarte lijst worden geplaatst of bezoekerspassen ongeldig gemaakt worden.
- Het is aan te bevelen om de ontvangende partij bij aanmelding van een bezoeker de keuze te geven tussen vooraf een maximale duur opgeven (alleen aanmelden) of opnieuw contact op te nemen na afloop van het bezoek (aankomen afmelden).
- De voorgestelde bezoekersregeling is zowel toepasbaar bij kentekenherkenning als in de variant van de IP-parkingkaart achter de voorruit.
- Het is mogelijk dat voor de genoemde functionaliteit enige uitbreidingen aan de software van IP-Parking noodzakelijk zijn. De uitbreidingen vereisen geen nieuwe ontwikkelingen omdat vergelijkbare systemen op dit moment onder andere in Nijmegen worden uitgerold.

Te reguleren gebied

Om het politieke draagvlak te vergroten moet de omvang van het gebied dat in eerste instantie regulering plaatsvindt tot een minimum worden beperkt, maar wel groot genoeg om mogelijk uitwijkgedrag tot een minimum te beperken.

Mocht het uitwijkgedrag zich naar een groter gebied verplaatsen, dan kan het gereguleerde gebied uitgebreid worden. Deze organische manier van groeien van het gereguleerde gebied kan op meer draagvlak rekenen in zowel de politiek, als bij de betrokken bewoners.

De werkingstijd van de parkeerregulering moet voorkomen dat er zich uitwijkgedrag voordoet. De P+R parkeerder parkeert met name in de ochtenduren. Toch is er uit het herkomstonderzoek gebleken dat er tussen 11.00 en 16.00 uur nog nieuwe P+R'ders aankomen. Het aantal P+R'ders dat na 16.00 uur nog arriveert is minimaal.

Geadviseerd wordt om de werkingstijd tot 16.00 uur te laten duren. Dit is voldoende om uitwijkgedrag te ontmoedigen en zorgt voor minimale hinder voor de bewoners en hun bezoekers.

Gezien de beperkte loopafstanden vanuit iedere richting kan volstaan worden met de plaatsing van slechts drie parkeerautomaten, verdeeld over het te reguleren gebied. In het te reguleren gebied moet aangeduid worden dat men op die locaties een parkeerticket kan verkrijgen.



Aandachtspunt in het te reguleren gebied zijn de bedrijven die beschikken over eigen parkeergelegenheid, zoals onder andere de Lidl en de Boerenbond, gelegen aan de westkant van het plangebied. Er zal in vroeg stadium met deze bedrijven moeten worden gecommuniceerd, zodat zij voldoende gelegenheid hebben hun parkeerterrein af te sluiten om zo een mogelijk uitwijkgedrag naar gratis parkeergelegenheid te voorkomen.

3. Parkeervergunningen Deurne

Inleiding

Om uitwijkgedrag zoveel mogelijk te voorkomen is het wenselijk dat in de omgeving van de parkeergarage betaald parkeren wordt ingevoerd. De bewoners en andere belanghebbenden worden daarbij voorzien van een parkeervergunning. Met deze parkeervergunning kan geparkeerd worden op een parkeerplaats bij een betaalautomaat zonder dat er extra voor betaald hoeft te worden. Voor bezoekers zal er een bezoekersregeling komen. Iedere bewoner kan in principe één bezoekerspas aanschaffen. Deze bezoekerspas kan als bewijsmateriaal achter de voorruit worden gelegd. Dit systeem is eenvoudig, maar fraudegevoelig. Beter is een systeem waarbij de bezoekerspas wordt gebruikt als indicatie van een auto die als bezoek is aangemeld en waarbij een verrekening plaatsvindt.

Op deze wijze wordt parkeren door derden ontmoedigd (betaald parkeren) en wordt het parkeren door de primaire gebruikers (bewoners, bezoekers en andere belanghebbenden) door middel van vergunningen ondersteund.

Wat is nodig?

Om tot een goed uitgiftesysteem van vergunningen te komen is het verstandig om een digitaal vergunningensysteem aan te schaffen. De basisfunctionaliteit van een dergelijk systeem is het kunnen definiëren van verschillende type vergunningen (met bijbehorende rechten) en het aanmaken van vergunningen gekoppeld aan personen. Daarvoor is het meestal noodzakelijk dat persoonsgegevens (via GBA) en autogegevens (via RDW) eenvoudig gecheckt kunnen worden. Verder zal een koppeling gemaakt moeten worden met de systemen voor handhaving. Dergelijke koppelingen zijn vandaag de dag redelijk standaard. Voorwaarde is wel dat handhavers reeds afscheid genomen hebben van het bonnenboekje. Verder zal het vergunningensysteem ingebed moeten worden in de workflow van de afdeling die verantwoordelijk is voor de uitgifte van vergunningen.

In Deurne zal gebruik gemaakt gaan worden van de zogenaamde Citypas. Dat betekent dat mogelijk niet gekoppeld moet worden met het GBA, maar met het pasmanagementsysteem van de Citypas. Bij aanvraag van een parkeervergunning zal dan aanvullend de gegevens van de stadspas geverifieerd moeten worden. Voor een bezoekerspas zijn deze checks niet direct nodig. Wel zal in verband met facturatie een koppeling gelegd moeten worden met de persoonsgegevens. Ook hiervoor zou de Citypas als 'linking pin' gebruikt kunnen worden.

De hierboven beschreven functionaliteit is vereist zodra ergens in Deurne met parkeervergunningen wordt gewerkt en is daarom niet uniek voor de omgeving van het NS-station.

Opmerking: in andere steden is of wordt een koppeling gelegd tussen het Citypas-systeem van IP-Parking en Permixon, het vergunningensysteem van Parkmobile. Op deze wijze is een backoffice systeem te maken met de complete functionaliteit van een modern parkeersysteem waarin off-street en on-street toepassingen volledig zijn geïntegreerd, inclusief de ondersteuning van de handhavingstaken op straat.

Kosten

Op dit moment is nog geen goed beeld te geven van de kosten voor de invoering van de vergunning- en bezoekersregeling. Deze worden namelijk voor een belangrijk deel bepaald door de mate van maatwerk dat nodig is. Daarvoor zal eerst een inventarisatie nodig zijn van de overige systemen waarmee gekoppeld moet worden, het eventueel overzetten van bestaande vergunningen en de aanpassingen die vereist zijn voor een optimale uitgifteprocedure (met bijbehorende management rapportage).

Om het betaald parkeren op straat mogelijk te maken is reeds gesproken over de plaatsing van een drietal parkeerautomaten. Voor de aanschaf van deze automaten moet rekening gehouden worden met een investeringsbedrag van ongeveer € 15.000 euro per automaat.

4. Exploitatieberekening P+R Deurne

Onderstaand schema bevat een samenvatting van de uitgangspunten en resultaten van de exploitatieberekening van P+R Deurne. Er zijn drie scenario's uitgewerkt: defensief, reëel en positief.

Uitgangspunten exploitatieberekening P+R Deurne	
1 ^e exploitatiejaar	2011
capaciteit	325 parkeerplaatsen
stichtingskosten	€ 3.075.000

P+R omzet	Defensief	Reëel	Positief
Aantal P+R parkeerders met dagtarief	12.500 per jaar 50 per werkdag	22.500 per jaar 90 per werkdag	28.750 per jaar 115 per werkdag
Aantal P+R parkeerders met abonnement	50	90	115
Bezettingsgraad P+R	100/325 = 30%	180/325 = 55%	230/325 = 70%
ingroei 2011-'12-'13-'14-'15	60%-70%-80%-90%-100%		

aantal bewonersabonnementen	
bewoners sociale app.	82
bewoners app. groot servicekosten	25

parkeertarieven	
P+R dagtarief	dagtarief incl. BTW
2012	€ 3,00
2016	€ 3,20
2021	€ 3,50
<i>Ter vergelijking P+R dagtarief Helmond 2008</i>	€ 3,30

abonnementen (prijspeil 2011)	
P+R abonnement	tarief per jaar excl. BTW € 300
bewoners sociale app.	€ 250
bewoners grote app. servicekosten	€ 250
prijsverhoging abonnementen	3,00% per jaar
<i>Ter vergelijking P+R abonnement Helmond 2008</i>	€ 372

financiering	
eigen vermogen	100%
vreemd vermogen	0%
rente NCW- berekening	7,50%
inflatie	3,00%

resultaat exploitatieberekening	Defensief scenario	Reëel scenario	Positief scenario
contante waarde cumulatief na 30 jaar	(€ 2.600.000)	(€ 2.050.000)	(€ 1.700.000)
benodigde subsidie	€ 3.250.000	€ 2.700.000	€ 2.350.000

In alle drie de berekende scenario's zijn de jaarlijkse kosten van deze parkeervoorziening hoger dan de jaarlijkse opbrengsten. Dit gaat op voor de gehele looptijd van de exploitatie. Gezien de ligging van de parkeervoorziening is het niet realistisch te verwachten dat de parkeerinkomsten hoger zullen zijn dan nu geprognosticeerd in het **reële scenario**.

Standaard streeft NS Poort bij investeringen in gebouwde parkeervoorzieningen naar een rendement op geïnvesteerd eigen vermogen van minimaal 8%. Bij deze P+R voorziening is het voor NS echter niet mogelijk om een rendementseis te stellen. Daarmee zou het project onhaalbaar worden.

Per scenario is berekend welke subsidie nodig is om het jaarlijkse negatieve resultaat op te kunnen vangen. Naast het afdekken van het negatieve resultaat is er in dit subsidiebedrag tevens een bijdrage opgenomen die overeenkomt met de investering die NS op vergelijkbare terreinen doet voor de realisatie van kwalitatieve maaiveld parkeerplaatsen. Op basis van de parkeercapaciteit in Deurne is dit een bedrag van circa € 600.000,=. Dit is exclusief de grondkosten.

In het **reële scenario** is op basis van deze berekening een subsidie nodig van € 2.700.000,=.