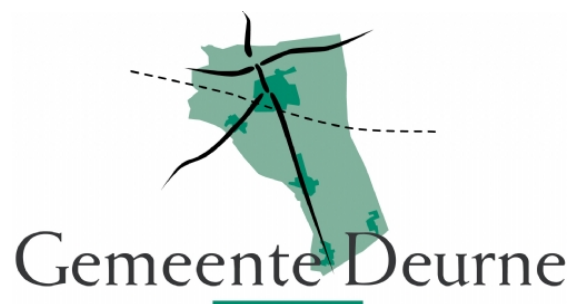


## Parkeren Spoorzone Deurne

quick scan parkeersituatie en exploitatie



## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	3
2	Foto huidige situatie.....	4
2.1	Functies spoorzone en omgeving .....	4
2.2	Aanbod en gebruik parkeervoorzieningen .....	5
3	Toekomstige parkeersituatie Spoorzone .....	6
3.1	Masterplan Spoorzone en Openbare Ruimte .....	6
3.2	Omschrijving functies en parkeeroplossing .....	7
3.3	Aandachtpunten parkeerbalans toekomst .....	8
4	Verkenning exploitatiemogelijkheden .....	10
4.1	Varianten en uitgangspunten .....	10
4.2	Parkeeromzet.....	11
4.3	Kostenstructuur parkeergarage.....	11
4.4	Exploitatieberekeningen .....	13
4.5	Inventarisatie risico's .....	14
5	Flankerende maatregelen omgeving.....	16
5.1	Omvang te reguleren gebied .....	16
5.2	Scenario's regulering.....	17
5.3	Conclusie en advies.....	19
6	Conclusies en aanbevelingen .....	20
6.1	Resumé .....	20
6.2	Voorstel vervolgstappen .....	20
	Bijlagen.....	22

## **1 Inleiding**

De gemeente Deurne heeft voor de herstructurering van het gebied Spoorzone een Masterplan ontwikkeld. Als gevolg van de geplande ontwikkelingen zal binnen het project Spoorzone een herstructurering worden doorgevoerd, waarbij bestaande bedrijven worden verplaatst en de Spoorzone zal worden herontwikkeld tot een aantrekkelijk woongebied. Onderdeel van dit plan is dat er op het 'mobiliteitsknooppunt' wordt uitgegaan van de ontwikkeling van een gebouwde parkeervoorziening bestemd voor P+R-parkeren.

In het kader van de subsidieregeling Actieplan 'Groei op het Spoor' is het plan voor de P+R voorziening ingediend bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Om in aanmerking te komen voor subsidie moet het voorstel inzicht bieden in de financiële haalbaarheid.

De notitie schets eerst de huidige parkeersituatie in de stationsomgeving. Vervolgens wordt in paragraaf 3 de toekomstige parkeersituatie in de stationsomgeving behandeld. In paragraaf 4 volgt een verkenning van de exploitatiemogelijkheden, waarna in paragraaf 5 flankerende maatregelen in de omgeving worden behandeld. Tot slot volgen in paragraaf 6 conclusies en aanbevelingen.

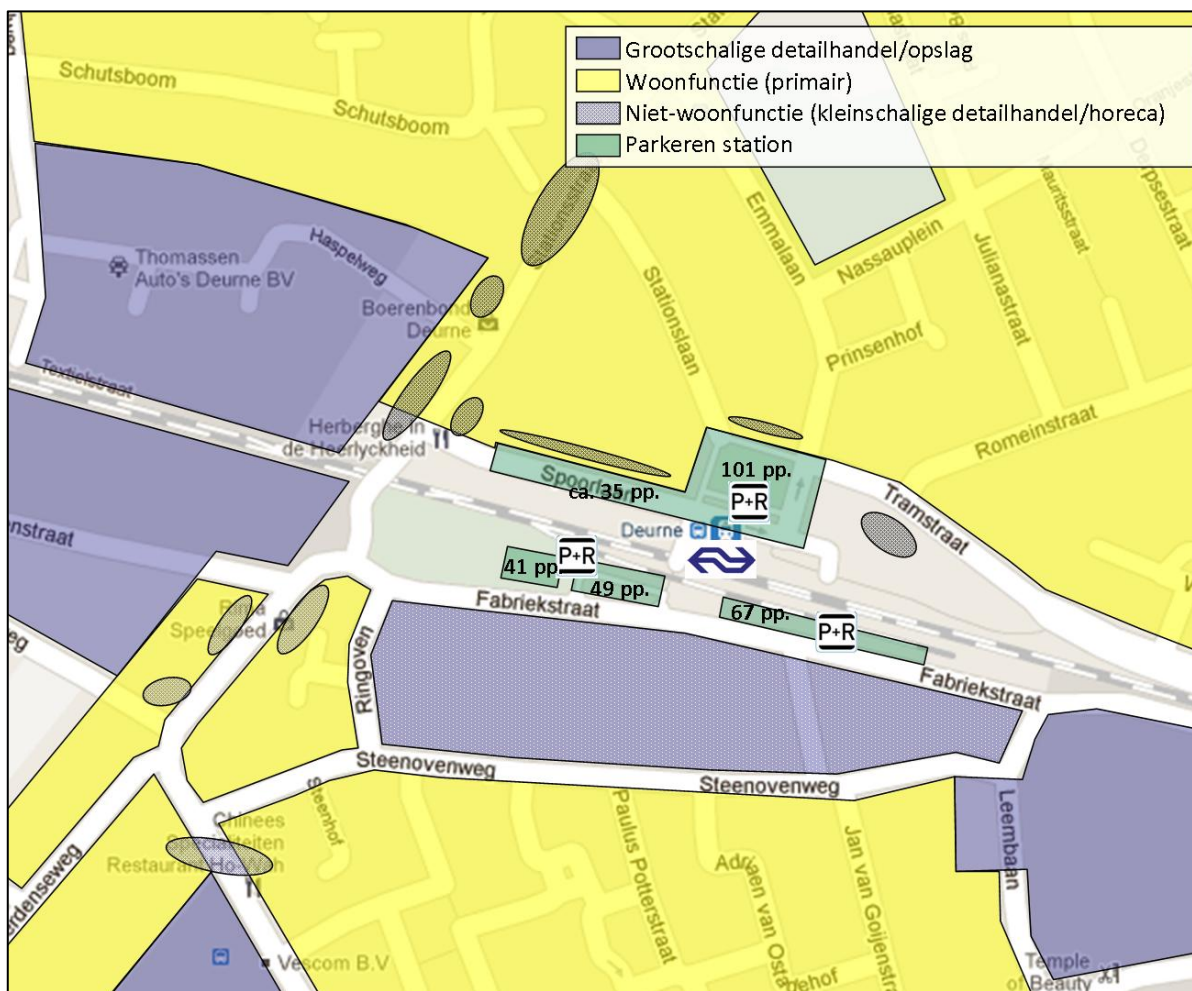
## 2 Foto huidige situatie

In dit hoofdstuk worden de huidige functies in het Spoorzonegebied en de huidige parkeersituatie in beeld gebracht.

### 2.1 Functies spoorzone en omgeving

De gebieden in en rondom het spoorzonegebied worden voornamelijk gekenmerkt door grootschalige detailhandel en wonen. Direct ten noorden van het station bevindt zich met name een woonfunctie. Aan het Stationsplein, de Spoorlaan en de Vlierdenseweg bevindt zich daarnaast op beperkt schaal kleinschalige detailhandel en enkele horecavoorzieningen.

Ten westen van het spoor bevindt zich grootschalige detailhandel (met o.a. de Lidl en Praxis) en opslag. Het gebied ten zuiden van het spoor bestaat op dit moment uit (grootschalige) bedrijvigheid en maakt onderdeel uit van de herstructurering van het spoorzone-gebied. Ten zuiden van dit herstructureringsgebied is voornamelijk een woonfunctie.



Afbeelding: functies omgeving station Deurne en parkeervoorzieningen rondom het station

## 2.2 Aanbod en gebruik parkeervoorzieningen

### P+R parkeren

Zowel aan de noordzijde, als aan de zuidzijde van het station wordt nu voorzien in parkeergelegenheid voor treinreizigers. Aan de noordzijde van het spoor biedt het Stationsplein ruimte voor zo'n 100 voertuigen. Daarnaast is er ruimte voor parkeren aan de Spoorlaan die nu voornamelijk dienst doet als P+R capaciteit.

Aan de zuidzijde van het spoor bevindt zich een als zodanig aangeduide 'officiële' P+R voorziening. Het aanbod P+R parkeren is ten opzichte van 2008 uitgebreid om in de toenemende vraag te kunnen voorzien en daarmee hinderlijk 'uitwijkgedrag' in de aanliggende woonstraten terug te dringen. Een deel van de huidige parkeer capaciteit betreft een tijdelijke uitbreiding van parkeervoorzieningen.

<b>Locatie</b>	<b>Aanbod (tijdelijk gerealiseerd)</b>
Stationsplein	Ca. 100 pp. (30 pp. tijdelijk)
Spoorlaan	Ca. 35 pp.
P+R zuidzijde spoor	157 pp. (41 pp. tijdelijk)
<b>Totaal</b>	<b>292 pp. (71 pp. tijdelijk)</b>

*Tabel: huidige parkeer capaciteit rondom station*

In totaal zijn er in de huidige situatie circa 300 parkeerplaatsen in de direct omgeving van het station die, zonder dat zij daarmee (grote) overlast veroorzaken voor andere gebruikersgroepen, kunnen worden gebruikt door treinreizigers.

### Parkeren omgeving station

Uitwijk naar andere parkeergelegenheid in de omgeving doet zich momenteel in beperkte mate voor. Alternatieve parkeerlocaties zijn in de omgeving van het station ook beperkt aanwezig. In de aanliggende woonstraten (wijken) beschikken nagenoeg alle woningen over parkeergelegenheid op eigen terrein. De beperkte parkeervoorzieningen op maaiveld zijn voornamelijk voor het faciliteren van bezoek aan bewoners en kleinschalige detailhandel/horeca.

In de omgeving van het Stationsplein heeft de gemeente maatregelen getroffen om het parkeren door langparkeerders (P+R) te ontmoedigen of onmogelijk te maken. Zo is op een aantal plaatsen een blauwe zone ingericht om langparkeren onmogelijk te maken en kort bezoek aan detailhandel/bedrijfjes te faciliteren. Tevens is er (bv. in de Stationslaan) een parkeerverbodzone van kracht, waardoor uitsluitend in de aangegeven parkeervakken mag worden geparkeerd. Het aantal parkeermogelijkheden en wildparkeren is hierdoor in de woonwijk beperkt.

De grootschalige detailhandel in het spoorzone-gebied beschikken over parkeren op eigenlijk terrein. De parkeerstrook langs de bedrijven in de Fabrikstraat is ook toegankelijk voor derden (treinreizigers). Uitwijk door P+R-parkeerders naar deze parkeervoorzieningen doet zich momenteel nagenoeg niet voor, omdat het huidige aanbod aan P+R parkeren in de direct omgeving van het station voldoende is om de vraag te faciliteren.

In bijlage 1 is een samenvatting opgenomen van het parkeeronderzoek dat in 2008 is uitgevoerd.

### 3 Toekomstige parkeersituatie Spoorzone

Het gebied ten zuiden van het spoor (middengebied) wordt de komende jaren getransformeerd tot een woongebied.

#### 3.1 Masterplan Spoorzone en Openbare Ruimte

In 2006 is door de gemeenteraad van Deurne (vastgesteld op 21 februari 2006) het Masterplan Spoorzone vastgesteld wat een integrale ontwikkeling van het brede gebied rondom het station inhoudt.

Het Masterplan is een ruimtelijke en economische visie voor het plangebied, op basis waarvan de herstructurering en revitalisering zich de komende jaren kan voltrekken. Gedurende een periode van circa 10 jaar zal een ontwikkeling- en realisatieproces plaatsvinden, dat voortdurend aan de actuele situatie en inzichten wordt getoetst en daarop met gepaste flexibiliteit moet anticiperen.



Afbeelding: kaartuitsnede Masterplan Spoorzone

In enkele deelgebieden zullen bedrijven plaats maken voor woningbouw. Het deelgebied Katoenstraat-zuid met 26 woningen is hiervan inmiddels als eerste deelgebied gerealiseerd. In andere deelgebieden (de flanken van het gebied) zal de functie blijven zoals die nu is, maar wordt de inrichting van het gebied waar nodig verbeterd. Over parkeren wordt in het Masterplan genoemd dat het overgrote deel van de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen in het openbaar gebied zal plaatsvinden, met name daar waar het gaat om het station en de perifere detailhandel. Voor de woningen geldt dat er gedeeltelijk op eigen terrein parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

In navolging van het vastgestelde stedenbouwkundig Masterplan Spoorzone is een Masterplan opgesteld voor de openbare ruimte. Op 1 april 2008 heeft de gemeenteraad van Deurne met dit masterplan ingestemd. In dit masterplan wordt een gedetailleerd beeld geschetst van de ruimtelijke en functionele inrichting van de buitenruimte. Alle gebruiksruimtes (rijwegen, parkeren, voetpaden,

fietspaden, groen) staan aangegeven en de balans van onder meer rijwegbreedtes / parkeren / groen is afgestemd op de eisen en mogelijkheden van de specifieke omgeving.

In afwijking van de uitgangspunten in het Masterplan Spoorzone, heeft de Stuurgroep Spoorzone besloten om de benodigde parkeercapaciteit in de directe omgeving van het station vooral in gebouwde parkeervoorzieningen onder te brengen. Zo ook een gebouwde parkeervoorziening voor P+R parkeren. De herontwikkeling van het Stationsplein wordt uitgesteld tot na 2018. Daardoor is de parkeerbehoefte gewijzigd, wat reden is voor het actualiseren van het parkeeronderzoek uit 2008.

### 3.2 Omschrijving functies en parkeeroplossing

De parkeeroplossing worden in het bestemmingsplan en het masterplan openbare ruimte beschreven. Het voorontwerp bestemmingsplan vormt het planologisch-juridisch bindende kader voor het toelaatbaar ruimtelijk gebruik van de gronden binnen het plangebied, dat is vastgelegd op de plankaart behorende bij dit bestemmingsplan. Het uitgangspunt is daarbij dat wordt aangesloten bij de 'Notitie Parkeernormen' (2009) van de gemeente Deurne. In deze beleidsnota staat een samenhangend stelsel van parkeernormen voor de middellange termijn. De visie van Deurne op het parkeervraagstuk is dat wordt beoogd het parkeren optimaal en duurzaam te faciliteren. Parkeren moet op het eigen terrein van de ontwikkelingen plaats vinden. Bij wonen resulteert dit in minimaal één parkeerplaats op eigen terrein.

Omdat de openbare ruimte steeds meer wordt belast met parkerende voertuigen wil Deurne komen tot een *betere benutting* van het parkeerareaal. Het optimaal benutten van parkeerplaatsen betekent tevens dat de beschikbare parkeerruimte nabij de woonomgeving (zowel op maaiveld als in een parkeergarage) tijdens de rustige uren (niet maatgevend) door andere doelgroepen zou moeten kunnen worden gebruikt. Daarmee wordt het beschikbare parkeerareaal efficiënter ingezet hetgeen de druk in het openbaar gebied kan verminderen. Tevens is dit economisch gezien ook aantrekkelijk omdat de beschikbare parkeerruimte (al dan niet tegen betaling) beter wordt gebruikt over de gehele dag.<sup>1</sup>



Afbeelding: indeling deelgebieden

<sup>1</sup> Bron: Notitie Parkeernormen, Gemeente Deurne, 2009

1. **Middengebied:** De nieuwe identiteit van het middengebied (gebied ten zuiden van de Frabrieksstraat) zal worden bepaald door een nieuw woonmilieu. In dit gebied wordt in voldoende mate voorzien in parkeergelegenheid voor bewoners en hun bezoek.
2. **Stationsplein:** De herontwikkeling van het Stationsplein wordt uitgesteld tot na 2018. Het Stationsplein vervult in de toekomstige situatie geen rol meer voor P+R parkeren. De huidige aanwezige parkeerplaatsen op dit plein kunnen worden teruggebracht tot uitsluitend de parkeerbehoefte uit de directe omgeving (niet zijnde P+R-parkeerders) en de behoefte aan taxiplaatsen en kiss-and-ride.
3. **Mobiliteitsknooppunt:** In dit deelgebied wordt voorzien in het faciliteren van de parkeervraag van de treinreizigers. Het P+R parkeren is voorzien in een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening ten zuiden van het spoor.

### 3.3 Aandachtpunten parkeerbalans toekomst

Het koppelen van parkeergelegenheid aan personen of doelgroepen heeft onlosmakelijk het gevolg dat parkeergelegenheid niet optimaal benut kan worden; dubbelgebruik wordt hierdoor onmogelijk gemaakt. Gezien de *aanwezigheid* van het P+R-parkeren en bewonersparkeren is er een zekere mate van dubbelgebruik mogelijk tussen deze doelgroepen. Zo'n 60% van de auto's die behoren tot bewoners worden doordeweeks overdag in de woonomgeving geparkeerd. De maximale parkeervraag van bewoners (maatgevend moment) is in de avonduren en het weekend. Juist op deze momenten is de vraag naar P+R-parkeren minimaal.

De deelgebieden rondom het station voorzien in voldoende mate in parkeergelegenheid binnen de deelgebieden. Dubbelgebruik van de toekomstige P+R voorziening is op basis van het huidige en toekomstige programma aan functies in zeer beperkte mate mogelijk. De parkeervraag vanuit P+R reizigers is structureel (alle doordeweekse dagen in de week) en maakt een oplossing noodzakelijk.

Aandachtpunten toekomstige balans:

- In eerdere planvorming is nabij het Stationsplein aan de noordzijde van het station een programma van voornamelijk wonen voorgesteld, met een verkleining van het plein en het vervallen van de 'parkeerfunctie' tot gevolg. Doordat deze toekomstige ontwikkeling onzeker is geworden, dient ervoor te worden gewaakt dat de parkeerfuncties op het plein bij realisatie van de gebouwde parkeervoorziening komt te vervallen. Bij handhaving van de parkeergelegenheid op dit plein ontstaat een overschot aan parkeren in het Spoorzone-gebied. Uitsluitend voor de functies in de directe omgeving (niet zijnde P+R-reizigers) is mogelijk het behoud van enkele parkeerplaatsen op het plein wenselijk. Deze worden ingeschat op circa 20 parkeerplaatsen.
- Deelgebied 3 (middengebied) bestaat uit een woonfunctie. Vraag en aanbod van parkeren binnen dit deelgebied is in evenwicht (sluitende parkeerbalans). Dubbelgebruik van de toekomstige gebouwde P+R-voorziening is niet mogelijk. Dit geldt tevens voor de overige functies in de omgeving van de Spoorzone. De toekomstige gebouwde parkeervoorziening zal uitsluitend P+R parkeren faciliteren.
- De vraag naar P+R parkeren wordt voor een deel bepaald of de voorziening betaald of onbetaald is. Zoals bekend uit het herkomstonderzoek van P+R parkeerders (november 2008) is het aannemelijk dat op het moment dat in Deurne P+R parkeren een betaalde dienst wordt er sprake zal zijn van uitwijkgedrag. P+R parkeren zal voor een deel van de reizigers



net zo aantrekkelijk zijn om elders, bijvoorbeeld in Helmond te parkeren. Ook is de verwachting dat (veel) “Deurnenaren” kiezen voor alternatief vervoer (lees: de fiets). Voor incidentele P+R parkeerders wordt in het eerste jaar een reductiepercentage van 30% gehanteerd. De huidige omvang van de P+R-voorziening van 260 pp. is gebaseerd op het gegeven dat de garage een betaalde voorziening zal worden (zie bijlage 1). Bij een onbetaalde voorziening zal rekening moeten worden gehouden met een grotere parkeervraag door P+R parkeren. Op basis van een inschatting van het huidige P+R-gebruik zullen over 10 jaar circa 320 pp. ten behoeve van P+R parkeren benodigd zijn.

- Om bij een betaalde parkeervoorziening het uitwijkgedrag naar de omgeving te beperken is parkeerregulering in de omgeving noodzakelijk. Bewoners zijn over het algemeen bereid dergelijke maatregelen te accepteren als zij worden geconfronteerd met grote parkeerproblemen. Omdat er in de huidige situatie nog geen sprake van is van parkeerproblemen zal het parkeerregime voor bewoners aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Het parkeerregime in de Spoorzone zal daardoor mogelijk op enkele punten afwijken van de ‘standaard’ regeling in het centrum.



Afbeelding: Parkeren omgeving station toekomstige situatie (gebouwde voorziening Fabriekstraat en parkeren maaveld Spoorlaan en Stationsplein)

## 4 Verkenning exploitatiemogelijkheden

### 4.1 Varianten en uitgangspunten

Voor een verkenning van de exploitatiemogelijkheden en een berekening van de onrendabele top van de nieuw te realiseren P+R voorziening zijn in deze fase twee varianten uitgewerkt:

- Variant 1: **betaalde** P+R voorziening (260 pp.)
- Variant 2: **onbetaalde** P+R voorziening (320 pp.)

Uitgangspunt in beide varianten is de gemeente de gebouwde parkeervoorziening in eigendom verwerft en de exploitatie en het beheer bij de gemeente ligt. Voor de financiering is gerekend met een jaarlijks gelijkblijvende annuïteit tegen een rekenrente van 5,5%. Er wordt van 100% afschrijven van de voorzieningen in 40 jaar, de restwaarde is daarmee nul. Dit is op gelijk aan de gemeentelijke begrotingsvoorschriften.

Voordeel van annuïteit is de jaarlijks gelijkblijvende kapitaallast, waardoor de exploitatie jaarlijks gelijkmatig wordt belast. De terugverdientijd van de investering mag niet langer zijn dan de exploitatieperiode van 40 jaar. Als de investering zich niet terug kan verdienen binnen deze periode is de investering onrendabel. De mate waarvan hier sprake is wordt uitgedrukt met de onrendabele top.

Het 1<sup>e</sup> exploitatiejaar van de parkeervoorziening is 2013. Alle genoemde bedragen zijn prijspeil 2012.

Uitgangspunten algemeen	
1 <sup>e</sup> exploitatiejaar	2013
Parkeercapaciteit	Variant 1: 260 P+R plaatsen Variant 2: 320 P+R plaatsen
Type parkeervoorziening	Gebouwde bovengrondse parkeervoorziening (2 lagen)
Stichtingskosten per parkeerplaats	€ 8.500,= per parkeerplaats
Stichtingskosten totaal	Variant 1: € 2.210.000,= (260 pp) Variant 2: € 2.720.000,= (320 pp)
Aankoop grond *1)	NB
Subsidie SRE	€ 900.000,=
Investering parkeerapparatuur parkeergarage	Variant 1: € 175.000,= Variant 2: € 0,-
Exploitatieperiode	40 jaar
Openingstijden	7 dagen/week; 24 uur per dag 100% via beheer op afstand *2)

Tabel: algemene uitgangspunten exploitatieberekening

\*1) Aankoop grond: In de berekeningen is geen rekening gehouden met eventuele kosten voor aankoop van de grond.

\*2) Beheer op afstand wil zeggen dat er geen fysiek beheer in de parkeergarage plaatsvindt (parkeerbeheerder). De parkeergarage wordt 'op afstand' vanuit een centrale meldkamer beheerd. Een klant kan middels een intercomverbinding contact leggen met de centrale meldkamer.

## 4.2 Parkeeromzet

Voor een goede inschatting van de parkeeromzet zijn de te ontwikkelen functies en bestemmingen op locatie leidend. In paragraaf 3.3 is reeds geconcludeerd dat de toekomstige gebouwde parkeervoorziening uitsluitend P+R parkeren zal faciliteren. Om de toekomstige parkeerinkomsten te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van de informatie over de parkeersituatie rondom het station van Deurne (notitie P+R Deurne, december 2008) en aannames en referentiegegevens uit de database van Empaction. Op basis van praktijkervaringen van Empaction wordt in variant 1 uitgegaan van een gemiddelde bezetting van ca. 75% (250 werkdagen) van de 260 beschikbare P+R plaatsen. Op piekmomenten zal de beschikbare capaciteit volledig bezet zijn.

De parkeertarieven voor P+R parkeren en abonnementen zijn gebaseerd op de momenteel in de omgeving gebruikelijke tarieven (vb. Helmond). Zie bijlage 2 voor een overzicht van de referentie parkeertarieven.

Naast de parkeeruren zijn er nog opbrengsten uit P+R abonnementen te verwachten. De abonnementen zijn mede aan de hand van de referentiegegevens uit de database van Empaction ingeschat op 85 stuks.

<b>P+R Omzet</b>	
P+R parkeerders	75% gemiddelde bezetting 26.150 dagkaarten € 3,40 per dag (incl. BTW, prijspeil 2013)) Per 4 jaar + 12,5 %
Ingroei P+R omzet	80% (2013) – 90% (2014) – 100% (2015)
<b>Abonnementen</b>	
Abonnementen P+R parkeren	85 stuks € 390,= per abo per jaar (incl. BTW)
Ingroei omzet	60% (2013) – 80% (2014) – 100% (2015)

Tabel: P+R omzet

## 4.3 Kostenstructuur parkeergarage

Binnen de jaarlijkse lasten van een parkeergarage kunnen drie hoofdposten worden onderscheiden: exploitatielasten gebouw (1), exploitatielasten parkeren (2) en kapitaallasten (3). Onderstaande tabel bevat een overzicht van de hoofdposten en de daarbij bepalende aspecten. In variant 2 zullen de betaald parkeren gerelateerde kosten binnen de hoofdpост exploitatielasten parkeren vervallen.

<b>Hoofdposten</b>	<b>Bepalende aspecten</b>
1. Exploitatielasten gebouw	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gebruikstype parkeergarage: stalling, openbaar of combinatie</li> <li>– Verschijningsvorm: ondergronds, bovengronds, parkeerdek</li> <li>– Aantal parkeerplaatsen</li> <li>– Energielasten</li> <li>– Dagelijks onderhoud</li> <li>– Groot onderhoud</li> <li>– Onderhoud technische installaties</li> <li>– Onroerendezaakbelasting (OZB)</li> <li>– Verzekering</li> </ul>

2. Exploitatielasten parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beheerconcept: volledig bemand of (deels) onbemand (beheer op afstand)</li> <li>– Openingstijden</li> <li>– Kosten meldkamer</li> <li>– Onderhoud parkeerinstallatie</li> <li>– Management</li> <li>– Administratie</li> <li>– Parkeerbenodigdheden</li> <li>– PRIS</li> <li>– Kosten geldbeheer</li> <li>– Overige kosten</li> </ul>
3. Kapitaallasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Financieringsvorm: lineair of annuïtair afschrijven</li> <li>– Looptijd en rentepercentage</li> <li>– Restwaarde parkeergarage (ja/nee)</li> <li>– Periodieke investering parkeerapparatuur (10 jaar)</li> </ul>

*Tabel: hoofdposten en bepalende aspecten kostenstructuur parkeergarage*

*Exploitatielasten gebouw*

Belangrijke kosten waar de eigenaar van de parkeergarage rekening mee moet houden zijn dagelijks en groot onderhoud aan het gebouw en de technische installaties, energielasten, OZB en verzekering.

*Exploitatielasten parkeren*

De exploitatielasten parkeren betreffen meldkamer, management, administratie, parkeerbenodigdheden, onderhoud parkeerinstallatie, PRIS, geldbeheer en overige kosten. Doorslaggevend in de exploitatielasten parkeren is het beheerconcept: bemand of onbemand (beheer op afstand). Door de parkeergarage niet op alle uren van de dag te bemannen kan er aanzienlijk bespaard worden op de beheerlasten. De keuze voor beheer op afstand vergt wel een aantal specifieke voorzieningen in de parkeergarage (deurlezers, speedgates en camerabewaking). Deze zaken dienen vooraf in het PvE te worden gedefinieerd en vastgelegd. Gezien de functie van de P+R voorziening is volledig beheer op afstand realistisch. Voor de toekomstige parkeervoorziening wordt derhalve uitgegaan van volledig 'beheer op afstand'.

De exploitatielasten parkeren zijn in variant 2 (onbetaalde variant) nihil. Er zijn in deze variant geen kosten meegenomen voor geldbeheer, onderhoud parkeerinstallatie, telefoonlijn voor intercomsysteem, en dergelijke. In de berekening is wel rekening gehouden dat de toekomstige parkeervoorziening zal worden uitgerust met cameratoezicht.

#### 4.4 Exploitatieberekeningen

Uitgangspunten algemeen	Variante 1 – betaald parkeren	Variante 2 – onbetaald parkeren
1 <sup>e</sup> exploitatiejaar	2013	2013
Parkeercapaciteit <sup>2</sup>	260 pp	320 pp.
Indicatie stichtingskosten <sup>3</sup>	€ 2.210.000,=	€ 2.720.000,=
prijsspeil jaar van realisatie 2013		
Subsidie SRE <sup>4</sup>	€ 900.000,=	€ 900.000,=
Indicatie investering parkeerapparatuur (afschrijving 10 jaar)	€ 175.000	€ 0,-
Openingstijden	7 dagen per week, 24 uur per dag; volledig beheer op afstand	7 dagen per week, 24 uur per dag; volledig beheer op afstand
<b>Parkeeromzet</b>		
Parkeertransacties P+R parkeren	26.150 parkeerders totaal (excl. abonneementhouders)	Nvt
Abonnementen P+R	85 stuks	nvt
Parkeertarieven 2013 (incl. BTW)	€ 3,40 per dag	€ 0,-
Tarieven abonnement 2013 (incl. BTW)	€ 390,= per jaar	nvt
Prijsverhoging parkeertarief dagkaarten	12,5% per 4 jaar	nvt
Prijsverhoging abonnementen	2,5% per jaar	nvt
Ingroei parkeeromzet		
2013 – 2014 – 2015 (P+R dagtarief)	80% - 90% - 100%	-
2013 – 2014 – 2015 (abonnementen)	60% - 80% - 100%	-
<b>Financiering en berekening NCW-saldo</b>		
Eigendom, exploitatie en beheer	Variante 1	Variante 2
annuïteit looptijd	40 jaar	40 jaar
omslagrente gemeente	5,5%	5,5%
restwaarde na 40 jaar	-	-
jaarlijkse annuïteit gebouw	€ 137.728,=	€ 169.511,=
terugverdientijd	40 jaar	40 jaar
gemiddelde exploitatielasten (gebouw en parkeren) 2013 (excl. kapitaallasten)	€ 553,= per pp per jaar	€ 221,= per pp per jaar
Inflatie	2,50%	2,50%
Onrendabele top	€ 1.979.096	€ 3.154.006

Tabel: samenvatting uitgangspunten en resultaten

Beide varianten kennen een aanzienlijke onrendabele top. Een bijdrage ter afdekking van de investering die niet kan worden gedekt uit de exploitatie van de parkeervoorziening is vereist.

Zie **bijlage 3** voor een grafische weergave van het exploitatieresultaat per variant.

<sup>2</sup> Uitgangspunt voor de parkeercapaciteit is het voorliggende ontwerp voor variant 1: 260 pp. Voor variant 2 (onbetaald parkeren) is de capaciteit ingeschat op basis van het huidige gebruik plus groeiverwachting P+R parkeren.

<sup>3</sup> Voor de indicatie van de investeringskosten is in deze fase gebruik gemaakt van de uitgave 'parkeeroplossingen en kosten' van Inbo (2009) en de referentiegegevens van Empaction. De weergegeven bedragen zijn gemiddelde aanneemsommen (exclusief BTW en grondprijzen).

<sup>4</sup> De subsidie van het SRE in het kader van de BDU-gelden is als eenmalige opbrengst in 2013 ingeboekt.

#### **4.5 Inventarisatie risico's**

##### *Raming stichtingskosten*

De stichtingskosten zijn tot nu toe indicatief geraamd op basis van algemene ervaringscijfers en nog niet onderbouwd op basis van een uitgewerkt VO met kostenraming. Voor een betere inschatting van de stichtingskosten op deze locatie dient op basis van een vraagspecificatie het plan nader uitgewerkt te worden.

##### *Parkeeromzet*

De in deze verkenning gemaakte inschatting voor het aantal parkeeruren en afzet abonnementen is gebaseerd op ervaringsgegevens. Aangezien de P+R voorziening nu gratis is zijn er geen specifieke gegevens van Deurne mogelijk. We hebben ons gebaseerd op de cijfers het onderzoek naar het aantal P+R parkeerders (november 2008). Gezien de huidige functies in de omgeving en het geplande bouwprogramma is het niet aannemelijk dat er in de parkeervoorziening dubbelgebruik met andere doelgroepen kan plaatsvinden. Mochten er andere functies aan het bouwprogramma worden toegevoegd, dan zal de businesscase in een volgende fase moeten worden bijgesteld.

##### *Parkeertarief*

De reguliere jaarlijkse verhoging van het parkeertarief bedraagt in de uitgevoerde berekeningen momenteel 12,5% in 4 jaar en is daarmee gelijk gesteld aan de indexering van de parkeertarieven in de binnenstad van Deurne (bron). Het inflatiepercentage voor de exploitatielasten bedraagt 2,5% per jaar. De stijging van het parkeertarief is daarmee de eerste jaren lager dan de inflatiecorrectie, na 15 jaar is het parkeertarief marginaal boveninflatoir. De afgelopen jaren stijgen de parkeertarieven in de meeste gemeenten echter fors boveninflatoir (tussen de 4,0% à 10,0% per jaar). Omdat de tariefsontwikkeling in de berekeningen gelijk is gesteld aan de binnenstad van Deurne kan de berekening op dat punt ietwat conservatief genoemd worden.

##### *Exploitatielasten*

Bij de in de exploitatieopzet berekende kosten voor de parkeerexploitatie wordt ervan uitgegaan dat er aangehaakt kan worden op de reeds bestaande parkeer(beheer)organisatie binnen de gemeente. Alleen dan kunnen de nu aangenomen kosten worden gehanteerd. Anders zullen er hogere lasten moeten worden doorberekend in verband met onvoldoende schaalgrootte (kritische omvang).

De gemiddelde exploitatielasten (gebouw en parkeren) per parkeerplaats liggen bij de betaalde variant een factor 2 hoger dan de onbetaalde variant. In de exploitatiekosten parkeren zijn bij de betaalde variant de voornaamste kostenposten: kosten meldkamer, onderhoud parkeergegerelateerde installaties (betaalautomaten, inrijterminal, e.d.), kosten geld- en administratie- en abonnementenbeheer. Deze aan betaald parkeren gerelateerde kosten worden niet gemaakt bij de onbetaalde variant.

##### *Variant betaald en onbetaald parkeren*

Bij de variant betaald parkeren gaat de eerste jaren de bezetting sterk omlaag, waarna een zekere mate van ingroei plaatsvindt. Dit is niet het geval bij een onbetaalde variant. Bij de onbetaalde variant moet daarom rekening gehouden worden met een grotere vraag naar P+R parkeren, vanaf het moment van ingebruikneming en naar de toekomst.

##### *Parkeerregulering en parkeertarieven omgeving*

Om bij een betaalde parkeervoorziening uitwijkgedrag en overlast voor de omliggende straten te voorkomen is gereguleerd parkeren in de omgeving noodzakelijk. Het is tevens een randvoorwaarde om het exploitatierisico van de parkeervoorziening te minimaliseren. Belangrijk aandachtspunt in de haalbaarheid van variant 1 is dat er in de directe omgeving geen sprake is van gratis parkeren in de

openbare ruimte. In paragraaf 5 is een indicatie van de kosten opgenomen voor regulerende maatregelen in de omgeving.

#### *Grondwaarde*

De grondwaardecomponent is in deze berekening buiten beschouwing gelaten. Onduidelijk is welke marktwaarde de grond vertegenwoordigd. De grond is eigendom van NS. In deze fase is onbekend of en tegen welke voorwaarden NS de grond zou willen verkopen. Indien geen verkoop kan plaatsvinden is een andere gebruiksvorm mogelijk, bijvoorbeeld erfpacht. Deze kosten maken geen onderdeel uit van de exploitatie.

#### *Subsidie Groei op het Spoor*

De financiering van de voorziene investeringen in nieuwe parkeervoorzieningen dient nog definitief te worden vastgesteld. In de exploitatieberekeningen is reeds rekening gehouden met een subsidie van het SRE. Mogelijk zijn er naast deze subsidie en de subsidie van Groei op het Spoor nog aanvullende subsidiemogelijkheden. Momenteel is onbekend wat de exacte bijdragen ter afdekking van de onrendabele top van de nieuw te realiseren P+R-voorziening.

#### *Kansen en risico's van de varianten*

In onderstaande matrix zijn de kansen en risico's van beide varianten opgenomen. Voor zowel de eindgebruiker (P+R reiziger), de investering en de exploitatie van de voorziening is een waardering in onderstaande matrix opgenomen.

<b>onderdeel</b>	<b>variant 1 (betaald)</b>	<b>variant 2 (onbetaald)</b>	<i>toelichting</i>
kosten voor gebruiker	--	++	
voorkomen uitwijk P+R parkeerder naar andere steden	--	++	<i>bij de betaalde variant vindt mogelijk een verschuiving plaats naar P+R-voorzieningen in andere steden</i>
minimaal uitwijkgedrag naar direct (woon)omgeving, waardoor overlast omgeving wordt beperkt	--	++	<i>bij onbetaalde variant komt uitwijkgedrag nagenoeg niet voor; bij betaalde variant zijn flankerende maatregelen omgeving noodzakelijk</i>
initiële investering (stichtingskosten)	++	--	<i>bij betaalde variant lagere stichtingskosten door kleinere omvang parkeergarage</i>
initiële investering (parkeerapparatuur)	--	++	<i>bij onbetaalde variant geen investering in parkeerapparatuur nodig</i>
Onrendabele top	++	-	<i>onrendabele top bij betaalde variant lager</i>

## 5 Flankerende maatregelen omgeving

Om bij een betaalde parkeervoorziening het uitwijkgedrag naar de omgeving te beperken en het weglekken van exploitatie euro's van de gebouwde voorziening te minimaliseren is een vorm van parkeerregulering in de omgeving noodzakelijk.

**Scenario 1:** Om flexibel om te kunnen gaan met het beschikbare parkeeraanbod is een betaald parkeerregime het meest voor de hand liggend. Daarbij wordt tevens aangesloten bij de wijze van regulering in het centrum (uniformiteit).

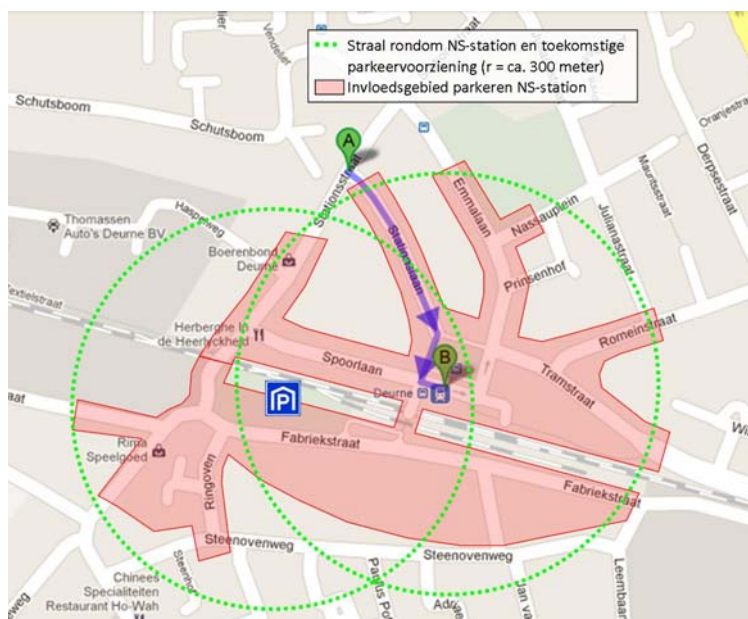
**Scenario 2:** Daarnaast bestaat reeds in de omgeving op enkele parkeerplaatsen een blauwe zone. Er kan ook voor gekozen worden deze blauwe zone te vergroten en op deze wijze langparkeren in de omgeving onmogelijk te maken.

### 5.1 Omvang te reguleren gebied

Op basis van praktijkervaring is bekend dat P+R parkeerders per (uit te sparen) euro bereid zijn om ongeveer 100 meter te lopen. Bij een parkeertarief van circa € 3,- per dag betekent dit dat in de omgeving ten minste binnen een loopafstand van ca. 300 meter rondom het station regulering moet worden ingevoerd om uitwijkgedrag te voorkomen. Eén en ander is afhankelijk van de aantrekkelijkheid van het alternatief/looproute en de beschikbaarheid van parkeergelegenheid.

De toekomstige parkeervoorziening bevindt zich circa 100 á 150 meter ten westen van het station. Er moet rekening mee worden gehouden dat bezoekers hierdoor mogelijk bereid zijn verder te lopen en dat deze bereidheid moet worden opgesteld bij de 150 meter die P+R parkeerder toch al moeten lopen. In het te reguleren gebied is daar in de omgeving van de parkeergarage rekening mee gehouden.

Bedrijven die een eigen parkeervoorziening hebben, zoals de Lidl, zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen op eigen terrein als zij geconfronteerd worden met uitwijkgedrag. De locatie Praxis/Boerenbond zit op de rand van het 'risicogebied'. Mocht in de praktijk blijken dat hier uitwijkgedrag plaatsvindt dient het gebied met regulering te worden uitgebreid.



Afbeelding: Omvang te reguleren gebied



## 5.2 Scenario's regulering

### 5.2.1 Scenario 1: Betaald parkeren

#### Aantal parkeerautomaten

Niemand is er bij gebaat als woonwijken worden vol gezet met betaalautomaten. Bewoners beschikken over een parkeervergunning en het bezoek van bewoners wordt afhankelijk van de keuze van de oplossing gefaciliteerd door middel van een bezoekersregeling. Daarnaast kunnen derden gebruik maken van bel-sms parkeren. Parkeerapparatuur is er dus uitsluitend voor een zeer beperkt deel van de parkeerders en wordt op slechts enkele *centrale* locaties neergezet. Ingeschat wordt dat hiervoor circa 10 parkeerautomaten nodig zijn.

#### Kostencomponenten betaald parkeren op straat

- investering parkeerapparatuur op straat;
- plaatsing parkeerapparatuur;
- investering bebording (zonale aanduiding, verwijzing naar parkeerapparatuur, bebording belparkeren);
- verstrekken vergunningen belanghebbenden;
- inzet handhaving;
- onderhoud en lediging parkeerapparatuur.

<u>jaarlijkse exploitatielasten</u>	stuks	kosten per stuk	totaal
Parkeerapparatuur (afschrijving 10 jr.)	10	€ 1.000,=	€ 10.000,= per jaar
Onderhoud parkeerapparatuur en lediging	10	€ 1.000,=	€ 10.000,= per jaar
Uitgifte vergunningen	Kostendekkend		
<b><u>Totale exploitatielasten</u></b>			€ 20.000,= per jaar
<b><u>eenmalige investering</u></b>			
Plaatsing parkeerapparatuur	10	€ 150,=	€ 1.500,=
Bebording betaald parkeren	-		€ 8.000,=

#### Baten

Opbrengsten betaald parkeren (ca. 230 pp.)	Ma-vr 9:00-17:00 uur (€ 0,80 p. uur)	€ 2.500,= per jaar
Opbrengsten naheffingsaanslagen	Afdekking kosten handhaving	

**Uitgangspunten:**

- Aantal parkeerautomaten: 10 stuks.
- Uitgifte vergunningen is kostendekkend.
- Omdat regulering in de omgeving van het station vooral bedoeld is om langparkeerders (P+R-parkeerders) te weren is er weinig verloop in het aantal parkeeracties. Tevens zijn het veelal terugkerende gebruikers. Handhaving kan zich daardoor tot een minimum beperken (enkele malen per week). De beperkte extra inzet van handhaving kan daardoor worden ‘terugverdiend’ met de opbrengsten van naheffingsaanslagen.
- Betaald parkeren zal worden ingevoerd van maandag tot en met vrijdag van 9:00 tot 17:00 uur, tegen een tarief gelijk aan de binnenstad (€ 0,80).
- In het gereguleerde gebied liggen ca. 230 pp. Voor de toekomstige situatie is het uitgangspunten dat parkeren op het Stationsplein wordt terugbracht naar ca. 20 pp.

**Opmerking:** De eenmalige kosten (aanschaf en plaatsing parkeerapparatuur) bedragen circa € 110.000,=.

Een inschatting van de opbrengsten van betaald parkeren is lastiger te maken. Wel is duidelijk dat daar in de omgeving van het station niet veel inkomsten uit betaald parkeren verwacht kunnen worden. Met name in de woonstraten zal nauwelijks door derden worden geparkeerd. De straten waar (beperkt) kortparkeren voorkomt vanwege de aanwezige detailhandel zijn de Vlierdenseweg en de Spoorlaan. De jaarlijkse opbrengsten worden geschat op € 2.500,=.

De jaarlijkse kosten van betaald parkeren in de omgeving van het station bedragen ca. € 20.000,=.

**Risico's**

- Bewoners/winkeliers zijn over het algemeen bereid dergelijke maatregelen te accepteren als zij worden geconfronteerd met grote parkeerproblemen. Omdat er in de huidige situatie nog geen sprake van is van een parkeerprobleem zal het parkeerregime voor bewoners aantrekkelijk gemaakt moeten worden. Het parkeerregime in de Spoorzone zal daardoor mogelijk op enkele punten afwijken van de ‘standaard’ regeling in het centrum, bijvoorbeeld waar het gaat om het vergunningtarief.

### 5.2.2 Scenario 2: Blauwe zone

De omvang van het te reguleren gebied blijft hetzelfde, evenals de tijdens waarop regulering noodzakelijk is.

<b>jaarlijkse exploitatielasten</b>	Totaal
Inzet handhaving (0,2 fte BOA)	€ 7.500,= per jaar
Uitgifte parkeerontheffingen	kostendekkend
<b>eenmalige investering</b>	
Bebording en markering	€ 8.000,=

#### Uitgangspunten:

- Handhaving wordt niet terugverdiend met uitgeschreven naheffingen. Er bestaat een kleine tegemoetkoming van € 25,- per uitgeschreven beschikking.
- Handhaving van blauwe zone is net als bij een betaald parkeerregime noodzakelijk, echter omdat het doel is het weren van langparkeerders kan de inzet worden beperkt tot 0,2 fte.
- Naast bebording dient bij de invoering van een blauwe zone tevens een blauwe markering te worden aangebracht. Geschatte eenmalige investering bedraagt € 8.000,=.
- De uitgifte van parkeerontheffingen aan belanghebbenden is kostendekkend.

#### Opmerking:

- 1) De invoering van een blauwe zone stuit doorgaans op minder maatschappelijke weerstand dan betaald parkeren, omdat bezoekers van detailhandel niet worden geconfronteerd met een parkeertarief.
- 2) Mogelijk dat er een herverdeling kan plaatsvinden van de inzet van BOA, waardoor de kosten in totaliteit niet toenemen.

### 5.3 Conclusie en advies

In tegenstelling tot een blauwe zone kan met een vorm van betaald parkeren de beschikbare parkeercapaciteit optimaal worden benut. Het invoeren van een vorm van betaald parkeren stuit in de regel echter op veel weerstand bij bewoners, zeker als het probleem wordt veroorzaakt door derden (in dit geval treinreizigers). Verondersteld wordt dat de gebouwde P+R voorziening voldoende groot is om de vraag naar P+R-parkeren te kunnen faciliteren. Met de invoering van een blauwe zone worden langparkeerders tevens gedwongen te parkeren in de gebouwde parkeervoorziening. Bovendien stuit de invoering van een blauwe zone op minder maatschappelijke (en politieke) weerstand dan betaald parkeren.

**Empaction advies:** starten met de invoering van een blauwe zone omdat het gebied te reguleren. De jaarlijks kosten voor een blauwe zone zijn lager en daar komt bij dat de initiële aanschaf van parkeerapparatuur niet nodig is.

## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Resumé

- De gemeente Deurne is voornemens aan de zuidzijde van het spoor een gebouwde P+R voorziening te realiseren. Het beoogde bouwprogramma in de omgeving van de parkeerlocatie omvat woningen, waarbij volledig wordt voorzien in voldoende parkeeraanbod. Dubbelgebruik van de P+R voorziening is op basis van bestaande en toekomstige functies en bijbehorend parkeeraanbod niet mogelijk.
- Het huidige P+R parkeerterrein aan de zuidzijde van het spoor met in totaal 157 parkeerplaatsen op maaiveld zal verdwijnen. Het huidige aantal parkeerplaatsen op Stationsplein (ca. 100 pp.) zal in capaciteit worden teruggebracht voor uitsluitend de behoefte van de direct aan het stationsplein liggende functies (ca. 20 pp.). De P+R parkeerbehoefte zal worden opgevangen in een nieuw te realiseren gebouwde parkeervoorziening.
- Voor een verkenning van de exploitatiemogelijkheden zijn twee varianten uitgewerkt. Variant 1 betreft een betaalde P+R-voorzieningen en variant 2 een onbetaalde voorziening. Uitgangspunt hierbij is dat het eigendom en de exploitatie van het openbaar parkeerareaal bij de gemeente ligt.

Uitgangspunten algemeen	Variant 1 – betaald parkeren	Variant 2 – onbetaald parkeren
1 <sup>e</sup> exploitatiejaar	2013	2013
Parkeercapaciteit aandeel openbaar	260 pp	320 pp
Indicatie stichtingskosten prijspeil jaar van realisatie 2013	€ 2.210.000	€ 2.720.000
Onrendabele top	€ 1.979.096	€ 3.154.006

- De te realiseren parkeervoorziening is onder de gegeven voorwaarden financieel niet rendabel te exploiteren. Uit de doorrekening (beide varianten) blijkt dat de parkeergarage in geen enkel jaar, zelf niet na 40 jaar, een positief resultaat boekt.
- Beide varianten kennen een aanzienlijke onrendabele top. Een bijdrage ter afdekking van de investering die niet kan worden gedekt uit de exploitatie van de parkeervoorziening is vereist.
- Voor variant 1 (betaald parkeren) is het noodzakelijk dat flankerende maatregelen in de omgeving worden getroffen om uitwijkgedrag te minimaliseren en het exploitatierisico te beperken. In geval wordt gekozen voor een regime op basis van betaald parkeren bedragen de eenmalige kosten ca. € 110.000,= en de jaarlijkse exploitatielasten betaald parkeren € 20.000,=. Voorgesteld wordt te starten met de invoering van een blauwe zone omdat de jaarlijks kosten voor een blauwe zone zijn lager en daar komt bij dat de initiële aanschaf van parkeerapparatuur niet nodig is.

### 6.2 Voorstel vervolgstappen

- Belangrijk vertrekpunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte en de gewenste parkeeroplossing is het te realiseren bouwprogramma. In de loop van het proces kan een bouwprogramma veranderen. Het is daarom belangrijk om in de verschillende stadia van het ontwikkelproces de parkeerbehoefte, de gekozen parkeeroplossing en de bijbehorende parkeerexploitatieberekening te actualiseren. Het sturen op dubbelgebruik van de toekomstige P+R voorziening zal daarbij een positief effect hebben op de exploitatie.

- Onderzoeken of er naast subsidie van Groei op het Spoor nog aanvullende subsidiemogelijkheden zijn, waaronder subsidie van SRE. Onderzoeken of de *bestemmingsreserve parkeren* inzetbaar is ter afdekking van de onrendabele top van de nieuw te realiseren P+R parkeervoorziening.
- Voorliggende rapportage en onderliggende berekeningen afstemmen met het gemeentelijk grondbedrijf.

## Bijlagen

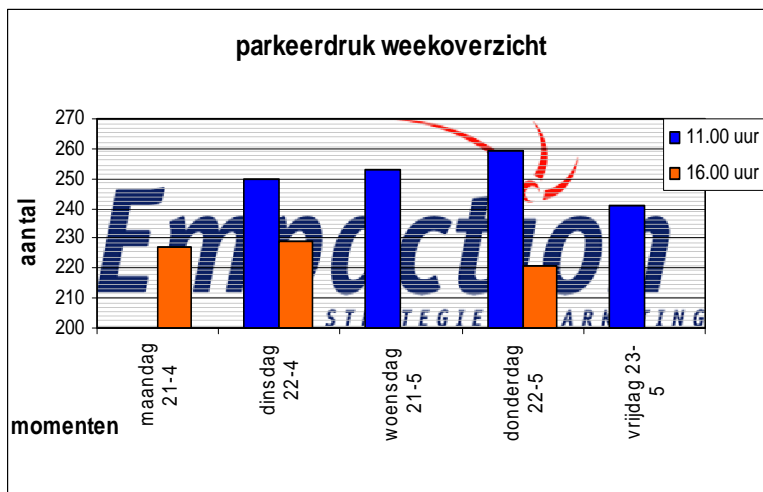
### Bijlage 1 – samenvatting parkeeronderzoek (notitie P+R Deurne, december 2008)

Om inzicht te krijgen in het aantal P+R-parkeerders zijn in de maanden april en mei 2008 onderzoeken uitgevoerd op de P+R terreinen en in de straten rondom het station Deurne.

Op basis van de kentekengegevens van de geparkeerde voertuigen is daarnaast onderzoek gedaan naar de herkomst van de parkeerder. Op basis van de herkomst van de parkeerder is vervolgens een inschatting gemaakt van het aandeel parkeerders dat in een toekomstige betaalde parkeersituatie mogelijk zal overwegen niet meer met de auto naar het station te reizen.

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk rondom het station 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. De gemeente Deurne heeft na 2008 de parkeercapaciteit voor P+R reizigers uitgebreid met tijdelijke parkeervoorzieningen.

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



Afbeelding: weekoverzicht gemiddelde parkeerdruk (onderzoek 2008).

Van de P+R'ers 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.

Uit het herkomstonderzoek is gebleken dat gemiddeld 30% van de P+R'ers uit de kern van Deurne zelf komt. Bij het invoeren van betaald parkeren is het aannemelijk dat een groot deel van deze P+R'ers op een goed alternatief, de fiets, zal overstappen.

In de betaalde variant zal op basis van deze vraaguitval dagelijks tussen de 210 tot 220 betalende P+R'ers gebruik gaan maken van het terrein. Dit aantal P+R'ers komt gezien het voorkomen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen op basis van de huidige vraag (peildatum 2008) naar P+R parkeerplaatsen op 180 á 190 parkeerplaatsen. Rekening houdend met een groeiende vraag naar P+R parkeren en het op kunnen vangen van piekmomenten is de toekomstige betaalde parkeervoorziening gedimensioneerd op 260 parkeerplaatsen. Bij een onbetaalde parkeervoorziening treedt geen vraaguitval op. Dagelijks is de vraag naar P+R parkeren ca. 260 parkeerplaatsen (peildatum 2008). Rekening houdend met een groeiende vraag naar P+R parkeren en het kunnen opvangen van piekmoment is de omvang van de parkeervoorziening ingeschat op 320 parkeerplaatsen.

**Bijlage 2 – referentie tarieven P+R (prijspeil 2011)**

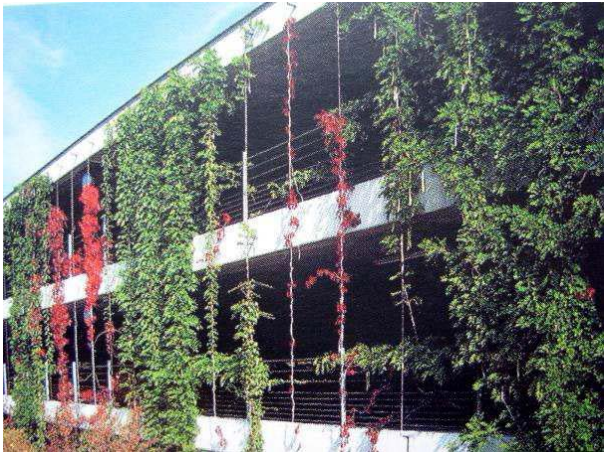
Naam P+R terrein	parkeer- capaciteit	kortparkeren uurtarief	maximaal dagtarief	dagtarief P+R	abo 7x24 - tarief per jaar	abo NS 7x24
Helmond - P+R Smalstraat	80 pp / 159 pp	€ 0,70	€ 5,00	€ 3,35	€ 541,20	€ 384,00
Venlo - P+R Kaldenkerkerweg	198 pp	€ 1,40	€ 7,50	€ 3,80	€ 759,60	€ 549,60
Oss - P+R Gasstraat	377 pp	€ 1,30	€ 5,50	€ 3,40	€ 969,96	€ 571,20
Weert - P+R Parallelweg	463 pp	€ 0,90	€ 4,80	€ 3,20	€ 680,76	€ 493,20
Cuijk - P+R Bontestraat	180 pp	-	-	-	-	-

**Bijlage 3 – grafieken exploitatieresultaat variant 1 en variant 2**

Bijlagen zijn separaat bijgevoegd.

**Bijlage 4 – Referentiebeeld gevels bovengrondse parkeervoorzieningen**

**Groene gevels**





**Staal/aluminiumbekleding, lamellen, transparant**

