

Notitie

Onderwerp: Eigendom en exploitatie parkeergarage Kerkplein, Nijkerk

Opsteller: Rob Ebbing, Michel Houtkamp

Datum: 7 december 2021

1 Gemeente Nijkerk

De stad Nijkerk heeft een langjarige historie, al in de 18^e eeuw bloeide de stad. Dit is in het centrum nog goed te zien is aan de mooie herenhuizen, de gracht en de Grote Kerk. Hoewel de stad in deze periode al de grootste stad van de Veluwe was, versnelde de groei pas echt vanaf de jaren 50. Verschillende nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen werden ontwikkeld en het voorzieningen niveau werd hierop aangepast. Inmiddels heeft de stad Nijkerk een inwoneraantal van circa 44.000 inwoners en is ons mobiliteitsgedrag aanzienlijk veranderd. Als gevolg hiervan staat de openbare ruimte van het centrum steeds verder onder druk.

2 Parkeerareaal

Voor haar autobereikbaarheid beschikt het centrum van Nijkerk over verschillende parkeervoorzieningen. Het huidige parkeerareaal in het centrum is qua omvang beperkt. Het is voor een omvangrijk deel geconcentreerd ingebed in enkele parkeervoorzieningen, bronpunten.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte op niveau te houden is het aantal parkeerplaatsen langs de openbare weg beperkt en neemt, in lijn met het gemeentelijke beleid, in aantal af. In de plattegrond hiernaast is de contour van het centrum van Nijkerk schematisch omtrokken met een zwarte lijn. Met sterretjes en twee blokjes zijn de parkeervoorzieningen aangeduid. Met gestippelde cirkels, met een straal van 200 meter rond de parkeervoorzieningen, is een indicatie van het verzorgingsgebied van de betreffende parkeervoorziening gegeven.



Plattegrond 1: Grotere parkeervoorzieningen Nijkerk



Naarmate de bezoekduur toeneemt neemt ook de geaccepteerde loopafstand toe. Voor de functie wonen wordt in een centrumgebied een afstand van 200 meter tussen de woningen en de parkeerplaats vaak als maximaal geaccepteerde afstand gezien. In de plattegrond wordt zichtbaar dat de parkeervoorzieningen verspreid over het centrum gelegen zijn. Zo wordt in kwantitatieve maar ook in kwalitatieve zin invulling gegeven aan de gewenste kwaliteit. Uit de plattegrond blijkt duidelijk dat de afstand tussen de parkeergarage Oosterpoort en de mogelijk te realiseren parkeergarage bij het Kerkplein hemelsbreed circa 500 meter is. Hiermee liggen deze twee parkeervoorzieningen niet in elkaars primaire verzorgingsgebied.

3 Parkeerbeleid

De gemeente Nijkerk maakt (parkeer)beleid om haar leefbaarheid en autobereikbaarheid te borgen. Omdat de gemeente op dit moment eigenaar en exploitant van veruit het grootste deel van het parkeerareaal in het centrum van Nijkerk kan zij haar parkeerbeleid optimaal ten uitvoer brengen. Dit stelt de gemeente gedeeltelijk in staat invulling te geven aan de in de Visie Aantrekkelijk Nijkerk geformuleerde ambitie om de kwaliteit van de binnenstad te verbeteren.

3.1 Bronpunten

Bij de verbetering van de kwaliteit van de binnenstad is een belangrijk aspect het aanbieden van parkeerruimte op meerdere geconcentreerde locaties, bronpunten, in plaats van verspreid in en om de binnenstad langs de openbare weg. Een bijkomend voordeel van het parkeren in centrale voorzieningen dat deze als bronpunt functioneren waardoor zoekverkeer wordt teruggedrongen. De afgelopen jaren is hieraan concreet invulling gegeven.

Om het gebruik van de parkeervoorzieningen te optimaliseren heeft de gemeente met de eigenaar van parkeergarage Oosterpoort, de firma Van den Tweel Vastgoed B.V. (VTV), een overeenkomst waarin afspraken zijn gemaakt over de exploitatie (tarieven en gebruik). Dit biedt de gemeente een relatief grote beleidsvrijheid en stelt haar in staat om optimaal te sturen om de beoogde beleidsdoelstellingen te bereiken.

Binnen de gemeente Nijkerk is de herontwikkeling van de voormalige Jumbo supermarkt naar een complex van woningen en deels openbare parkeergarage in voorbereiding. Deze ontwikkeling, genaamd Kerkplein, biedt de mogelijkheid om de kwaliteit van de openbare ruimte verder te verbeteren door het verwijderen van straatparkeren conform het voorstel van het College van Nijkerk (september 2019). Hiervoor is het noodzakelijk de capaciteit van de parkeergarage groter te maken dan het voor het woningbouw programma normatief benodigde aantal parkeerplaatsen.

3.2 Ontwikkeling parkeerdruk

Over de parkeerdruk van het centrum (Telgebied 1) en de schil (Telgebied 2) zijn concrete gegevens beschikbaar. Uit het in oktober 2019 door Mobycon verrichte parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk, in zowel het centrum als in de schilgebieden, op de weekdag nacht het laagst is. In het centrum is de parkeerdruk op vrijdagavond het hoogst en in de schilgebieden op donderdag- en zaterdagmiddag. In de schil ligt de parkeerdruk iets hoger dan in het

centrumgebied. De gemiddelde parkeerdruk op het piekmoment in het centrum is 53% en in de schil 61%.

Wanneer in het centrum wordt ingezoomd op het directe verzorgingsgebied van parkeergarage Kerkplein, een gebied van 200 meter rond de Kerkplein ontwikkeling, blijken hier in het jaar 2019 230 openbare parkeerplaatsen aanwezig te zijn. De parkeerdruk blijkt hier op het maatgevende moment, het drukste moment van de week (koopavond) 73% in 2019 te zijn geweest. Deze parkeerdruk op het drukste moment loopt de komende jaren, als gevolg van ontwikkelingen in het programma van de binnenstad en veranderingen in het aantal beschikbare parkeerplaatsen, verder op. In aanvulling op de ontwikkelingen van het areaal en het programma dient ook rekening gehouden te worden met een aanzienlijke uitbreiding van het aantal woningen in Nijkerk. Het lijkt reëel om aan te nemen dat de bewoners zo nu en dan met de auto een bezoek aan het centrum brengen. Het gezamenlijke gevolg van deze ontwikkelingen op de parkeerdruk wordt in onderstaande tabel weergegeven voor het centrum (Telgebied 1), de schil (Telgebied 2) en het directe verzorgingsgebied van 200 meter rond parkeergarage Kerkplein.

(Max) Bezetting	Telgebied 1	Telgebied 2	Totaal	Binnen 200m "Kerkplein"
2019	53%	58%	55%	73%
2020	53%	58%	55%	73%
2021	53%	61%	57%	122%
2022	53%	61%	57%	122%
2023	53%	62%	58%	123%
2024	68%	62%	63%	144%
2025	68%	66%	66%	144%
2026	68%	67%	67%	145%

Tabel 1 – Ontwikkeling maatgevende parkeerdruk parkeerareaal Nijkerk

Voor parkeren langs de openbare weg geldt in de regel dat 85% een acceptabele parkeerdruk is. Hierboven wordt het als druk ervaren. Een hogere parkeerdruk leidt tot verschillende ongewenste effecten zoals een toename van het zoekverkeer en een afname van de verkeersveiligheid. De parkeerdruk in tabel 1 houdt rekening met de realisatie van het Kerkplein complex waarin een deels openbare parkeergarage wordt toegevoegd. Uit tabel 1 blijkt dat de maatgevende parkeerdruk toeneemt. In het directe verzorgingsgebied van 200 meter rond het Kerkplein loopt deze zelfs op tot boven de 100%. Op deze momenten kan de parkeerdruk worden opgevangen door de op het Wheemplein beschikbare restcapaciteit.

Wanneer van parkeergarage Kerkplein echter alleen het exclusief voor de bewoners bestemde deel, en dus niet het openbare deel, wordt gerealiseerd zal de restcapaciteit van het Wheemplein hiervoor alleen onvoldoende zijn. Wanneer in dit geval toch, met het opheffen van parkeerplaatsen langs de openbare weg, uitvoering wordt gegeven aan de Visie Aantrekkelijk Nijkerk zal de parkeerdruk sterk toenemen. De parkeerdruk in de directe verzorgingsgebied van 200 meter rond

het Kerkplein snel veel verder oplopen. Om dit te voorkomen en de kwaliteit van de autobereikbaarheid van dit deel van de binnenstad te borgen is de realisatie van het openbare deel van parkeergarage Kerkplein noodzakelijk.

3.2.1 Afname betaalde parkeerplaatsen in openbare ruimte

Door de gepland veranderingen in de capaciteit rondom het Kerkplein zullen er geen betaald parkeerplaatsen meer in de openbare ruimte beschikbaar zijn. In Tabel 2 zijn de aangegeven verandering tussen 2019 en 2026 in de parkeercapaciteit rondom het kerkplein weergegeven. De belangrijkste veranderingen zitten in het betaalde areaal langs de openbare weg. Dit areaal komt grotendeels te vervallen en krijgt deels een andere bestemming. Zo worden bijvoorbeeld van de betaalde parkeerplaatsen worden 42 stuks en van de vrije parkeerplaatsen 13 stuks bestemd voor exclusief gebruik door vergunninghouders. Met de realisatie van parkeergarage Kerkplein blijft in dit gebied nog een vergelijkbaar aantal betaald parkeerplaatsen behouden.

	Vrij park	Betaald	Invaliden	Laad & los	Vergunningen	Totaal
2019	131	92	5	2	34	264
2026	38	95	1	0	89	223
Verschil	-93	3	-4	-2	55	-41

Tabel 2 – Veranderingen in capaciteit binnen 200m van het Kerkplein

Om te voorkomen dat kortparkeerders niet in maar buiten de parkeergarage, verspreid over het openbare gebied, gaan parkeren zijn enkele aandachtspunten te benoemen. Allereerst moet de kwaliteit van de parkeergarage aantrekkelijk genoeg zijn. De parkeergarage moet goed vindbaar en zichtbaar zijn. Voor een comfortabel gebruik adviseren wij om het ontwerp van de parkeergarage minimaal te laten voldoen aan de NEN 2443 normen en het afwerkingsniveau kwalitatief hoogwaardig te laten zijn. Verder raden wij aan om het parkeren voor mindervaliden in de openbare ruimte, langs de openbare weg te faciliteren in plaats van in de parkeergarage.

4 Parkeergarage Kerkplein

De op dit moment beoogde Kerkplein ontwikkeling bevat een deels openbare parkeergarage met een totale capaciteit van 147 parkeerplaatsen. De parkeergarage maakt onderdeel uit van een tegen het centrum van Nijkerk aan de Torenstraat te ontwikkelen complex. 52 van de parkeerplaatsen worden eigendom van de in het complex te realiseren woningen. Van deze parkeerplaatsen komen voor rekening en risico van de bewoners van deze woningen komen de lasten van het vastgoed gebonden onderhoud. Hiervoor zal een VVE opgericht worden.

4.1 Parkeer- en vastgoedexploitatie

De gemeente Nijkerk is voornemens haar parkeerareaal uit te breiden en het eigendom van de resterende 95 parkeerplaatsen van parkeergarage kerkplein te verwerven en deze vervolgens als openbare voorziening te gaan exploiteren. De financieringslasten van de verwerving en het



vastgoed gebonden onderhoud van dit deel van de parkeergarage hiermee voor rekening en risico van de gemeente. In aanvulling hierop komen, met uitzondering van de nutsbedrijven van de liften, de lasten van de parkeerexploitatie van de parkeergarage komen voor rekening en risico van de gemeente. Als gevolg hiervan is het mogelijk de financiering en exploitatie van de parkeergarage op basis van gemeentelijke uitgangspunten door te rekenen. Een doorrekening van de financiële situatie van een parkeergarage uit het gemeentelijke perspectief is veelal aantrekkelijker dan vanuit het markt perspectief. Oorzaken hiervan zijn gelegen in het stellen van hogere eisen aan de kapitaallasten en het toepassen van opslagen ter dekking van met de exploitatie verbonden risico's.

4.2 Wet Markt en Overheid

Hoewel uit plattegrond 1 blijkt dat parkeergarage Oosterpoort op enige afstand, niet in het directe verzorgingsgebied van parkeergarage Kerkplein, is gelegen heeft de huidige eigenaar van parkeergarage Oosterpoort, VTV, heeft onlangs juridische stappen ondernomen tegen het voornemen van de gemeente van de verwerving van parkeergarage Kerkplein. De eigenaar stelt dat zij de realisatie van parkeergarage Kerkplein ongewenste negatieve financiële gevolgen zal hebben voor haar exploitatie. Om deze situatie te voorkomen spreekt betreffende eigenaar op basis van de Wet Markt en Overheid (Wet M&O) de gemeente aan op de voorgenomen parkeerexploitatie. Hierbij is het uitgangspunt dat de gemeente deze parkeergarage, in lijn met enkele andere van haar parkeervoorzieningen in Nijkerk, gaat exploiteren onder het fiscale parkeerregime voor de Vennootschapsbelasting. In dit geval treedt de gemeente op als ondernemer. En wanneer de overheid als ondernemer optreedt dient zij de in de Wet M&O opgenomen gedragsregels te volgen. Een van deze regels is dat de gemeente daarbij de verplichting heeft om voor het gebruik van de parkeergarage een kostprijsdekkend tarief in rekening te brengen.

5 Parkeerregimes

In Nederland moet bij de exploitatie van parkeervoorzieningen op hoofdlijnen rekening gehouden worden met het onderscheid tussen het bieden van parkeerruimte op straat langs de openbare weg en in parkeergarages. Fiscaal gezien verschillen deze twee varianten van elkaar. Onderstaande paragrafen geven een beknopte beschrijving gegeven van de werking van deze parkeerregimes.

5.1 Fiscaal regime: parkeerbelasting

Volgens het btw-recht geldt dat als een gemeente gelegenheid geeft tot het parkeren langs de openbare weg, het openbare gebied, zij daarbij optreedt als overheid. Bij het optreden door de gemeente in het openbare gebied heeft zij geen concurrentie te duchten van derden.

Parkeerregulering is een taak van de gemeente¹. De gemeente is namelijk exclusief bevoegd in het openbare gebied. Dit betekent met uitsluiting van derden zoals marktpartijen. Private

¹ Gemeentewet artikel 225

5.2 Fiscaal regime: vennootschapsbelasting (Vpb)

5.2.2 Fiscaal regime: parkeerbelasting in parkeervoorziening

² Wet op de Omzetbelasting 1968

Versie d.d. 7-12-2021

6 Financiële prestatie parkeergarage Kerkplein

6.1 Gemeentelijk perspectief

6.2 Parkeerregime Nijkerk

Pagina 7 van 14

Reguleringstijden

Het gebruik van de parkeervoorzieningen, de parkeerproductie, is bepaald op basis van de parkeertarieven en de gerealiseerde omzet. Voor het straatparkeren, het gefiscaliseerde gebied, gelden de volgende reguleringstijden.

Dag	Reguleringstijd
Maandag t/m donderdag	van 09:00 uur tot 18:00 uur
Vrijdag (koopavond)	tot 21:00 uur
Zaterdag	tot 17:00 uur
Zondag	Gratis

Tabel 3: Overzicht reguleringstijden Nijkerk

Tarieven bezoekersparkeren

Het huidige parkeertarief in Nijkerk is € 0,90 per uur. De verhoging van het tarief gedurende de exploitatieperiode vindt periodiek, eens per 4 jaar, plaats op basis van 1,5% per jaar. Aangehouden is een starttarief van € 0,96 per uur bij aanvang exploitatie 2025. Het maximale dagtarief is bij aanvang exploitatie € 10,00.

Tarieven vergunningen (langparkeren)

Voor gebruik van de in de binnenstad van Nijkerk langs de openbare weg gelegen parkeervoorzieningen, zijn vergunningen te verkrijgen. Bij aanvang exploitatie is het jaartarief voor een eerste bewoners parkeervergunning € 120,- en voor een tweede bewoners parkeervergunning € 240,-. De verhoging van het tarief voor de parkeervergunning is gelijk aan de ontwikkeling van het bezoekers parkeertarief.

6.3 Exploitatie elementen

Daarbij zijn de volgende elementen van belang:

- de uitgangspunten, zoals tijdshorizon, btw- en rentepercentages, indexeringen etc.;
- de raming van de financieringslasten voor (de financiering van) de investeringsom en de Vervangingsinvesteringen;
- de raming van de vastgoedgebonden lasten;
- de raming van de te verwachten exploitatiekosten;
- de raming van de omzet van de parkeergarage, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bezoekers en vaste gebruikers.

In ons toegepaste rekenmodel is elk van deze elementen geïncorporeerd. Tevens biedt het model de mogelijkheid tot het maken van gevoeligheidsanalyses (bepalen van de bandbreedtes). Hierna worden de volgende onderdelen van de financiële analyse nader toegelicht:

- de algemene financiële uitgangspunten;
- de kosten van eigenaresse en exploitatie;
- de omzet;
- de ontwikkeling van het resultaat.

6.4 Algemene financiële uitgangspunten

Voor een meerjarige periode is een raming gemaakt van de te verwachten omzet en kosten. Bij deze raming is uitgegaan van een start exploitatieperiode per 1 januari 2025. Gezien de vraagstelling is de financiële waarde van de parkeergarage berekend vanuit het gemeentelijke perspectief. In onderstaande tabel staan de algemene uitgangspunten opgenomen die met betrekking tot de parkeergarage zijn aangenomen en als realistisch worden gezien vanuit het publieke perspectief.

Uitgangspunt	
Jaar van aanvang exploitatie (prijspeil)	2025
Exploitatieperiode	50 jaar
Inflatie (lineair gedurende Exploitatieperiode)	2,0 %
Toename parkeertarieven (periodiek, eens per 4 jaar 1,5% gedurende Exploitatieperiode)	1,5 %
Vermogenskostenvoet (rendement)	1,5 %
Restwaarde (Grond)	€ 237.500,-
Financieringsvorm	Lineair
Onderhouds-/vervangingstermijn in jaren:	
- Gebouw	20 jaar
- Installaties	15 jaar
- Parkeer/betaalsysteem	10 jaar

Tabel 4: Algemene financiële uitgangspunten

Ter dekking van de (toekomstige) kosten van het groot onderhoud en vervanging van installaties heeft de gemeente een MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP). De lasten van het groot onderhoud aan het gebouw (2% per 20 jaar) en de lasten van het groot onderhoud en de vervanging van de installaties (50% elke 15 jaar) maken onderdeel uit van de jaarlijkse vastgoedlasten.

Bij aanvang exploitatie is een parkeer/betaalsysteem aanwezig. Uitgegaan is van vervanging van dit systeem in het 11^e jaar. Hiervoor is rekening gehouden met een vervangingsinvestering van 90% van de geïndexeerde initiële investering. Vanaf dit moment maken de lasten hiervan onderdeel uit van de jaarlijkse exploitatiekosten.

6.5 Kosten van eigenaresse en exploitatie

In deze berekeningen wordt er van uitgegaan dat de parkeergarage volledig bedrijfsgereed en in gebruik is en gedurende de volledige exploitatieperiode op een gelijkwaardig niveau gehouden wordt. Voor de bepaling van de exploitatiekosten, de omzet en de financierings- en vastgoedgebonden lasten worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Uitgangspunt

Stichtingskostprijs	€ 4,4 miljoen
Openstelling	Openbaar, 24 uren openstelling
Capaciteit	95 parkeerplaatsen

Tabel 5: Uitgangspunten parkeergarage (bedrag afgerond op 100k, prijsbasis 2025)

6.5.3 Financierings- en Vastgoedlasten

Voor rekening en risico van de eigenaar van de parkeergarage komen de lasten van de financiering en de instandhouding van het vastgoed. De koopprijs van het deel van de parkeergarage dat eigendom wordt van de gemeente bedraagt op het moment van aanvang exploitatie € 4,4 miljoen. Voor wat betreft de berekening van de berekening van het groot- en vervangingsonderhoud benodigde lasten is dit bedrag als volgt toegekend: € 3,5 miljoen aan bouwkundige kosten, € 625.625,- installaties waaronder snelvouwherken, € 50.000,- parkeer-/betaalsysteem en € 237.500,- grondkosten. De lasten van het groot- en vervangingsonderhoud van het eigendom van de bewoners is in deze notitie buiten beschouwing gelaten omdat dit bedrag volledig aan de VVE van betreffende bewoners doorbelast wordt.

Hierna volgt een overzicht van de gemeentelijke lasten:

- Financieringslasten: de jaarlijkse lasten van rente en afschrijving van de investeringssom.
Gedurende de exploitatieperiode worden de bouwkundige kosten over een periode van 50 jaar lineair afgeschreven naar de restwaarde van de grond (= € 237.500,-). De installaties worden in 15 en de parkeerapparatuur in 10 jaar lineair afgeschreven naar een restwaarde van € 0,-;
- Vastgoedgebonden lasten: de aan het vastgoed kosten van het contractmanagement alsmede de verzekeringen en belastingen waaronder opstelverzekering en OZB-eigenaarsgedeelte;
- Vervangingsinvesteringen: de onderhouds- en vervangingslasten van het gebouw en de installaties (exclusief het parkeer/betaalsysteem, deze zijn onderdeel van de exploitatiekosten).

Bij de berekening van de jaarlijkse resultaten zijn de financieringslasten van de parkeergarage in deze waardering buiten beschouwing gelaten. Een samenvattend overzicht van de lasten van de eigenaar is opgenomen in onderstaande tabel.

Financierings- en vastgoedlasten

Financieringslasten (rente + afschrijving)	€ 181.000
Vastgoedgebonden lasten	€ 20.000
(Vervangings)investeringen (1 ^e jaar)	0
Totaal per jaar (excl. btw)	€ 201.000

Tabel 6: Overzicht financierings- en vastgoedlasten 1e jaar (afgeronde bedragen, prijspeil 2025)

In de financieringslasten van de parkeergarage zijn zowel de rente als ook de lasten van de afschrijving meegenomen. Ageschreven wordt naar een restwaarde welke gelijk is aan de grondwaarde. De vervangingsinvesteringen worden conform het afschrijvingsschema genomen als een jaarlijkse last.

6.5.4 Exploitatiekosten

Bij de berekening van de exploitatiekosten is gebruik gemaakt van de volgende kostensoorten:

- Controle en handhaving: dit betreft de jaarlijkse kosten van de controle en handhaving op het parkeren in de parkeergarage. Voor klantcontact zal een storingsnummer bereikbaar zijn.
- Directe beheerkosten: dit betreft de kosten voor bouwkundig en technisch onderhoud aan casco en installaties, de kosten voor water, elektra en telecommunicatie, verzekeringen en belastingen zoals OZB gebruikersgedeelte.
- Geldinning en verwerking: dit betreft de kosten van het afstorten en verwerken van de girale in de parkeergarage ontvangen parkeergelden (cashless ticketautomaten).
- Vervangingsonderhoud: de jaarlijkse lasten voor de vervanging van het parkeer/betaalsysteem.
- Overige bedrijfskosten en onvoorzien: de aan de parkeergarage toe te rekenen kosten voor parkeertickets en overige gebruiksgoederen alsmede periodieke onvoorziene zaken.

Op basis van ervaringscijfers is in detail bepaald wat de te verwachten exploitatiekosten zullen zijn.

Een samenvattend overzicht is opgenomen in onderstaande tabel.

Betreft	
Beheer (24 uur bereikbaarheid, storingsopvolging)	€ 19.000
Directe beheerkosten	€ 34.000
Geldinning en -transport	€ 1.000
Vervangingsonderhoud parkeer/betaalsysteem	€ -
Overig onvoorzien	€ 1.000
Totaal per jaar (excl. btw)	€ 55.000

Tabel 7: Overzicht exploitatiekosten per jaar (op 1.000 afgeronde bedragen, prijspeil 2025)

6.6 Omzet

Om de Omzet te bepalen zijn de tarieven en het feitelijke gebruik door parkeerders, zowel bezoekers/kortparkeerders als vergunninghouders/vaste gebruikers en eventuele bijdragen van belang. De opbrengsten uit kortparkeren worden bepaald door de verwachte totale parkeerproductie te vermenigvuldigen met het parkeertarief. De opbrengsten van vaste gebruikers worden bepaald door het verwachte aantal en type te verkopen vergunningen te vermenigvuldigen met de betreffende tarieven. Gedurende de volledige exploitatieperiode is als uitgangspunt gehanteerd dat de parkeertarieven jaarlijks stijgen, voor het eerst per 1 januari 2025, met 1,5%. In de volgende paragrafen is dit nader uitgewerkt.

6.6.5 Bezoekersparkeren

Het gebruik van een parkeervoorziening leidt tijdens de reguleringstijden tot de verkoop van parkeeruren, de parkeerproductie. Het openbare deel van de parkeergarage heeft een capaciteit van 95 parkeerplaatsen. Voor het gebruik van dit deel van de parkeergarage is aangenomen dat 18 bewoners een vergunning afnemen. Wanneer rekening wordt gehouden met enige mate van dubbelgebruik lijkt het reëel te veronderstellen dat 80 parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor gebruik door kortparkeerders, bezoekers.

Over de parkeervoorzieningen in de omgeving van het Kerkplein zijn omzetcijfers over het jaar 2019 beschikbaar. Deze omzet bestaat uit enkele verschillende onderdelen. Per onderdeel is de parkeerproductie berekend. Voor de belangrijkste ontwikkelingen die naar verwachting een parkeerproductie zullen toevoegen is deze geraamd. Gecorrigeerd naar het huidige uurtarief van € 0,90 is de in parkeergarage Kerkplein geraamde omzet voor de bestaande en nieuwe onderdelen berekend en per onderdeel weergegeven in onderstaande tabel. Hierbij is € 0,96 als uurtarief aangehouden voor het startjaar 2025 van deze waardering. Onderstaande tabel geeft per onderdeel de omzet uit bezoekers/kortparkeren voor het jaar 2025.

Onderdeel	Parkeerproductie	Omzet (afgerond op 1.000)
Omzet bestaande omgeving:		
- Directe omgeving Kerkplein	61.000	€ 58.000,-
- Belparkeren (ca. 12,5% Parkeerproductie 2019)	7.600	€ 7.000,-
- Voormalige gratis Brink, Jumbo locatie	30.000	€ 29.000,-
Omzet uit nieuwe ontwikkelingen:		
- Bezoek bewoners Kerkplein complex (100 woningen)	7.800	€ 7.000,-
- Uitbreiding betaald parkeren schil	15.000	€ 14.000,-
- Groei aantal woningen gem. Nijkerk 20%	20.000	€ 19.000,-
Totaal:	141.400	€ 135.000,-

Tabel 8: Verwachte parkeerproductie en omzet (vrij van btw) parkeergarage Kerkplein

Op basis van in bovenstaande tabel blijkt de jaarlijkse parkeerproductie van de parkeergarage circa 140.000 uur te worden. Dit betekent een productie van circa 1.770 (= 141.400 uur / 80⁷ parkeerplaatsen) verkochte uren per parkeerplaats per jaar. Dit komt zonder het gebruik van parkeervergunningen neer op een hoge gemiddelde bezetting gedurende de reguleringstijden van 61% (= 1.770 uren / (52 weken * 56 uren)).

Automobilisten hebben enige voorkeur voor het parkeren van hun voertuig langs de openbare weg. De parkeergarage ligt direct tegen het centrum en in de directe omgeving zal de parkeerdruk als gevolg van de gesignaleerde veranderingen aanzienlijk zijn. In de directe omgeving van de parkeergarage wordt de parkeerdruk hoger dan op andere parkeerlocaties in Nijkerk. Het is dan ook aannemelijk dat bezoekers als gevolg van een (te) hoge parkeerdruk of matige kwaliteit kunnen besluiten elders te gaan parkeren. Ter voorkoming hiervan is het van belang dat de parkeergarage een aantrekkelijke kwaliteit heeft. Zo zal deze veilig, schoon, heel en goed verlicht moeten zijn. De in- en uitrit van de parkeergarage zullen goed zicht- en eenvoudig bereikbaar moeten zijn. Het ontwerp van de parkeergarage zal royaal moeten voldoen aan de eisen die gelden voor openbare parkeergarages uit de NEN 2443 – Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages, Nederlands Normalisatie-instituut (versie maart 2013).

6.6.6 Vergunningen

De parkeergarage zal deels gebruikt worden door bewoners van het complex en enkele bewoners vanuit de directe omgeving. De bewoners van de parkeergarage maken gebruik van hun eigen 52 parkeerplaatsen en voldoen hiervoor de lasten van het vastgoedonderhoud aan de gemeente. In aanvulling hierop is aangenomen dat in totaal 18 bewoner een parkeervergunning afnemen voor het gebruik van een zwervparkeerplaats in het openbare gedeelte van de parkeergarage. Verwacht wordt dat van deze vergunningen zijn 12 stuks eerste en 6 stuks 2^e vergunningen zijn.

Bewonersvergunningen	Omzet
1 ^e - 12 stuks	€ 1.440,-
2 ^e - 6 stuks	€ 1.440,-
Totaal:	€ 2.880,-

Tabel 9: Verwachte omzet vergunningen 2025 (ongeacht ingroei, afgerond op 1.000)

6.6.7 Correctiefactoren

Bij het in gebruik nemen van nieuwe parkeergarages is het gebruikelijk om gedurende de eerste exploitatiejaren, de "ingroeiperiode", een correctiefactor toe te passen op het opbrengstpotentieel, met name wat betreft het bezoekersparkeren. In deze waardering is vanwege de bestaande omgeving geen rekening gehouden met een ingroeiperiode. Aangenomen is dat de

⁷ 80 parkeerplaatsen omdat van 18 bewonersabonnementen gebruik maken van de 95 openbare parkeerplaatsen.



Parkeerproductie en het aantal afgenomen vergunningen gedurende de volledige exploitatieperiode op het berekende niveau blijft.