

ONDERZOEK DELFTSE PARKEERGARAGES

Evaluatie beheersing risico's Delftse parkeergarages





Onderzoek uitgevoerd door Ecorys
Bart Witmond
Annemiek Buwalda
Ricardo van Breemen
Rob Jeuring
in opdracht van en in samenwerking met Delftse Rekenkamer
6 september 2016
Bron afbeelding: Ecorys





INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	5
BESTUURLIJKE REACTIE	9
1. INLEIDING	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Onderzoeksvragen	12
1.3 De onderzoeksaanpak	12
1.4 Opbouw rapportage	12
2. OPVOLGING AANBEVELINGEN DRK-RAPPORT 2008	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Verbeter inzicht in lange termijn risico's en het in kaart brengen daarvan	13
2.3 Leg de verantwoordelijkheden binnen de ambtelijke organisatie duidelijk vast	15
2.4 Gebruik de onderzoeksresultaten bij voorstellen van nieuwe parkeergarages	16
3. DE HUIDIGE (FINANCIËLE) RISICO'S	19
3.1 Wat zijn de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de bestaande Delftse parkeergarages?	20
3.2 Hoe goed zijn de risico's van tevoren in kaart gebracht en in welke mate worden de risico's beheerst?	23
3.3 Hoe is het toezicht en de financiële controle geregeld t.a.v. Parking Delft BV?	26
3.4 Beïnvloeden de integratie plannen de risico's en de exploitatie?	26
3.5 Hoe goed is de gemeenteraad geïnformeerd over de risico's, de beheersing, toezicht en controle van de parkeergarages? Hoe kan (nog verder) worden (bij)gestuurd?	27
4. INVLOED (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELINGEN OP GARAGEPARKEREN	29
4.1 Wat zijn de huidige ontwikkelingen en toekomstige trends op het gebied van parkeernormen (inclusief het parkeren in garages) in centrumgebieden van vergelijkbare steden als Delft?	29
4.2 Wat zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in het Spoorzonegebied en wat betekent dat voor de parkeerbehoefte in dat gebied?	33





4.3 Welke consequenties hebben deze ontwikkelingen op de business case Parkeergarage Spoorsingel? Welke risico's doen zich daarbij voor en worden deze risico's in voldoende mate beheerst?	34
BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST	43
BIJLAGE 2: GEÏNTERVIEWDE PERSONEN	44
BIJLAGE 3: NORMENKADER DELFTSE PARKEERGARAGES	45
BIJLAGE 4: LITERATUUR	47
BIJLAGE 5: LOCATIES PARKEERPLAATSEN DELFT	51
BIJLAGE 6: UITGEBREIDE OMSCHRIJVING BENCHMARK	52





SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In 2008 heeft de Delftse Rekenkamer (DRK) een onderzoek uitgevoerd naar de beheersing van risico's rond de ontwikkeling en exploitatie van de parkeergarages, die in eigendom zijn van de gemeente Delft.

Voor u liggen de resultaten van een follow-up rekenkameronderzoek, dat in het eerste halfjaar van 2016 is uitgevoerd, naar de opvolging van de aanbevelingen van destijds. Verder is nagegaan hoe het staat met het financieel risicomanagement rondom de Delftse parkeergarages. In dit rapport geeft de DRK antwoord op drie onderzoeksvragen en doet zij een aantal aanbevelingen voor het versterken van het risicomanagement rond de gemeentelijke parkeergarages.

Per onderzoeksvraag worden de bevindingen beschreven, waarna de DRK tot conclusies en aanbevelingen komt.

1^e onderzoeksvraag:

Hebben de door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen, voor zover nog relevant, uit het rekenkamerrapport van 2008 hun beslag gekregen in het huidige beleid inzake de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de parkeergarages binnen de gemeente Delft?

Bevinding

De DRK constateert dat de in september 2008 door de raad overgenomen vier aanbevelingen uit het rekenkamerrapport 'Delftse Parkeergarages' (verbeteren informatie aan de raad, verbeteren inzicht lange termijn risico's, heldere verantwoordelijkheidsverdeling en gebruik onderzoeksresultaten bij nieuwe garages) overwegend zijn opgevolgd.

Zo wordt de gemeenteraad nu jaarlijks geïnformeerd over de (financiële) positie van de parkeergarages. De rollen en verantwoordelijkheden van enerzijds Parking Delft BV (met zijn Raad van Commissarissen) en anderzijds de gemeente zijn in 2009 herzien en vastgelegd. De parkeerbehoefte in het centrum van Delft wordt tweejaarlijks gemonitord door een externe partij en gerapporteerd aan de gemeenteraad. Bij de bouwplannen van de parkeergarage Spoorsingel (PSS) is de ervaring en kennis ingebracht, die is opgedaan bij de bouw en exploitatie van de bestaande garages.

Conclusie DRK

De DRK concludeert dat de aanbevelingen overwegend zijn opgevolgd en waardeert dit positief.

Bevinding

De aanbeveling die minder robuust is ingevuld is 'het maken van lange termijn risicoanalyses met verschillende scenario's'. Vanaf 2008 tot medio 2016 werden voornamelijk operati-





onele risico's onderkend; strategische risico's kregen vrijwel geen aandacht en werden niet gekwantificeerd en/of vertaald in beheersmaatregelen. Pas medio juni 2016 is door het ambtelijk apparaat in samenwerking met Parking Delft alsnog een integrale risicoanalyse (op alle aspecten en ook in strategisch opzicht) uitgevoerd op Parking Delft BV en op het toekomstige geplande Integraal Parkeerbedrijf.

Conclusie DRK

De DRK ziet de recent uitgevoerde integrale risicoanalyse als een goede stap inzake het te verbeteren risicomanagement. Deze dient periodiek uitgevoerd te gaan worden. Hiermee wordt invulling gegeven aan de eerdere aanbevelingen van de DRK uit 2008.

2^e onderzoeksvraag:

Heeft de gemeenteraad zicht op de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de Delftse parkeergarages en de mate waarin die worden beheerst?

Bevinding

De DRK constateert dat de recente uitbreiding van het aantal gemeentelijke parkeergarages regelmatig aan de orde is geweest in de gemeenteraad. Voorbeelden hiervan zijn de (herijking van geplande) parkeerfaciliteiten in het spoorzonegebied en het besluit rondom de bouw van de PSS. Er is tweemaal een second opinion uitgevoerd op de exploitatie van de PSS, die beide inzicht geven in de belangrijkste factoren van de businesscase van deze nieuwe garage. Deze informatie is met de raad gedeeld. Ook hebben de raadsleden toegang tot de businesscase van de PSS. De recent uitgevoerde analyses zijn nog niet beschikbaar voor de raad.

Conclusie

De DRK acht deze informatiestroom adequaat voor het zicht hebben op de huidige (financiële) risico's rond ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de Delftse parkeergarages.

Bevinding

De DRK stelt vast dat met de mix van hogere parkeertarieven, de lagere rente en de hogere bezetting het verdienmodel van de bestaande garages zodanig is verbeterd dat in 2015 winst kon worden ingeboekt door Parking Delft. Daarmee is het risicobeeld verbeterd. Vermeldenswaardig is de efficiencyslag die Parking Delft de afgelopen periode heeft gerealiseerd in de exploitatie van de bestaande garages. Dankzij de geraamde positieve resultaten van Parking Delft kan het negatief eigen vermogen van de BV worden terugverdiend, zoals reeds met de raad is gedeeld.

De DRK vraagt aandacht voor de externe ontwikkelingen die dit verdienmodel mogelijk kunnen bedreigen: de recent ingevoerde vennootschapsbelasting voor gemeentelijke (par-





keer)bedrijven, vraaguitval door een toename van online shopping, tijd- en plaatsafhankelijk werken en een terugloop in autobezit.

Conclusie

De oorspronkelijke investeringen in de bestaande parkeergarages worden sneller terugverdiend dan gepland. Door de financiële ruimte die hierdoor ontstaat, kan de 'onrendabele top' van de investering PSS, die nu in de businesscase van het Spoorzonetraject valt (circa € 13,5 miljoen), mogelijk toch worden terugverdiend, zodat de uitbreiding van de parkeerfaciliteit niet of minder bekostigd hoeft te worden met gemeenschapsgeld.

Bevinding

De DRK constateert dat ten tijde van het rekenkameronderzoek nog geen totaalberekening heeft plaatsgevonden op de verwachte exploitaties van de vier gemeentelijke parkeergarages gezamenlijk, waarin het effect van de extra capaciteit van de PSS op de bezetting en exploitatie van de bestaande garages is meegenomen.

Conclusie

De DRK concludeert dat er nog geen inzage is in het effect van de extra capaciteit van de PSS op de andere parkeergarages.

3^e onderzoeksvraag:

Wat is de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling van Delft en de Spoorzone in het bijzonder op de (financiële) risico's op de exploitatie voor de korte en middellange termijn van de Delftse parkeergarages en de Parkeergarage Spoorsingel (PSS) in het bijzonder?

Bevinding

De DRK stelt vast dat de gemeente onderzoek heeft uitgevoerd naar het parkeren in Nieuw Delft, waarbij de recente planvorming voor de ruimtelijke ontwikkelingen als uitgangspunt voor de parkeerbehoefte is gebruikt. Mede op basis daarvan is de planvorming voor de parkeerfaciliteit bijgesteld (in aantal en capaciteit). Daarbij is uitgegaan van objectieve parkeernormen.

De financiële risico's zijn in second opinions benoemd en nu in de recente gemeentelijke risicoanalyse van medio juni 2016 nader in kaart gebracht, in samenhang met de overige gemeentelijke parkeercapaciteit.

Uit de scenario's voor de PSS blijkt dat voor het budgettair neutraal draaien van deze parkeergarage de PSS voor 97% afhankelijk is van kortparkeerders. De minimale bezettingsgraad van kortparkeerders bedraagt 18%.





De DRK constateert dat hier (nog) geen ideeën voor zijn ontwikkeld en de sterke afhankelijkheid van de korte parkeervraag (nog) niet in samenhang met de bestaande parkeergarages onderzocht is (bijvoorbeeld waterbedeffect, verdunning etc.).

Conclusie

De DRK kwalificeert de sterke afhankelijkheid van ‘kort parkeren’ als een fors risico voor de exploitatie van PSS.

AANBEVELINGEN:

1. Voer periodiek integrale risicoanalyses (volgens de recente opzet) uit op de exploitatie en beheer van de Delftse parkeergarages. Kwantificeer deze risico's en bepaal de benodigde beheersmaatregelen. Zorg voor een strakke sturing op en monitoring van de uitvoering van deze beheersmaatregelen. Deel de uitkomsten van deze risicoanalyses met de raad.
2. Overweeg om de recentelijk onderkende risico's inzake de exploitatie en het beheer van de Delftse parkeergarages op te laten nemen in de risicoparagraaf van de gemeentelijke P&C-documenten.
3. Onderken en kwantificeer het risico op ‘kort parkeren’, gelet op de kwetsbaarheid van de kostendekkendheid van de parkeergarages, in ieder geval die van PSS, monitor de ontwikkeling ervan en stimuleer waar mogelijk deze vorm van parkeren.
4. Overweeg, gelet op de geraamde ruimte in het huidige verdienmodel van de parkeergarages, een deel van of de volledige investering van de PSS op te nemen in de begroting van Parking Delft, inclusief de ‘onrendabele top’ van circa € 13,5 miljoen, die nu wordt gedragen in het project Spoorzone.
5. Parkeergarages zijn geen wettelijke gemeentetaak. Toets periodiek of bij het eigendom van parkeergarages de publieke belangen in verhouding zijn met de hieraan verbonden (financiële) risico's.



Vastgoed

bezoekadres:
Stationsplein 1
2611 BV Delft
IBAN NL21 BNGH 0285 0017 87
t.n.v. gemeente Delft

Behandeld door
Klaas Mast
Telefoon 06-53932014
kmast@delft.nl
Internet www.delft.nl
Telefoon 14015



Retouradres : Postbus 78, 2600 ME Delft

Delftse Rekenkamer
Mw.T. Groenendijk-de Vos, MA
Postbus 78
2600ME Delft

VERZONDEN 31 AUG. 2016

Datum	Onderwerp
29-08-2016	Bestuurlijke reactie DRK-onderzoek Parkeergarages
Ons kenmerk	
2847566	
Uw brief van	
18 augustus 2016	
Uw kenmerk	

Bijlage

Geachte rekenkamer,

Met belangstelling hebben wij uw onderzoeksrapport "Evaluatie beheersing risico's Delftse parkeergarages" gelezen. De onderzoeksvragen zijn als volgt –zie bladzijde 11 van het rapport- geformuleerd:

1. Hebben de door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen uit het rekenkamerrapport 2008 hun beslag gekregen?
2. Heeft de gemeenteraad zicht op de huidige risico's met betrekking tot de Delftse parkeergarages?
3. Wat is de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling van Delft en de Spoorzone in het bijzonder op de bestaande parkeergarages en de Parkeergarage Spoorzone in het bijzonder?

Het college herkent uw conclusies ten aanzien van genoemde onderzoeksvragen in belangrijke mate en is blij met de vooruitgang ten aanzien van het informeren van de raad die de afgelopen jaren is geboekt.

De afgelopen 7 tot 8 maanden heeft U intensief overleg gehad met de ambtelijke organisatie. In de fase van afronding van het rapport is door de ambtelijke organisatie meegelezen en is, via de ambtelijke contactpersoon, gereageerd op het conceptrapport. U heeft nagenoeg alle ambtelijke reacties verwerkt.

Ten aanzien van de vijf aanbevelingen willen wij de volgende reactie geven:

1^e aanbeveling: periodiek integrale risicoanalyses uit te voeren volgens de recente opzet

Het college is van plan om de recent uitgevoerde integrale risicoanalyse in het vervolg minimaal 1 per jaar uit te voeren en de raad daarover te rapporteren via de reguliere beleidscyclus.

2^e aanbeveling: neem de risico's inzake de exploitatie en het beheer van de Delftse parkeergarages op in de gemeentelijke P&C-documenten
Er zijn inmiddels afspraken gemaakt met Parking Delft bv dat met ingang van 2016 in hun P&C documenten een risicoparagraaf wordt opgenomen.

Datum
29-08-2016

3^e aanbeveling: onderken en kwantificeer het risico op 'kort parkeren', in ieder geval die van de PSS, monitor de ontwikkeling ervan en stimuleer waar mogelijk deze vorm van parkeren.

Het college erkent het risico op 'kort parkeren', met name die van de PSS. Het risico is ook opgenomen in het externe advies in het kader van de second opinion van de indicatieve waardebeoordeling van de PSS. Ook in de nog uit te brengen Q2 –rapportage inzake de second opinion van de BC Spoorzone wordt aandacht gevraagd voor dit risico. Het college ziet het als een belangrijke taak van het integraal exploitatiebedrijf parkeren (IEB) om dit te monitoren en waar nodig bijstuuringsvoorstellen te doen. Het invoeren van specifieke bewonersarrangementen is een mooi voorbeeld van nieuwe producten die een bijdrage kunnen leveren aan het maximaal benutten van de capaciteit van de PSS.

4^e aanbeveling: overweeg een deel van of de volledige investering van de PSS op te nemen in de begroting van Parking Delft bv, inclusief de 'onrendabele top' van circa 13,5 miljoen, die nu wordt gedragen in het project Spoorzone.

De PSS zal voor het aankoopbedrag door Parking `Delft in haar begroting worden opgenomen. Volgens de intentieovereenkomst die begin dit jaar is afgesloten betreft dit een bedrag van ca. 25,8 miljoen. Hoewel het huidige verdienmodel van de bestaande parkeergarages binnen Parking Delft enigszins voorloopt op de planning, is het college vanuit risicobenadering niet voornemens deze ruimte in te zetten voor de reeds in de BC van Spoorzone afgedekte onrendabele top. De ruimte binnen het huidige verdienmodel moet behouden blijven om de risico's van exploitatie van alle parkeergarages (inclusief PSS)af te dekken.

5^e aanbeveling: Toets periodiek of bij het eigendom van parkeergarages de publieke belangen in verhouding zijn met de hieraan verbonden (financiële) risico's.

Bij het vaststellen van het duurzame parkeerbeleid in 2013 is expliciet gekeken en beoordeeld of de exploitatie van parkeergarages, zoals nu belegd bij Parking Delft, op een andere, minder risicovolle manier, mogelijk is. De conclusie was dat dat niet zo maar mogelijk is, zonder een aanzienlijke afboeking voor rekening van de gemeente. Wij houden nauwlettend de ontwikkelingen op de markt in de gaten en zullen in ieder geval bij de herijking van het parkeerbeleid (2020) hier opnieuw naar kijken.

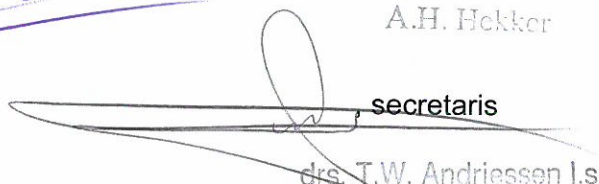
Wij zijn graag bereid om een en ander toe te lichten,

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Delft,



, burgemeester

A.H. Heckker



secretaris

drs. T.W. Andriessen I.s.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Parking Delft BV heeft drie publieke parkeergarages en één stallinggarage in bezit. Parking Delft BV, een vennootschap 100% eigendom van de gemeente Delft, exploiteert deze garages. De bouw van de Parkeergarage Spoorzengel in het Spoorzonegebied is in 2015 gestart. Parking Delft BV wordt naar verwachting ook eigenaar van deze garage. Hiervoor is een intentieovereenkomst tussen de gemeente Delft en Parking Delft BV afgesloten.

Onderzoek Delftse Rekenkamer (DRK)

In 2008 heeft de DRK een rekenkameronderzoek uitgevoerd naar de beheersing van risico's rond ontwikkeling en exploitatie van de Delftse parkeergarages. De DRK wil met dit follow-up onderzoek inzicht krijgen in de mate waarin de destijds door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen uit het rekenkamerrapport Delftse Parkeergarages in de praktijk zijn opgevolgd. Daarnaast beoogt de DRK inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de Delftse parkeergarages, de mate waarin die worden beheerst en de manier waarop de gemeenteraad daarover is geïnformeerd. Ook wil de DRK inzicht in de relatie tussen de ruimtelijke ontwikkeling van het Spoorzonegebied en de mogelijke (financiële) risico's van de Parkeergarage Spoorzengel (PSS).

In de oriëntatie op potentiële onderzoeksonderwerpen heeft de DRK in het najaar 2015 onder meer de publieke kosten en risico's die samenhangen met automobilititeit en de actuele discussies hierover verkend. Nadat het college dit thema, hoewel meer op de langere termijn gericht, naast andere onderwerpen aandroeg bij de DRK in het jaarlijkse overleg, is deze optie door de DRK gekwalificeerd als relevant te onderzoeken in 2016.

In de periodieke bespreking van de DRK met de Rekening- en Auditcommissie van de gemeenteraad in december 2015 bleek ook steun voor dit onderwerp en de gezamenlijke brainstorming droeg bij tot een aanscherping en uitbreiding van de onderzoeksvragen met name die betrekking hebben op de ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening in onder meer het spoorzonegebied.





1.2 Onderzoeksvragen

Het onderzoek is gericht op het beantwoorden van de volgende drie hoofdvragen:

1. Hebben de door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen, voor zover nog relevant, uit het rekenkamerrapport van 2008 hun beslag gekregen in het huidige beleid inzake de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de parkeergarages binnen de gemeente Delft?
2. Heeft de gemeenteraad zicht op de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de Delftse parkeergarages en de mate waarin die worden beheerst?
3. Wat is de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling van Delft en de Spoorzone in het bijzonder op de (financiële) risico's van de het eigendom en de exploitatie voor de korte en middellange termijn van de Delftse parkeergarages en de Parkeergarage Spoorsingel in het bijzonder?

1.3 De onderzoeksaanpak

De aanpak van het onderzoek bestaat uit een uitgebreide documentenstudie, interviews en toetsingen van ramingen. In bijlage 2 is een lijst met geïnterviewde personen opgenomen. Allereerst zijn de drie hoofdonderzoeksvragen verder uitgewerkt naar subvragen waar normen aan zijn gekoppeld. Deze set aan normen is het normenkader (zie bijlage 3), dat als referentiekader geldt bij het beoordelen van de bevindingen. Het normenkader is de normatieve meetlat waartegen de geleverde prestaties zijn afgezet. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode van januari 2016 tot en met juni 2016.

1.4 Opbouw rapportage

Het rapport volgt de structuur van de onderzoeksvragen. Dit betekent dat in hoofdstuk 2 de aanbevelingen van het DRK-rapport uit 2008 aan bod komen, in hoofdstuk 3 de huidige risico's rond de parkeergarages en tenslotte in hoofdstuk 4 de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de invloed daarvan op de business case van de Parkeergarage Spoorsingel. In de managementsamenvatting zijn de conclusies en aanbevelingen opgenomen met aansluitend de bestuurlijke reactie.





2. OPVOLGING AANBEVELINGEN DRK-RAPPORT 2008

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de eerste onderzoeksvraag, namelijk:

Hebben de door de gemeenteraad overgenomen aanbevelingen, voor zover nog relevant, uit het genoemde rekenkamerrapport hun beslag gekregen in het huidige beleid inzake de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de parkeergarages binnen de gemeente Delft?

De aanbevelingen uit het DRK rapport van 2008 waren:

1. Verbeter informatie en inzicht ten behoeve van de gemeenteraad;
2. Verbeter inzicht in lange termijn risico's en het in kaart brengen daarvan (risicomanagement);
3. Leg de verantwoordelijkheden binnen de ambtelijke organisatie vast;
4. Onderzoek de wenselijkheid van scheiding van eigendom en exploitatie van de parkeergarages;
5. Gebruik de onderzoeksresultaten bij voorstellen van nieuwe parkeergarages.

In de gemeenteraadsvergadering van 25 september 2008 is het DRK-rapport *Delftse Parkeergarages* behandeld. De aanbevelingen 1, 2, 3 en 5 zijn door de gemeenteraad overgenomen. Het college heeft in haar nota van 13 januari 2009 (Implementatie rekenkameronderzoek) uiteen gezet op welke manier invulling is c.q. zal worden gegeven aan deze aanbevelingen.

In dit follow-up onderzoek is van de overgenomen vier aanbevelingen onderzocht in welke mate ze in het huidige beleid worden toegepast. Aanbeveling 4 is toentertijd niet door de gemeenteraad overgenomen en is niet in dit vervolgonderzoek betrokken. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanbevelingen 2, 3 en 5. Aanbeveling 1 wordt in hoofdstuk 3 behandeld.

2.2 Verbeter inzicht in lange termijn risico's en het in kaart brengen daarvan

Norm: Er is een risicoanalyse gemaakt (scenarioanalyse) die periodiek wordt herhaald.

De opvolging van aanbeveling 2 betekent dat het college samen met Parking Delft een gedegen risicoanalyse opstelt voor mogelijke interne en externe gebeurtenissen en ontwikkelingen, die negatieve (financiële) gevolgen kunnen hebben voor het eigendom, exploitatie en het beheer van de parkeergarages. Deze zogeheten scenarioanalyses zouden van tijd tot tijd herhaald moeten worden en aan de gemeenteraad worden voorgelegd waarop eventueel (beheers)maatregelen kunnen worden genomen.





Bevindingen:

Uit onderzoek blijkt dat geen regelmatige scenarioanalyses zijn gemaakt. Wel is aangekondigd in het Bedrijfsplan Parking Delft 2016-2019 dat Parking Delft met het bestuur en de aandeelhouder de risico's van de business case van Parking Delft wil analyseren na de uitbreiding met de PSS en de geplande integratie van het straat- en garageparkeren in Delft. De resultaten daarvan zouden dan terecht komen in het jaarverslag over 2016.

Inmiddels zijn recentelijk, medio juni 2016, deze risicoanalyses uitgevoerd door de ambtelijke organisatie en Parking Delft. De uitkomsten ervan zijn bestuurlijk besproken, als ook met de RvC. Het betreffen integrale risicoanalyses op Parking Delft BV, voor zowel de situatie vóór als na de verkoop van PSS aan Parking Delft BV. Tevens zijn risicoanalyses uitgevoerd op het proces van tot stand komen van het Integraal Parkeerbedrijf per 1 januari 2017 en het Integraal Parkeerbedrijf daarna.

De geïnventariseerde risico's zijn gedeeltelijk gekwantificeerd en voorzien van de nodige beheersmaatregelen. Gelet op de omvang van de gesignaleerde risico's is strakke sturing op de feitelijke uitvoering van de benoemde beheersmaatregelen noodzakelijk, evenals het periodiek monitoren van de ontwikkeling van de risico's.

De gemeente heeft de afgelopen jaren tweejaarlijks een extern onderzoek laten doen naar de parkeerbehoefte in Delft (zoals het recente SPARK rapport). De uitkomsten worden niet gebruikt om de toekomstige risico's via scenario's verder te kwantificeren.

In de jaarrekeningen van Parking Delft worden enkele (technische en financiële) risico's beschreven en is een aantal ervan gekwantificeerd, maar niet in geld uitgedrukt in termen van kans maal effect. Een voorbeeld hiervan is het werk aan de Sebastiaansbrug, waardoor de route naar de Zuidpoortgarage anderhalf jaar lang geblokkeerd zou zijn. Parking Delft verwachtte een substantiële terugloop van 25% in de omzet in die periode¹. Uit het meeste recente bedrijfsplan (2016–2019) komt naar voren dat de werkzaamheden voor onbepaalde tijd aan de Sebastiaansbrug zijn uitgesteld en dat Parking Delft het effect niet meer meeneemt in de meerjarenbegroting en de business case. Ook in de jaarrekening 2015 van Parking Delft zijn enkele risico's beschreven (economisch klimaat, tarieven, rente). Deze zijn niet gekwantificeerd. Evenmin is aangegeven welke beheersmaatregelen zijn getroffen.

In de jaarrekeningen worden technische/operationele risico's onderscheiden, zoals het riool van bovengelegen opstallen van de Zuidpoortgarage dat aandacht vraagt. Parking Delft heeft operationele beheersmaatregelen genomen, zoals het meerjarenonderhoudsplan met de benodigde investeringen². Het gaat daarbij voornamelijk om het borgen van onzekerheden in de normale bedrijfsvoering en niet om risico's zoals in 2008 bedoeld: (externe) risico's met negatieve effecten voor de exploitatie op langere termijn op grond waarvan bijvoorbeeld de benodigde weerstandscapaciteit kan worden bepaald. De gemeente zelf

¹ Gastvrij Parkeren in Delft; Bedrijfsplan Parking Delft 2015-2018; Parking Delft 2014.

² Bijvoorbeeld MJOB Marktgarage (meerjaren onderhouds- en investeringsplanning), 4 juni 2014.





hanteert een risicomanagementmodel dat start met het identificeren en analyseren van risico's die de doelstellingen van de gemeente bedreigen. Vervolgens wordt gekeken hoe de risico's beheerst kunnen worden en wat daarvoor nodig is. De laatste stap in het model is dat de resultaten regelmatig gemonitord worden³. De accountant beoordeelt jaarlijks het risico op de continuïteit van Parking Delft BV, met positief resultaat over de afgelopen jaren.

Ook de gemeente voert geen actief risicomanagement ten aanzien van de risico's die zij (mogelijk) loopt als eigenaar van Parking Delft. In de risicoparagraaf van de begroting van de gemeente worden ten aanzien van Parking Delft geen risico's gekwantificeerd. In de paragraaf Verbonden Partijen wordt bij Parking Delft alleen het aandelenkapitaal en de gega-randeerde geldlening als risico benoemd.

Er werden, zowel door de gemeente als door Parking Delft, geen lange termijn risicoanalyses met verschillende scenario's gemaakt. De analyse is beperkt tot vooral technische/operationele risico's. Er werden wel externe risico's genoemd, maar deze zijn niet gekwantificeerd en niet vertaald naar concrete beheersmaatregelen. Recentelijk zijn door Parking Delft BV en gemeente integrale risicoanalyses opgesteld. Gelet op de gesignaleerde risico's is strakke sturing op de uit te voeren beheersmaatregelen noodzakelijk, evenals een periodieke monitoring van de ontwikkeling van de risico's.

2.3 Leg de verantwoordelijkheden binnen de ambtelijke organisatie duidelijk vast

Norm: De rolverdeling van partijen (gemeente en Parking Delft BV) is onderzocht en er zijn keuzes gemaakt.

Norm: De verantwoordelijkheden voor Parking Delft BV en de gemeente liggen vast.

Norm: De uitvoering van taken door gemeente en Parking Delft BV wordt gemonitord en rollen/taken worden waar nodig bijgestuurd.

Aanbeveling 3 uit het oude rekenkamerrapport betrof het vastleggen van de verschillende verantwoordelijkheden met betrekking tot de financiële risico's en het treffen van adequate beheersmaatregelen voor het beperken van de financiële risico's.

Bevindingen:

Ter opvolging van de door de raad overgenomen aanbevelingen is door het college in januari 2009 de 'Nota Implementatie rekenkameronderzoek' gepubliceerd. Hierin is een bijlage opgenomen waarin de verschillende rollen en met bijbehorende verantwoordelijkheden zijn belegd. De opdrachtgeverrol heeft betrekking op de realisatie van het publieke belang van de gemeente en betreft de inhoudelijke verantwoordelijkheid voor het gevoerde beleid. Deze rol wordt vervuld door de vakwethouder Verkeer en Vervoer, die daarbij wordt ondersteund door het vakteam Mobiliteit. De eigenaarsrol heeft betrekking op het financi-

³ Risicomanagement in de gemeente Delft, 1 februari 2010.





eel belang in Parking Delft, met aandacht voor de continuïteit, kostenbeheersing, het rendement, en hoe risico's gemanaged worden. Deze rol wordt vervuld door de wethouder Deelnemingen op basis van advisering door het vakteam Strategie & Control.

In financieel opzicht draagt Parking Delft in eerste instantie de financiële risico's (waardoor een langlopend negatief eigen vermogen op de balans is ontstaan), maar de gemeente staat garant en verstrekt (kasgeld)leningen.

De Raad van Commissarissen (RvC) van Parking Delft heeft als taak het toezicht houden op en adviseren van de directie van Parking Delft BV. Daarnaast verantwoordt de RvC zich aan de aandeelhouder. De gemeente Delft bepaalt als aandeelhouder de samenstelling van de RvC.

De rolverdeling tussen de gemeente en Parking Delft is met het besluit van maart 2016 om per 1 januari 2017 het Integraal Exploitatiebedrijf (IEB) in te voeren, ten dele veranderd. Parking Delft wordt naast het garageparkeren eveneens verantwoordelijk voor het straatparkeren, inclusief de handhaving op straat in het gereguleerde gebied. Parking Delft zal tevens de rol van parkeerregisseur vervullen, waar de gemeente de kaders voor zal stellen. Vooralsnog zal nog geen sprake zijn van een financiële integratie van de exploitaties van het garageparkeren en het straatparkeren. Inkomsten uit het garageparkeren blijft in handen van Parking Delft en inkomsten uit het straatparkeren blijft bij de gemeente. De parkeergarages staan op de balans van Parking Delft en niet op die van de gemeente.

De verantwoordelijkheden van Parking Delft BV en de gemeente zijn in 2009 herzien en vastgelegd. De rolverdeling van de twee partijen is, met het besluit om een Integraal Exploitatiebedrijf te vormen, ten dele veranderd (voorzien per 1 januari 2017). Parking Delft wordt naast het garageparkeren verantwoordelijk voor het straatparkeren en de parkeerregisseursfunctie.

2.4 Gebruik de onderzoeksresultaten bij voorstellen van nieuwe parkeergarages

Norm: Bij de planning van de Parkeergarage Spoorsingel is rekening gehouden met de onderzoeksresultaten en met de opgedane ervaringen bij de bestaande parkeergarages.
Norm: De gemeente heeft een goed inzicht in de totale kosten en baten van alle parkeergarages na het opleveren van de genoemde garage.

Aanbeveling 5 uit het oude rapport betreft het gebruik van de onderzoeksresultaten uit 2008 en opgedane ervaringen bij nieuw te bouwen parkeergarages.

Bevindingen:

De intentieverklaring van de overdracht van de Parkeergarage Spoorsingel⁴ aan Parking Delft is aan de gemeenteraad voorgelegd met geaggregeerde informatie over de business

⁴ Raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht Parkeergarage Spoorsingel aan Parking Delft, 7 april 2016.





case. Detailinformatie is desgewenst beschikbaar voor de raadsleden. Het type risico's, zoals eerder omschreven, zijn niet expliciet vermeld in deze raadsbrief. Wel zijn twee second opinions uitgevoerd op de oorspronkelijke business case voor de Parkeergarage Spoorsingel⁵. Daarin wordt aandacht gevraagd voor de vraagkant van het parkeren en de mate waarin de nieuwe Parkeergarage Spoorsingel de exploitatie van de bestaande garages negatief zou kunnen beïnvloeden.

Uit beide studies blijkt dat het financiële resultaat van de garages vooral afhangt van de omvang van het aantal bezoekers (ook met zakelijke motieven) aan Delft, die kort parkeren tegen het hogere tarief (dan bijvoorbeeld abonneementhouders).

In de raming van de opbrengsten en kosten van de huidige garages in de Meerjarenbegroting 2016-2019 van Parking Delft is nog geen rekening gehouden met de extra parkeercapaciteit van de Parkeergarage Spoorsingel, terwijl in de rapporten van SPARK en Fakton hierop wel wordt gewezen. Dit is een risico. In de ambtelijke reactie op het DRK-onderzoek is aangegeven dat in de komende meerjarenbegroting zal worden vermeld hoe de gemeente hiermee omgaat.

In de intentieverklaring wordt gesteld dat de gemiddelde kosten per parkeerplaats dalen door het in exploitatie nemen van de nieuwe garage en dat daarmee de gemiddelde kosten van de huidige garages afnemen en dat deze een beter rendement krijgen. In de business case van 1 maart 2016 is dit uitgewerkt door geen overheadkosten voor de directie en personeel op te nemen en een korting voor het dagelijkse onderhoud voor de eerste vijf jaar op te nemen. Een mogelijk negatief effect van de grotere parkeercapaciteit op de gemiddelde opbrengsten van de bestaande garages is niet inzichtelijk gemaakt.

De opvolging van aanbeveling 5, dat onder meer bij aan- en verkoop van parkeergarages door Parking Delft een update wordt gemaakt van de business case is (nu nog) niet gebeurd voor de Parkeergarage Spoorsingel, mede omdat de exacte kosten niet bekend zijn. Ook het aankoopbedrag van de garage is onbekend. In het Bedrijfsplan 2016-2019 van Parking Delft is het volgende aangekondigd:

*“In 2016 zal de business case van de Parkeergarage Spoorsingel door de gemeente in overleg met PD nader worden uitgewerkt en zullen we afspraken maken over de voorwaarden waaronder de Parkeergarage Spoorsingel bij Parking Delft wordt ondergebracht.”*⁶

Eind 2017, begin 2018 is voorzien dat de Parkeergarage Spoorsingel open gaat.⁷

De kennis die is opgedaan bij de bouw en het gebruik van de andere parkeergarages is ingebracht bij de plannen/bouw van de nieuwe Parkeergarage Spoorsingel. Parking Delft participeert in het overleg met het Ontwikkel Bedrijf Spoorzone (OBS) met onder meer de aannemer en levert een praktische blik op de exploitatie van een parkeergarage en wat daarvoor nodig is.

⁵ Door SPARK en door Fakton.

⁶ Bedrijfsplan Parking Delft 2016-2019.

⁷ Raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht Parkeergarage Spoorsingel aan Parking Delft, 7 april 2016.





Gemiddeld eens in de twee jaar geeft de beleidsafdeling van de gemeente opdracht voor een extern onderzoek naar de parkeerbehoefte (parkeerbezetting en aanwezige parkeer-capaciteit) in Delft⁸.

Bij de plannen/bouw van de PSS is de kennis ingebracht, die is opgedaan bij de bouw van eerdere parkeergarages. In de raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht PSS aan Parking Delft is geen risicoanalyse gevoegd, die met de betreffende aan/verkoop samenhangt. Er is wel twee maal een second opinion uitgevoerd op de exploitatie van de PSS. Deze maken inzichtelijk wat de belangrijkste factoren zijn die de business case beïnvloeden. De kennis over de bezettingsgraad van de bestaande garages is benut bij de raming van de opbrengsten van de PSS.

De gemeenteraad wordt op de hoogte gesteld van veranderingen die zich voordoen in de business case. Daarnaast wordt de parkeerbehoefte om de twee jaar gemonitord door een externe partij en gerapporteerd aan de gemeenteraad.

Het effect van een vierde garage op de bezettingsgraad van de bestaande drie garages is niet onderzocht. Door het ontbreken van een integrale business case van de drie bestaande en de nieuwe garage samen is er nog geen zicht in de samenhangende kosten en baten voor alle parkeergarages.

⁸ Parkeeronderzoeken aangetroffen uit 2012 en 2014.





3. DE HUIDIGE (FINANCIËLE) RISICO'S

Dit hoofdstuk behandelt de tweede onderzoeksvraag. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de opvolging van aanbeveling 1 uit het rekenkamerrapport uit 2008.

De 2^e hoofdonderzoeksvraag is:

Heeft de gemeenteraad zicht op de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de Delftse parkeergarages en de mate waarin die worden beheerst?

Deze hoofdonderzoeksvraag is verdeeld in zes sub-onderzoeksvragen, die in dit hoofdstuk worden beantwoord. Eerst wordt ingegaan op de financiële relatie tussen de gemeente Delft en Parking Delft.

Financiële relatie gemeente en Parking Delft

De parkeergarages van Parking Delft worden gefinancierd door langlopende leningen van externe financiers als de BNG-Bank en SVn waarvoor de gemeente Delft garant staat en door leningen die de gemeente Delft zelf aangaat. Voor de liquiditeit op de korte termijn voorziet een kortlopende kasgeldlening van de gemeente Delft. De gemeente hanteert een opslag van 1% bovenop de rente die door de financier in rekening wordt gebracht⁹. De reden hiervoor is om ongeoorloofde staatssteun te voorkomen. De gemeente dient een marktconform rentepercentage te vragen. De garages worden over een periode van 40 jaar afgeschreven.

Over de financiële relatie tussen Parking Delft en de gemeente Delft schrijft Fakton in hun second opinion:

“Op basis van onze analyse van de business case van PSS concluderen wij dat de gemeente Delft, als 100% aandeelhouder en financier van Parking Delft, alle exploitatie- en financieringsrisico's draagt. Parking Delft loopt geen risico. Zij participeert immers niet als aandeelhouder en treedt ook niet op als financier. In wezen acteert Parking Delft als een beheerorganisatie die haar diensten levert op basis van kostprijs.”

Parking Delft heeft een negatief eigen vermogen van circa € 12 miljoen (ultimo 2015) door vooral langlopende leningen. Dit bedrag loopt in 2016 terug. Deze leningen hebben een vast aflossingsschema. Jaarlijks stelt Parking Delft een budget op dat door de gemeente wordt goedgekeurd. Parking Delft heeft niet de mogelijkheid om zelf buffers op te nemen of om te sparen voor eventuele vervanging van een parkeergarage. Reserveringen worden door de gemeente gedaan.

Op basis van de huidige inzichten en vooral door de lagere actuele rente op geldleningen en het recente hogere gebruik van de drie bestaande garages dan in de huidige business case van Parking Delft (zonder de Parkeergarage Spoorsingel) is aangenomen, kan al in 2029 een

⁹ Intentieovereenkomst overdracht parkeergarage Spoorsingel, 2016

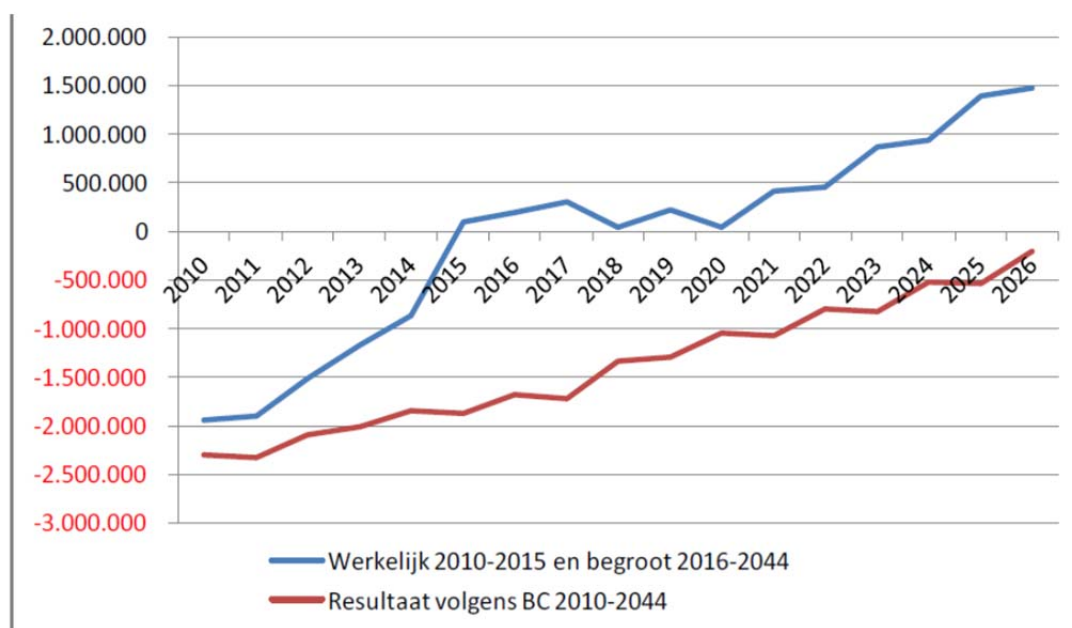




positieve kasstroom bereikt worden. Eerder was voorzien dat dit pas in 2042 zou zijn. Dit zou betekenen dat de kosten van de investeringen uit het verleden en de lopende exploitatie 13 jaar eerder en dus ruim binnen de eerder gestelde doelstelling van 2042 door de opbrengsten gedekt kunnen worden. Over 2015 draaide Parking Delft voor het eerst winst, na al enkele jaren beter te presteren dan in de oorspronkelijke business case was becijferd. Het grotendeels verdwijnen van de (straat)parkeervoorzieningen onder het spoorviaduct kan gunstig zijn uitgekapt voor de bezetting van de parkeergarages. Een analyse van het bereikte resultaat in relatie tot de ontwikkeling van de opbrengst van het straatparkeren ontbreekt.

In de meerjarenbegroting wordt naast de oorspronkelijke business case een bijgestelde prognose voor de komende vier jaar gegeven op basis van de recente prestaties.¹⁰

Figuur Begrote resultaat meerjarenbegroting versus business case¹¹



De accountant concludeert het volgende (EY, 2016, p.8):

“Het voorgaande in aanmerking nemende kan worden geconcludeerd dat naar de stand per 31 december 2015 geen indicaties zijn dat de realiseerbare waarde lager is dan de boekwaarde van de parkeergarages.”

3.1 Wat zijn de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de bestaande Delftse parkeergarages?

Norm: Er is een actueel overzicht van de risico's (afgezet tegen oorspronkelijke risico's).

¹⁰Bedrijfsplan Parking Delft 2016-2016, blz. 16.

¹¹ Bedrijfsplan Parking Delft 2016-2019.





Norm: Risico's worden periodiek geactualiseerd.
Norm: Risico's hebben een reikwijdte van 10 jaar.
Norm: Gekwantificeerde risico's bedragen niet meer dan 25% van het jaarbudget.
Norm: Er is een second opinion uitgevoerd op het exploitatiemodel.

Bevindingen:

De financiële doelstellingen voor Parking Delft zijn als volgt verwoord¹²: *“Veertig jaar na in gebruik name van een garage door Parking Delft, moeten de leningen op die garage afgelost zijn”*. In de huidige situatie (vier garages) betekent dit dat de cumulatieve kasstroom positief moet zijn in 2042.

In hun jaarverslag 2015 rapporteert Parking Delft over de mate waarin de doelstellingen zijn behaald. Zoals eerder aangegeven gaat Parking Delft in een risicoparagraaf in op risico's van technische en financiële aard. Deze worden kwalitatief beschreven en niet in geld uitgedrukt, in termen van kans x effect. Risico's die gesignaleerd worden zijn het economisch klimaat, de tarieven en de rente. Uit het onderzoek is gebleken dat de eigenaar (gemeente) meer cijfermatige onderbouwingen wil zien, al kan deze zich voorstellen dat de omzetting ingewikkeld kan zijn. Een deugdelijke inventarisatie, onderbouwing en monitoring van de risico's is echter vereist op basis van de risicomanagementcyclus die binnen de gemeente Delft geldt. In de paragraaf Weerstandsvormen en risicomanagement ontbreekt Parking Delft geheel. In de ambtelijke reactie op het DRK-onderzoek wordt aangegeven dat de gemeente tot op heden geen aanleiding heeft gezien om een melding te maken van financiële risico's waarvoor extra weerstandscapaciteit vereist zou zijn, mede gezien de positieve bevindingen van de accountant ten aanzien van de continuïteit van Parking Delft BV.

De gemeente onderzoekt de parkeervraag op de korte termijn door middel van enquêtes onder bewoners en bezoekers (Delft Internet Panel) en monitort de meningen (Parkeerbeleid en Mobiliteit 2014). De digitalisering van het binnenstadparkeren (kentekenherkenning) in plaats van de pollers (beweegbare palen voor gecontroleerde toegang) en het gebruik van de parkeergarages leveren straks een grote hoeveelheid aan data over hoe lang men parkeert en hoe vaak¹³. De gemeente is voornemens deze data te analyseren om daarmee het gebruik van de parkeergarages beter in beeld te krijgen.

De gemeente en Parking Delft ondernemen samen stappen om het renterisico zoveel mogelijk te beperken. Zie hiervoor verder alinea 3.2.

Een risico dat niet is vermeld, heeft betrekking op de gevolgen van de nieuwe Wet modernisering vennootschapsbelastingplicht voor overheidsondernemingen. Met ingang van 2016 is deze wet in werking getreden. Uitgangspunt van de wet is dat overheidsondernemingen belastingplichtig zijn, tenzij een vrijstelling van toepassing is. Aangezien de gemeente Delft voor 100% eigenaar is van Parking Delft, kan het betekenen dat Parking Delft

¹² Parking Delft, 2015: Jaarverslag 2014.

¹³ Jaarlijkse monitor Digitalisering, toegezegd voor 2016.





in het vervolg belastingplichtig is voor de vennootschapsbelasting. De accountant adviseert in zijn controlerapport van de jaarrekening 2015 van Parking Delft te onderzoeken wat de gevolgen zijn van deze wet voor Parking Delft en of Parking Delft al dan niet belastingplichtig is¹⁴. Dit onderzoek heeft volgens Parking Delft in de tussentijd plaatsgevonden en geconcludeerd is dat Parking Delft vennootschapsbelasting moet betalen als het winst gaat maken. Compensatie met verliezen is maximaal negen jaar mogelijk. Nader overleg met de belastingdienst volgt. Deze wetgeving zou effect kunnen hebben op de planning om uit de toekomstige resultaten (die mogelijk worden belast) ook de tekorten uit het verleden (het negatieve eigen vermogen) te compenseren.

De gemeente voert risicomanagementbeleid. Daarbij wordt bepaald wat het weerstandsvermogen van de gemeente is. Dat is de mate waarin de gemeente in staat is financiële tegenvallers op te vangen ten einde haar taken te kunnen voortzetten en waarin de gemeente niet op andere wijze (voorziening/verzekering) heeft voorzien. De financiële risico's van het (garage)parkeren zijn niet in deze systematiek meegenomen. Daarbij gaat het om twee zaken:

- het gemeentelijke beleid dat invloed op de bezettingsgraad kan hebben, waaronder het ruimtelijke economische beleid;
- de financiële randvoorwaarden: zoals vaststelling van afwijkende parkeertarieven van de garages en hogere rente op langlopende geldleningen.

Deze risico's, de beheersing ervan en de relatie met het weerstandsvermogen zijn tot voor kort niet inzichtelijk gemaakt. Zoals vermeld in paragraaf 2.2. hebben recent risicoanalyses plaatsgevonden waarin bovengenoemde risico's zijn betrokken.

Parking Delft brengt elk jaar een meerjarenbegroting uit waarbij de lasten en baten voor de eerstkomende vier jaar worden ingeschat en afgezet tegen de oorspronkelijke business case. In 2012 is in opdracht van de gemeente een analyse van de business case van de – toen nog drie - parkeergarages in Delft uitgevoerd. In deze analyse is ingegaan op de vraagzijde van de business case. Er is geen recenter onderzoek naar het exploitatiemodel van Parking Delft geweest.

Er zijn recentelijk risicoanalyses uitgevoerd op Parking Delft waardoor inzicht in de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen is ontstaan. De gemeente heeft geen risico's met betrekking tot Parking Delft in de risicoparagraaf opgenomen. Op het gebied van de ontwikkeling van de parkeervraag, heeft de gemeente een parkeermonitor ontwikkeld. Elke 2 jaar wordt door een extern bureau de ontwikkeling van de parkeervraag onderzocht.

De PSS (waarvan Parking Delft naar verwachting eigenaar/exploitant wordt) is nog niet opgenomen in de totale business case van Parking Delft. Hierdoor ontbreekt een integraal

¹⁴ Concept accountantscontrole jaarrekening 2015 Parking Delft, maart 2016.





beeld van de exploitatie van alle parkeergarages samen.

Een extern uitgevoerde second opinion van de bestaande garages ontbreekt. Jaarlijks wordt de business case van Parking Delft verfijnd voor de eerstkomende vier jaar. In die zin is er wel sprake van een aanpassing/check op het exploitatiemodel.

3.2 Hoe goed zijn de risico's van tevoren in kaart gebracht en in welke mate worden de risico's beheerst?

Norm: Er is een overzicht van risico's en verantwoordelijkheden.

Norm: Er worden beheersmaatregelen getroffen.

Norm: Er wordt gestuurd op de uitvoering van de beheersmaatregelen.

Bevindingen:

De beheersmaatregelen van Parking Delft en de gemeente Delft worden beschreven aan de hand van een viertal parameters. De financiële positie van Parking Delft is mede afhankelijk van deze parameters die gedurende de tijd kunnen veranderen (als bijvoorbeeld gevolg van politieke of bestuurlijke keuzes):

1. Parkeertarieven;
2. Rentelasten als gevolg van afgesloten leningen;
3. Bezettingsgraad van de garages;
4. Kosten van de (investering en exploitatie van de) parkeergarages.

Parkeertarieven

Een groot deel van de opbrengst van de parkeergarages wordt bepaald door de hoogte van de parkeertarieven. Hogere parkeertarieven genereren bij dezelfde vraag méér inkomsten, echter wanneer een tarief te veel wordt verhoogd, zal dit ook invloed hebben op de vraag (prijselasticiteit), en zullen bezoekers wellicht naar een andere stad als bijvoorbeeld Rijswijk rijden om te winkelen of kiezen met openbaar vervoer naar Delft te komen.

Door de grote tussentijdse tariefsverhoging van 21% op 21 juni 2015, zijn op dit moment de parkeertarieven voor het straatparkeren 3 euro / uur, en voor de parkeergarages 2,50-2,90 / uur.¹⁵¹⁶ De parkeertijd wordt per 5 minuten afgerekend. In principe worden de tarieven eens per 2 jaar door de gemeente aangepast. Parking Delft calculeert met een stijging van de tarieven met 6% per 1 januari 2017 en per 1 januari 2019. Echter wanneer de gemeenteraad besluit om de parkeertarieven minder te verhogen dan de 6% per twee jaar of zelfs te verlagen om de economie van de binnenstad te stimuleren, heeft dit grote gevolgen voor de business case van de parkeergarages. Het is dan de vraag of de automobilisten meer gaan parkeren. Mocht de vraag niet evenredig toenemen, dan komt de business case onder druk te staan.

¹⁵ EY, 2016: Parking DELFT BV: uitkomsten controle en overige informatie 2015 CONCEPT (p.5)

¹⁶ Gemeente Delft, 2016: Parkeren binnenstad.





Tabel XX: Ontwikkeling Parkeertarieven garages in Delft

Garageparke- ren	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*	2016
Tarief	€ 1,90	€ 1,90	€ 2,00	€ 2,00	€ 2,20	€ 2,20	€ 2,40	€ 2,90	€ 2,90
Groei t.o.v. 2008		0%	5%	5%	16%	16%	26%	53%	53%

*Vanaf juni

De tarieven voor garageparkeren zijn vanaf 2008 met € 1 euro gestegen (+ 53%). Dat is hoger dan de voorziene stijging van de tarieven in de komende jaren (6% per 2 jaar).

Rentelasten

De rentelasten vormen een belangrijke kostenpost. In het Meerjarenplan Parking Delft 2016-2019 wordt het risico beschreven dat de rente op de kasgeldlening, de lening die de gemeente aan Parking Delft verstrekt om de jaarlijkse tekorten te dekken, in de toekomst hoger wordt dan 4,5%. De hoogte van de kasgeldlening en het te hanteren rentepercentage wordt eens per drie maanden vastgesteld. Het renterisico en de afweging om de rente op (een deel van) de kasgeldlening langjarig vast te zetten wordt periodiek gemaakt door de directie van Parking Delft. De Treasury afdeling van de gemeente geeft hierbij advies¹⁷. De thans geldende rente (0,95% op kasgeldlening)¹⁸ is fors lager dan het rentepercentage dat in de oorspronkelijke business case voor de parkeergarages is meegenomen, te weten 4,5% voor kasgeldleningen. In de meerjarenbegroting 2016-2019 is voor de jaren 2016 t/m 2018¹⁹ met een lagere rente rekening gehouden, maar blijft het percentage van 4,5% voor de resterende jaren 2019-2050 basis voor de berekening. Hier liggen wellicht mogelijkheden om het lange termijn risico verder te beperken. Een toekomstige hogere rente op de kapitaalmarkt kan een negatief effect op de business case van de Delftse parkeergarages hebben. Het is afhankelijk van de looptijd van de leningen en de condities die de banken daarbij hebben afgesproken, of het lonend kan zijn om een lening vroegtijdig af te lossen met het aangaan van een nieuwe lening met de huidige lage rentestand. De gemeente neemt dit altijd in ogenschouw. Voor de hypothecaire lening voor de Parkeergarage Spoorsingel geldt dat de gemeente Delft deze heeft afgesloten voor 2,65%. Dat is lager dan in de businesscase van 2013 (5,5%) en in de business case van 2015 (3,5%) was voorzien en is vrijwel gelijk aan het percentage in de laatste business case van maart 2016 (2,76%).²⁰

Bezettingsgraad

De hoogte van de bezettingsgraad (kort parkeren en abonnementen) heeft veel invloed op het financiële resultaat. De bezettingsgraad kan stijgen door het product parkeren beter te promoten. Ook zijn er voorbeelden van steden, waar de bezettingsgraad is verhoogd door

¹⁷ Bedrijfsplan Parking Delft 2016-2019, blz. 15.

¹⁸ Vastgesteld bestuursverslag en jaarrekening Parking Delft 2015.

¹⁹ 2016: 2%, 2017: 3%, 2018: 4%.

²⁰ Gemeenteraadsbrief intentieovereenkomst overdracht Parkeergarage Spoorsingel, 7 april 2016





speciale overeenkomsten te sluiten met nabijgelegen supermarkten of culturele instellingen als een theater. Met het IEB heeft Parking Delft meer mogelijkheden om met de doelgroepen te communiceren en de garages beter in de markt te zetten. Deze moeten nog wel worden bewaard. De bezettingsgraden worden door Parking Delft per kwartaal gemonitord en gerapporteerd aan de gemeente.

Parking Delft kent twee doelstellingen voor de bezetting van de garages in uren van minimaal:

- 25% voor zowel Markt (dit was in werkelijkheid 2013: 12%, 2014: 16%, 2015: 27%) en Zuidpoort (2013: 21%, 2014: 20%, 2015: 26%)²¹;
- 30% voor Phoenix (2013: 26%, 2014: 30%, 2015: 46%).

Deze normen gelden vanaf 2015. Daarvoor was de doelstelling gemiddeld 21% over de drie garages. Dit betekent dat Parking Delft in 2015 haar doelstelling van de bezettingsgraad voor de drie garages heeft behaald.

De kwaliteit van het meten van de bezettingsgraad is verbeterd. In 2015 zijn de gegevens afkomstig uit het nieuwe parkeersysteem beschikbaar en dat geeft precieze data over duur en tarief van elke bezoeker. Voor eerdere jaren waren alleen de inkomsten bekend en moest herleid worden wat de bezettingsgraad ongeveer was. Begin 2016 verscheen de nog niet complete eerste Integrale Parkeer Monitor (IPM). Na de zomer 2016 komt de complete eerste jaarlijkse IPM beschikbaar. Dat is wat later dan gepland (ingangsdatum was 1-1-2015, evaluatie vanaf 1-1-2016; nu de ingangsdatum pas 1-3-2015 was, start de evaluatie vanaf maart), vanwege de opstartproblemen met het digitaliseren van het parkeren. De monitor digitalisering verbetert de informatie over het feitelijke parkeergedrag waardoor er beter kan worden gestuurd op het straat- en garageparkeren.

Investing- en exploitatiekosten

Het laatste type kostenpost betreft de kosten van het eigendom en van de exploitatie. Dit zijn kosten voor onder andere personeel, verlichting, beveiliging, beheer, onderhoud en komen jaarlijks terug. Groot onderhoud en vervangingskosten zijn in de business case opgenomen. Parking Delft is qua formatie in de afgelopen jaren teruggedaan van 13,5 fte (2010) naar 7,9 fte (ultimo 2015) door efficiencymaatregelen. Daarmee zijn de kosten verlaagd.

Parking Delft heeft invloed op de kosten van de exploitatie door de bedrijfsvoering 'lean en mean' in te richten.

De risico's worden (tot voor kort) niet expliciet in kaart gebracht, geanalyseerd en vertaald naar beheersmaatregelen.

²¹ Deze garage is nieuw en kent een aanloopperiode met een lagere bezettingsgraad





De belangrijkste risico's en beheersmaatregelen hangen vooral samen met de volgende vier onderwerpen: tarifiering, rentewijziging, beïnvloeding vraag naar garageparkeren en beheersing van de exploitatiekosten. Op deze onderdelen worden in meer of mindere mate door Parking Delft en de gemeente maatregelen getroffen:

- Parking Delft geeft advies over de tarieven en de gevolgen van aanpassing van de tarieven voor de financiële positie van Parking Delft en indirect de gemeente.
- Parking Delft en gemeente kiezen samen wanneer leningen kunnen worden overgesloten.
- Parking Delft is, met de vorming van het IEB, naar verwachting beter in staat deze vraag te beïnvloeden. Maar met de komst van extra parkeercapaciteit in de Spoorringgarage is het onzeker of de vraag naar garageparkeren voldoende groeit voor een rendabele exploitatie.
- Parking Delft stuurt expliciet op de exploitatiekosten en de efficiency van de bedrijfsvoering.

3.3 Hoe is het toezicht en de financiële controle geregeld t.a.v. Parking Delft BV?

Norm: De organisatiestructuur Parking Delft BV is duidelijk.

Norm: Beschrijving control cyclus in relatie met de begroting.

Bevindingen:

De verantwoordelijkheden binnen de gemeente met betrekking tot Parking Delft zijn vastgelegd in de Nota Implementatie Rekenkameronderzoek. De verantwoordelijkheden zijn ondergebracht bij specifieke sectoren/ambtelijke professionals. De beleidsafdeling Ruimte Advies van de gemeente Delft vervult hierin de opdrachtgeversrol en de treasurer-controller de eigenaarsrol. Er is een Algemene vergadering van Aandeelhouders (AVA), die het meerjarenplan en de jaarbegroting vaststelt. De Raad van Commissarissen (RvC) houdt toezicht op en adviseert de directie van Parking Delft. Daarnaast verantwoordt de RvC zich tegenover de aandeelhouder, de gemeente Delft. De accountant controleert de jaarrekening van Parking Delft. De planning & controlcyclus van Parking Delft loopt parallel op met de cyclus van de gemeente. De jaarrekening van Parking Delft is beschikbaar in het voorjaar, het resultaat wordt verwerkt in de gemeentelijke jaarrekening, en zo geldt dat ook voor de begroting.

De Algemene vergadering van Aandeelhouders stelt het meerjarenplan en de begroting vast. De RvC houdt toezicht op Parking Delft. De accountant controleert de jaarrekening van Parking Delft. De planning en controlcyclus van Parking Delft sluit aan op de planning & controlcyclus van de gemeente.

3.4 Beïnvloeden de integratie plannen de risico's en de exploitatie?

Norm: De nieuwe plannen beperken de financiële risico's ten opzichte van het model dat straatparkeren en garageparkeren door twee organisaties worden uitgevoerd.

Norm: De nieuwe plannen maken van de exploitatie een betere business case, in termen





van kwaliteit voor de burgers en financieel rendement voor de gemeente.

Bevindingen:

De verwachting van Parking Delft op basis van het verrichtte extern onderzoek is dat door het IEB beter kan worden aangesloten op de wensen van de potentiële parkeerders en dat een maximaal rendement is te halen uit het parkeren. Zoals ook in de het rapport van Em-paction²² staat: “Een integrale marketing draagt bij aan een betere benutting van de beschikbare parkeercapaciteit zowel op straat als in de garages. Er is geen sprake/schijn meer van concurrentie tussen beide vormen van parkeren”.

De praktijk zou dat over een paar jaar moeten uitwijzen.

Naar verwachting worden met de vorming van het IEB de voorwaarden gecreëerd om de beschikbare parkeercapaciteit beter te benutten. Door gericht aan bezoekers en de eigen bewoners informatie te verstrekken over de capaciteit van de parkeerplaatsen boven en onder de grond kan het zoekgedrag worden bekort en kunnen automobilisten dichterbij hun bestemming parkeren. Dat leidt potentieel tot een hogere bezettingsgraad en een hogere opbrengst waardoor de financiële risico's worden beperkt.

3.5 Hoe goed is de gemeenteraad geïnformeerd over de risico's, de beheersing, toezicht en controle van de parkeergarages? Hoe kan (nog verder) worden (bij)gestuurd?

Norm: De gemeenteraad is goed geïnformeerd.

Bevindingen:

De gemeenteraad ontvangt jaarlijks de (meerjaren)begroting en jaarverslag en -rekening van Parking Delft. Andere momenten waarop de gemeenteraad wordt ingelicht zijn bijvoorbeeld bij majeure ontwikkelingen zoals het IEB en wanneer de lange termijn business case van Parking Delft wijzigt. Overigens is die gewijzigde business case onderdeel van de meerjarenbegroting. De gemeenteraad wordt elke twee jaar, en indien gewenst vaker, geïnformeerd over de hoogte van de parkeertarieven mede op grond van een geactualiseerde business case. De gemeenteraad krijgt de besluitvormingsstukken over de jaarlijkse leningen ten behoeve van de exploitatie van de parkeergarages ter kennisname. Over de Spoorzone Delft en de Parkeergarage Spoorsingel ontvangt de gemeenteraad elk kwartaal een voortgangsrapportage. In april 2016 is de gemeenteraad geïnformeerd over de intentieovereenkomst voor overdracht van de Parkeergarage Spoorsingel²³ en heeft hierover met de wethouder Verkeer en Vervoer op 24 mei 2016 van gedachten gewisseld. Daar heeft hij aangegeven dat als de gemeenteraad meer (vertrouwelijke) informatie wenst er gelegenheid is om de stukken in te zien.

²² Bijlage bij Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf, 18 september 2015.

²³ Raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht Parkeergarage Spoorsingel aan Parking Delft BV, 7 april 2016.





Elk kwartaal verstrekt Parking Delft een managementrapportage aan de opdrachtgever en ruimte Advies met een overzicht van de financiële en exploitatie ontwikkelingen van de parkeergarages voor intern gebruik. In het document Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf²⁴ is zowel het onderliggende onderzoeksrapport van Empaction als de overwegingen en uitkomsten van de ambtelijke rekenexercities aan de gemeenteraad meegegeven. Scenario analyses zijn niet door de raad gevraagd. De gemeenteraad heeft indirect via het parkeerbeleidskader 2013-2020 kaders gesteld, namelijk onder andere dat het IEB ten opzichte van de toenmalige situatie een duidelijke kostenbesparing (€ 350.000 per jaar vanaf 2017) moet realiseren.

De gemeenteraad wordt goed geïnformeerd over de (financiële) positie van de parkeergarages. De frequentie is nu jaarlijks. De gemeenteraad is beperkt geïnformeerd over de mogelijke risico's met betrekking tot de exploitatie van de parkeergarages.

²⁴ Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf, 18 september 2015.





4. INVLOED (RUIMTELIJKE) ONTWIKKELINGEN OP GARAGE-PARKEREN

De derde onderzoeksvraag wordt in dit hoofdstuk beantwoord. Deze betreft:

Wat is de invloed van de ruimtelijke ontwikkeling van Delft en de Spoorzone in het bijzonder op de (financiële) risico's op de exploitatie voor de korte en middellange termijn van de Delftse parkeergarages en de Parkeergarage Spoorsingel (PSS) in het bijzonder?

Deze hoofdonderzoeksvraag is onderverdeeld in drie sub-vragen die hierna in paragrafen aan de orde komen.

4.1 Wat zijn de huidige ontwikkelingen en toekomstige trends op het gebied van parkeernormen (inclusief het parkeren in garages) in centrumgebieden van vergelijkbare steden als Delft?

Bevindingen:

Om inzicht te krijgen in ontwikkelingen, risico's en kansen voor het (garage)parkeren op de kortere en langere termijn, is een expert op dit gebied de heer G. Mingardo van de Erasmus Universiteit in Rotterdam geïnterviewd²⁵. Hij schetst de volgende ontwikkelingen:

Steden willen duurzaam worden en treffen groene maatregelen als het instellen van milieuzones²⁶ en het stimuleren van het openbaar vervoer en fiets. Dit kan invloed hebben op de behoefte aan benodigde parkeerplaatsen. De detailhandel staat onder druk, mede door aankopen via internet. Een reactie daarop is dat er door 'Detailhandel Nederland' een brandbrief is gestuurd, waarin gepleit wordt om de detailhandel te stimuleren door de parkeertarieven te verlagen of het parkeren gratis te maken²⁷ bij winkelgebieden. Vooral in middelgrote steden (30.000-50.000 inwoners) is dit aan de orde. Overigens zijn er voor- en tegenstanders voor afschaffing van betaald parkeren te vinden²⁸. Als gemeenten rondom Delft hun parkeertarief drastisch gaan verlagen, zou de druk kunnen ontstaan deze te volgen, waardoor het Delftse businessmodel risico loopt te worden ondergraven.

Zeker in binnensteden is de leeftijd waarop men een auto koopt hoger geworden en ligt nu rond de 30 jaar. Ruim een kwart van de jongeren heeft een auto voor de deur staan, 9% minder dan vijf jaar geleden. De vergrijzing in Nederland heeft ook gevolgen voor het aantal auto's dat in gebruik is. Het aantal 65-plussers met een auto is de afgelopen vijf jaar gegroeid met 11%²⁹. Een andere trend is dat ouderen langer thuis blijven wonen, ook als er veel

²⁵ senior researcher transport economics.

²⁶ Delft kent een milieuzone voor vrachtwagens, waarvoor overigens een dagontheffing mogelijk is.

²⁷ Detailhandel Nederland, 2014: *Parkeren wel degelijk van invloed op winkelgebied*.

²⁸ http://nos.nl/detailhandel_wil_af_van_parkeergeld_in_steden_maar_helpt_dat_wel.

²⁹ CBS mei 2016.





zorg nodig is. Tot 2041 neemt het aantal 65-plussers jaarlijks toe met een top van 4,7 miljoen in 2041 tegen circa 3 miljoen nu. Ook de toename van eenpersoonshuishoudens speelt mee. De komende 20 jaar komen er naar verwachting 30.000/40.000 eenpersoonshuishoudens bij³⁰. Deze kennen relatief een lager autobezit (45% versus 84% tweepersoonshuishoudens)³¹. Als ouderen zelf geen auto meer kunnen rijden, maar wel veel zorg ontvangen, kan een toename aan kortdurende parkeerbehoefte ontstaan.

Daarnaast spelen ontwikkelingen als ‘Uberisatie’, de ‘sharing economy’, ‘my phone is my office’ waarvan de effecten voor de parkeerbehoefte op middellange termijn lastig zijn in te schatten.

Delft vergeleken

Delft is met de volgende vijf steden vergeleken qua tarief en het aantal parkeerplaatsen:

1. Alkmaar
2. Amersfoort
3. Dordrecht
4. Leiden
5. Nijmegen

Bij de selectie van steden is gepoogd deze vergelijkbaar met Delft te laten zijn (middelgrote stad met een historische binnenstad; Leiden en Nijmegen ook studentensteden). Elke stad heeft unieke eigenschappen en daarmee een verschillende parkeerbehoefte wat zich uit in de hoeveelheid parkeerplekken in parkeergarages en op straat. De voornaamste uitkomsten zijn samengevat in een overzichtstabel. Zie bijlage 6 voor een uitgebreide analyse per stad met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen en parkeertarieven.

³⁰ www.btsg.nl/cbs.

³¹ Personenautobezit van huishoudens en personen, Jacqueline van Beuningen e.a., CBS 2012.





Tabel Overzicht vergelijking Delft met vijf andere steden

Steden	Waar parkeren bezoekers?	Waar parkeren bewoners?	Parkeertarieven (per uur in centrumgebied)		Parkeer Terreinen	Parkeer garages
	<i>Straat, Garage of Beide?</i>	<i>Straat, Garage of Beide?</i>	<i>Straat</i>	<i>Garage</i>	<i>Aantal (excl. P+R)</i>	<i>Aantal</i>
Alkmaar	Beide	Beide	€2,67 / uur (max 2 uur)	€ 1,74/ uur	0	6
Amersfoort	Beide	Beide	2,55 / uur	€ 1,88 tot € 2,40/uur	1	4
Dordrecht	Beide	Beide	€ 2,80	€ 1,50 tot € 2,60/uur	1	7
Leiden	Beide	Beide	€2.70/uur	€ 2,00/ uur	5	4
Nijmegen	Beide	Beide	Tot 18.00 uur €2,60/uur, na 18.00 uur €0,50/uur,		3	4
Delft	Garage (en enkele specifieke parkeerterreinen)	Straat	€3,00/uur	€ 2,90/uur	3 ³²	3 (excl. Parkeergarage Spooringsel)

Bron: websites bovenstaande gemeenten, <http://www.centrumparkeren.nl/>

Uit de bovenstaande analyse blijkt dat Delft uniek is in haar parkeerbeleid in het centrumgebied ten aanzien van scheiding van straat- en garageparkeren. Bij de vergeleken gemeenten kunnen bezoekers van het centrumgebied een keuze maken tussen straat- of garageparkeren. In Delft mogen bezoekers niet op straat parkeren, maar alleen in de parkeergarages of op drie specifieke parkeerterreinen. Ook bewoners (zij het enkel omwonenden) hebben deze keuzemogelijkheid om gebruik te maken van een abonnement van straat- of garageparkeren.

De tarieven van straatparkeren liggen in Delft ruim boven het gemiddelde van de andere vijf steden. Dit geldt in mindere mate voor het garageparkeren. De aantrekkelijkheid van een parkeertarief wordt mede bepaald door de minimaal te betalen tijdsperiode: in Delft is dit 10 minuten. In de navolgende tabel wordt het aantal beschikbare parkeerplaatsen gereleerd aan het aantal inwoners.

³² Terrein Nijverheidsplein 200 pp, Terrein Paardenmarkt 200 pp, Terrein Gasthuisplaats 170 pp





Tabel Analyse parkeergegevens

Relatief aantal parkeerplaatsen garages-inwoners	Delft	Alkmaar	Amersfoort	Dordrecht	Leiden	Nijmegen
Inwoners	101.030	107.106	152.481	118.899	121.562	170.681
Garage parkeerplaatsen	1.344	1.898	1.044	2.511	1.299	1.934
Relatief (Delft=100%) huidig		33%	-49%	59%	-20%	-15%
Relatief (Delft=100%) met Parkeer-garage Spoorsingel (+1.994)		-10%	-65%	7%	-46%	-43%

Delft heeft nu een middenpositie qua capaciteit van garageparkeren in vergelijking met de andere vijf steden. Na de bouw van de Parkeergarage Spoorsingel neemt de capaciteit in Delft toe tot in totaal 1.994 parkeerplaatsen. Dan heeft Delft relatief meer parkeerplaatsen dan de andere steden, met uitzondering van Dordrecht.

Ontwikkelingen in eigendom parkeergarages

Het ontwikkelen, eigendom en exploiteren van parkeergarages is geen wettelijke gemeentelijke taak. Parkeerbeleid is een autonome taak waaraan gemeenten zelf invulling kunnen geven. Parkeren moet wel een integraal onderdeel uitmaken van bestemmingsplannen³³.

In veel gemeenten bieden commerciële garages parkeerruimte aan of is sprake van een mix: zowel gemeentelijke parkeergarages als commerciële aanbieders. Ook hebben de laatste jaren grote beleggers zoals pensioenfondsen parkeergarages verworven en zijn er omvangrijke parkingfondsen ontstaan, die eigenaar zijn geworden van parkeergarages bijvoorbeeld van de parkeergarage Malieveld te Den Haag en de parkeergarage van het Maasstadziekenhuis in Rotterdam (1.773 plaatsen).

Het afstoten van het eigendom van gemeentelijke parkeergarages vermindert aanzienlijk de financiële risico's voor een gemeente.

In de Kadernota Parkeerbeleid Delft 2013-2020 is destijds vanuit de bezuinigingstaakstelling van Delft gekeken naar het afstoten van de parkeergarages. Hierbij is een aantal aannames gehanteerd die niet in de markt zijn getoetst. Het bekijken van verkoop vanuit risicomanagement heeft niet plaatsgehad.

Delft vergeleken:
Delft is in het rijtje van onderzochte steden uniek als het gaat om scheiding van straat- en garageparkeren. In Delft mogen bezoekers van het centrumgebied niet op straat parkeren (alleen op de parkeerterreinen en garages). De gemeente is monopolist op het gebied van parkeren. Dat heeft een positief effect op de business case van de garages.

³³ Op 18 november 2014 heeft de Eerste Kamer de 'Reparatiewet BZK 2014' aangenomen. De Reparatiewet BZK treedt voor het grootste deel op 29 november 2014 in werking (Stb. 2014, 458). In die wet worden de bepalingen van de Woningwet geschrapt die de grondslag vormen voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening. De Reparatiewet BZK 2014 regelt dus dat gemeenten de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening moeten opnemen in bestemmingsplannen. Parkeren dient dus in het bestemmingplan geregeld worden. Bron: Omgevingsweb





De tarieven van straatparkeren liggen in Delft ruim boven het gemiddelde van de andere vijf steden. Dit geldt in mindere mate voor het garageparkeren. Delft heeft een middenpositie in vergelijking met vijf vergelijkbare steden qua aantal parkeerplaatsen in garages. Door de bouw van de PSS krijgt Delft bijna het hoogste aantal garageparkeerplaatsen (ten opzichte van de bevolking) in deze vergelijking.

4.2 Wat zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in het Spoorzonegebied en wat betekent dat voor de parkeerbehoefte in dat gebied?

Norm: Er zijn realistische scenario's uitgewerkt voor de ruimtelijke ontwikkelingen en deze zijn vertaald naar de parkeerbehoefte in dat gebied. Hierbij is gebruik gemaakt van objectieve parkeernormen (bijvoorbeeld van het CROW).

Bevindingen:

Er is een ruimtelijke ontwikkeling in het Spoorzonegebied (Nieuw Delft) voorzien in de vorm van woningen en kantoren. Deze plannen zijn in de loop van de tijd door de financiële en vastgoedcrisis neerwaarts bijgesteld. De aanvankelijke planning was 1.500 woningen en nu zijn 800 tot 1.000 woningen in de planning.

“In Nieuw Delft wordt voor de gebiedsontwikkeling als uitgangspunt gehanteerd dat elke eengezinswoning (EGW) een eigen, vaste parkeerplaats direct nabij de woning koopt. Alle andere parkeerplaatsen voor bewoners en eventueel tweede auto's, worden niet als vaste plaats uitgegeven, maar in een gezamenlijke parkeervoorziening in het betreffende veld. Voor het hele gebied heeft de gemeente een parkeernorm voor bezoekers van bewoners benoemd van 0,3 parkeerplaats per woning”³⁴.

Een tweede ruimtelijke ontwikkeling is dat er nu minder zicht is op de vestiging van kantoren. In de laatste voortgangsrapportages over de gebiedsontwikkeling is sprake van de bouw van woningen en aanleg van een stadspark. Er wordt niet gesproken over kantoren. Op zich is dat, gegeven de crisis in de kantorenmarkt, mede door andere werkvormen (het nieuwe werken) en overaanbod in de Randstad logisch. Voor de business case van de Parkeergarage Spoorringel kan het niet vestigen van kantoren wel een effect hebben omdat kortparkeerders, zoals bezoekers van kantoren, een relatief hoog tarief betalen.

“Voor Nieuw Delft is voorzien dat bewoners en werknemers parkeren op eigen terrein of in een parkeergarage. Dit kan alleen beheersbaar worden gemaakt als ook vast wordt gelegd dat bewoners en werknemers niet in aanmerking komen voor vergunningen in het openbare gebied.”³⁵

³⁴ Parkeren Nieuw Delft, SPARK 2015.

³⁵ Parkeren Nieuw Delft, SPARK 2015.





De gemeente heeft gedegen onderzoek laten verrichten naar de parkeerbehoefte in relatie met wonen en werken, de knoppen om te sturen en het aanbod in het nieuwe plangebied, waaronder de Parkeergarage Spoorsingel³⁶. Dit onderzoek heeft als conclusie dat er met de Parkeergarage Spoorsingel voldoende parkeercapaciteit in Nieuw Delft wordt aangelegd voor bewoners, bezoekers en werknemers in dit gebied. Daarbij is al rekening gehouden met de afname van het aantal woningen en kantoren ten opzichte van de eerdere plannen voor de gebiedsontwikkeling.

Er worden vanuit het CROW verschillende parkeernormen geadviseerd, die variëren van 0,5 voor kleinere appartementen tot 1,4 voor grondgebonden woningen. In de nieuwe woonwijk Nieuw Delft wordt een mix aan woningtypes gepland.³⁷ Er is een norm van 1,3 aangehouden voor bewoners en hun visite (parkeren op straat en de parkeergarage Spoorsingel). Dat is aan de bovenkant van de marge. Daarmee wordt er voldoende parkeergelegenheid geschapen.

Er waren oorspronkelijk twee garages gepland in de Spoorzone:

- een garage van 450 plaatsen voor bewoners en bezoekers;
- een garage met 267 plaatsen voor het stadskantoor, waarvan 100 P&R-plaatsen.³⁸

Deze afzonderlijke garages zijn thans gebundeld tot één garage met een capaciteit van 650 plaatsen in plaats van 717. Door deze aanpak kan de realisatie efficiënter plaatsvinden en neemt de kans op overcapaciteit op de markt voor parkeren iets af. Mocht in de toekomst blijken dat alsnog er een groot tekort aan capaciteit zou ontstaan, dan kan alsnog een (ondergrondse) parkeergarage worden toegevoegd. In de plannen voor het gebied Spoorzone is rekening gehouden met de mogelijkheid van een extra parkeergarage.

Een degelijk onderzoek is in opdracht van de gemeente uitgevoerd, waarbij de parkeernormen zijn beschouwd en een parkeermodel is gehanteerd met verschillende scenario's.

4.3 Welke consequenties hebben deze ontwikkelingen op de business case Parkeergarage Spoorsingel? Welke risico's doen zich daarbij voor en worden deze risico's in voldoende mate beheerst?

Norm: De business case is aangepast op de toekomstige ontwikkelingen (in minimaal twee scenario's).

Norm: De relatie tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en behoefte aan parkeren is ingevuld.

Norm: De financiële risico's zijn in beeld.

Norm: Voor de verschillende risico's zijn beheersmaatregelen opgesteld.

³⁶ Parkeren Nieuw Delft, SPARK 2015.

³⁷ CROW: Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur.

³⁸ Bestemmingsplan Spoorzone 2006.





Bevindingen:

Kosten aanleg Parkeergarage Spoorsingel en onrendabele top

De totale kosten van het project aanleg Parkeergarage Spoorsingel zijn nog niet definitief bepaald omdat er nog aan het definitieve ontwerp wordt gewerkt en een aantal uitvoeringskeuzes nog gemaakt moet worden. De kosten van de bouw van de Parkeergarage Spoorsingel zijn nu geraamd op € 39,3 miljoen. Daar komen mogelijk nog enkele kostenposten bij, zoals beschreven is in het document gewenste (na)investeringen Parking Delft³⁹. De gemeenteraad is hierover geïnformeerd met een raadsbrief van 7 april 2016. De voorziene opbrengst conform de intentieovereenkomst is € 25,8 miljoen. Het verschil tussen de kosten en de aankoop door Parking Delft resulteert in een onrendabele top van circa € 13,5 miljoen. Volgens de collegebrief van 7 april 2016 maakt deze onrendabele top onderdeel uit van de integrale Business Case Spoorzone. Deze onrendabele top is opgenomen in de laatste voortgangsrapportage van Spoorzone Delft⁴⁰. Als risico is daarbij vermeld, dat als de opbrengstwaarde lager is dan waarin de business case van de Spoorzone rekening mee is gehouden, dat dit ten laste van de gemeente gaat:

“Buiten de scope van het project en de business case en dus direct voor rekening en risico van de gemeente komt o.a.: Het risico van een lagere opbrengstwaarde van de PSS dan waarin de business case rekening mee is gehouden;”

Een onrendabele top van een ondergrondse parkeergarage komt vaker voor bij integrale gebiedsontwikkeling. Een parkeergarage voegt waarde toe aan het hele gebied. Er is dan sprake van een maatschappelijk rendement, bovenop het financiële rendement. De gemeenteraad heeft eerder het standpunt ingenomen dat parkeren kostendekkend dient te zijn.

In de programmabegroting 2016 – 2019 van de gemeente Delft wordt in relatie met de weerstandscapaciteit naast de business case voor de Spoorzone rekening gehouden met de (mogelijk tegenvallende) waarde van de PSS garage als de opbrengst van de verkoop lager is dan € 25,8 miljoen. Vooralsnog was er bij de jaarrekening 2015 geen aanleiding om voor dit risico een concrete voorziening te vormen. Daarnaast bestaat het risico op tegenvallers aan de kostenkant. Normaliter is hiervoor in de kostenbegroting (businesscase) een post voor onvoorzien. Deze post voor onvoorzien maakt echter geen deel uit van de business case maar maakt onderdeel uit van de voorziening voor alle gemeentelijke risico's spoorzone, ultimo 2015 totaal groot € 8,4 miljoen.

Business case PSS⁴¹

Er is door Parking Delft in 2012 een business case opgesteld, waarbij de volgende aannames gemaakt zijn:

³⁹ D.d. 13 januari 2016, bijgevoegd bij de gemeenteraadsbrief van 7 april 2016.

⁴⁰ Voortgangsrapportage Spoorzone Delft, Q1 2016.

⁴¹ Excelbestand: Waardering enkelvoudig PSS versie 22 maart 2013.





- hypothecaire lening: € 25,9 miljoen
- rente 5,5% (en 5,0% kortlopend)
- bezettingsgraad kort parkeren (bezoekers): 18%
- voltarief en kortingen: Alle abonnementen in dit rekenmodel worden qua omzet en bezettingsgraad gerepresenteerd door de 24/7 abonnementen
- aantal abonnementen (bewoners): 200
- aanlooperperiode van 4 jaar
- tarief kort parkeren: € 2,40

Op basis van die uitgangspunten ontstaan de eerste positieve kasstromen na 30 jaar (2047) en is de aflossing gereed na 40 jaar (2057). In 2015 (en in 2016 geactualiseerd) is voor de waardebeoordeling van de Parkeergarage door de gemeente een eenvoudig cash-flow model ontwikkeld in Excel⁴².

Daarin is met een lager rentetarief gerekend en is het aantal parkeerplaatsen aangepast van 650 naar 550, vanwege de reservering van 100 plaatsen voor Park & Ride, die door de NS worden afgenomen. In de business case en het model waardebeoordeling wordt de parkeergarage Spoorzingsingel onafhankelijk beschouwd van de andere garages:

“In deze businesscase worden de financiën van de PSS op autonome wijze, zonder relatie met andere garages, uitgewerkt. Met eigen uitgangspunten en kenmerken. Hiervoor is gekozen in kader van eenvoud en eenduidige interpretatie van de impact van de PSS op de totale financiën van Parking Delft. Immers, door de PSS als autonome garage te zien, blijven de bezettingsgraden en begrote kosten en opbrengsten voor de andere garages van Parking Delft onveranderd. Daarmee zijn de financiën van de PSS eenvoudigweg op te tellen bij de bestaande begrotingen van Parking Delft.”⁴³

Twee second opinions

De oorspronkelijke business case Parkeergarage Spoorzingsingel dateert van december 2012. Er zijn twee second opinions uitgevoerd. Eind 2015 is op de beoogde Parkeergarage Spoorzingsingel een second opinion uitgevoerd⁴⁴, met als centrale thema's de oorspronkelijke business case van de beoogde parkeergarage spoorzingsingel (2013 Fakton). Vervolgens is de business case geactualiseerd en getoetst (SPARK 2015). Hier lag het accent op inkomsten prognose: welke parkeerproductie wordt er met welke tarieven gehaald, onder welke condities?

Bewoners uit de Spoorzone krijgen tegen een gereduceerd (garage)tarief de mogelijkheid om een parkeerplaats te gebruiken. Dit tarief (€ 650 of € 800) ligt hoger dan het bedrag dat men nu betaalt voor een plaats op straat (€ 60). Met een dergelijk tarief worden de kosten

⁴² Memo indicatieve waardebeoordeling PSS (2-12-2015) en Excel bijlagen (bijlage 2 berekening 550 pp van 12 nov. 2015 en 1 maart 2016).

⁴³ Parking Delft, Businesscase Parkeergarage Spoorzingsingel, 2012 Ook in de waardebeoordeling 2015/16 wordt de bezettingsgraad van de huidige garages geëxtrapoleerd naar de Parkeergarage Spoorzingsingel, zonder een analyse van de parkeervraag. Wel is rekening gehouden met lagere overheadkosten door geen extra personeelskosten voor de PSS te berekenen.

⁴⁴ Spark Consultants, 2015: *Second Opinion Parkeergarage Spoorzingsingel*.





van jaarlijkse exploitatie ongeveer gedekt, maar het levert zeer beperkt geld op voor de aflossing van de leningen. In totaal wordt voor 3% van de aflossing bijgedragen door de bewoners. Vrijwel de gehele aflossing (97%) is afhankelijk van het kort parkeren (door bezoekers). Zij betalen een uurtarief in de business case (2012) van € 2,40.

Business case met andere uitgangspunten

In het business case model (2012) kunnen diverse uitgangspunten worden aangepast. Zo kan er gerekend worden met een ander parkeertarief. Het tarief in de business case was € 2,40 en inmiddels is het garagetarief € 2,90. In dit rekenkameronderzoek is de business case (2012) opnieuw doorgerekend en daaruit blijkt dat met het hogere tarief al in 2039 in plaats van 2057 de volledige aflossing is bereikt. In de Excel waardebeoordeling uit 2015/16 kan de rente worden aangepast, maar zijn andere uitgangspunten niet aan te passen. Er zijn in dit rekenkameronderzoek geen rekenexercities met deze Excel uitgevoerd.

Als er met het model van de business case (2012) wordt gerekend met een rentepercentage van 2,76% (voor zowel de hypothecaire lening als de kortlopende lening over de hele looptijd van 40 jaar) en met het huidige tarief van € 2,90 voor kort parkeren (met voorziene indexatie), dan kan de volledige investering van € 39,3 miljoen in het jaar 2047 goed worden gemaakt, inclusief de onrendabele top van € 13,5 mln. Dit meest optimistische scenario vormt de bovenkant van de bandbreedte van de waardebeoordeling van de parkeergarage Spooringsingel. De gemeente heeft in een scenario-analyse een bandbreedte van mogelijke uitkomsten berekend (average, worst, best), waarbij de waarde in een bandbreedte ligt tussen de € 23,1 miljoen en de 38,4 miljoen⁴⁵. Het verschil in die bandbreedte wordt vooral veroorzaakt door circa 10% lagere (worst) of circa 20% hogere inkomsten (best) uit kortparkeren. In de waardebeoordeling 2015/16 zijn verschillende aannames gemaakt over het onderhoud, rentepercentage, inflatie, bewonerstarief en eigendomsverhoudingen. De uitkomsten worden in bandbreedtes aangegeven.

De marge tussen een positieve en negatieve business case is klein. Bij een bezettingspercentage van bijvoorbeeld 15% voor kortparkeren in plaats van 18% ontstaat al een negatieve business case (model 2013). Dit laat zien dat de business case zeer gevoelig is voor het wel of niet kunnen aantrekken van bezoekers en het tarief dat zij betalen.

Parkeerplaatsen voor de gemeente

Het volgende gebruik van de parkeergarage is door de gemeente voorzien (opgave 2015), gebaseerd op de huidige uitgangspunten voor de benutting van de garage.

⁴⁵ In 2016 na overleg met Parking Delft door de gemeente bijgesteld naar € 22,4 – 35,4 mln. Vervolgens is met een lager rentetarief (2,76%) een nieuwe basiswaarde (onderkant bandbreedte) berekend op € 25,8 mln.





Figuur Parkeerplaatsen voor doelgroepen in de Parkeergarage Spoorsingel⁴⁶

	Benodigd aantal parkeerplaatsen opgave gemeente 2015	Benodigd aantal parkeerplaatsen omgevingsvergunning2016 ⁴⁷	Bijzonderheden
Werknemers stadskantoor (HNK)	121	141	Verschil door realisatie bouw HNK fase 1 en fase 2
Bezoekers stadskantoor (HNK)	35	35	
Werknemers station	2	2	
<i>Subtotaal</i>	<i>158</i>	<i>178</i>	
Gebruikers P+R	60	60 / 100	Conform afspraken NS 100 plaatsen beschikbaar, aangenomen gebruik 60 plaatsen*
Werknemers en bezoekers 'oude' station	12	NVT	
Voormalige parkeerders onder spoorviaduct	270	NVT	Vergunninghouders o.a. Hof van Delft en Olofsbuurt
Betalende bezoekers binnenstad	65	NVT	
Totaal	565	585 / 605	

*Wanneer de gemeente wel 100 plaatsen aan de NS moet afstaan is er sprake van minder beschikbare capaciteit.

Het valt op dat het totaal uit 2015 en 2016 niet optelt tot 650 plaatsen. Dat komt omdat er een reserve is aangehouden voor piekmomenten, zoals de koopavond. De aantallen uit 2016 zijn gebaseerd op de toelichting op de omgevingsvergunning voor het nieuwe stadskantoor. Voor een periode van minimaal 20 jaar worden in de Phoenixgarage 20 parkeerplaatsen voor het stadskantoor beschikbaar gesteld. Van de 141 plaatsen voor medewerkers van het stadskantoor zijn er vooralsnog 121 nodig in de Parkeergarage Spoorsingel en 20 in de Phoenixgarage.

Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de gemeente (werknemers en bezoekers) is voor een publieke werkgever aan de hoge kant, zeker gegeven de ligging aan een openbaar vervoersknoop. De gemeente Delft is weliswaar vrij om te besluiten parkeerplaatsen ter beschikking te stellen aan werknemers. Overheden doen dat steeds minder, bijvoorbeeld de rijksoverheid helemaal niet (meer) en ook grote gemeenten zoals Rotterdam bieden werknemers geen parkeerplaatsen aan voor woon-werkverkeer.

In de business case 2013 is niet inzichtelijk welk deel voor de werknemers en bezoekers van de gemeente is en welk tarief daarbij hoort en onder welke voorwaarden dit geldt. Er is een mix van tarieven gemaakt van abonnementen 24/7 tegen een gemiddelde prijs. Het is op deze wijze niet inzichtelijk hoeveel plaatsen voor het parkeren van de werknemers van de

⁴⁶ Opgave gemeente Delft, geciteerd in Parkeren Nieuw Delft, SPARK 2015.

⁴⁷ Toelichting op besluit omgevingsvergunning parkeren HNK en NS station Delft, gemeente Delft, 26-1-2016 (Bijlage bij Raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht Parkeergarage Spoorsingel aan Parking Delft).





gemeente zijn meegenomen en of en welk tarief door wie ervoor betaald wordt. Dat kan gevolgen hebben voor de inkomsten van deze groep en de resterende capaciteit van de Parkeergarage Spoorsingel voor de betalende bezoekers, waar de business case in hoge mate op rust. In een ambtelijke notitie (2015) is een uitsplitsing gemaakt naar de diverse gebruikersgroepen van de garage en is onderscheid gemaakt tussen werkdagen (ochtend, middag en avond), zaterdag en koopavond. Deze gegevens zijn gebruikt in de waardebeoordeling. Daarmee wordt de gemiddelde bezettingsgraad beter onderbouwd.

100 plaatsen NS

In de nieuwe garage zijn 100 parkeerplaatsen voor de NS (P+R plaatsen) gereserveerd. Hierover wordt nog met de NS onderhandeld of deze 100 plaatsen nodig zijn en hoe flexibel deze ingezet kunnen worden voor andere doelgroepen. In het gemeenteraadsdebat van 24 mei 2016 gaf wethouder Verkeer en Vervoer (samengevat) het volgende aan:

“Al in 2005 is een overeenkomst gesloten met NS vastgoed. NS had de grond en ProRail had deze grond nodig voor de spoortunnel. De grond is om niet overgedragen aan ProRail en die heeft de grond weer doorgeleverd aan de gemeente. Ter compensatie van deze waardeoverdracht zijn 100 plaatsen voor de NS in de garage toegezegd. De gemeente legt deze plaatsen aan en betaalt voor de aanleg. De NS betaalt voor de exploitatie aan Parking Delft. Dat gebeurt kostenneutraal. Er vindt binnenkort een gesprek met NS plaats en dan moet voor 1 juli helder worden of zij de 100 plaatsen afnemen. Het kan zijn dat ze geen belangstelling hebben”.

Er is afgesproken om parkeerplaatsen voor de NS te reserveren in ruil voor luchtrechten boven de spoorrails. Een gegarandeerde afname van 100 parkeerplaatsen kan financieel zowel een voordeel als een nadeel zijn. Een voordeel is mogelijk als de NS zou betalen voor een parkeerplaats ongeacht of deze daadwerkelijk wordt benut. Ook als er flexibiliteit mogelijk is dat andere parkeerders op bepaalde momenten gebruik mogen maken van deze 100 plaatsen, kan ook een voordeel zijn. De afspraak kan ook negatief uitpakken indien de NS voor de exploitatie alleen de kosten voor beheer en onderhoud betaalt en niet meebetaalt aan de aflossing van de lening voor de investering. Worden de variabele kosten gedekt of ook de vaste kosten?

In de business case van parkeergarage Spoorsingel (2012) zijn deze 100 plaatsen voor de NS niet in mindering gebracht. Er wordt gerekend met de volledige capaciteit van 650 plaatsen met een mix van abonnementen.⁴⁸ Het is niet helder hoe in die mix van abonnementen deze 100 NS-plaatsen zijn meegenomen. Dat betekent dat er een financieel risico kan ontstaan als de NS de capaciteit afneemt en er minder parkeerruimte voor kortparkeerders optreedt. In de waardebeoordeling in 2015/16 zijn verschillende scenario's (eigendom en gebruiksrecht) opgenomen voor de onderhandelingen met de NS. Er zijn berekeningen gemaakt van het verschil in waarde bij deze scenario's.

⁴⁸ Excelbestand: Waardering enkelvoudig PSS versie 22 maart 2013.





Intentieovereenkomst

Op 8 april 2016 heeft het college ingestemd met de intentieovereenkomst voor de verkoop van de Parkeergarage Spoorsingel aan Parking Delft⁴⁹. In de commissievergadering van 24 mei 2016 is de intentieovereenkomst besproken. De definitieve verkoopprijs is nog niet bekend en wordt bepaald in onderhandelingen tussen de gemeente en Parking Delft. De gemeente heeft de waarde van de Parkeergarage Spoorsingel voorlopig begroot op circa € 25 miljoen. Voor de bepaling van de definitieve waarden en koopsom wordt nog een aantal punten nader uitgewerkt:

“Partijen zullen de begrote waarde de komende periode verder uitwerken, onder andere aan de hand van (1) de rente en opslag die over de financiering zal moeten worden betaald, (2) de verwachte onderhoudskosten (zowel regulier als groot), (3) de door Parking Delft kenbaar gemaakte wensen en de investeringen die daarmee gemoeid zijn, (4) de verwachte zakelijke beheerskosten (waaronder de personeelskosten) en de afspraken die met de NS zullen moeten worden gemaakt over 100 parkeerplaatsen (zie 7e overweging) en (5) de 178 parkeerplaatsen ten behoeve van de Gemeente op grond van de nog tussen partijen te sluiten parkeerovereenkomst. Partijen streven voor wat betreft de overdracht naar een zo gunstig mogelijk fiscaal regime.”

Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte van de nieuwe gebiedsontwikkeling en het voorziene aanbod, inclusief de Parkeergarage Spoorsingel. De recente gebiedsontwikkeling is daarbij uitgangspunt.

Er zijn meerdere scenario's in de business case PSS opgenomen om rekening te houden met verschillen in de bezettingsgraad. Daarnaast is ook in scenario's gevarieerd met de rente, inflatie, onderhoud, bewonerstarief en eigendom (o.a. 100 NS plaatsen). De uitkomsten van deze scenario's worden gepresenteerd in een bandbreedte (average, best, worst).

In de second opinions is met scenario's gewerkt om de robuustheid van de business case te testen. Naast de gevoeligheid voor kort parkeren (parkeercapaciteit en tarief) is de rentestand van groot belang. Met de afgesproken rente en het huidige tarief voor kort parkeren kan de waarde van de Parkeergarage Spoorsingel hoger zijn dan de voorziene €25 mln. Dat zou de onrendabele top kleiner maken.

De financiële risico's zijn in de second opinions en het advies over parkeren in Nieuw Delft benoemd. De business case van PSS is voor 97% afhankelijk van kort parkeerders. Het bezettingspercentage van 18% is cruciaal om de business case rond te krijgen. Het parkeren van bewoners draagt financieel beperkt bij (3%). Niettemin is een deel van de capaciteit van de Parkeergarage Spoorsingel wel nodig om aan de parkeerbehoefte van de inwoners van de nieuwe woonwijk Nieuw Delft te voldoen. De parkeerplaatsen voor NS moeten

⁴⁹ Gemeente Delft, 2016: 08 april 2016 - Het college nam deze week onder meer een besluit over de Parkeergarage Spoorsingel. http://www.delft.nl/Inwoners/Nieuws_2016/Berichten_van_het_college:72662





nog worden uit-onderhandeld met mogelijk positieve of negatieve uitkomsten. Het aantal plaatsen voor de gemeente en de financiële condities van de huur van die plaatsen zijn niet helder. Om voldoende ruimte over te houden voor kort parkeren is beheersing van de capaciteit voor kortparkeerders van belang. Dit kan door sturing op de capaciteit, via dubbelgebruik, tarieven of fysiek (reservering capaciteit kort parkeren). Dat kan betekenen dat er beperkingen opgelegd worden aan het parkeren van werknemers van de gemeente, bewoners Nieuw Delft of de NS-P&R.

Er zijn nog geen kaders opgesteld voor het sturen op voldoende capaciteit voor kort parkeerders. Cruciaal is een analyse van de kort parkeervraag en de relatie met de overige parkeergarages van Parking Delft. Er is kans op verschuiving in plaats van een netto toename van de vraag. Er is in de waardebeoordeling van 2015/16 uitgegaan van een bezettingspercentage voor kort parkeren, dat gebaseerd is op ervaringscijfers van de huidige garages, maar onzeker is of dat zo kan worden geëxtrapoleerd.

Afhankelijk van de nieuwe afspraak met de NS over P&R en met de gemeente over de parkeerplaatsen voor de werknemers HNK, zou deze business case aangepast behoren te worden. Dat leidt mogelijk tot een bijstelling van het terugverdienpotentieel en daarmee het aankoopbedrag, de lening van de gemeente en de mogelijk resterende onrendabele top.







BIJLAGE 1: BEGRIPPENLIJST

BC	- Business Case
DRK	- Delftse Rekenkamer
IEB	- Integraal Exploitatiebedrijf
PK	- Parking Delft
PSS	- Parkeergarage Spoorsingel





BIJLAGE 2: GEÏNTERVIEWDE PERSONEN

Gemeente Delft

Dhr. M. van Bokhorst, beleidsadviseur Verkeer en Vervoer

Mw. A. van der Elst, directeur Parking Delft B.V

Dhr. M. Ram, Controller

Mw. I. de Groot, programmeur Bereikbaarheid

Dhr. K. Mast, afdelingshoofd Vastgoed

Dhr. L. Harpe, wethouder Verkeer en Vervoer, Grondzaken en Vastgoed en Spoorzone

Overig

Dhr. G. Mingardo, Senior Researcher Transport Economics, Erasmus Universiteit





BIJLAGE 3: NORMENKADER DELFTSE PARKEERGARAGES

	Subvragen
1	<i>Hebben de door de Gemeenteraad overgenomen conclusies en aanbevelingen uit het genoemde rekenkamerrapport hun beslag gekregen in het huidige beleid inzake de ontwikkeling, eigendom en exploitatie van de parkeergarages binnen de gemeente Delft?</i>
	Norm: Er is een risicoanalyse gemaakt (scenarioanalyse) die periodiek wordt herhaald
	Norm: De rolverdeling van partijen (gemeente en Parking Delft BV) is onderzocht en er zijn keuzes gemaakt
	Norm: De verantwoordelijkheden voor Parking Delft BV en de gemeente liggen vast
	Norm: De uitvoering van taken door gemeente en Parking Delft BV wordt gemonitord en rollen/taken worden waar nodig bijgestuurd.
	Norm: Er is een overzicht van risico's en verantwoordelijkheden Norm: De risico's worden periodiek geactualiseerd Norm: Er worden beheersmaatregelen getroffen Norm: Er wordt gestuurd op de uitvoering van de beheersmaatregelen Norm: De risico's hebben een reikwijdte van 10 jaar Norm: Gekwantificeerde risico's bedragen niet meer dan 25% van het jaarbudget
	Norm: Bij de planning van de Parkeergarage Spoorsingel is rekening gehouden met de onderzoeksresultaten en met de opgedane ervaringen bij de reeds bestaande parkeergarages Norm: de gemeente heeft een goed inzicht in de totale kosten en baten van alle parkeergarages na het opleveren van de genoemde garage.
2	<i>Wat zijn de huidige risico's met betrekking tot de ontwikkeling en exploitatie van de bestaande Delftse parkeergarages?</i>
	Norm: Er is een actueel overzicht van risico's (afgezet tegen oorspronkelijke risico's)
3	<i>Hoe goed zijn deze risico's van tevoren in kaart gebracht en in welke mate worden de risico's beheerst?</i>
	Norm: overzicht van risico's en verantwoordelijkheden Norm: er worden beheersmaatregelen getroffen Norm: er wordt gestuurd op de uitvoering van de beheersmaatregelen
4	<i>Hoe is het toezicht en de financiële controle geregeld t.a.v. Parking Delft BV?</i>
	Norm: De organisatiestructuur Parking Delft BV is duidelijk Norm: Beschrijving control cyclus in relatie met de begroting
5	<i>Beïnvloeden de nieuwe plannen voor het integreren van garage- en straatparkeren de risico's en exploitatie?</i>
	Norm: de nieuwe plannen beperken de financiële risico's ten opzichte van het model dat straatparkeren en garageparkeren door twee organisaties worden uitgevoerd. Norm: de nieuwe plannen maken van de exploitatie een betere business case, in termen van kwaliteit voor de burgers en financieel.
6	<i>Hoe goed is de gemeenteraad geïnformeerd over de risico's, de beheersing, toezicht en controle over de parkeergarages? Hoe kan (nog verder) worden (bij)gestuurd?</i>
	Norm: De Gemeenteraad is goed geïnformeerd.
7	<i>Wat zijn de huidige ontwikkelingen en toekomstige trends op het gebied van parkeernormen</i>





	<i>(inclusief het parkeren in garages) in centrumgebieden van vergelijkbare steden als Delft?</i>
8	<i>Wat zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in het Spoorzonegebied en wat betekent dat voor de parkeerbehoefte in dat gebied?</i>
	Norm: Er zijn realistische scenario's uitgewerkt voor de ruimtelijke ontwikkelingen en deze zijn vertaald naar de parkeerbehoefte in dat gebied. Hierbij is gebruik gemaakt van objectieve parkeernormen (bijvoorbeeld van het CROW)
9	<i>Welke consequenties hebben deze ontwikkelingen op de business case Parkeergarage Spoorsingel? Welke risico's doen zich daarbij voor en worden deze risico's in voldoende mate beheerst?</i>
	Norm: De relatie tussen de ruimtelijke ontwikkeling en behoefte aan parkeren is ingevuld Norm: De business case is aangepast op de toekomstige ontwikkelingen (in minimaal 2 scenario's) Norm: De financiële risico's zijn in beeld Norm: Voor de verschillende risico's zijn beheersmaatregelen opgesteld





BIJLAGE 4: LITERATUUR

Auteur	Titel	Datum
Adviesgroep "Delft Herstelt", Wim Deetman	Delft, Parel in de Randstad	2016 01 22
Belangenvereniging Voorhof II West	Commissievergadering van 4 december 2013 Agendapunt 7 Evaluatie Parkeerregime Voorhof	2013 12 01
Bewonersbelangenvereniging Koepoort	Overlast bouw Koepoort parkeergarage	2009 12 19
CBS Statline	Centraal Bureau voor de Statistiek. (2015). Bevolking; geslacht, leeftijd, nationaliteit en regio	2015 08 15
CBS, J. van Beuningen e.a.	Personenautobezit van huishoudens en personen	2013 03 23
Delftse Rekenkamer	Delftse parkeergarages	2008 05
Ecorys	Parkeerbehoefte Dordrecht	2013 06 11
Ernst & Young	Parking Delft BV Uitkomsten controle en overige informatie 2015, concept	2015 03 06
Fakton, A. Deleroi, MSc, e.a.	Second Opinion Business Case Spoorsingelgarage (PSS) Delft	2013 06 11
Gemeente Delft	Berekeningsmethodiek financiering en exploitatie parkeergarages (besluitvormingsformulier gemeenteraad)	1997 12 18
Gemeente Delft	Een bereikbare binnenstad. Parkeerbeleid sleutel tot autoluw (plus), 2e concept	2000 04 19
Gemeente Delft	Juridische structuur parkeergarages (besluitvormingsformulier gemeenteraad)	2005 02 24
Gemeente Delft	Verordening Gemeentegaranties Geldleningen 2004	2006 09 28
Gemeente Delft	Programmabegroting 2009-2012	2008 08 27
Gemeente Delft	Raadsvoorstel Rekenkamerrapport Delftse Parkeergarages	2008 09 08
Gemeente Delft	Besluitenlijst commissie Wijk, Verkeer en Beheer	2008 09 11
Gemeente Delft	Raadsvergadering behandeling Rpt DFK parkeergarages	2008 09 25
Gemeente Delft	Beantwoording vragen ingevolge artikel 36 reglement van orde Gemeenteraad inzake bouw spoor-tunnel	2008 11 07
Gemeente Delft	Implementatie rekenkameronderzoek	2009 01 13
Gemeente Delft	Concept-besluitenlijst overlegvergadering commissie ruimte en verkeer	2009 03 12
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2009 Q2	2009 09 25
Gemeente Delft	Raadsbesluit parkeertarieven 2010 / overname Kampveldgarage door Parking Delft B.V.	2009 11 24
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2010 Q2	2010 09 16
Gemeente Delft	Programmabegroting 2013-2016	2011 01 11





Auteur	Titel	Datum
Gemeente Delft	Meerjarenplan en begroting Parking Delft B.V. 2011 - 2014	2011 02 22
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2011 Q3	2011 11 17
Gemeente Delft	Vastgestelde Meerjarenplan- en begroting 2012 - 2015 Parking Delft BV	2011 11 29
Gemeente Delft	Uitgangspuntennotitie parkeren Spoorzone Delft	2012 04 24
Gemeente Delft	Kadernota Parkeerbeleid 2013 - 2020	2013 03 05
Gemeente Delft	Nota Parkeernormen 2013	2013 03 05
Gemeente Delft	Excel: Waardering enkelvoudige PSS (business case PSS)	2013 03 22
Gemeente Delft	Beantwoorden vragen van commissie over Q1-2013 rapportage	2013 04 17
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2013 Q1	2013 06 13
Gemeente Delft	Strategische agenda mobiliteit	2013 07 12
Gemeente Delft	Programmabegroting 2014-2017	2013 09 11
Gemeente Delft	Integraal Ontwikkelingsplan 2025 Nieuw Delft	2013 09 12
Gemeente Delft	Door aandeelhouder vastgestelde meerjarenbegroting Parking Delft BV	2013 11 01
Gemeente Delft	Door aandeelhouder vastgestelde Bedrijfsplan 2014 - 2017 en meerjarenbegroting Parking Delft BV	2013 11 01
Gemeente Delft	vaststelling bestemmingsplan Parkeergarage Spoor-singel	2014 09 02
Gemeente Delft	Gemeenteraad behandelt BP Parkeergarage Spoor-singel	2014 09 05
Gemeente Delft	Vergadering Commissie Ruimte, Verkeer en Wonen 16-09-2014	2014 09 16
Gemeente Delft	Nieuwsbericht: Commissie kritisch over parkeergarage Spoor-singel	2014 09 17
Gemeente Delft	Vastgestelde Meerjarenplan- en begroting 2015 - 2018 Parking Delft BV	2014 10 07
Gemeente Delft	Nota Zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Parkeergarage Spoor-singel	2014 11 18
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2014 Q3	2015 01 19
Gemeente Delft	Uitvoeringsbesluit nadere voorschriften met betrekking tot het gebruik van parkeerplaatsen en de verlening van vergunningen voor het parkeren als bedoeld in de Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting 2015	2015 01 27
Gemeente Delft	'Was-wordt-tabel' parkeertarieven	2015 01 28
Gemeente Delft	Folder Parker in Delft	2015 06





Auteur	Titel	Datum
Gemeente Delft	Parkeergarage Reinier de Graaf ziekenhuis	2015 08 26
Gemeente Delft	Parkeervoorziening Reinier de Graaf ziekenhuis Toepassen coördinatie-regeling.	2015 09 01
Gemeente Delft	Programmabegroting 2016-2019	2015 09 10
Gemeente Delft	Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf	2015 09 18
Gemeente Delft	Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf	2015 09 18
Gemeente Delft	Scenariokeuze Integraal Exploitatiebedrijf	2015 09 18
Gemeente Delft	Nieuwsbericht: Eén parkeerorganisatie	2015 09 21
Gemeente Delft	Vastgestelde Meerjarenplan- en begroting 2016- 2019 Parking Delft BV	2015 11 03
Gemeente Delft	Input waardebeoordeling Parkeergarage Spoorsingel (PSS), 5e versie	2015 11 12
Gemeente Delft	Excel: Berekening 550 pp o.b.v. uitgangspunten 12 nov 2015	2015 11 12
Gemeente Delft	Indicatieve waardebeoordeling PSS, memo	2015 12 02
Gemeente Delft	Tarieven bewonersparkeren Spoorsingelgarage	2015 12 17
Gemeente Delft	Tarieven bewonersparkeren Spoorsingelgarage	2015 12 17
Gemeente Delft	Benchmark uur- en dagtarieven bezoekers	2016 02 17
Gemeente Delft	Bevestiging besluit integraal exploitatiebedrijf parke- ren.	2016 02 32
Gemeente Delft	Excel: Berekening 550 pp o.b.v. uitgangspunten 1 maart 2016)	2016 03 01
Gemeente Delft	Excel: Berekening 550 pp o.b.v. uitgangspunten 1 maart 2016 met rente 2,76%	2016 03 01
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2015 Q4	2016 03 04
Gemeente Delft	Bijlage verantwoordelijkheden Parking Delft, Ruimte Advies en treasurer-controller	2016 03 16
Gemeente Delft	Raadsbrief Intentieovereenkomst overdracht Spoor- singelgarage aan Parking Delft BV	2016 03 31
Gemeente Delft	Voortgangsrapportage Ontwikkeling Spoorzone Delft, 2016 Q1	2016 05 17
Gemeente Delft	Juridische structuur parkeergarages	204 11 12
Groen Links	Koepoort	2010 12 21
Gemeente Delft	Stukken risicoanalyse 4 parkeergarages uitgevoerd door gemeente	Medio juni 2016
Onderzoekscommissie Grote Projecten	Onderzoek naar drie grote projecten in Delft, pu- blieksversie	2016 01
Parking Delft BV	Jaarverslag 2010	2011 05 18
Parking Delft BV	Jaarverslag 2011	2012 05 31





Auteur	Titel	Datum
Parking Delft BV	Business case Parkeergarage Spoorsingel (notitie)	2012 12
Parking Delft BV	Jaarverslag 2012	2013 05 08
Parking Delft BV	Jaarverslag 2013	2014 04 15
Parking Delft BV	Meerjarenonderhoudsplanning - Meerjareninvesteringsplanning Kampveldgarage Delft	2014 07 01
Parking Delft BV	Meerjarenonderhoudsplanning - Meerjareninvesteringsplanning Marktgarage Delft	2014 07 01
Parking Delft BV	Jaarverslag 2014	2015 04 15
Parking Delft BV	Prettig Parkeren in Delft, Bedrijfsplan Parking Delft 2016- 2019	2015 10 15
Parking Delft BV	Managementrapportage Parking Delft Q3 2015	2015 10 25
Parking Delft BV	Jaarverslag 2015	2016 04 15
Parking Delft BV	Meerjarenbegroting 2014 - 2050 (business case)	
Policy Research Corporation	Spoorzone en Het Nieuwe Kantoor	2016 01
Spark, Ernst Bos	Parking Delft BV Uitkomsten controle en overige informatie 2015, concept	2015 12 07
Spoorzone Delft	IOC-Ambitiedocument, concept	2012 06 27
Wissen, A. Th. Van	Burgerbrief: betreffende de verkoop van de Spoorsingel garage aan Parking Delft BV.	2016 04 11

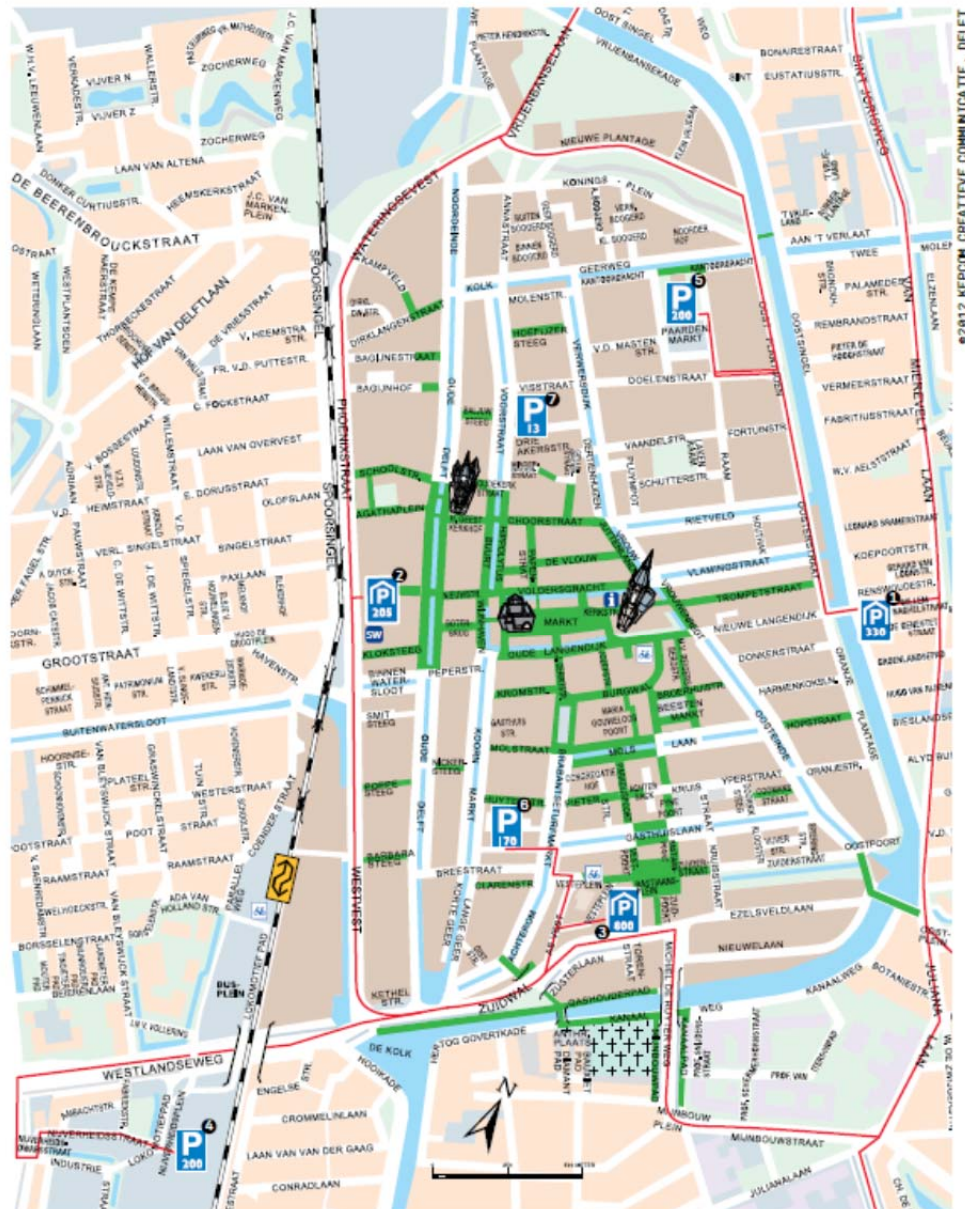




BIJLAGE 5: LOCATIES PARKEERPLAATSEN DELFT

Bron: Gemeente Delft

PLATTEGROND PARKEERPLAATSEN, -ROUTES EN VOETGANGERSGEBIED



- | | | |
|--------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| 1 Markt, Willem Naghelstraat 1 | 3 Zuidpoort, Zuidwal 14 | 5 Terrein Paardenmarkt |
| 2 Phoenix, Phoenixstraat 29 | 4 Terrein Nijverheidsplein | 6 Terrein Gasthuisplaats |
| | | 7 Terrein Voorstraat |





BIJLAGE 6: UITGEBREIDE OMSCHRIJVING BENCHMARK

Alkmaar

De gemeente Alkmaar had op 1 januari 2015 107.106 inwoners (CBS, 2015). In het centrum van Alkmaar geldt betaald parkeren. Het kerngebied van de binnenstad is autoluw. Hier is parkeren dan ook niet toegestaan. Het gebied rond dit kerngebied is wel beschikbaar. Alkmaarders kunnen op straat parkeren en daarnaast een abonnement aanschaffen voor een van de parkeergarages. Bezoekers kunnen echter zowel op straat parkeren, als ook in een van de parkeergarages. Het parkeertarief voor straatparkeren is in Alkmaar hoger dan voor garageparkeren (€ 2,67 vs. € 1,74 per uur). Beide tarieven liggen ruim onder het niveau dat Delft hanteert.

Alkmaar heeft alleen parkeergarages en geen openbare parkeerterreinen (zogenaamde 'Park and Ride' uitgesloten). Er zijn 6 parkeergarages voor het centrum, met een totale capaciteit van 1.898 plaatsen. Dit is absoluut en relatief t.o.v. het inwoneraantal (33%) hoger dan totale garagecapaciteit van Delft (1.344).

Amersfoort

De gemeente Amersfoort had op 1 januari 2015 152.481 inwoners (CBS, 2015). In het centrum van Amersfoort geldt betaald parkeren. Het kernwinkelgebied van Amersfoort is deels autoluw met beperkte parkeermogelijkheden op straat. Betaald parkeren geldt in de binnenstad en omliggende schilwijken. Bewoners kunnen op straat parkeren en daarnaast een abonnement aanschaffen voor een van de parkeergarages. Bezoekers kunnen zowel op straat parkeren, als ook in een van de parkeergarages. Het parkeertarief voor straatparkeren ligt in Amersfoort hoger dan voor garageparkeren (€ 2,55 vs. € 1,88-2,40 per uur). Beide tarieven liggen onder het niveau dat Delft hanteert.

Amersfoort heeft één openbaar parkeerterrein in haar binnenstad (zogenaamde 'Park and Ride' uitgesloten). Wel heeft de stad 4 parkeergarages voor het centrum, met een totale capaciteit van 1.044 plaatsen. Dit is absoluut en relatief t.o.v. het inwoneraantal (-49%) lager dan totale garagecapaciteit van Delft (1.344).

Dordrecht

De gemeente Dordrecht had op 1 januari 2015 118.899 inwoners (CBS, 2015). In het centrum van Dordrecht geldt betaald parkeren. Aan de westzijde van de stad kan op korte afstand van de binnenstad op het parkeerterrein Weeskinderendijk voor de eerste 24 uur gratis worden geparkeerd.

Bezoekers kunnen zowel op straat parkeren, als ook in een van de parkeergarages/een parkeerterrein. Bewoners kunnen op straat parkeren en daarnaast een abonnement aanschaffen voor een van de parkeergarages. Het parkeertarief voor straatparkeren ligt in Dordrecht hoger dan voor garageparkeren (€ 2,80 vs. € 1,50-2,60 per uur). Beide tarieven liggen onder het niveau dat Delft hanteert. Dordrecht heeft één openbaar parkeerterrein in haar binnenstad (zogenaamde 'Park and Ride' uitgesloten). Wel heeft de stad maar liefst 7 par-





keergarages voor het centrum, met een totale capaciteit van 2.511 plaatsen. Dit is absoluut en relatief t.o.v. het inwoneraantal (59%) hoger dan totale garagecapaciteit van Delft (1.344).

Leiden

De gemeente Leiden had op 1 januari 2015 121.562 inwoners (CBS, 2015). In het centrum van Leiden geldt betaald parkeren. De binnenstad van Leiden is deels autoluw. In de binnenstad bevindt zich een viertal openbaar toegankelijke parkeergarages. Bewoners kunnen op straat parkeren en daarnaast een abonnement aanschaffen voor een van de parkeergarages. Bezoekers kunnen zowel op straat parkeren, als ook in een van de parkeergarages. Het parkeertarief voor straatparkeren ligt net als in Alkmaar en Amersfoort hoger dan voor garageparkeren (€ 2,70 vs. € 2,00 per uur). Beide tarieven liggen onder het niveau dat Delft hanteert.

Leiden heeft 4 openbare parkeerterreinen in de binnenstad (zogenaamde 'Park and Ride' uitgesloten). Daarbij komen nog 4 parkeergarages in het centrum met een totale capaciteit van 1.299 plaatsen. Dit is absoluut en relatief t.o.v. het inwoneraantal (-20%) lager dan totale garagecapaciteit van Delft (1.344). Een vijfde garage (de Lammermarktgarage) is gepland voor 2017.

Nijmegen

De gemeente Nijmegen had op 1 januari 2015 170.681 inwoners (CBS, 2015). In het centrum van Nijmegen geldt betaald parkeren. Anders dan in de andere steden (maar vergelijkbaar met enkele garages in Leiden) is dat hier gebruik wordt gemaakt van een (lager) avondtarief van 50 eurocent per uur. Bewoners kunnen op straat parkeren en daarnaast een abonnement aanschaffen voor een van de vier parkeergarages. Bezoekers kunnen zowel op straat parkeren, als ook in een van de parkeergarages. Het parkeertarief voor straat- en garageparkeren ligt gelijk. Zo dient er tot 18.00 uur € 2,60/uur te worden afgerekend. Beide tarieven liggen grotendeels onder het niveau dat Delft hanteert.

Nijmegen heeft 3 openbare parkeerterreinen in haar binnenstad (zogenaamde 'Park and Ride' uitgesloten). Daarbij komen nog 4 parkeergarages, met een totale capaciteit van 1.934 parkeerplaatsen. Dit is absoluut hoger, maar relatief t.o.v. het inwoneraantal (-15%) lager dan de totale garagecapaciteit van Delft (1.344).

