Parkeergarage Spoorkwartier

Businesscase

14 februari 2024

SPARK

1719805

0086

Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Groningen

Titel
Parkeergarage Spoorkwartier

Versie
2.1

Datum
22 februari 2024

Projectteam opdrachtgever
5.1.2e
5.1.2e
5 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e

Projectteam Spark
5.1.2 5.1.2e

Projectleider Spark
5.1.2 5.1.2e

1719805 0086

SPARK

Inhoudsopgave

1. Parkeergarage Spoorkwartier **4**

2. Businesscase **5**

2.1 Inleiding 5
2.2 Algemene financiële uitgangspunten 5
2.3 Potentiële opbrengsten 5
2.3.1 Gebruik bezoekers Muziektheater 6
2.3.2 Aanloopperiode 7
2.4 Beheer- en exploitatielasten 7
2.4.1 Parkeerexploitatie 8
2.4.2 Vastgoedexploitatie 9
2.4.3 Financieringslasten 9
2.5 Exploitatieresultaat 9
2.5.1 Vennootschapsbelasting 10
2.6 Optimalisatie gebruik 10

1. Parkeergarage Spoorkwartier

Dit document beschrijft de businesscase van de toekomstige parkeergarage met circa 300 parkeerplaatsen in het ontwikkelingsgebied Spoorkwartier in Groningen. Voorzien is een parkeergarage voor alle doelgroepen in het gebied. Dit wil zeggen dat zowel bewoners als alle bezoekers in de centrale parkeergarage een plek voor hun auto kunnen vinden. Door alle doelgroepen samen te brengen, wordt maximaal ingezet op dubbelgebruik van plaatsen. Daar waar overdag medewerkers van kantoren en andere voorzieningen kunnen parkeren, is er 's avonds plaats voor de bewoners en bezoekers van onder andere muziekcentrum De Nieuwe Poort. De omvang van de parkeergarage is bepaald op basis van hetgeen fysiek mogelijk is op de locatie en de te verwachten vraag naar parkeerplaatsen. Met name De Nieuwe Poort heeft een sterk wisselende vraag. Er zijn immers voorstellingen die weinig bezoekers met een auto zullen trekken en grote evenementen waarbij veel autoverkeer is te verwachten. Afhankelijk van het tijdstip van de week en de mate waarin ook bewoners thuis zijn, zullen soms niet alle bezoekers hun auto in de parkeergarage onder het theater kunnen parkeren en moeten uitwijken naar andere parkeervoorzieningen.

Het is geen verrassing dat als alle kosten van de parkeergarage meegenomen worden er sprake is van een negatieve businesscase. Een complexe en ondergrondse parkeergarage kan in Nederland zelden geheel worden opgebracht uit toekomstige parkeeropbrengsten. Dit is overigens ook niet nodig. Een geconcentreerde parkeervoorziening geeft ruimte aan ontwikkelingen en ander gebruik van het openbare gebied. De opbrengsten bestaan dan ook uit meer dan alleen parkeergelden. Ook maatschappelijke opbrengsten en de opbrengsten van het andere gebruik van ruimte leveren waarde op. Bovendien biedt een parkeergarage in de directe nabijheid van het centrum ruimte om als overloop te dienen van parkeerders met de binnenstad als bestemming. De opbrengsten van dit gebruik is niet meegenomen in de businesscase, maar kan wel in de toekomst een bijdrage leveren aan het resultaat van de garage.

2. Businesscase

2.1 Inleiding

In het exploitatiemodel dat voor de parkeergarage Spoorkwartier is opgesteld zijn alle aannames samengebracht en is de exploitatie van de parkeergarage met 310 parkeerplaatsen berekend.

Per jaar is bekeken welke opbrengsten te verwachten zijn en welke kosten met de exploitatie en de financiering van de parkeergarage gemoeid zijn. De businesscase betreft daarmee alle kosten en opbrengsten die gedurende de exploitatiefase verwacht worden inclusief de instandhoudingskosten. De uitkomst van de businesscase geeft daarmee het bedrag weer dat met de exploitatie gedurende de aangenomen levensduur van de parkeergarage wordt gerealiseerd inclusief de financieringslasten. Een negatief saldo geeft weer welke bedrag van de initiële investeringen niet gedekt wordt door de exploitatie en dat gefinancierd dient te worden uit andere middelen.

2.2 Algemene financiële uitgangspunten

Voor de exploitatieperiode van 50 jaar is een raming gemaakt van de te verwachten omzet, de exploitatiekosten en de vastgoed- en financieringslasten. Bij deze raming is uitgegaan van een waardering op het moment waarop de parkeergarage volledig gerealiseerd en blijvend in gebruik genomen is. Hiervoor is 1 januari 2030 aangenomen. De waarde van de exploitatie wordt uitgedrukt in een netto contante waarde per 1 januari 2024.
In onderstaande tabel staan de algemene financiële uitgangspunten opgenomen die in afstemming met de opdrachtgever gehanteerd zijn:

Uitgangspunten	
Aantal plaatsen	310
BTW	21%
Inflatie	2,0%
Ontwikkeling parkeertarieven	2,0%
Start exploitatie	1 januari 2030
Prijspeil	1 januari 2024
Exploitatieperiode [jaar]	50
Restwaarde	geen
Financiering	annuïtair
Rente en disconto	2 %

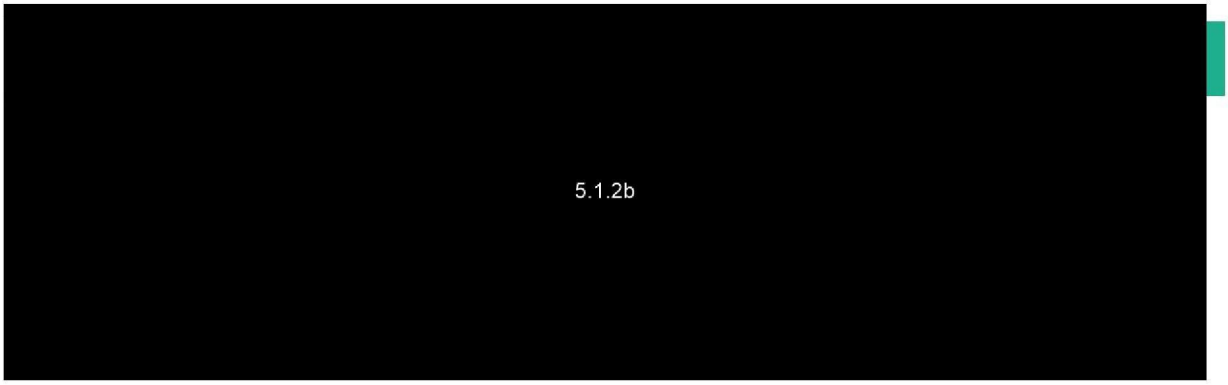
Tabel 1: Algemene financiële uitgangspunten

2.3 Potentiële opbrengsten

De te verwachten opbrengsten van de parkeergarage betreffen parkeergelden van bezoekers aan het spoorkwartier en aangevuld met de opbrengsten van de verhuur van abonnementen aan bewoners en kantoren.
Om een inschatting te maken van het toekomstige aantal parkeerders zijn de door de gemeente aangereikte inzichten gebruikt. Per doelgroep is de zogenaamde parkeerproductie of het aantal te

verkopen abonnementen geraamd. De parkeerproductie is het aantal uren dat per jaar per normatief bepaalde parkeerplaats wordt verkocht.

In onderstaande tabel zijn de gehanteerde uitgangspunten en parkeerproductie in de volgroeide situatie opgenomen. Tevens is weergegeven tot welke jaaropbrengsten (exclusief BTW) leidt en welke aandeel in de totale jaaropbrengsten elke doelgroep genereert.



Tabel 2: Opbouw jaaropbrengsten (exclusief BTW, prijspeil 2024)

De mate waarin de geprognosticeerde inkomsten daadwerkelijk gerealiseerd worden is uiteraard afhankelijk van de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod aan aantrekkelijke alternatieven voor parkeerders. De aangenomen omvang van het aantal parkeerders is geraamd op basis van de voorlopige parkeerbalans zoals door de gemeente aangereikt.

Mogelijk dat de levering van stroom voor het laden van elektrische voertuigen een bijdrage levert. Voorzichtigheidshalve is aangenomen dat de opbrengsten de kosten voor de laadinfrastructuur en het beheer onderhoud ervan dekken en er geen positieve bijdrage aan de exploitatie van de parkeergarage wordt geleverd. Hetzelfde geldt voor mogelijke inkomsten uit aanvullende diensten en producten (aanbieden deelverhuur, verhuur fietsen, verkoopmachines, onderhoudsservices etc.). Ook hiervan zijn de netto-opbrengsten vooralsnog buiten beschouwing gelaten. Dit, omdat is aangenomen dat deze in vergelijking met de parkeerinkomsten slechts een zeer beperkte bijdrage aan de businesscase zal leveren.

2.3.1 Gebruik bezoekers Muziektheater

Voor het bepalen van het aantal bezoekers aan het muziektheater is in 2023 gebruik gemaakt van een gemiddelde voorbeeldweek die is aangereikt. Recenter is door Goudappel onderzoek gedaan naar de te verwachten parkeervraag en hierover is gerapporteerd in januari 2024. Dit onderzoek sluit in grote lijnen aan op de eerdere aannames, maar is recenter. In deze businesscase zijn daarom de onderzoeksresultaten van Goudappel gehanteerd.
Goudappel komt in twee scenario's met de verwachting dat de het aantal bezoekers minimaal 414.532 en maximaal 522.632 bezoekers bedraagt.

Onderstaande aannames zijn gebruikt om op basis van deze aantallen bezoekers de parkeervraag te bepalen.

- 32% van de bezoekers komt per auto[1];

[1] Aannames op basis van rapportage Goudappel

- Gemiddeld heeft een auto 2,5 inzittenden[1];
- Gemiddelde parkeerduur: 3 uur.

Op basis van deze aannames bedraagt de parkeerproductie (het aantal te verkopen uren per jaar) 159.180 in het door Goudappel benoemde scenario 3a en 200.691 in scenario 1a. In de businesscase is het (afgeronde) gemiddelde van 180.000 parkeeruren gehanteerd.

2.3.2 Aanloopperiode

Het gebruik van de parkeergarage Spoorkwartier zal – zoals elke nieuwe parkeervoorziening – in de loop van een aantal jaren tot volledige wasdom komen.

Voor de businesscase is de aangereikte fasering van de ontwikkeling van het Spoorkwartier[2] als uitgangspunt genomen. Voor de voorzieningen is uitgegaan van een totale gronduitgifte van 45.000 m2 BVO gedurende de jaren 2027 t/m 2033[3]. De bijbehorende parkeervraag is een jaar later meegenomen. Voor de woningen is het uitgangspunt gehanteerd dat er 249 van totaal 324 woningen in 2030 zijn gerealiseerd en 75 woningen in 2033.
De Nieuwe Poort heeft aangegeven dat de verwachting gerechtvaardigd[4] is dat de in paragraaf 2.3.1 berekende parkeerbehoefte vanaf 2032 met nog 10% zal doorgroeien. Omdat in geval van de parkeergarage van 310 plaatsen hiervoor slechts beperkt ruimte is, is deze groei niet meegenomen.

In onderstaande tabel is weergegeven welke omvang van het uiteindelijk te realiseren gebruik is gehanteerd.

Doelgroep	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Voorzieningen	43%	58%	72%	87%	100%	
Woningen	77%	77%	77%	100%		

Tabel 3: Ontwikkeling programma Spoorkwartier

2.4 Beheer- en exploitatielasten

In onze berekeningen wordt ervan uitgegaan dat de parkeergarage volledig bedrijfsgereed wordt opgeleverd. Voor de 310 te exploiteren parkeerplaatsen zijn de kosten van (periodiek) onderhoud van verschillende direct met de exploitatie van de parkeergarage verband houdende zaken meegenomen in de berekening van de exploitatiekosten. In de berekening zijn bovendien de periodieke vervangingsinvesteringen meegenomen voor het gebouw, de installaties en het parkeermanagement-systeem, zodat de parkeergarage gedurende de gehele exploitatieperiode van 50 jaar operationeel kan blijven.
De totale exploitatielasten worden in het eerste jaar geraamd 5.1.2b

[2] Bestand: 2023-02-08 Financiële planning en fasering programma Spoorkwartier, ontvangen 10 februari 2023
[3] Jaarlijkse uitgifte 2027 t/m 2032 6.500 m^2 per jaar, 2033 6.000 m^2
[4] Document: 'uitgangspunten parkeermodel Spark 20230210', ontvangen 10 februari 2023

Parkeerexploitaiekosten



Tabel 4: Overzicht exploitatiekosten 1e jaar (afgeronde bedragen, prijspeil 2024)

De betreffende kosten worden hierna nader toegelicht.

2.4.1 Parkeerexploitatie

In de berekening wordt onderscheid gemaakt tussen een aantal kostensoorten. Hierna volgt een overzicht van de te onderscheiden kostensoorten.

- Personeel/toezicht: dit betreft de jaarlijkse kosten van de bemensing. Volgens opgave van de gemeente[5] dient rekening te worden gehouden met 44 reguliere toezichturen per week in de parkeergarage en 840 extra uren voor, tijdens en na voorstellingen in het muziektheater. Buiten de uren dat bemensing in de parkeergarage aanwezig is, wordt beheer gevoerd vanuit de centrale meldkamer van de gemeentelijke parkeerorganisatie.
- Directe beheerkosten: dit betreft de kosten voor schoonmaak, bouwkundig en technisch onderhoud, de kosten voor water, elektra en telecommunicatie, parkeertickets, overige gebruiksgoederen en de verwerking van de ontvangen parkeergelden. Deze kosten zijn gebaseerd op ervaringscijfers van Spark en gevalideerd door de gemeente.
- De kosten van de gemeentelijke parkeerorganisatie voor het management, administratie en de inzet van de meldkamer zijn onder overheadkosten opgenomen[5].
- Overige kosten en onvoorzien: voor zaken als schades en onvoorziene overige kosten is een post opgenomen ter grootte van 5% van de totale exploitatiekosten.
- De te betalen OZB en verzekeringen zijn opgenomen onder de vastgoedkosten.

[5] Opgave gemeente, 5.1.2e

2.4.2 Vastgoedexploitatie

Naast de kosten die gemoeid zijn met de parkeerexploitatie, zijn er kosten die verband houden met het vastgoedbezit. Dit betreft de kosten voor verzekering van de opstal, de ozb en de financierings-lasten (zie paragraaf 2.4.3). Ten slotte worden periodiek kosten gemaakt voor de instandhouding van de parkeergarage. Te denken is hierbij aan de vervanging van installaties en groot onderhoud aan het gebouw. Deze kosten zijn geraamd op basis van kentallen en leiden periodiek tot een eenmalige uitgave. Zo zijn bijvoorbeeld de kosten voor de 10-jaarlijkse vervanging van parkeerinstallaties als post in de jaren 11, 21, 31 en 41 opgenomen. Voor de overige installaties (verlichting, liften etc.) is elke 15 jaar groot onderhoud opgenomen en voor het gebouw eenmalig na 25 jaar. Genoemde aannames zijn gebaseerd op ervaringscijfers van Spark.

De geraamde stichtingskosten van de parkeergarage bedragen € 17,7 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de raming van de investeringskosten parkeergarage De Nieuwe Poort[6] verhoogd met € 500.000 voor installatie van een parkeermanagementsysteem. Er worden aan de parkeergarage geen grondkosten toegerekend. Als grondslag voor de berekening van de verzekerde waarde is bepaald op basis van 90% van de geraamde stichtingskosten van € 17,7 miljoen.

Onroerende zaakbelasting

De Wet waardering onroerende zaken stelt[7]: "*De waarde wordt bepaald op de waarde die aan de onroerende zaak dient te worden toegekend, indien de volle en onbezwaarde eigendom daarvan zou kunnen worden overgedragen en de verkrijger de zaak in de staat waarin die zich bevindt, onmiddellijk en in volle omvang in gebruik zou kunnen nemen.*"
In veel gevallen wordt voor een nieuwe parkeergarage de WOZ-waarde vastgesteld op basis van kostprijs. Welke waarde gerechtvaardigd is voor een parkeergarage waarvan niet alle investeringen en exploitatiekosten gedekt worden door de parkeerinkomsten en waarvan de feitelijk verkoopwaarde (veel) lager zal liggen dan de kostprijs, is voor discussie vatbaar. Deze discussie zal t.z.t. met de verantwoordelijke dienst gevoerd worden. Op basis voor de bepaling van de OZB is een bedrag van € 680 per parkeerplaats aangehouden. Dit bedrag is gebaseerd op de actuele aanslag voor de OZB voor parkeergarages in Groningen, waaronder het Forum[8].

2.4.3 Financieringslasten

De totale investeringen inclusief de buitenruimte bedragen € 18,7 miljoen. De financiering is gebaseerd op een annuïteit met een rentepercentage zoals opgenomen in Tabel 1 (2%). De looptijd is conform de gemeentelijke uitgangspunten gesteld op 50 jaar, hiermee komt de jaarlijkse annuïteit uit op € 595.000.
De herinvesteringen voor de instandhouding van het gebouw en de installaties zijn als eenmalige last opgenomen zoals is aangegeven in de vorige paragraaf. De totale netto contante waarde van alle herinvesteringen bedragen € 9,6 miljoen gedurende de exploitatieperiode van 50 jaar.

2.5 Exploitatieresultaat

Om inzicht te verkrijgen in de rentabiliteit van de parkeergarage Spoorkwartier is het cumulatieve saldo van alle jaarlijkse baten en lasten berekend. Daarbij zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals

[6] Opgesteld door Basalt Bouwadvies, 6 februari 2024
[7] Artikel 17 lid 2
[8] Opgave gemeente Groningen, 5.1.2e

aangegeven in de vorige paragrafen. Een overzicht van de parkeerexploitatie is opgenomen in bijlage 1.

Het saldo, gebaseerd op de netto contante waarde van de gehele parkeerexploitatie gedurende 50 jaar bedraagt **€ 12,2 miljoen negatief** (prijspeil 2024). In dit bedrag zijn opgenomen de annuïtaire financieringslasten van € 595.000 per jaar.

Indien de financiering op een andere wijze plaatsheeft en er geen jaarlijkse financieringslast wordt meegenomen is de netto contante waarde van de parkeergarage **€ 6,5 miljoen positief** (prijspeil 2024).

2.5.1 Vennootschapsbelasting

De gemeentelijke parkeerorganisatie is belastingplichtig voor de Vennootschapsbelasting. Dit wil zeggen dat over het resultaat van de gehele parkeerexploitatie van alle parkeergarages belasting verschuldigd is. De omvang daarvan is dus afhankelijk van het resultaat van de parkeerorganisatie en niet van alleen parkeergarage Spoorkwartier. Er is geen momenteel geen inzicht in de omvang van de belastinglatentie voor het Spoorkwartier.

2.6 Optimalisatie gebruik

In paragraaf 2.3 zijn de potentiële opbrengsten van de parkeergarage beschreven die te verwachten zijn binnen de ontwikkeling van het Spoorkwartier. De opbrengsten zijn daarmee niet geoptimaliseerd voor de beschikbare capaciteit. Er is met andere woorden ruimte voor extra parkeerders, maar die zijn bij de gestelde aannames vanuit de ontwikkeling niet beschikbaar. Door de ligging van de parkeergarage nabij het station en de binnenstad van Groningen is het goed denkbaar dat er parkeerders zijn aan te trekken die gebruik willen maken van de parkeergarage. De gemeente heeft ook de mogelijkheid om – op termijn – dit te stimuleren door parkeerruimte op straat op te heffen ten gunste van andere activiteiten of vergroening. Beschouwd is hoeveel extra parkeeruren er per jaar aan incidentele kortparkeerders nodig zijn om een sluitende parkeerexploitatie te bereiken en waarbij dus de gehele negatieve netto contante waarde van € 12,2 miljoen te compenseren. Hiervoor dienen structureel 140.000 kortparkeeruren (in plaats van 45.000, zie tabel Tabel 2) te worden verkocht. Het totaal te verkopen aantal kortparkeeruren (inclusief De Nieuwe Poort) moet daarmee uitkomen op 320.000 uur per jaar. Gegeven de locatie achten wij dit haalbaar. Circa 100 plaatsen zijn noodzakelijk voor de bewoners. De overige 210 plaatsen voor kortparkeerders. Per beschikbare parkeerplaats is een parkeerproductie van 1.525 uur per jaar nodig (320.000 uur / 210 plaatsen). Bij vergelijkbare locaties in Nederland wordt een parkeerproductie van 1.400 tot 1.800 uur als realistisch beschouwd.

Bijlage 1

SPARK

	jaartal	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
inkomsten											
	bezoekers										
	aanvangsleegstand										
	abonnementen bewoners										
	abonnementen voorzieningen										
omzet parkeren											
kosten											
	personeel en toezicht										
	directe beheerkosten										
	- onderhoud installaties										
	- onderhoud gebouw										
	- nutsbedrijven										
	- schoonmaak										
	- variabele kosten (per parkeerder)										
	geldinning en - transport										
	vervangings onderhoud										
	overhead										
	overige kosten en onvoorzien										
exploitatie en beheer											
resultaat parkeerexploitatie											
	ozb eigenaar + gebruiker										
	verzekeringen										
	kapitaalslasten										
vastgoedlasten											
saldo baten en lasten											
actuele bedrijfswaarde (inclusief financiering)											

5.1.2b

.

Bijlage 1

SPARK

	jaartal	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
inkomsten											
	bezoekers										
	aanvangsleegstand										
	abonnementen bewoners										
	abonnementen voorzieningen										
omzet parkeren											
kosten											
	personeel en toezicht										
	directe beheerkosten										
	- onderhoud installaties										
	- onderhoud gebouw										
	- nutsbedrijven										
	- schoonmaak										
	- variabele kosten (per parkeerder)										
	geldinning en - transport										
	vervangings onderhoud										
	overhead										
	overige kosten en onvoorzien										
exploitatie en beheer											
resultaat parkeerexploitatie											
	ozb eigenaar + gebruiker										
	verzekeringen										
	kapitaalslasten										
vastgoedlasten											
saldo baten en lasten											

5.1.2b

Bijlage 1

SPARK

	jaartal	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059
inkomsten											
	bezoekers										
	aanvangsleegstand										
	abonnementen bewoners										
	abonnementen voorzieningen										
omzet parkeren											
kosten											
	personeel en toezicht										
	directe beheerkosten										
	- onderhoud installaties										
	- onderhoud gebouw										
	- nutsbedrijven										
	- schoonmaak										
	- variabele kosten (per parkeerder)										
	geldinning en - transport										
	vervangings onderhoud										
	overhead										
	overige kosten en onvoorzien										
exploitatie en beheer		-									
resultaat parkeerexploitatie											
	ozb eigenaar + gebruiker										
	verzekeringen										
	kapitaalslasten										
vastgoedlasten		-									
saldo baten en lasten											

5.1.2b

Bijlage 1

SPARK

	jaartal	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069
inkomsten											
	bezoekers										
	aanvangsleegstand										
	abonnementen bewoners										
	abonnementen voorzieningen										
omzet parkeren											
kosten											
	personeel en toezicht										
	directe beheerkosten										
	- onderhoud installaties										
	- onderhoud gebouw										
	- nutsbedrijven										
	- schoonmaak										
	- variabele kosten (per parkeerder)										
	geldinning en - transport										
	vervangings onderhoud										
	overhead										
	overige kosten en onvoorzien										
exploitatie en beheer											
resultaat parkeerexploitatie											
	ozb eigenaar + gebruiker										
	verzekeringen										
	kapitaalslasten										
vastgoedlasten											
saldo baten en lasten											

5.1.2b

Bijlage 1

SPARK

	jaartal	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079
inkomsten											
	bezoekers										
	aanvangsleegstand										
	abonnementen bewoners										
	abonnementen voorzieningen										
omzet parkeren											
kosten											
	personeel en toezicht										
	directe beheerkosten										
	- onderhoud installaties										
	- onderhoud gebouw										
	- nutsbedrijven										
	- schoonmaak										
	- variabele kosten (per parkeerder)										
	geldinning en - transport										
	vervangings onderhoud										
	overhead										
	overige kosten en onvoorzien										
exploitatie en beheer											
resultaat parkeerexploitatie											
	ozb eigenaar + gebruiker										
	verzekeringen										
	kapitaalslasten										
vastgoedlasten											
saldo baten en lasten											

5.1.2b

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2024, Spark B.V.

5.1.2e *2266 AD Leidschendam*

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.