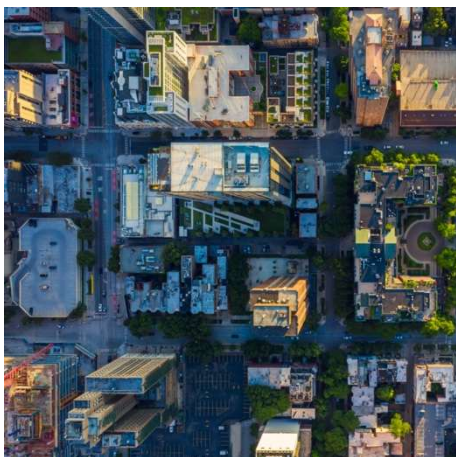


An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. To the left of the highway is a large, vibrant green field, and to the right is a dense line of trees. The overall scene is captured from a high angle, looking down at the road and surrounding landscape.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Rapport Businesscase parkeren Beekstraatkwartier, Hoofdvariant

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	SAMENVATTING	3
3	LEESWIJZER.....	3
4	PARKEERBALANS HOOFDVARIANT	3
5	DOEL EN UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE	4
5.1	STADBREDE BUSINESSCASE.....	4
5.2	DOEL VAN DE BUSINESSCASE	4
5.3	GEBRUIKTE GEGEVENS	4
5.4	FINanciële UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE.....	4
6	UITGANGSPUNTEN BATEN	5
6.1	NETTO-EFFECT AANTAL PARKEERUREN.....	5
6.2	NETTO EFFECT AANTAL PARKEERABONNEMENTEN.....	6
6.3	INGROEI VAN PARKEERUREN EN ABONNEMENTEN	7
6.4	TE HANTEREN TARIEVEN	7
6.5	JAARLIJKE INDEXERING TARIEVEN	8
6.6	OVERIGE ASPECTEN M.B.T. DE BATEN.....	8
7	UITGANGSPUNTEN LASTEN	8
7.1	STICHTINGSKOSTEN EN BOUWKOSTEN	9
7.2	BIJDRAGE ONTWIKKELAARS / SUBSIDIES	9
7.3	UITGANGSPUNTEN KAPITAALLASTEN	10
7.4	VASTGOEDLASTEN.....	10
7.5	EXPLOITATIELASTEN.....	11
7.6	KOSTEN PMS	12
7.7	TOTAAL LASTEN PER PARKEERPLAATS	13
7.8	TOETS: VERGELIJKING MET ANDERE GEMEENTEN	13
8	RESULTAAT PARKEEREXPLOITATIE; AANSLUITING BEGROTING	14
8.1	HUIDIGE AFDRACHT DOORTREKKEN NAAR TOEKOMST	14
8.2	RESULTAAT BIJ HUIDIG BELEID.....	14
8.3	OORZAKEN VAN HET TEKORT	15
8.4	OPLOSSEN VAN HET TEKORT	15
8.5	VOORGESTELDE OPLOSSING	16
8.6	ANDERE OPLOSSING	16
8.7	VERMINDERDE AFDRACHT.....	17
9	TOT SLOT	17
	BIJLAGE 1: PARKEERVRAAG HOOFDVARIANT	0
	BIJLAGE 2: LASTEN PARKEREN EN TOEDELING LASTEN	0

1 Inleiding

De gemeente Weert werkt aan de opwaardering van het gebied 'Beekstraatkwartier'. Het project Beekstraatkwartier ligt in de binnenstad van Weert, rondom het oude stadhuis aan de Beekstraat en de directe omgeving daarvan.

Parkeren maakt een belangrijk deel uit van de plantontwikkeling. De plannen voorzien in meerdere varianten met betrekking tot de herontwikkeling, met voor elke variant een eigen parkeervraag. Deze varianten voor de herontwikkeling zijn: de Hoofdvariant, de variant A en de variant B.

Aan Empaction is gevraagd een businesscase op te stellen voor elk van deze varianten. In dit rapport wordt de Hoofdvariant beschreven en uitgewerkt. De varianten A en B worden elk in een eigen document beschreven en uitgewerkt.

2 Samenvatting

Dit rapport is de uitwerking van de businesscase voor de nieuw te bouwen Muntgarage als onderdeel van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Aan de hand van de parkeerbalans voor het plangebied is op basis van ongewijzigd beleid in kaart gebracht wat de financiële gevolgen zijn van de sloop van de bestaande Muntgarage en vervolgens nieuwbouw van de nieuwe Muntgarage. Uit de berekeningen komt naar voren dat er bij ongewijzigd beleid géén blijvend positief exploitatieresultaat kan worden verwacht.

3 Leeswijzer

- In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op de parkeerbalans die voor het plangebied is opgesteld.
- In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten van de businesscase behandeld
- Hoofdstuk 6 gaat in op de baten van de parkeerexploitatie
- Hoofdstuk 7 behandelt de lasten van de parkeerexploitatie
- In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op het resultaat van de parkeerexploitatie en op de afdracht aan de algemene middelen van de gemeente.
- Hoofdstuk 9 is het slotwoord
- In de bijlage is opgenomen: het te ontwikkelen programma in het plangebied

4 Parkeerbalans Hoofdvariant

Vertrekpunt voor een businesscase parkeren is een parkeerbalans voor het plangebied. In de parkeerbalans worden de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen in de betreffende ontwikkeling met elkaar vergeleken.

Voor de Hoofdvariant is een parkeerbalans opgesteld op basis van het te ontwikkelen programma voor de Hoofdvariant. Voor de gedetailleerde uitwerking van de parkeerbalans wordt verwezen naar ons concept rapport "Parkeerbalans Weert Hoofdvariant oktober 2025". Daarin is de te verwachten parkeervraag vanuit het project berekend, rekening houdend met de sloop van bestaande functies en de nieuwbouw zoals omschreven in het projectplan.

De uitkomst van de parkeerbalans voor de Hoofdvariant is een vraag naar parkeerruimte van 900 plaatsen, waarvan 880 plaatsen te realiseren in een nieuwe ondergrondse Muntgarage.

5 Doel en uitgangspunten businesscase

5.1 Stadbrede businesscase

Bij het opstellen van een businesscase parkeren zijn er verschillende keuzes mogelijk. Er kan worden gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Dan worden alleen baten en lasten van het betreffende gebied in ogenschouw genomen. Het nadeel is: als er tariefsverhogingen nodig zijn om het project financieel sluitend te krijgen, dan zijn die tarieven uitsluitend van toepassing voor het projectgebied. Het gevolg zal zijn: parkeerders zoeken een goedkopere plaats, dan maar (net) buiten het projectgebied. In deze businesscase is gekozen voor een **stadsbrede** businesscase. In deze stadsbrede businesscase wordt gekeken naar het stadsbrede financiële effect van alle baten en alle lasten van het parkeren. Ook kan dan het effect van de investeringen op het totaal van de gemeentelijke begroting inzichtelijk worden gemaakt.

5.2 Doel van de businesscase

Doel van een businesscase 'parkeren' is het zo goed mogelijk voorspellen van de financiële gevolgen van de te nemen voorgestelde maatregelen. In deze businesscase geldt de opgestelde parkeerbalans voor de Hoofdvariant als uitgangspunt voor de te nemen maatregelen.

Er wordt rekening gehouden met de financiële randvoorwaarden zoals de te verwachten indexering van baten en lasten, de tariefontwikkeling, de stichtingskosten, de rente, de financierings- en exploitatielasten.

In complexe situaties, waarbij sprake is van een lange doorlooptijd, is de businesscase bovendien het hulpmiddel om gaandeweg tot herijking van beslissingen te kunnen komen. Als in de aanloop naar de realisatiefase blijkt dat één of meerdere parameters zich anders ontwikkelt dan nu voorzien, dan is de businesscase een hulpmiddel om de gevolgen van eventuele wijzigingen te kwantificeren en inzichtelijk te maken.

5.3 Gebruikte gegevens

De businesscase is gebaseerd op:

- de gegevens zoals die van de gemeente Weert zijn ontvangen zoals die ook verwerkt zijn in de parkeerbalans en op
- de ervaringen van Empaction bij vergelijkbare projecten van realisatie en exploitatie van parkeergarages.

De gegevens zijn geactualiseerd tot en met oktober 2025.

5.4 Financiële uitgangspunten businesscase

De algemene financiële uitgangspunten zijn:

- Er is, op aangeven van de gemeente Weert, gerekend met een omslagrente van 3,30%.
- Bij een positief saldo bedraagt de creditrente 0,00%
- Er wordt géén rente berekend over de oplopende exploitatietekorten
- De index baten is 2,0%
- De index lasten is gelijk aan de index baten is 2,0%
- De disconteringsvoet (hier gebruikt om de huidige waarde van toekomstige resultaten te berekenen) bedraagt 2,00%.

Voor de indexen baten en lasten en de disconteringsvoet is gekozen voor een index van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank. In onderstaande afbeelding is een samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

uitgangspunten businesscase Hoofdvariant			
algemene gegevens			
jaar van openstelling garage		2032	
aantal p-plaatsen nieuwe Muntgarage		880	
stichtingskosten per plaats, prijspeil 2025	€	50.315	
rente en indexering			
omslagrente		3,30%	
index baten		2,00%	
index lasten		2,00%	
contant maken		2,00%	
tarieven prijspeil 2025			
kort parkeren	€	1,70	per uur
abbonement wonen	€	600,00	per jaar
abbonement zakelijk	€	600,00	per jaar

Afbeelding 1: Samenvatting belangrijkste uitgangspunten

6 Uitgangspunten baten

De businesscase richt zich op het netto-effect van het project Beekstraatkwartier op het stadsbrede parkeren. Dit netto-effect wordt berekend door zowel de baten als de lasten in kaart te brengen, waarbij de baten een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project. De belangrijkste baten die bijdragen aan het netto-effect van het parkeren zijn:

- De aantallen te verkopen parkeeruren kortparkeren
- De aantallen uit te geven parkeerabbonementen

Daarnaast zijn verder van belang:

- De ingroei (de verwachte toename van de inkomsten in de loop van de tijd).
- De te hanteren tarieven en
- de bijbehorende jaarlijkse indexering van de tarieven.

6.1 Netto-effect aantal parkeeruren

Dit betreft de te verkopen parkeeruren aan kortparkeerders. Kortparkeerders zijn parkeerders die bij binnenkomst een kaartje trekken in de parkeergarage, hun bezigheden in de buurt verrichten en na afloop betalen voor het parkeren. De betaling is tegen het geldende tarief per uur.

Het netto-effect van het aantal parkeeruren is als volgt bepaald:

- **Bestaande parkeeruren:** in de huidige situatie wordt ook nu in het plangebied geparkeerd. Er wordt op straat geparkeerd en in de Muntgarage. De kortparkeerders op straat en in de Muntgarage zijn niet alleen de bezoekers van het plangebied, maar ook bezoekers van het centrum van de stad en

van de Muntpassage. Omdat er sprake is van een stadsbrede businesscase, is er gekeken naar het totaal van alle parkeeruren in Weert.

- **Vervallen parkeeruren:** Er wordt berekend hoeveel parkeeruren zullen verdwijnen door de sloop van functies. Wanneer functies worden gesloopt, komt het bezoek aan deze functies ook te vervallen, wat resulteert in minder parkeervraag. Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen er komen te vervallen en hoeveel parkeeruren er daardoor minder verkocht zullen worden.
- **Toename van parkeeruren:** Vervolgens wordt berekend hoeveel parkeeruren erbij komen door de nieuwbouw van functies en de toevoeging van woningen. Ook hier wordt, aan de hand van de parkeernormen, het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald, en wordt ingeschat hoeveel parkeeruren er als gevolg van deze nieuwe functies en woningen verkocht zullen worden.
- **Netto-effect:** Het netto-effect is bepaald door:
 - het huidige aantal parkeeruren te nemen,
 - dit huidige aantal te verminderen met de uren die zullen vervallen als gevolg van het slopen van functies en
 - vervolgens te vermeerderen met de toename van de parkeeruren als gevolg van de nieuwe functies.

In onderstaande afbeelding is de verwachting voor het aantal te verkopen parkeeruren weergegeven. Er komen betrekkelijk weinig parkeeruren te vervallen. De te slopen functies kennen geen grote bezoekersvraag.

te verkopen parkeeruren	
huidig aantal parkeeruren, stadsbreed	1.552.000
gaat af door sloop	-19.000
komt bij door nieuwbouw	108.000
totaal uren na gereed komen project	1.641.000

Afbeelding 2: aantal te verkopen parkeeruren

6.2 Netto effect aantal parkeerabonnementen

Het uitgangspunt voor het parkeren is dat de bewoners van de nieuw te bouwen woningen geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit betekent dat voor deze bewoners de enige mogelijkheid om te parkeren is door een abonnement in de parkeergarage af te sluiten. Hetzelfde geldt voor zakelijk gebruik in de nieuwbouw: ook hier worden geen vergunningen voor parkeren op straat verstrekt. Voor eigen gebruik kunnen bedrijven een abonnement in de parkeergarage aanschaffen. Voor de uitgifte van parkeerabonnementen geldt in principe dezelfde systematiek als bij de parkeeruren.

- **Bestaande abonnementen.** Hoeveel abonnementen zijn er in omloop?
- **Vervallen abonnementen.** Hoeveel abonnementen komen er door de sloop van functies te vervallen? Wanneer functies worden gesloopt, komt ook de bijbehorende vraag naar parkeerabonnementen te vervallen.
- **Toename van vraag naar abonnementen:** Door het realiseren van nieuwe functies zal de vraag naar abonnementen toenemen.

- **Netto effect:** is het saldo van het aantal te verkopen parkeerabbonnementen

Er is berekend hoeveel abonnementen er nodig zijn voor het project. Die berekening is gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen die nodig zijn voor eigen gebruik. Dat zijn 253 abonnementen voor wonen en 74 zakelijke abonnementen.

aantallen langparkeren = abonnementen	
uit project	
abo's nodig voor wonen	253
abo's nodig zakelijk	74

Afbeelding 3: aantal te verkopen abonnementen voor langparkeren

6.3 Ingroei van parkeeruren en abonnementen

Elke nieuwe of gewijzigde parkeerlocatie kent een periode van ingroei, waarin het gebruik van de parkeergarage geleidelijk toeneemt naarmate de herontwikkeling vordert en de nieuwe functies volledig operationeel zijn. Deze ingroei is te verklaren door twee belangrijke oorzaken:

- **Na-ijlende oplevering van de functies:** Vaak is de parkeergarage al klaar voor gebruik, maar zijn de functies in de directe omgeving, zoals winkels, woningen en andere commerciële ruimtes, nog niet volledig afgebouwd of in gebruik genomen. Dit betekent dat de omzet genererende activiteiten (zoals bezoekers of bewoners die parkeren) pas later op gang komen. Gedurende deze periode is er beperkt gebruik van de garage, omdat de nieuwe functies nog niet volledig benut worden.
- **Gewenning bij klanten:** Naast de vertraagde oplevering van de functies is er ook altijd sprake van een gewenningsperiode. Klanten moeten eerst weten dat er een nieuwe parkeergarage beschikbaar is, en het duurt vaak even voordat zij deze nieuwe faciliteit gaan gebruiken. Dit kan te maken hebben met het tijd nodig hebben om de nieuwe parkeermogelijkheid op te merken en als een alternatief voor bestaande parkeerfaciliteiten te omarmen.

In deze specifieke casus is er bij de berekeningen rekening gehouden met een ingroei van 3 jaar. Dit betekent dat de parkeergarage de eerste drie jaar na de opening naar verwachting niet volledig benut zal worden. Gedurende deze periode zal het gebruik van de parkeergarage langzaam toenemen, naarmate de omliggende functies verder worden ontwikkeld en klanten zich bewust worden van de nieuwe parkeermogelijkheid. Het is belangrijk om deze ingroeifase in de businesscase te betrekken, omdat het de verwachte baten in de beginjaren beïnvloedt.

6.4 Te hanteren tarieven

Voor de exploitatie van de parkeergarage is het tarief voor kortparkeren van groot belang. In de businesscase is uitgegaan van het huidige tarief van € 1,70 per uur inclusief btw, dus met prijspeil 2025.

Voor de abonnementen in de parkeergarage is gerekend met het huidige tarief van € 600 per jaar inclusief btw. Dit tarief geldt voor zowel bewoners als bedrijven die gebruik willen maken van een jaarbasis voor parkeren.

6.5 Jaarlijkse indexering tarieven

Om de baten in de loop der tijd op peil te houden, wordt er rekening gehouden met indexatie van de tarieven. Dit betekent dat de parkeertarieven jaarlijks worden aangepast op basis van inflatie of andere economische indicatoren. Deze jaarlijkse aanpassing zorgt ervoor dat de opbrengsten uit parkeren in lijn blijven met de stijgende kosten van onderhoud, exploitatie en andere lasten, en voorkomt dat de inkomsten de waardeverliezen door inflatie. In deze businesscase is gerekend met een jaarlijkse indexering van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank.

Door al deze factoren mee te nemen in de berekeningen, wordt een gedetailleerd en realistisch beeld geschetst van de verwachte baten uit het parkeren in het vernieuwde Beekstraatkwartier. Het netto-effect van deze baten is essentieel voor het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project en de mate waarin het parkeren bijdraagt aan de financiering van de herontwikkeling.

6.6 Overige aspecten m.b.t. de baten

Bij het berekenen van de parkeeruren is rekening gehouden met de volgende aspecten:

- **Theaterbezoek:** voor theaterbezoek is gerekend met theaterkaartjes voor parkeren. Bij theaterkaartjes wordt een bedrag per keer (dus niet per uur) betaald. De theaterbezoeker hoeft dan na afloop van de voorstelling niet in de rij te staan bij de betaalautomaat van de parkeergarage. Er is navraag gedaan bij een gespecialiseerd bureau om zicht te krijgen op het aantal bezoekers van het nieuwe theater.
- **Parkeren in de avonduren en op zondagen:** Momenteel hoeft er in de avonduren en op zondagen niet betaald te worden voor parkeren.
- **Toekomstige betaalregimes:** Als er wordt besloten om vanaf de herontwikkeling wel voor parkeren te laten betalen in de avonduren en op zondagen, heeft dit invloed op de omzet. Dit zou de inkomsten uit parkeren verhogen. In de businesscase is ervan uitgegaan dat er in de toekomst in de avonduren en op zondagen moet worden betaald.
- **Inkomsten bij geen betaling in de avonduren en op zondagen:** Als wordt besloten om in de avonduren en op zondagen geen parkeergelden te heffen, zou dit een aanzienlijke vermindering van de inkomsten betekenen, wat de financiële haalbaarheid van het project negatief zal beïnvloeden.

7 Uitgangspunten lasten

In de businesscase wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verschillende kostenposten, die essentieel zijn voor het bepalen van de financiële haalbaarheid en de uitvoering van het parkeerproject. Deze kosten worden als volgt uitgesplitst:

- **Stichtingskosten en bouwkosten:** Dit betreft de initiële kosten die gepaard gaan met de aanleg en bouw van de parkeergarage. De stichtingskosten omvatten de kosten voor de aankoop van grond, voorbereidende werkzaamheden, en alle kosten die nodig zijn om de fundering en de structuur van de garage te realiseren. De bouwkosten zijn de kosten die direct verband houden met de constructie van de garage zelf, zoals materialen, arbeidskosten, en andere bouw-gerelateerde uitgaven. Deze kosten worden in de businesscase nauwkeurig berekend om te zorgen voor een realistische inschatting van de initiële investering.
- **Kapitaallasten, vastgoedlasten en exploitatielasten:** Deze kosten zijn verdeeld in verschillende categorieën:

- **Kapitaallasten:** Dit zijn de kosten die verband houden met de financiering van de parkeergarage, zoals rente op leningen en afschrijvingen. Ze vertegenwoordigen de kosten van het geïnvesteerde kapitaal dat nodig is voor de bouw van de garage.
- **Vastgoedlasten:** Dit omvat de kosten die te maken hebben met het bezit van het vastgoed, zoals belasting, verzekeringen, en onderhoud van de fysieke structuur van de parkeergarage.
- **Exploitatielasten:** Deze lasten hebben betrekking op de operationele kosten van het parkingsysteem, zoals personeelskosten, onderhoud van de parkeergarage, beveiliging en overige operationele uitgaven die nodig zijn om de garage draaiende te houden.
- **Kosten van parkeerapparatuur (PMS, Parkeermanagementsysteem):** Het Parkeermanagementsysteem (PMS) is essentieel voor het functioneren van de parkeergarage. Dit systeem omvat de technologie die nodig is voor het beheer van de parkeerplaats, zoals betalingssysteem, toegangscontrole, en het beheer van de parkeerbezetting. De kosten voor het PMS omvatten zowel de initiële aanschaf en installatie van het systeem als de jaarlijkse onderhoudskosten en eventuele licentiekosten. Het systeem speelt een cruciale rol in het efficiënt en gebruiksvriendelijk maken van het parkeerproces, zowel voor de gebruikers als voor de exploitant van de garage.
- Door deze verschillende kostenposten in detail te specificeren, biedt de businesscase een helder en volledig financieel overzicht, wat van cruciaal belang is voor het maken van weloverwogen beslissingen over de financiering en uitvoering van het parkeerproject.

7.1 Stichtingskosten en bouwkosten

De investering in de parkeergarage wordt uitgedrukt in stichtingskosten. Kort samengevat omvatten de stichtingskosten de bouwkosten, zoals de aanneemsommen voor de daadwerkelijke constructie van de parkeergarage, vermeerderd met een opslag voor alle bijkomende kosten die gepaard gaan met het project. Deze bijkomende kosten kunnen onder andere bestaan uit kosten voor vergunningen, ontwerpkosten, voorbereidingswerkzaamheden, en andere onvoorziene uitgaven die zich tijdens de uitvoering van het project kunnen voordoen.

In deze specifieke casus is ervan uitgegaan dat de bouwkosten volgens opgave van de gemeente € 40.252 per plaats zullen bedragen. Voor de totale garage is dat afgerond € 35,4 miljoen. Voor de bijkomende kosten wordt gerekend met een opslag van 25%. Daarmee komen de stichtingskosten op afgerond € 44,3 miljoen, prijspeil 2025.

7.2 Bijdrage ontwikkelaars / subsidies

De kapitaallasten worden berekend op basis van de stichtingskosten. Dit betekent dat de hoogte van de kapitaallasten direct afhankelijk is van de totale kosten voor de bouw en de oprichting van de parkeergarage. Hoe lager de stichtingskosten, hoe lager de kapitaallasten, en hoe beter de uiteindelijke exploitatieresultaten van het project.

Het is niet ongebruikelijk dat ontwikkelaars een financiële bijdrage leveren om de exploitatie van het parkeren mogelijk te maken. Deze bijdrage kan bijvoorbeeld in de vorm van een subsidie of een aanvullende financiering komen, die helpt om de totale investering in de parkeergarage te verlagen. Dergelijke bijdragen worden vaak toegepast om de financiële haalbaarheid van het project te verbeteren, vooral in gevallen waarin de verwachte opbrengsten uit parkeren niet voldoende zijn om de kosten te dekken.

Op dit moment is er echter geen rekening gehouden met een mogelijke financiële bijdrage van de ontwikkelaars of een andere vorm van subsidiering. Als er in de toekomst een dergelijke bijdrage komt, is het gebruikelijk dat deze bijdrage 'aan de voorkant' wordt verrekend, oftewel direct in mindering wordt gebracht op de stichtingskosten. Dit betekent dat de stichtingskosten effectief lager worden, wat op zijn beurt resulteert in lagere kapitaallasten en daardoor gunstigere exploitatieresultaten. Het opnemen van een dergelijke bijdrage kan dus aanzienlijke voordelen bieden voor de financiële prestaties van het parkeerproject op de lange termijn, door de belasting op de exploitatie te verminderen en de rentabiliteit te verbeteren.

7.3 Uitgangspunten kapitaallasten

De kapitaallasten zijn de kosten die voortvloeien uit de financiering van de stichtingskosten van de parkeergarage, inclusief het gebouw zelf en de gebouwgebonden installaties. Deze kapitaallasten bestaan uit twee belangrijke componenten: rente en afschrijving. De rente betreft de kosten die gepaard gaan met de leningen of financiering die is aangegaan om de parkeergarage te realiseren, terwijl de afschrijving betrekking heeft op het jaarlijks afnemen van de waarde van het gebouw en de bijbehorende installaties gedurende hun levensduur.

In deze casus zijn de volgende aannames en gegevens gehanteerd:

- **Omslagrente van 3,30%:** De rente is vastgesteld op 3,30%, zoals door de gemeente is aangegeven. Dit rentepercentage wordt gebruikt om de jaarlijkse rentekosten te berekenen van de financiering die nodig is om de parkeergarage te bouwen.
- **Afschrijving van het gebouw en gebouwgebonden installaties in 50 jaar:** Het afschrijven van het gebouw en de gebouwgebonden installaties gebeurt over een periode van 50 jaar. Dit betekent dat de waarde van de parkeergarage en de bijbehorende installaties in 50 gelijke jaarlijkse termijnen wordt afgeschreven. Na 50 jaar is de waarde van het gebouw en de installaties volledig afgeschreven, en zijn er geen verdere afschrijvingskosten meer voor deze componenten. De lange afschrijvingsperiode is typisch voor vastgoedprojecten, omdat de levensduur van een parkeergarage doorgaans vele jaren beslaat. Daarbij moet worden opgemerkt dat het gebouw na 50 jaar administratief is afgeschreven, maar dat het dan nog steeds voor parkeren kan worden ingezet.
- **Geen restwaarde:** Er is géén restwaarde opgenomen bij de berekening van de afschrijving. Dit betekent dat na de periode van 50 jaar de parkeergarage voor € 0,00 op de balans staat.

Door deze uitgangspunten te hanteren, worden de kapitaallasten zorgvuldig berekend, wat zorgt voor een realistische en consistente benadering van de kosten van het project. De rentekosten en afschrijvingen vormen een belangrijk onderdeel van de jaarlijkse lasten en spelen een cruciale rol in het bepalen van de financiële levensvatbaarheid van de parkeergarage op de lange termijn.

7.4 Vastgoedlasten

De vastgoedlasten zijn de kosten die samenhangen met het eigendom van het vastgoed, in dit geval de parkeergarage. Deze lasten omvatten een reeks van jaarlijkse kosten die nodig zijn voor het onderhoud en beheer van het gebouw en de bijbehorende installaties. In deze casus zijn de vastgoedlasten berekend aan de hand van de volgende parameters:

- **Groot onderhoud van gebouw en installaties:** Jaarlijks wordt 0,8% van de bouwkosten gereserveerd voor groot onderhoud van het gebouw en de installaties. Deze reserve wordt jaarlijks

opgebouwd en geïndexeerd om toekomstige kosten te dekken. De besteding van de opgebouwde reserve vindt één keer in de 15 jaar plaats, wanneer groot onderhoud nodig is. Dit zorgt ervoor dat er altijd voldoende middelen beschikbaar zijn voor het onderhoud van de parkeergarage.

- **Regulier onderhoud:** Voor het reguliere onderhoud wordt jaarlijks 0,5% van de bouwkosten gereserveerd, ook met jaarlijkse indexering. Dit betreft de kosten voor het dagelijks onderhoud, zoals reiniging, kleine reparaties en andere routinematige werkzaamheden die nodig zijn om de garage operationeel te houden.
- **OZB-Eigenaar (Onroerendezaakbelasting voor eigenaren):** De kosten voor de OZB-Eigenaar zijn geraamd op 0,2% van de stichtingskosten. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en vertegenwoordigt de belasting die de eigenaar van de parkeergarage moet betalen voor het eigendom van het vastgoed.
- **Verzekering:** De jaarlijkse kosten voor het verzekeren van het vastgoed (opstalverzekering) bedragen 0,25% van de bouwkosten. Ook dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en is bedoeld om het vastgoed te verzekeren tegen risico's zoals brand, schade of diefstal.
- **Kosten administratief beheer:** Dit betreft de kosten voor het beheer van het vastgoed, zoals het aanbestedingsproces voor onderhoud, het contractbeheer en andere administratieve taken. Er is gerekend met 0,3% van de bouwkosten, die jaarlijks geïndexeerd wordt.

In onderstaande afbeelding zijn de vastgoedlasten opgenomen.

lasten vastgoed				
stiko prijspeil 2025			€	44.277.200
bouwkosten prijspeil 2025			€	35.421.760
grt onderhoud	0,80%	van bouwkosten	€	283.374
regulier onderhoud eigenaar	0,50%	van bouwkosten	€	177.109
OZB-E	0,20%	van stiko	€	88.554
verzekering	0,25%	van bouwkosten	€	88.554
kosten adm beheer	0,30%	van bouwkosten	€	106.265
alle bedragen prijspeil 2025			€	743.857
aantal plaatsen in garage				880

Afbeelding 4: lasten van het Vastgoed

7.5 Exploitatielasten.

De exploitatielasten zijn de jaarlijkse lasten van het stadsbrede parkeren. Dat betreft dus de lasten van zowel straat- als garageparkeren. Bij het opstellen van de businesscase is gekeken:

- Welke lasten komen te vervallen door het realiseren van het project?
- Welke nieuwe lasten zullen er zijn door realiseren van het project?
- Wat worden dan de totale lasten na realisering van het project?

Bij deze werkwijze komen de lasten van de oude Muntgarage te vervallen. Ook zal een aantal plaatsen op straat vervallen. Dat resulteert in minder lasten. Daar komen dan de exploitatielasten van de nieuwe garage weer bij. In totaal is er een stijging van de lasten.

Voor de exploitatielasten van de nieuwe Muntgarage is er gewerkt met een vast bedrag per parkeerplaats per jaar. Op dit moment zijn nog geen details met betrekking tot ontwerp en inrichting bekend. Ook is er nog geen beeld van het afwerkingsniveau van de nieuw te bouwen garage. Omdat deze factoren op dit moment nog niet zijn vastgelegd, is ervoor gekozen om voorlopig te rekenen met een standaardbedrag per parkeerplaats, dat een schatting biedt voor de verwachte exploitatielasten.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste exploitatie-onderwerpen.

Hierin wordt aangegeven:

- **Wie de initiële investering doet:** Dit betreft de partij die verantwoordelijk is voor de financiering van de bouw en de aanleg van de parkeergarage, inclusief de grondkosten en de stichtingskosten. Dit kan de gemeente zijn, een particuliere ontwikkelaar, of een andere financieringspartij.
- **Wie jaarlijks klein onderhoud en incidentele vervangingen verricht en betaalt:** Dit betreft het onderhoud van de parkeergarage dat regelmatig en op kleine schaal nodig is, zoals het vervangen van verlichting, het onderhouden van de toegangscontrole en het uitvoeren van kleine reparaties. Deze kosten kunnen variëren afhankelijk van de staat van de parkeergarage en worden jaarlijks geraamd.
- **Wie groot onderhoud betaalt:** Dit betreft de kosten voor ingrijpender onderhoud, zoals het vervangen van de vloeren, het onderhouden van de fundering of andere structurele reparaties die niet jaarlijks maar om de 10 tot 15 jaar nodig zijn. De financiering van dit onderhoud wordt ook in de businesscase gespecificeerd.
- **Wie de exploitatiekosten draagt:** Dit betreft de kosten die jaarlijks nodig zijn voor de dagelijkse werking van de parkeergarage, zoals personeelskosten, energieverbruik, onderhoud van parkeerapparatuur, en de kosten van ParkeerManagementSystemen.

Gezien de onzekerheid rondom het ontwerp en de uiteindelijke keuze tussen een ondergrondse of bovengrondse parkeergarage, is in de berekeningen voor de exploitatielasten voorlopig € 700 per parkeerplaats per jaar geraamd. Dit bedrag is een schatting die rekening houdt met de verwachte kosten voor onderhoud, beheer en andere operationele lasten. Zodra er meer duidelijkheid is over het ontwerp en de inrichting van de parkeergarage, kan dit bedrag verder worden verfijnd om een nauwkeuriger overzicht van de exploitatiekosten te bieden.

7.6 Kosten PMS

Voor het goed functioneren van de parkeergarage is een Parkeermanagementsysteem (PMS) essentieel. Dit systeem is verantwoordelijk voor het efficiënt beheren van het parkeren, waaronder het beheer van de in- en uitritten, het betalingssysteem, en de veiligheid van de garage. In de businesscase is uitgegaan van een investering van ongeveer € 250.000, met prijspeil 2025. Dit bedrag dekt de kosten voor de aanschaf en installatie van alle benodigde apparatuur die vereist is om de parkeergarage goed te laten functioneren.

Het bedrag van € 250.000 omvat onder andere de volgende componenten:

- **Apparatuur voor de in- en uitritten:** Dit betreft de technologie die nodig is om voertuigen toegang te geven tot en te laten verlaten bij de parkeergarage. Denk hierbij aan slagbomen, toegangscontrole en voertuigherkenning.
- **Eventuele wisselbaan:** Als de garage drukbezocht is, kan er een wisselbaan nodig zijn om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Dit is vooral relevant voor garages die veel verkeer verwachten.

- **Betaalautomaten:** De kosten voor de installatie van parkeermeters of betaalautomaten voor het innen van parkeerbetalingen, evenals de benodigde software en hardware voor betalingen met kaart of mobiel.
- **Intercom en CCTV:** Voor veilige toegang en bewaking worden intercomsystemen en camera's (CCTV) geïnstalleerd. Deze dragen bij aan zowel de veiligheid van de gebruikers als de monitoring van de garage.
- **Deurlezers:** Deze technologie wordt gebruikt voor toegangscontrole, bijvoorbeeld voor abonnementhouders of voor het openen van bepaalde deuren binnen de parkeergarage.
- **Centrale software:** De software die het gehele parkeermanagementsysteem aanstuurt. Deze software zorgt voor de integratie van alle hardware, zoals betaalautomaten en toegangscontrole, en maakt koppelingen mogelijk met bijvoorbeeld de meldkamer voor noodgevallen of incidenten.
- **Andere benodigde apparatuur:** Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op laadstations voor elektrische voertuigen, verlichting die automatisch reageert op de aanwezigheid van voertuigen, of andere geavanceerde technologieën die bijdragen aan de efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van de garage.

In de businesscase is gerekend met de veronderstelling dat de apparatuur van het Parkeermanagementsysteem elke 10 jaar vervangen moet worden. Dit komt doordat technologie snel verouderd en het nodig is om het systeem te blijven onderhouden en up-to-date te houden om de goede werking van de garage te waarborgen. De kosten voor vervanging van de apparatuur zijn meegenomen in de langetermijncosten van het project, zodat er geen verrassingen ontstaan bij de benodigde vervangingen in de toekomst.

De in dit hoofdstuk genoemde lasten zijn alle lasten die voortkomen uit het project Beekstraatkwartier met betrekking tot het parkeren. Dit betekent dat alle benodigde investeringen en kosten die nodig zijn voor de realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in het project al in deze lasten zijn opgenomen. Er hoeven geen andere investeringen meer gedaan te worden om het parkeren te faciliteren dat voortvloeit uit de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Alle kosten, van de bouw van de parkeergarage tot de operationele kosten voor onderhoud en beheer, zijn in de businesscase verwerkt.

7.7 Totaal lasten per parkeerplaats

De lasten van de parkeergarage zijn alle lasten, exclusief de kapitaallasten. Het totaal van de lasten wordt berekend door de som te nemen van de lasten die verband houden met het vastgoed en de lasten die voortkomen uit de exploitatie van de parkeergarage. Om een vergelijking te kunnen maken en de lasten per parkeerplaats inzichtelijk te maken, is het totaal van de lasten gedeeld door het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage. Hierdoor ontstaat een bedrag dat de 'lasten per parkeerplaats' vertegenwoordigt. Dit bedrag biedt een duidelijk overzicht van de jaarlijkse kosten per parkeerplaats die nodig zijn om de parkeergarage te exploiteren en te onderhouden.

7.8 Toets: vergelijking met andere gemeenten

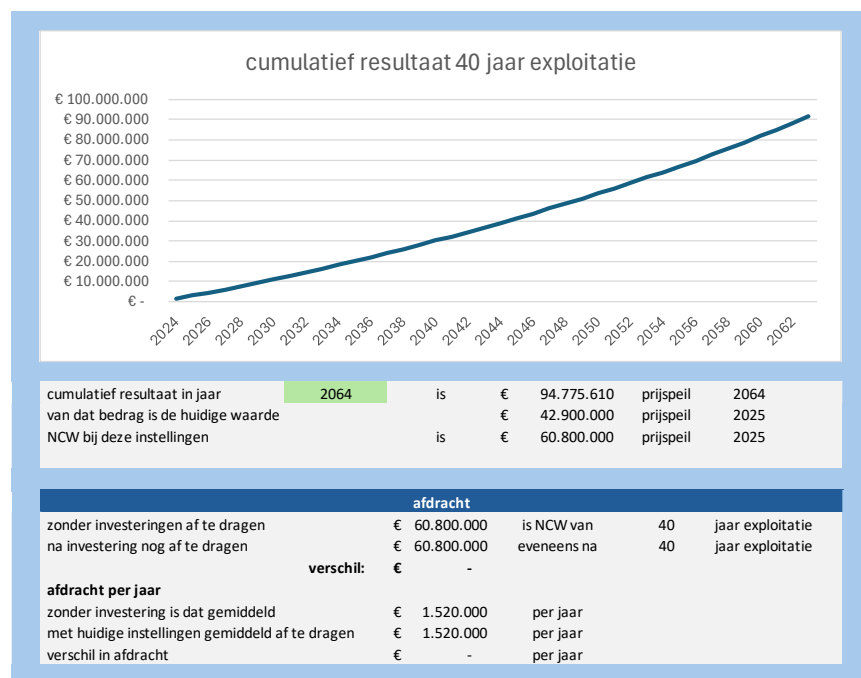
Het bedrag van de 'lasten per parkeerplaats' is vergeleken met de lasten die Empaction in andere gemeenten tegenkomt. Er zijn geen bijzondere afwijkingen geconstateerd. Wel kan worden opgemerkt dat het verder uitwerken van het ontwerp en de inrichting mogelijk aanleiding kan geven tot het wijzigen van de bedragen en/of percentages. Bij deze vergelijking is gebruik gemaakt van referentiegetallen die zijn gebaseerd op meer dan twintig jaar ervaring van Empaction in het doorrekenen van allerlei exploitatie-, haalbaarheids- en investeringsvraagstukken voor zowel bovengrondse als ondergrondse parkeergarages.

8 Resultaat parkeerexploitatie; aansluiting begroting

Zoals aangegeven is er sprake van een stadsbrede businesscase. Alle lasten en alle baten van het parkeren zijn in de businesscase opgenomen. Voor de beoordeling van het resultaat is het effect op de gemeentebegroting van belang. Parkeren draagt jaarlijks het saldo van baten en lasten af aan de algemene middelen van de gemeente. Uitgangspunt voor het project is: deze afdracht aan de algemene middelen dient in stand te blijven.

8.1 Huidige afdracht doortrekken naar toekomst

Om het effect van het project te kunnen beoordelen, is eerst berekend wat – bij ongewijzigd beleid – de afdracht voor de komende 40 jaar zal zijn. Uitgaande van ongewijzigd beleid en van jaarlijkse indexering van baten en lasten is dat een bedrag van afgerond € 94,8 miljoen, prijspeil 2064 (40 jaar na nu). Daarvan is de Netto Contante Waarde € 60,8 miljoen, dus prijspeil 2025. Dat is over een periode van 40 jaar gemiddeld een bedrag van € 1,5 miljoen per jaar prijspeil 2025. Voor het beoordelen van de businesscase is dit maatgevend. Ook na realisering van het project moet er dus gemiddeld € 1,5 miljoen per jaar (prijspeil 2025) worden afgedragen.

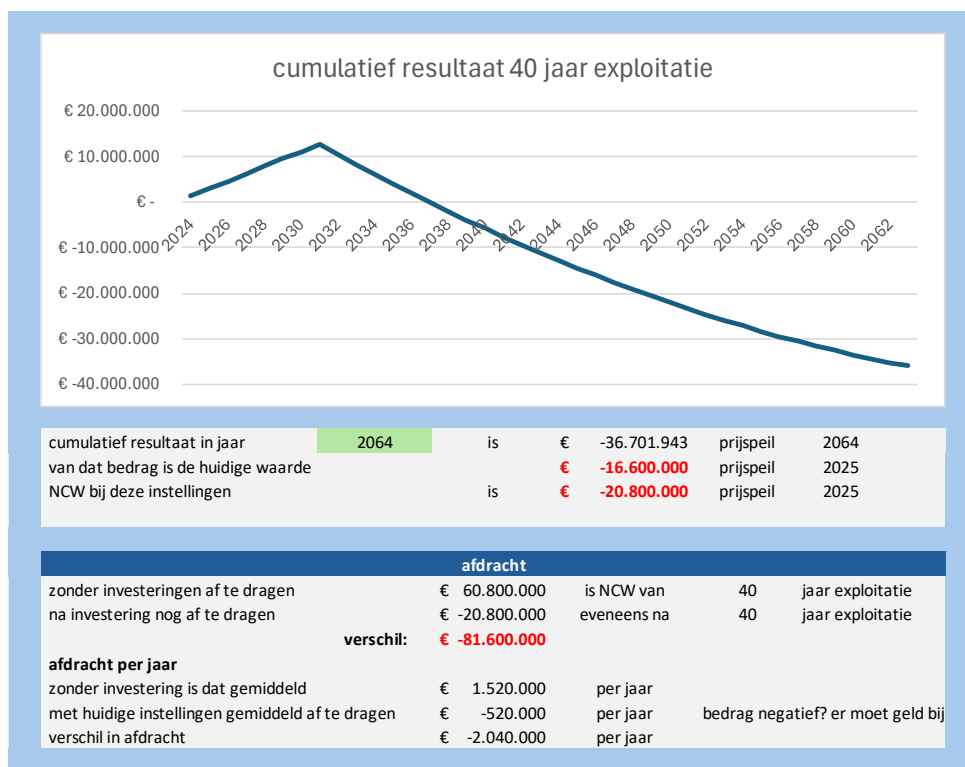


Afbeelding 5: toekomstige afdracht resultaat parkeren bij ongewijzigd beleid

In bovenstaande afbeelding 5 is e.e.a. zichtbaar gemaakt. Er is 40 jaar voortzetting van het huidige beleid zonder nieuwe investeringen.

8.2 Resultaat bij huidig beleid

In de stadsbrede businesscase is gerekend met de baten en lasten zoals die in de hoofdstukken 6 en 7 zijn beschreven. Er is uitsluitend gerekend met de indexatie van de huidige tarieven en met indexatie van de bestaande en nieuwe lasten. Met dit uitgangspunt is het project doorgerekend. In onderstaande afbeelding 6 is zichtbaar gemaakt dat in plaats van € 60,8 miljoen plus, de afdracht zakt naar € 20,8 min. Een verschil van € 81,6 miljoen.



Afbeelding 6: afdracht na investering

Uit bovenstaande figuur 6 kan worden opgemaakt dat er absoluut géén sprake meer is van een gemiddelde afdracht van € 1,5 miljoen. Integendeel: er moet jaarlijks € 0,5 miljoen worden ontvangen.

8.3 Oorzaken van het tekort

Ondergrondse parkeergarages van enige omvang in een niet sterkstedelijke omgeving kennen vrijwel allemaal een tekort. De stichtingskosten kunnen met gematigde tarieven niet worden terugverdiend. In deze Hoofdvariant komt daar nog een complicerende factor bij. In het ontwikkelprogramma is een schouwburg voorzien van 5054 m² bvo. Daarvoor alleen zijn al 375 parkeerplaatsen noodzakelijk. Die parkeerplaatsen worden hoofdzakelijk in de avonduren gebruikt. En dan niet alle avonden van de week en ook alleen maar in het theaterseizoen van begin september tot half juni. Dat betekent veel leegstand die niet op andere wijze kan worden gevuld.

8.4 Oplossen van het tekort

Er zijn beperkte mogelijkheden om de exploitatietekorten te verminderen. Die mogelijkheden zijn:

- **Verminderen kapitaallasten.** De kapitaallasten vormen een zeer aanzienlijk deel van de jaarlijkse lasten van de parkeergarage. Door een 'bedrag aan de voorkant' kunnen de kapitaallasten worden gereduceerd. Er moet dan éénmalig een bedrag worden gestort. Dat eenmalige bedrag wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten.
- **Verhogen van de parkeertarieven.** Door hogere tarieven in rekening te brengen worden méér opbrengsten gegenereerd. Aan die hogere tarieven zijn ook nadelen verbonden. Parkeren is weliswaar (in economische termen) een zeer inelastisch goed. Maar een al te forse verhoging zal op enig moment leiden tot vraaguitval.
- **Sneller indexeren van de parkeertarieven.** Door de tarieven (tijdelijk) jaarlijks sneller te laten stijgen dan de lasten, nemen de baten sneller toe dan de lasten. Dat komt het resultaat ten goede.

- **Verminderen van de overige exploitatielasten.** Deze vermindering is niet reëel. In de berekeningen is uitgegaan van de noodzakelijke lasten voor de instandhouding van het gebouw.
- **Een combinatie van alle maatregelen.** De maatregelen kunnen worden gecombineerd.

8.5 Voorgestelde oplossing

Uitgaande van instandhouding van de jaarlijkse afdracht aan de algemene middelen, moeten er maatregelen worden getroffen om (ook bij hogere lasten) aan deze jaarlijkse afdracht te kunnen blijven voldoen. Daartoe zijn de volgende beleidsmaatregelen in de berekeningen verwerkt:

- Het zo snel mogelijk stadsbreed verhogen van de parkeertarieven van € 1,70 naar € 2,35 per uur.
- Het zo snel mogelijk verhogen van de parkeerabonnementen van € 600 per jaar naar € 1250 per jaar.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) invoeren van het betaald parkeren in de avonden en op zondagen.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) de tarieven voor kortparkeren nog eens met 30% éénmalig extra verhogen.

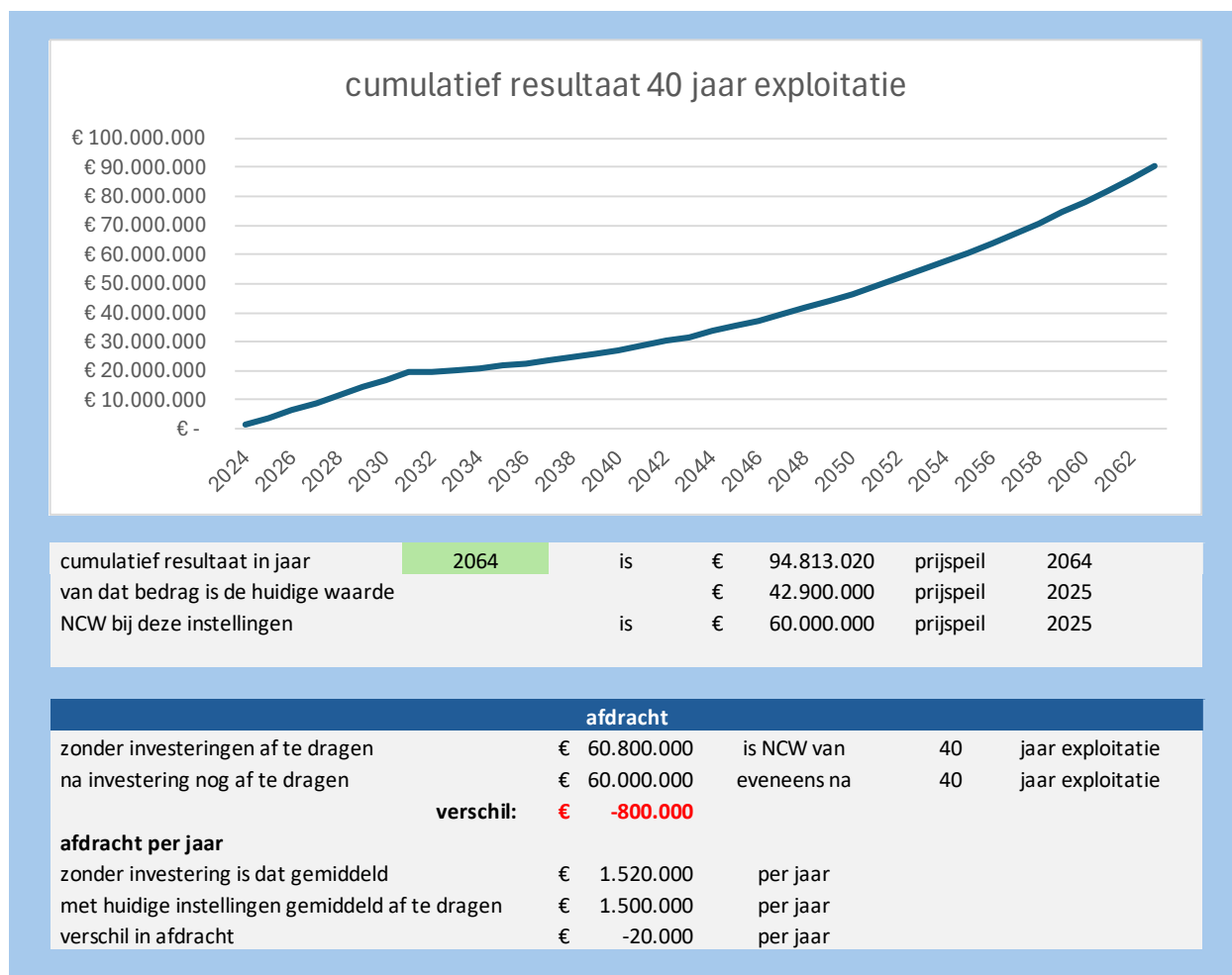
Bij het doorvoeren van bovenstaande maatregelen zijn er voldoende inkomsten om (ondanks de gestegen lasten) de jaarlijkse afdrachten te kunnen continueren.

8.6 Andere oplossing

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8.4 is het een mix van maatregelen. Eén van die maatregelen kan zijn: een 'bedrag aan de voorkant'. Een bedrag aan de voorkant wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten. Daarmee zijn er lagere kapitaallasten. Voorbeelden van een dergelijk bedrag aan de voorkant zijn subsidies en/of bijdragen van de ontwikkelaar. Dergelijke bijdragen zijn niet ongebruikelijk. In deze casus hoeft de ontwikkelaar niet zelf voor parkeerplaatsen te zorgen. Dat is voor de ontwikkelaar een besparing. Een deel van die besparing zou aan de gemeente ten goede kunnen komen. Als een dergelijke overeenkomst met de ontwikkelaar zou worden gesloten, dan kan die bijdrage van de ontwikkelaar óf aan parkeren worden besteed (daarmee lagere stichtingskosten), óf rechtstreeks in het project worden gestoken door een hogere grondopbrengst.

Een bijdrage uit de reserves van de gemeente is ook mogelijk, maar dat is 'vestzak-broekzak'. Er wordt dan geld van de gemeente in het project gestoken om aan de afdracht aan de gemeente te kunnen blijven voldoen.

In onderstaand overzicht is de uitkomst zichtbaar gemaakt waarin de maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 8.5 zijn ingevoerd.



Afbeelding 7: afdracht aan de algemene middelen na doorvoeren van wijzigingen hoofdstuk 8.5

8.7 Verminderde afdracht

De in hoofdstuk 8.4 benoemde beleidsmaatregelen zorgen voor een instandhouding van een vrijwel gelijke afdracht over een periode van 40 jaar. Als deze maatregelen niet, of slechts gedeeltelijk, worden uitgevoerd, zal er niet langer sprake zijn van een continuering van een jaarlijkse afdracht van dezelfde orde van grootte als zonder dit project.

9 Tot slot

De berekeningen in deze businesscase zijn bedrijfseconomische berekeningen. Naast deze bedrijfseconomische kunnen ook andere aspecten, als de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor bezoekers en bewoners, vergroening en duurzaamheidsaspecten een rol spelen bij het bepalen van een keuze. Daar is in deze businesscase géén rekening meer gehouden en of een (indirecte) waarde aan toegekend.

[illegible]

Bijlage 2: lasten parkeren en toedeling lasten

exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar / garage		
kostensoort	hier van toepassing:	opmerkingen
energieverbruik	ja	
verlichting	ja	
ventilatie	ja	
bouwkundig	ja	klein onderhoud voor rekening exploitant
sprinkler	ja	kostbaar
noodstroomvoorziening	ja	
CO en LPG	ja	
BMC	ja	
ontruiming	ja	
liften	ja	
E-laden	ja	in ieder geval leidingwerk voorbereiden
speedgates	ja	
wandafwerking	ja	
OZB-E	ja	
OZB-G	ja	
schoonmaak en verwijderen graffiti	ja	
geldgaring	ja	
verzekeringen	ja	voor zover betrekking exploitatie
onderhoud parkeervloeren	ja	
onderhoud belijning en vakmarkering	ja	
ICT en automatisering	ja	
C2000 installatie	ja	ivm bereikbaarheid hulpdiensten
gsm-antenne	ja	
aanschaf PMS	ja	
licenties en onderhoud PMS	ja	
loonkosten personeel	ja	
opleiding en instructie personeel, BHV	ja	
kosten gebruik meldkamer	ja	
administratie en accountant	ja	
advieskosten	ja	
niet verhaalbare schades	ja	
bewegwijzering garage	ja	
abonnementen-administratie	ja	
overige kosten bedrijfsvoering	ja	

kruisjes lijst investeren, vervangen, verbruik			
jaarlijks			
initiele investering	incidentele vervanging	groot onderhoud	lasten verbruik
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
nvt	nvt	nvt	Vastgoed
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Exploitant	Exploitant	Exploitant	nvt
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Exploitant	nvt
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant

omdat details met betrekking tot ontwerp en inrichting nog niet bekend zijn, wordt er op basis van ervaringen elders voor de exploitatiekosten van deze garage gerekend met een bedrag van **€ 700,00** per p-plaats per jaar

An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. The highway is flanked by green fields on the left and a line of trees on the right. The scene is captured from a high angle, looking down at the road.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Parkeerbilans Hoofdvariant Beekstraatkwartier gemeente Weert

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	LEESWIJZER	3
3	DOEL VAN DE PARKEERBALANS	3
4	UITGANGSPUNTEN VAN DE PARKEERBALANS	4
5	OPBOUW VAN DE PARKEERBALANS	4
6	HERONTWIKKELING BEEKSTRAATKWARTIER	5
7	NOTA PARKEERNORMEN	6
8	CASUS BEEKSTRAATKWARTIER WEERT	7
8.1	TOEGEPASTE SYSTEMATIEK.....	7
8.2	UITWERKING.....	7
9	AANVULLENDE VOORWAARDEN:.....	8
10	PIEKVRAAG	9
11	PARKEERBALANS HOOFDVARIANT.....	9
11.1	BEPALEN PARKEERVRAAG.....	9
11.2	BEPALEN PARKEERAANBOD	10
11.3	PARKEERBALANS IN EVENWICHT?	11
11.4	OOK VOLDOENDE IN DE NACHT	11
12	TOT SLOT	11
	BIJLAGE 1: PROGRAMMA HOOFDVARIANT	0
	BIJLAGE 2: PARKEERBALANS HOOFDVARIANT.....	1

1 Inleiding

De gemeente Weert bereidt een herontwikkeling voor m.b.t. het Beekstraatkwartier, met aanzienlijke impact op de parkeersituatie in het gebied. Dit rapport bevat een analyse van de parkeerbalans – de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen – zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie na afronding van de herontwikkeling. Voor het project zijn 3 varianten ontwikkeld: een Hoofdvariant, een variant A en een variant B. In dit rapport wordt de parkeerbalans uitgewerkt voor de Hoofdvariant. De varianten A en B worden in aparte documenten behandeld.

2 Leeswijzer

Voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier is een gedegen analyse van de parkeersituatie essentieel. Dit rapport bevat de parkeerbalans die inzicht biedt in de huidige én toekomstige verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. De parkeerbalans vormt een belangrijke basis voor beleidskeuzes rondom mobiliteit en ruimtelijke inrichting binnen het herontwikkelingsgebied.

Opbouw van het rapport

Het rapport bestaat uit 12 hoofdstukken en is als volgt gestructureerd:

- **Hoofdstuk 3** geeft een korte toelichting op het begrip parkeerbalans en het doel ervan.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft de uitgangspunten waarop de parkeerbalans is gebaseerd.
- **Hoofdstuk 5** geeft inzicht in de methodiek voor het opstellen van een parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 6** bevat de details van de geplande herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.
- **Hoofdstuk 7** beschrijft de actuele status van de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Hoofdstuk 8** presenteert de stapsgewijze uitwerking van de parkeerbalans voor de Hoofdvariant.
- **Hoofdstuk 9** benoemt aanvullende voorwaarden die van toepassing zijn op de parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 10** analyseert de huidige piekvraag naar parkeerplaatsen, inclusief omvang en tijdstip.
- **Hoofdstuk 11** bevat de berekening van de parkeerbalans in de eindsituatie.
- **Hoofdstuk 12** is het slotwoord

3 Doel van de parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft inzicht in de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week binnen een duidelijk afgebakend gebied.

Het doel van de parkeerbalans is om te bepalen in hoeverre het beschikbare parkeeraanbod aansluit op de parkeerbehoefte gedurende deze verschillende momenten. Wanneer op het piekmoment de parkeervraag gelijk is aan het parkeeraanbod, is sprake van een evenwichtige parkeerbalans.

In de volgende hoofdstukken wordt toegelicht op welke wijze een parkeerbalans wordt opgesteld.

4 Uitgangspunten van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld op basis van de vigerende gemeentelijke Nota Parkeernormen. Deze beleidsnota bevat gestandaardiseerde parkeernormen die per functie (zoals wonen, werken, winkelen en horeca) en per gebiedstype binnen de gemeente zijn vastgesteld. De normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen per functie noodzakelijk zijn om in de verwachte vraag te voorzien. Daarnaast bevat de Nota Parkeernormen een aanwezigheidstabel. Deze tabel geeft per functie inzicht in het percentage van de totale parkeervraag dat op specifieke momenten van de week aanwezig is. Hiermee wordt het mogelijk om de fluctuerende parkeerdruk in kaart te brengen en de piekmomenten nauwkeurig te bepalen. Deze informatie vormt een essentieel uitgangspunt voor het opstellen van een betrouwbare en realistische parkeerbalans.

5 Opbouw van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld wanneer sprake is van de (her)ontwikkeling van een gebied. De parkeerbalans bestaat uit twee componenten: de vraagzijde en de aanbodzijde.

5.1 Vraag naar parkeerruimte

Bij gebiedsontwikkeling zijn drie aspecten bepalend voor de bepaling van de parkeervraag:

- **Bestaande parkeervraag:**
De huidige vraag naar parkeerruimte in het plangebied wordt vastgesteld op basis van parkeertellingen. Dit zijn fysieke observaties waarbij het aantal bezette parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week wordt geregistreerd. Voor een betrouwbaar beeld wordt aanbevolen om deze tellingen meerdere keren per jaar uit te voeren, bij voorkeur in verschillende seizoenen. Een grotere hoeveelheid meetgegevens levert een nauwkeuriger inzicht in de daadwerkelijke parkeerdruk.
- **Vervallen functies:**
Door de herontwikkeling kunnen bestaande functies, zoals woningen, winkels of kantoren, komen te vervallen. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook een deel van de bijbehorende parkeervraag. De reductie in parkeervraag wordt berekend aan de hand van de geldende parkeernormen uit de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Nieuwe functies:**
De herontwikkeling brengt nieuwe functies met zich mee, die leiden tot een toename van de parkeervraag. Ook deze extra vraag wordt berekend op basis van de normen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen, waarbij per functie het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald.

Zodra deze gegevens beschikbaar zijn, wordt op basis van de aanwezigheidscijfers (percentages van feitelijke parkeerbezetting per functie en tijdstip) het volgende in kaart gebracht:

- Het saldo van de parkeervraag op verschillende momenten in de week:
 - De bestaande parkeervraag,

- De afname als gevolg van vervallen functies,
 - De toename als gevolg van nieuw te realiseren functies.
- Het piekmoment van de parkeervraag in zowel de huidige als de toekomstige situatie.

5.2 Aanbod van parkeerruimte

Voor het bepalen van het parkeeraanbod binnen het plangebied worden de volgende vragen beantwoord:

- Wat is het huidige aanbod aan parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week?
- Welke parkeerplaatsen komen als gevolg van de herontwikkeling te vervallen?
- Welke nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voorzien in de (toegenomen) parkeervraag?

Als het aanbod in de toekomstige situatie niet toereikend is om de piekvraag op te vangen, is het noodzakelijk extra parkeercapaciteit toe te voegen.

5.3 Saldo van de parkeerbalans

In de eindsituatie dient binnen het plangebied een balans te worden gerealiseerd tussen de parkeervraag en het beschikbare parkeeraanbod. Deze balans moet gelden voor verschillende momenten in de week, waarbij rekening wordt gehouden met de variatie in parkeerbehoefte als gevolg van verschillende functies (zoals wonen, winkelen en werken) en gebruikspatronen.

Een cruciaal toets moment binnen deze afweging is het zogenoemde piekmoment, doorgaans de zaterdagmiddag. Op dat moment bereikt de gecombineerde vraag naar parkeerplaatsen haar maximale niveau. Het is van essentieel belang dat het parkeeraanbod op dergelijke momenten toereikend is om volledig in de vraag te voorzien.

Pas wanneer de beschikbare capaciteit op alle relevante tijdstippen – en in het bijzonder tijdens de piekbelasting – voldoende aansluit bij de vraag, kan worden gesproken van een evenwichtige parkeerbalans. Dit evenwicht vormt de basis voor een functionele, bereikbare en toekomstbestendige inrichting van het centrumgebied.

6 Herontwikkeling Beekstraatkwartier

Zoals aangegeven in de inleiding, zijn er drie varianten voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. In dit document wordt de parkeerbalans voor de Hoofdvariant uitgewerkt. De beide andere varianten worden elk in een eigen rapport behandeld.

De berekeningen voor de Hoofdvariant zijn gebaseerd op het Excel-document “250812, definitief programma Beekstraatkwartier, verder aangeduid als het brondocument. Op basis van dit brondocument zijn de plannen concreet uitgewerkt in de volgende onderdelen:

- **Sloop van bestaande bebouwing:**
In totaal komen door sloop 25 woningen en circa 10.350 m² bvo aan bestaande functies te vervallen.

Van de 25 te slopen woningen beschikken 19 woningen over een garage. De overige 6 te slopen woningen hebben géén eigen parkeergelegenheid.

Verder is de sloop voorzien van het voormalige stadhuis, op dit moment in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw. In totaal gaat het daarbij om ca 10.000 m2 bvo.

Ook is voorzien in de sloop van het voormalige kantoor van de Rabo-bank. Het gebouw is nauwelijks nog in gebruik. Er komen géén bezoekers meer en er is geen parkeerfunctie meer in gebruik. Om die reden telt het gebouw niet mee in de parkeerbalans en is daarom op 1 m2 bvo in het sloopprogramma gezet.

Tot slot komt een beperkt aantal andere functies te vervallen, voor in totaal 350 m2 bvo.

De sloop leidt tot een significante verandering van de bestaande bebouwing, van de daarin gehuisveste functies en van de daarbij behorende parkeervraag.

- **Vervangende nieuwbouw van voorzieningen:**

Ter vervanging van de gesloopte functies worden nieuwe gebouwen met nieuwe functies gerealiseerd. Het betreft een mix van functies, waaronder 7.871 m2 bvo bibliotheek en theater/schouwburg, een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers en een ouderensoos van 300 m2 bvo. Verder is voorzien in 200 m2 bvo voor commerciële dienstverlening en is gerekend op 325 m2 horeca.

De invulling en positionering van deze functies zullen bijdragen aan de hernieuwde levendigheid van het centrumgebied en brengen een gewijzigde, mogelijk intensievere, parkeervraag met zich mee.

- **Toevoeging van woningen:**

Een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling is de bouw van 278 nieuwe woningen. Deze woningen worden gerealiseerd in verschillende segmenten, waaronder koop- en huurwoningen in diverse segmenten. De toevoeging van deze woningen zorgt voor een toename van de permanente bewonerspopulatie in het centrumgebied, wat directe gevolgen heeft voor de structurele parkeervraag, zowel overdag als in de avond en nacht.

Deze combinatie van sloop, vervangende nieuwbouw en woningbouw vormt de basis voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte in het gebied en is daarmee een essentieel uitgangspunt bij het opstellen van de parkeerbalans.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de te slopen en nieuw te bouwen functies met de aantallen vierkante meters en woningen. De te slopen functies zijn aangeduid in rood en met een minteken.

7 Nota parkeernormen

Op dit moment, najaar 2025, is een nieuwe Nota Parkeernormen voor de gemeente Weert in procedure. De nota is gereed, maar nog niet formeel vastgesteld. De Nota Parkeernormen vormt wel een belangrijke stap richting actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. De

nieuwe parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente kengetallen en aanbevelingen uit de CROW-publicatie van juni 2024, die geldt als landelijke richtlijn voor parkeernormen.

Hoewel de nieuwe Nota Parkeernormen formeel nog in procedure is, is bij het opstellen van de parkeerbalans voor het Beekstraatkwartier al uitgegaan van de uitgangspunten en rekenmodellen uit deze nog vast te stellen nota. Adviesbureau Empaction is in de berekeningen voor de parkeerbalans al uitgegaan van de nieuwe normen, in de verwachting dat deze uitgangspunten integraal zullen worden overgenomen in de definitieve versie van de Nota Parkeernormen.

Door gebruik te maken van de meest actuele gegevens wordt verzekerd dat de parkeerbalans aansluit bij de toekomstige beleidslijn van de gemeente en ook recht doet aan de veranderende parkeervraag en mobiliteitstrends. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting van het parkeerbeleid in het kader van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.

8 Casus Beekstraatkwartier Weert

8.1 Toegepaste systematiek

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.1 wordt de toekomstige parkeervraag, oftewel de parkeervraag in de eindsituatie na afronding van de herontwikkeling, in drie stappen berekend:

- Stap 1: Bepaling van de huidige parkeervraag
- Stap 2: Berekening van de afname van de parkeervraag als gevolg van sloop van bestaande functies
- Stap 3: Berekening van de toename van de parkeervraag als gevolg van vervangende nieuwbouw en de toevoeging van de woningen

De uitkomst van deze drie stappen leidt tot het totale saldo van de parkeervraag per functie. Door toepassing van de aanwezigheidspercentages per functie – op basis van de systematiek van meervoudig ruimtegebruik – wordt inzicht verkregen in zowel de omvang van de piekvraag als het tijdstip in de week waarop deze zich voordoet. Dit vormt een essentiële basis voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit.

8.2 Uitwerking

Uitwerking stap 1: huidige parkeervraag

De actuele vraag naar parkeerruimte is vastgesteld aan de hand van parkeertellingen die in mei 2025 zijn uitgevoerd. Deze tellingen hebben zowel in het centrumgebied als in de aangrenzende zones plaatsgevonden. Voor de parkeerbalans is uitsluitend gerekend met de tellingen binnen het plangebied (Beekstraatkwartier), aangezien deze direct relevant zijn voor de herontwikkeling. Er zijn telgegevens beschikbaar voor de werkdagochtend, voor een nacht en voor een zaterdagmiddag. Omdat er geen telgegevens zijn voor andere momenten van de week, is uitgegaan van extrapolatie van de beschikbare gegevens. Daarbij is op basis van ervaringen elders voor de overige momenten (werkdag middag, werkdag avond, vrijdag middag, vrijdag avond, zaterdag avond en zondag middag) gewerkt met een percentage van het maximale aantal. Het

maximale getelde aantal in het plangebied is 418 op de zaterdagmiddag. Voor de momenten dat geen telgegevens beschikbaar zijn, is gewerkt met een percentage van deze 418 aanwezige auto's. Daarmee is er een voldoende representatief beeld van het gebruik op verschillende momenten in de week en vormen de aldus verkregen gegevens het uitgangspunt voor de huidige parkeervraag.

Uitwerking stap 2: vermindering van parkeervraag door sloop van functies

Op basis van de parkeernormen uit de (nog vast te stellen) Nota Parkeernormen is berekend hoeveel parkeerplaatsen kunnen komen te vervallen door de sloop van 25 woningen en 10.350 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan diverse functies. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook de bijbehorende parkeerbehoefte. De berekende reductie is per functie uitgesplitst en vormt een negatieve correctie op de totale parkeervraag in de toekomstige situatie.

Uitwerking stap 3: toename van parkeervraag door nieuwbouw van functies en woningen

Voor de vervangende nieuwbouw

- bibliotheek en theater/schouwburg van samen 7871 m² bvo,
- een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers,
- een ouderensoos van 300 m²,
- horeca van 325 m² bvo,
- overige commerciële ruimte van 200 m² bvo,
- en de toevoeging van 278 koop- en huurwoningen

is, eveneens op basis van de parkeernormen uit de aankomende Nota Parkeernormen, berekend hoeveel extra parkeerplaatsen benodigd zijn. Hierbij is rekening gehouden met de aard van de functies, de ligging binnen het centrumgebied, het type woningen (huur/koop, prijsklasse) en de verwachte mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers.

De optelsom van de afgenomen en toegenomen parkeervraag per functie leidt tot een totaalbeeld van de structurele parkeerbehoefte in de toekomstige situatie. Deze informatie is essentieel voor het vaststellen van het benodigde parkeeraanbod en het realiseren van een evenwichtige parkeerbalans.

9 Aanvullende voorwaarden:

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit in de toekomstige situatie zijn twee uitgangspunten van essentieel belang:

- **Parkeren voor nieuwbouw volledig op eigen terrein (in parkeergarages):**
Alle bewoners van de nieuw te realiseren woningen binnen het projectgebied zullen hun voertuig parkeren in een daartoe bestemde parkeergarage. Er wordt geen mogelijkheid geboden voor deze bewoners om een parkeervergunning voor parkeren op straat aan te vragen. Dit beleidsmatig uitgangspunt is bedoeld om de druk op de openbare parkeerruimte te beperken.

- **Voldoende capaciteit tijdens piekmomenten:**

De parkeervoorzieningen binnen het projectgebied moeten zodanig worden gedimensioneerd dat zij op de momenten van maximale parkeerdruk – de zogenoemde piekmomenten – volledig kunnen voorzien in de dan geldende parkeervraag. Dit betekent dat de geplande parkeercapaciteit niet alleen afgestemd moet zijn op het gemiddelde gebruik, maar vooral op de momenten waarop de hoogste gecombineerde vraag vanuit alle functies optreedt (bijvoorbeeld op zaterdagmiddag of tijdens avonduren). Alleen wanneer op deze momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan worden gesproken van een robuuste en toekomstbestendige parkeerbalans.

Deze twee uitgangspunten vormen samen de basis voor het ontwerp en de dimensionering van het parkeeraanbod binnen de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier op basis van de Hoofdvariant.

10 Piekvraag

Volgens de systematiek in hoofdstuk 8 vormt de huidige parkeervraag het uitgangspunt voor de verdere berekening van de parkeerbalans. Deze vormt stap 1 van de analyse. In stap 2 wordt op basis van de geplande sloop berekend in welke mate de parkeervraag afneemt door het verdwijnen van bestaande functies. In stap 3 wordt vastgesteld met hoeveel parkeerplaatsen de vraag toeneemt als gevolg van nieuw te realiseren functies en woningen.

De piekvraag zoals vastgesteld op basis van de tellingen in mei 2025 en beschreven in hoofdstuk 8.2 van dit document, wordt gehanteerd als rekenkundig uitgangspunt voor de verdere berekeningen. Hiermee wordt uitgegaan van een conservatief en robuust scenario dat voldoende waarborgen biedt voor het opvangen van de maximale parkeerdruk in de toekomstige situatie.

11 Parkeerbalans Hoofdvariant.

In dit hoofdstuk worden vraag en aanbod van de parkeerbalans van de Hoofdvariant uitgewerkt.

11.1 Bepalen parkeervraag

Uitgangspunt is de huidige piekvraag van 418 plaatsen op de zaterdagmiddag.

Door de sloop komen er functies te vervallen. De functies die komen te vervallen (met name het bedrijfsverzamelgebouw in het voormalige stadhuis) genereren nauwelijks kortparkeren op de zaterdagmiddag. De vraag naar parkeerplaatsen is dan maar 7 plaatsen minder dan de huidige piekvraag.

Door de nieuwbouw van woningen en met name theater/schouwburg stijgt de vraag naar parkeerruimte. Ook verschuift de piek van zaterdagmiddag naar de vrijdagavond. Op vrijdagavond is er veel bezoek aan woningen en is er veel bezoek aan theater / schouwburg.

In onderstaande tabel is e.e.a. weergegeven.

ontwikkeling parkeervraag	vrijdag avond	zaterdag middag
bestaande vraag naar p-plaatsen	289	418
gaat af door sloop	-7	-7
komt bij door nieuwbouw	604	391
parkeervraag in de nieuwe situatie	886	802

Tabel 1: parkeervraag vrijdagavond en zaterdagmiddag

11.2 Bepalen parkeeraanbod

Om in de eindsituatie een sluitende parkeerbalans te krijgen, moeten vraag en aanbod met elkaar in evenwicht zijn. In onderstaande tabel is weergegeven:

- De huidige parkeercapaciteit
- De parkeercapaciteit die als gevolg van de herontwikkeling zal verdwijnen
- De nieuw te bouwen parkeercapaciteit van 880 plaatsen

huidige en toekomstige capaciteit t.b.v. project	
huidige capaciteit projectgebied	
oud gasthuisplein	98
kasteelplein	137
hoge kei	7
hegstraat	13
totaal op straat in huidige situatie	255
muntgarage	290
totaal bestaande capaciteit toekomstig project	545
gaat af	
oud gasthuisplein	-98
kasteelplein	-137
totaal weg te halen van straat	-235
sloop Muntgarage	-290
totaal af	-525
nieuwe capaciteit projectgebied	
hoge kei	7
hegstraat	13
nieuw te bouwen garage	880
totaal capaciteit straks	900

Tabel 2. Huidige en toekomstige parkeercapaciteit

11.3 Parkeerbalans in evenwicht?

Uit het bovenstaande blijkt dat er op het piekmoment in de nieuwe situatie:

- Een parkeervraag is van 886 plaatsen op vrijdagavond
- Een parkeeraanbod is van 900 plaatsen
- Dat er daarmee op de piek op vrijdagavond een overcapaciteit van 14 plaatsen zal zijn.

11.4 Ook voldoende in de nacht

Omdat er (zie hoofdstuk 9) aan de bewoners van de nieuwbouw géén parkeervergunningen op straat zullen worden verstrekt, moeten alle auto's van bewoners van de nieuwbouw in de garage parkeren. Dat zijn 253 plaatsen. Bij een garage van 880 plaatsen is er 's nachts voldoende parkeerruimte voor bewoners van de nieuwbouw.

De volledige parkeerbalans is opgenomen in bijlage 2.

12 Tot slot

Op basis van de hierboven beschreven systematiek kan worden volstaan met een parkeergarage van 880 plaatsen in het plangebied. Er zal dan in vrijwel alle gevallen ook op het piekmoment (de vrijdagavond) voldoende plaats zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Toch kan het een paar keer per jaar voorkomen dat de garage op het piekmoment echt volledig bezet is.

Bezoekers kunnen in zo'n geval uitwijken naar een andere parkeerlocatie. Bewoners met een abonnement moeten dan wachten tot er in de garage weer een plaats vrij komt. Om aan de bewoners tegemoet te komen, kan ervoor worden gekozen om de bewoners de mogelijkheid te geven de auto in dat geval in één van de andere garages te laten parkeren. Als dit vooraf aan de toekomstige bewoners kenbaar wordt gemaakt, is dit een passende oplossing. Het alternatief zou zijn om de garage voor die uitzonderlijke gevallen groter uit te voeren. Een kostbare extra investering in extra parkeerplaatsen die voor het grootste deel van het jaar leeg staan.

Eindhoven, oktober 2025

Bijlage 1: programma Hoofdvariant

[illegible]

Bijlage 2: parkeerbalans Hoofdvariant

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag- middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
		capaciteit									
huidige capaciteit straat projectgebied		255	255	255	255	255	255	255	255	255	255
Muntgarage		290	290	290	290	290	290	290	290	290	290
totaal huidige capaciteit projectgebied		545	545	545	545	545	545	545	545	545	545
weghalen straat projectgebied		-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235
sloop Muntgarage		-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290
totaal komt te vervallen		-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525
nieuwe garage		880	880	880	880	880	880	880	880	880	880
totaal capaciteit straks		900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
		vraag									
bestaande vraag op basis tellingen		322	334	289	194	289	334	289	418	244	309
minder vraag door sloop functies		-137	-137	-14	-6	-18	-88	-7	-7	-7	-7
blijft over bestaande vraag		185	197	275	188	271	246	282	411	237	302
project	eigen gebruik	178	195	257	253	234	216	229	212	254	210
	bezoek	58	181	206	0	206	182	375	180	367	161
	totaal vraag project	236	377	463	253	439	398	604	391	621	371
totaal vraag		422	574	738	441	710	644	886	802	857	673
		saldo									
over / tekort		478	326	162	459	190	256	14	98	43	227

An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. The highway is flanked by green fields on the left and a dense line of trees on the right. The scene is captured from a high angle, looking down the length of the road.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Rapport Businesscase parkeren Beekstraatkwartier variant A

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	SAMENVATTING	3
3	LEESWIJZER.....	3
4	PARKEERBALANS VARIANT A.....	3
5	DOEL EN UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE	4
5.1	STADBREDE BUSINESSCASE.....	4
5.2	DOEL VAN DE BUSINESSCASE	4
5.3	GEBRUIKTE GEGEVENS	4
5.4	FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE.....	4
6	UITGANGSPUNTEN BATEN	5
6.1	NETTO-EFFECT AANTAL PARKEERUREN.....	5
6.2	NETTO EFFECT AANTAL PARKEERABONNEMENTEN.....	6
6.3	INGROEI VAN PARKEERUREN EN ABONNEMENTEN	7
6.4	TE HANTEREN TARIEVEN	7
6.5	JAARLIJKE INDEXERING TARIEVEN	8
6.6	OVERIGE ASPECTEN M.B.T. DE BATEN.....	8
7	UITGANGSPUNTEN LASTEN	8
7.1	STICHTINGSKOSTEN EN BOUWKOSTEN	9
7.2	BIJDRAGE ONTWIKKELAARS / SUBSIDIES	9
7.3	UITGANGSPUNTEN KAPITAALLASTEN	10
7.4	VASTGOEDLASTEN.....	10
7.5	EXPLOITATIELASTEN.....	11
7.6	KOSTEN PMS	12
7.7	TOTAAL LASTEN PER PARKEERPLAATS	13
7.8	TOETS: VERGELIJKING MET ANDERE GEMEENTEN	13
8	RESULTAAT PARKEEREXPLOITATIE; AANSLUITING BEGROTING	14
8.1	HUIDIGE AFDRACHT DOORTREKKEN NAAR TOEKOMST	14
8.2	RESULTAAT BIJ HUIDIG BELEID.....	14
8.3	OORZAKEN VAN HET TEKORT	15
8.4	OPLOSSEN VAN HET TEKORT	15
8.5	VOORGESTELDE OPLOSSING	16
8.6	ANDERE OPLOSSING	16
8.7	VERMINDERDE AFDRACHT.....	17
9	TOT SLOT	17
	BIJLAGE 1: PARKEERVRAAG VARIANT A.....	0
	BIJLAGE 2: LASTEN PARKEREN EN TOEDELING LASTEN	0

1 Inleiding

De gemeente Weert werkt aan de opwaardering van het gebied 'Beekstraatkwartier'. Het project Beekstraatkwartier ligt in de binnenstad van Weert, rondom het oude stadhuis aan de Beekstraat en de directe omgeving daarvan.

Parkeren maakt een belangrijk deel uit van de plantontwikkeling. De plannen voorzien in meerdere varianten met betrekking tot de herontwikkeling, met voor elke variant een eigen parkeervraag. Deze varianten voor de herontwikkeling zijn: de Hoofdvariant, de variant A en de variant B.

Aan Empaction is gevraagd een businesscase op te stellen voor elk van deze varianten. In dit rapport wordt de variant A beschreven en uitgewerkt. De Hoofdvariant en variant B worden elk in een eigen document beschreven en uitgewerkt.

2 Samenvatting

Dit rapport is de uitwerking van de businesscase voor de nieuw te bouwen Muntgarage als onderdeel van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Aan de hand van de parkeerbalans voor het plangebied is op basis van ongewijzigd beleid in kaart gebracht wat de financiële gevolgen zijn van de sloop van de bestaande Muntgarage en vervolgens nieuwbouw van de nieuwe Muntgarage. Uit de berekeningen komt naar voren dat er bij ongewijzigd beleid géén blijvend positief exploitatieresultaat kan worden verwacht.

3 Leeswijzer

- In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op de parkeerbalans die voor het plangebied is opgesteld.
- In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten van de businesscase behandeld
- Hoofdstuk 6 gaat in op de baten van de parkeerexploitatie
- Hoofdstuk 7 behandelt de lasten van de parkeerexploitatie
- In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op het resultaat van de parkeerexploitatie en op de afdracht aan de algemene middelen van de gemeente.
- Hoofdstuk 9 is het slotwoord
- In de bijlage is opgenomen: het te ontwikkelen programma in het plangebied

4 Parkeerbalans variant A

Vertrekpunt voor een businesscase parkeren is een parkeerbalans voor het plangebied. In de parkeerbalans worden de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen in de betreffende ontwikkeling met elkaar vergeleken.

Voor de variant A is een parkeerbalans opgesteld op basis van het te ontwikkelen programma voor de variant A. Voor de gedetailleerde uitwerking van de parkeerbalans wordt verwezen naar ons concept rapport "Parkeerbalans Weert variant A oktober 2025". Daarin is de te verwachten parkeervraag vanuit het project berekend, rekening houdend met de sloop van bestaande functies en de nieuwbouw zoals omschreven in het projectplan.

De uitkomst van de parkeerbalans voor de variant A is een vraag naar parkeerruimte van 700 plaatsen, waarvan 680 plaatsen te realiseren in een nieuwe ondergrondse Muntgarage.

5 Doel en uitgangspunten businesscase

5.1 Stadsbrede businesscase

Bij het opstellen van een businesscase parkeren zijn er verschillende keuzes mogelijk. Er kan worden gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Dan worden alleen baten en lasten van het betreffende gebied in ogenschouw genomen. Het nadeel is: als er tariefsverhogingen nodig zijn om het project financieel sluitend te krijgen, dan zijn die tarieven uitsluitend van toepassing voor het projectgebied. Het gevolg zal zijn: parkeerders zoeken een goedkopere plaats, dan maar (net) buiten het projectgebied. In deze businesscase is gekozen voor een **stadsbrede** businesscase. In deze stadsbrede businesscase wordt gekeken naar het stadsbrede financiële effect van alle baten en alle lasten van het parkeren. Ook kan dan het effect van de investeringen op het totaal van de gemeentelijke begroting inzichtelijk worden gemaakt.

5.2 Doel van de businesscase

Doel van een businesscase 'parkeren' is het zo goed mogelijk voorspellen van de financiële gevolgen van de te nemen voorgestelde maatregelen. In deze businesscase geldt de opgestelde parkeerbalans voor de variant A als uitgangspunt voor de te nemen maatregelen.

Er wordt rekening gehouden met de financiële randvoorwaarden zoals de te verwachten indexering van baten en lasten, de tariefontwikkeling, de stichtingskosten, de rente, de financierings- en exploitatielasten.

In complexe situaties, waarbij sprake is van een lange doorlooptijd, is de businesscase bovendien het hulpmiddel om gaandeweg tot herijking van beslissingen te kunnen komen. Als in de aanloop naar de realisatiefase blijkt dat één of meerdere parameters zich anders ontwikkelt dan nu voorzien, dan is de businesscase een hulpmiddel om de gevolgen van eventuele wijzigingen te kwantificeren en inzichtelijk te maken.

5.3 Gebruikte gegevens

De businesscase is gebaseerd op:

- de gegevens zoals die van de gemeente Weert zijn ontvangen zoals die ook verwerkt zijn in de parkeerbalans en op
- de ervaringen van Empaction bij vergelijkbare projecten van realisatie en exploitatie van parkeergarages.

De gegevens zijn geactualiseerd tot en met oktober 2025.

5.4 Financiële uitgangspunten businesscase

De algemene financiële uitgangspunten zijn:

- Er is, op aangeven van de gemeente Weert, gerekend met een omslagrente van 3,30%.
- Bij een positief saldo bedraagt de creditrente 0,00%
- Er wordt géén rente berekend over de oplopende exploitatietekorten
- De index baten is 2,0%
- De index lasten is gelijk aan de index baten is 2,0%
- De disconteringsvoet (hier gebruikt om de huidige waarde van toekomstige resultaten te berekenen) bedraagt 2,00%.

Voor de indexen baten en lasten en de disconteringsvoet is gekozen voor een index van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank. In onderstaande afbeelding is een samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

uitgangspunten businesscase Weert variant A			
algemene gegevens			
jaar van openstelling garage		2032	
aantal plaatsen		680	
stichtingskosten per plaats	€	50.959	
rente en indexering			
omslagrente		3,30%	
index baten		2,00%	
index lasten		2,00%	
contant maken		2,00%	
tarieven prijpeil 2025			
kortparkeren	€	1,70	per uur
abonnement wonen	€	600,00	per jaar
abonnement zakelijk	€	600,00	per jaar

Afbeelding 1: Samenvatting belangrijkste uitgangspunten

6 Uitgangspunten baten

De businesscase richt zich op het netto-effect van het project Beekstraatkwartier op het stadsbrede parkeren. Dit netto-effect wordt berekend door zowel de baten als de lasten in kaart te brengen, waarbij de baten een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project. De belangrijkste baten die bijdragen aan het netto-effect van het parkeren zijn:

- De aantallen te verkopen parkeeruren kortparkeren
- De aantallen uit te geven parkeerabonnementen

Daarnaast zijn verder van belang:

- De ingroei (de verwachte toename van de inkomsten in de loop van de tijd).
- De te hanteren tarieven en
- de bijbehorende jaarlijkse indexering van de tarieven.

6.1 Netto-effect aantal parkeeruren

Dit betreft de te verkopen parkeeruren aan kortparkeerders. Kortparkeerders zijn parkeerders die bij binnenkomst een kaartje trekken in de parkeergarage, hun bezigheden in de buurt verrichten en na afloop betalen voor het parkeren. De betaling is tegen het geldende tarief per uur.

Het netto-effect van het aantal parkeeruren is als volgt bepaald:

- **Bestaande parkeeruren:** in de huidige situatie wordt ook nu in het plangebied geparkeerd. Er wordt op straat geparkeerd en in de Muntgarage. De kortparkeerders op straat en in de Muntgarage zijn niet alleen de bezoekers van het plangebied, maar ook bezoekers van het centrum van de stad en

van de Muntpassage. Omdat er sprake is van een stadsbrede businesscase, is er gekeken naar het totaal van alle parkeeruren in Weert.

- **Vervallen parkeeruren:** Er wordt berekend hoeveel parkeeruren zullen verdwijnen door de sloop van functies. Wanneer functies worden gesloopt, komt het bezoek aan deze functies ook te vervallen, wat resulteert in minder parkeervraag. Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen er komen te vervallen en hoeveel parkeeruren er daardoor minder verkocht zullen worden.
- **Toename van parkeeruren:** Vervolgens wordt berekend hoeveel parkeeruren erbij komen door de nieuwbouw van functies en de toevoeging van woningen. Ook hier wordt, aan de hand van de parkeernormen, het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald, en wordt ingeschat hoeveel parkeeruren er als gevolg van deze nieuwe functies en woningen verkocht zullen worden.
- **Netto-effect:** Het netto-effect is bepaald door:
 - het huidige aantal parkeeruren te nemen,
 - dit huidige aantal te verminderen met de uren die zullen vervallen als gevolg van het slopen van functies en
 - vervolgens te vermeerderen met de toename van de parkeeruren als gevolg van de nieuwe functies.

In onderstaande afbeelding is de verwachting voor het aantal te verkopen parkeeruren weergegeven. Er komen betrekkelijk weinig parkeeruren te vervallen. De te slopen functies kennen geen grote bezoekersvraag.

te verkopen parkeeruren	
huidig aantal parkeeruren, stadsbreed	1.552.000
gaat af door sloop van functies	-19.000
komt bij door nieuwbouw	121.000
totaal te verkopen parkeeruren	<u>1.654.000</u>

Afbeelding 2: aantal te verkopen parkeeruren

6.2 Netto effect aantal parkeerabonnementen

Het uitgangspunt voor het parkeren is dat de bewoners van de nieuw te bouwen woningen geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit betekent dat voor deze bewoners de enige mogelijkheid om te parkeren is door een abonnement in de parkeergarage af te sluiten. Hetzelfde geldt voor zakelijk gebruik in de nieuwbouw: ook hier worden geen vergunningen voor parkeren op straat verstrekt. Voor eigen gebruik kunnen bedrijven een abonnement in de parkeergarage aanschaffen. Voor de uitgifte van parkeerabonnementen geldt in principe dezelfde systematiek als bij de parkeeruren.

- **Bestaande abonnementen.** Hoeveel abonnementen zijn er in omloop?
- **Vervallen abonnementen.** Hoeveel abonnementen komen er door de sloop van functies te vervallen? Wanneer functies worden gesloopt, komt ook de bijbehorende vraag naar parkeerabonnementen te vervallen.
- **Toename van vraag naar abonnementen:** Door het realiseren van nieuwe functies zal de vraag naar abonnementen toenemen.

- **Netto effect:** is het saldo van het aantal te verkopen parkeerabonnementen

Er is berekend hoeveel abonnementen er nodig zijn voor het project. Die berekening is gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen die nodig zijn voor eigen gebruik. Dat zijn 289 abonnementen voor wonen en 26 zakelijke abonnementen.

aantal langparkeren = abonnementen	
uit project	
nodig voor wonen	289
nodig zakelijk	26

Afbeelding 3: aantal te verkopen abonnementen voor langparkeren

6.3 Ingroei van parkeeruren en abonnementen

Elke nieuwe of gewijzigde parkeerlocatie kent een periode van ingroei, waarin het gebruik van de parkeergarage geleidelijk toeneemt naarmate de herontwikkeling vordert en de nieuwe functies volledig operationeel zijn. Deze ingroei is te verklaren door twee belangrijke oorzaken:

- **Na-ijlende oplevering van de functies:** Vaak is de parkeergarage al klaar voor gebruik, maar zijn de functies in de directe omgeving, zoals winkels, woningen en andere commerciële ruimtes, nog niet volledig afgebouwd of in gebruik genomen. Dit betekent dat de omzet genererende activiteiten (zoals bezoekers of bewoners die parkeren) pas later op gang komen. Gedurende deze periode is er beperkt gebruik van de garage, omdat de nieuwe functies nog niet volledig benut worden.
- **Gewenning bij klanten:** Naast de vertraagde oplevering van de functies is er ook altijd sprake van een gewenningsperiode. Klanten moeten eerst weten dat er een nieuwe parkeergarage beschikbaar is, en het duurt vaak even voordat zij deze nieuwe faciliteit gaan gebruiken. Dit kan te maken hebben met het tijd nodig hebben om de nieuwe parkeermogelijkheid op te merken en als een alternatief voor bestaande parkeerfaciliteiten te omarmen.

In deze specifieke casus is er bij de berekeningen rekening gehouden met een ingroei van 3 jaar. Dit betekent dat de parkeergarage de eerste drie jaar na de opening naar verwachting niet volledig benut zal worden. Gedurende deze periode zal het gebruik van de parkeergarage langzaam toenemen, naarmate de omliggende functies verder worden ontwikkeld en klanten zich bewust worden van de nieuwe parkeermogelijkheid. Het is belangrijk om deze ingroeifase in de businesscase te betrekken, omdat het de verwachte baten in de beginjaren beïnvloedt.

6.4 Te hanteren tarieven

Voor de exploitatie van de parkeergarage is het tarief voor kortparkeren van groot belang. In de businesscase is uitgegaan van het huidige tarief van € 1,70 per uur inclusief btw, dus met prijspeil 2025.

Voor de abonnementen in de parkeergarage is gerekend met het huidige tarief van € 600 per jaar inclusief btw. Dit tarief geldt voor zowel bewoners als bedrijven die gebruik willen maken van een jaarbasis voor parkeren.

6.5 Jaarlijkse indexering tarieven

Om de baten in de loop der tijd op peil te houden, wordt er rekening gehouden met indexatie van de tarieven. Dit betekent dat de parkeertarieven jaarlijks worden aangepast op basis van inflatie of andere economische indicatoren. Deze jaarlijkse aanpassing zorgt ervoor dat de opbrengsten uit parkeren in lijn blijven met de stijgende kosten van onderhoud, exploitatie en andere lasten, en voorkomt dat de inkomsten de waardeverliezen door inflatie. In deze businesscase is gerekend met een jaarlijkse indexering van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank.

Door al deze factoren mee te nemen in de berekeningen, wordt een gedetailleerd en realistisch beeld geschetst van de verwachte baten uit het parkeren in het vernieuwde Beekstraatkwartier. Het netto-effect van deze baten is essentieel voor het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project en de mate waarin het parkeren bijdraagt aan de financiering van de herontwikkeling.

6.6 Overige aspecten m.b.t. de baten

Bij het berekenen van de parkeeruren is rekening gehouden met de volgende aspecten:

- **Parkeren in de avonduren en op zondagen:** Momenteel hoeft er in de avonduren en op zondagen niet betaald te worden voor parkeren.
- **Toekomstige betaalregimes:** Als er wordt besloten om vanaf de herontwikkeling wel voor parkeren te laten betalen in de avonduren en op zondagen, heeft dit invloed op de omzet. Dit zou de inkomsten uit parkeren verhogen. In de businesscase is ervan uitgegaan dat er in de toekomst in de avonduren en op zondagen moet worden betaald.
- **Inkomsten bij geen betaling in de avonduren en op zondagen:** Als wordt besloten om in de avonduren en op zondagen geen parkeergelden te heffen, zou dit een aanzienlijke vermindering van de inkomsten betekenen, wat de financiële haalbaarheid van het project negatief zal beïnvloeden.

7 Uitgangspunten lasten

In de businesscase wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verschillende kostenposten, die essentieel zijn voor het bepalen van de financiële haalbaarheid en de uitvoering van het parkeerproject.

Deze kosten worden als volgt uitgesplitst:

- **Stichtingskosten en bouwkosten:** Dit betreft de initiële kosten die gepaard gaan met de aanleg en bouw van de parkeergarage. De stichtingskosten omvatten de kosten voor de aankoop van grond, voorbereidende werkzaamheden, en alle kosten die nodig zijn om de fundering en de structuur van de garage te realiseren. De bouwkosten zijn de kosten die direct verband houden met de constructie van de garage zelf, zoals materialen, arbeidskosten, en andere bouw-gerelateerde uitgaven. Deze kosten worden in de businesscase nauwkeurig berekend om te zorgen voor een realistische inschatting van de initiële investering.
- **Kapitaallasten, vastgoedlasten en exploitatielasten:** Deze kosten zijn verdeeld in verschillende categorieën:
 - **Kapitaallasten:** Dit zijn de kosten die verband houden met de financiering van de parkeergarage, zoals rente op leningen en afschrijvingen. Ze vertegenwoordigen de kosten van het geïnvesteerde kapitaal dat nodig is voor de bouw van de garage.

- **Vastgoedlasten:** Dit omvat de kosten die te maken hebben met het bezit van het vastgoed, zoals belasting, verzekeringen, en onderhoud van de fysieke structuur van de parkeergarage.
- **Exploitatielasten:** Deze lasten hebben betrekking op de operationele kosten van het parkingsysteem, zoals personeelskosten, onderhoud van de parkeergarage, beveiliging en overige operationele uitgaven die nodig zijn om de garage draaiende te houden.
- **Kosten van parkeerapparatuur (PMS, Parkeermanagementsysteem):** Het Parkeermanagementsysteem (PMS) is essentieel voor het functioneren van de parkeergarage. Dit systeem omvat de technologie die nodig is voor het beheer van de parkeerplaats, zoals betalingssysteem, toegangscontrole, en het beheer van de parkeerbezetting. De kosten voor het PMS omvatten zowel de initiële aanschaf en installatie van het systeem als de jaarlijkse onderhoudskosten en eventuele licentiekosten. Het systeem speelt een cruciale rol in het efficiënt en gebruiksvriendelijk maken van het parkeerproces, zowel voor de gebruikers als voor de exploitant van de garage.
- Door deze verschillende kostenposten in detail te specificeren, biedt de businesscase een helder en volledig financieel overzicht, wat van cruciaal belang is voor het maken van weloverwogen beslissingen over de financiering en uitvoering van het parkeerproject.

7.1 Stichtingskosten en bouwkosten

De investering in de parkeergarage wordt uitgedrukt in stichtingskosten. Kort samengevat omvatten de stichtingskosten de bouwkosten, zoals de aanneemsommen voor de daadwerkelijke constructie van de parkeergarage, vermeerderd met een opslag voor alle bijkomende kosten die gepaard gaan met het project. Deze bijkomende kosten kunnen onder andere bestaan uit kosten voor vergunningen, ontwerpkosten, voorbereidingswerkzaamheden, en andere onvoorziene uitgaven die zich tijdens de uitvoering van het project kunnen voordoen.

In deze specifieke casus is ervan uitgegaan dat de bouwkosten volgens opgave van de gemeente € 40.767 per plaats zullen bedragen. Voor de totale garage is dat afgerond € 27,7 miljoen. Voor de bijkomende kosten wordt gerekend met een opslag van 25% . Daarmee komen de stichtingskosten op afgerond € 34,7 miljoen, prijspeil 2025.

7.2 Bijdrage ontwikkelaars / subsidies

De kapitaallasten worden berekend op basis van de stichtingskosten. Dit betekent dat de hoogte van de kapitaallasten direct afhankelijk is van de totale kosten voor de bouw en de oprichting van de parkeergarage. Hoe lager de stichtingskosten, hoe lager de kapitaallasten, en hoe beter de uiteindelijke exploitatieresultaten van het project.

Het is niet ongebruikelijk dat ontwikkelaars een financiële bijdrage leveren om de exploitatie van het parkeren mogelijk te maken. Deze bijdrage kan bijvoorbeeld in de vorm van een subsidie of een aanvullende financiering komen, die helpt om de totale investering in de parkeergarage te verlagen. Dergelijke bijdragen worden vaak toegepast om de financiële haalbaarheid van het project te verbeteren, vooral in gevallen waarin de verwachte opbrengsten uit parkeren niet voldoende zijn om de kosten te dekken.

Op dit moment is er echter geen rekening gehouden met een mogelijke financiële bijdrage van de ontwikkelaars of een andere vorm van subsidiering. Als er in de toekomst een dergelijke bijdrage komt, is

het gebruikelijk dat deze bijdrage 'aan de voorkant' wordt verrekend, oftewel direct in mindering wordt gebracht op de stichtingskosten. Dit betekent dat de stichtingskosten effectief lager worden, wat op zijn beurt resulteert in lagere kapitaallasten en daardoor gunstigere exploitatieresultaten. Het opnemen van een dergelijke bijdrage kan dus aanzienlijke voordelen bieden voor de financiële prestaties van het parkeerproject op de lange termijn, door de belasting op de exploitatie te verminderen en de rentabiliteit te verbeteren.

7.3 Uitgangspunten kapitaallasten

De kapitaallasten zijn de kosten die voortvloeien uit de financiering van de stichtingskosten van de parkeergarage, inclusief het gebouw zelf en de gebouwgebonden installaties. Deze kapitaallasten bestaan uit twee belangrijke componenten: rente en afschrijving. De rente betreft de kosten die gepaard gaan met de leningen of financiering die is aangegaan om de parkeergarage te realiseren, terwijl de afschrijving betrekking heeft op het jaarlijks afnemen van de waarde van het gebouw en de bijbehorende installaties gedurende hun levensduur.

In deze casus zijn de volgende aannames en gegevens gehanteerd:

- **Omslagrente van 3,30%:** De rente is vastgesteld op 3,30%, zoals door de gemeente is aangegeven. Dit rentepercentage wordt gebruikt om de jaarlijkse rentekosten te berekenen van de financiering die nodig is om de parkeergarage te bouwen.
- **Afschrijving van het gebouw en gebouwgebonden installaties in 50 jaar:** Het afschrijven van het gebouw en de gebouwgebonden installaties gebeurt over een periode van 50 jaar. Dit betekent dat de waarde van de parkeergarage en de bijbehorende installaties in 50 gelijke jaarlijkse termijnen wordt afgeschreven. Na 50 jaar is de waarde van het gebouw en de installaties volledig afgeschreven, en zijn er geen verdere afschrijvingskosten meer voor deze componenten. De lange afschrijvingsperiode is typisch voor vastgoedprojecten, omdat de levensduur van een parkeergarage doorgaans vele jaren beslaat. Daarbij moet worden opgemerkt dat het gebouw na 50 jaar administratief is afgeschreven, maar dat het dan nog steeds voor parkeren kan worden ingezet.
- **Geen restwaarde:** Er is géén restwaarde opgenomen bij de berekening van de afschrijving. Dit betekent dat na de periode van 50 jaar de parkeergarage voor € 0,00 op de balans staat.

Door deze uitgangspunten te hanteren, worden de kapitaallasten zorgvuldig berekend, wat zorgt voor een realistische en consistente benadering van de kosten van het project. De rentekosten en afschrijvingen vormen een belangrijk onderdeel van de jaarlijkse lasten en spelen een cruciale rol in het bepalen van de financiële levensvatbaarheid van de parkeergarage op de lange termijn.

7.4 Vastgoedlasten

De vastgoedlasten zijn de kosten die samenhangen met het eigendom van het vastgoed, in dit geval de parkeergarage. Deze lasten omvatten een reeks van jaarlijkse kosten die nodig zijn voor het onderhoud en beheer van het gebouw en de bijbehorende installaties. In deze casus zijn de vastgoedlasten berekend aan de hand van de volgende parameters:

- **Groot onderhoud van gebouw en installaties:** Jaarlijks wordt 0,8% van de bouwkosten gereserveerd voor groot onderhoud van het gebouw en de installaties. Deze reserve wordt jaarlijks opgebouwd en geïndexeerd om toekomstige kosten te dekken. De besteding van de opgebouwde

reserve vindt één keer in de 15 jaar plaats, wanneer groot onderhoud nodig is. Dit zorgt ervoor dat er altijd voldoende middelen beschikbaar zijn voor het onderhoud van de parkeergarage.

- **Regulier onderhoud:** Voor het reguliere onderhoud wordt jaarlijks 0,5% van de bouwkosten ge-reserveerd, ook met jaarlijkse indexering. Dit betreft de kosten voor het dagelijks onderhoud, zoals reiniging, kleine reparaties en andere routinematige werkzaamheden die nodig zijn om de garage operationeel te houden.
- **OZB-Eigenaar (Onroerendezaakbelasting voor eigenaren):** De kosten voor de OZB-Eigenaar zijn geraamd op 0,2% van de stichtingskosten. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en vertegenwoordigt de belasting die de eigenaar van de parkeergarage moet betalen voor het eigendom van het vastgoed.
- **Verzekering:** De jaarlijkse kosten voor het verzekeren van het vastgoed (opstalverzekering) bedragen 0,25% van de bouwkosten. Ook dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en is bedoeld om het vastgoed te verzekeren tegen risico's zoals brand, schade of diefstal.
- **Kosten administratief beheer:** Dit betreft de kosten voor het beheer van het vastgoed, zoals het aanbestedingsproces voor onderhoud, het contractbeheer en andere administratieve taken. Er is gerekend met 0,3% van de bouwkosten, die jaarlijks geïndexeerd wordt.

In onderstaande afbeelding zijn de vastgoedlasten opgenomen.

lasten vastgoed			
stiko prijspeil 2025		€	34.651.950
bouwkosten prijspeil 2025		€	27.721.560
grt onderhoud	0,80%	van bouwkosten	€ 221.772
regulier onderhoud eigenaar	0,50%	van bouwkosten	€ 138.608
OZB-E	0,20%	van stiko	€ 69.304
verzekering	0,25%	van bouwkosten	€ 69.304
kosten adm beheer	0,30%	van bouwkosten	€ 83.165
alle bedragen prijspeil 2025		€	582.153
aantal plaatsen in garage			680

Afbeelding 4: lasten van het Vastgoed

7.5 Exploitatielasten.

De exploitatielasten zijn de jaarlijkse lasten van het stadsbrede parkeren. Dat betreft dus de lasten van zowel straat- als garageparkeren. Bij het opstellen van de businesscase is gekeken:

- Welke lasten komen te vervallen door het realiseren van het project?
- Welke nieuwe lasten zullen er zijn door realiseren van het project?
- Wat worden dan de totale lasten na realisering van het project?

Bij deze werkwijze komen de lasten van de oude Muntgarage te vervallen. Ook zal een aantal plaatsen op straat vervallen. Dat resulteert in minder lasten. Daar komen dan de exploitatielasten van de nieuwe garage weer bij. In totaal is er een stijging van de lasten.

Voor de exploitatielasten van de nieuwe Muntgarage is er gewerkt met een vast bedrag per parkeerplaats per jaar. Op dit moment zijn nog geen details met betrekking tot ontwerp en inrichting bekend. Ook is er nog geen beeld van het afwerkingsniveau van de nieuw te bouwen garage. Omdat deze factoren op dit moment nog niet zijn vastgelegd, is ervoor gekozen om voorlopig te rekenen met een standaardbedrag per parkeerplaats, dat een schatting biedt voor de verwachte exploitatielasten.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste exploitatie-onderwerpen.

Hierin wordt aangegeven:

- **Wie de initiële investering doet:** Dit betreft de partij die verantwoordelijk is voor de financiering van de bouw en de aanleg van de parkeergarage, inclusief de grondkosten en de stichtingskosten. Dit kan de gemeente zijn, een particuliere ontwikkelaar, of een andere financieringspartij.
- **Wie jaarlijks klein onderhoud en incidentele vervangingen verricht en betaalt:** Dit betreft het onderhoud van de parkeergarage dat regelmatig en op kleine schaal nodig is, zoals het vervangen van verlichting, het onderhouden van de toegangscontrole en het uitvoeren van kleine reparaties. Deze kosten kunnen variëren afhankelijk van de staat van de parkeergarage en worden jaarlijks geraamd.
- **Wie groot onderhoud betaalt:** Dit betreft de kosten voor ingrijpender onderhoud, zoals het vervangen van de vloeren, het onderhouden van de fundering of andere structurele reparaties die niet jaarlijks maar om de 10 tot 15 jaar nodig zijn. De financiering van dit onderhoud wordt ook in de businesscase gespecificeerd.
- **Wie de exploitatiekosten draagt:** Dit betreft de kosten die jaarlijks nodig zijn voor de dagelijkse werking van de parkeergarage, zoals personeelskosten, energieverbruik, onderhoud van parkeerapparatuur, en de kosten van ParkeerManagementSystemen.

Gezien de onzekerheid rondom het ontwerp en de uiteindelijke keuze tussen een ondergrondse of bovengrondse parkeergarage, is in de berekeningen voor de exploitatielasten voorlopig € 700 per parkeerplaats per jaar geraamd. Dit bedrag is een schatting die rekening houdt met de verwachte kosten voor onderhoud, beheer en andere operationele lasten. Zodra er meer duidelijkheid is over het ontwerp en de inrichting van de parkeergarage, kan dit bedrag verder worden verfijnd om een nauwkeuriger overzicht van de exploitatiekosten te bieden.

7.6 Kosten PMS

Voor het goed functioneren van de parkeergarage is een Parkeermanagementsysteem (PMS) essentieel. Dit systeem is verantwoordelijk voor het efficiënt beheren van het parkeren, waaronder het beheer van de in- en uitritten, het betalingssysteem, en de veiligheid van de garage. In de businesscase is uitgegaan van een investering van ongeveer € 250.000, met prijspeil 2025. Dit bedrag dekt de kosten voor de aanschaf en installatie van alle benodigde apparatuur die vereist is om de parkeergarage goed te laten functioneren.

Het bedrag van € 250.000 omvat onder andere de volgende componenten:

- **Apparatuur voor de in- en uitritten:** Dit betreft de technologie die nodig is om voertuigen toegang te geven tot en te laten verlaten bij de parkeergarage. Denk hierbij aan slagbomen, toegangscontrole en voertuigherkenning.
- **Eventuele wisselbaan:** Als de garage drukbezocht is, kan er een wisselbaan nodig zijn om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Dit is vooral relevant voor garages die veel verkeer verwachten.

- **Betaalautomaten:** De kosten voor de installatie van parkeermeters of betaalautomaten voor het innen van parkeerbetalingen, evenals de benodigde software en hardware voor betalingen met kaart of mobiel.
- **Intercom en CCTV:** Voor veilige toegang en bewaking worden intercomsystemen en camera's (CCTV) geïnstalleerd. Deze dragen bij aan zowel de veiligheid van de gebruikers als de monitoring van de garage.
- **Deurlezers:** Deze technologie wordt gebruikt voor toegangscontrole, bijvoorbeeld voor abonnementhouders of voor het openen van bepaalde deuren binnen de parkeergarage.
- **Centrale software:** De software die het gehele parkeermanagementsysteem aanstuurt. Deze software zorgt voor de integratie van alle hardware, zoals betaalautomaten en toegangscontrole, en maakt koppelingen mogelijk met bijvoorbeeld de meldkamer voor noodgevallen of incidenten.
- **Andere benodigde apparatuur:** Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op laadstations voor elektrische voertuigen, verlichting die automatisch reageert op de aanwezigheid van voertuigen, of andere geavanceerde technologieën die bijdragen aan de efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van de garage.

In de businesscase is gerekend met de veronderstelling dat de apparatuur van het Parkeermanagementsysteem elke 10 jaar vervangen moet worden. Dit komt doordat technologie snel verouderd en het nodig is om het systeem te blijven onderhouden en up-to-date te houden om de goede werking van de garage te waarborgen. De kosten voor vervanging van de apparatuur zijn meegenomen in de langetermijncosten van het project, zodat er geen verrassingen ontstaan bij de benodigde vervangingen in de toekomst.

De in dit hoofdstuk genoemde lasten zijn alle lasten die voortkomen uit het project Beekstraatkwartier met betrekking tot het parkeren. Dit betekent dat alle benodigde investeringen en kosten die nodig zijn voor de realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in het project al in deze lasten zijn opgenomen. Er hoeven geen andere investeringen meer gedaan te worden om het parkeren te faciliteren dat voortvloeit uit de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Alle kosten, van de bouw van de parkeergarage tot de operationele kosten voor onderhoud en beheer, zijn in de businesscase verwerkt.

7.7 Totaal lasten per parkeerplaats

De lasten van de parkeergarage zijn alle lasten, exclusief de kapitaallasten. Het totaal van de lasten wordt berekend door de som te nemen van de lasten die verband houden met het vastgoed en de lasten die voortkomen uit de exploitatie van de parkeergarage. Om een vergelijking te kunnen maken en de lasten per parkeerplaats inzichtelijk te maken, is het totaal van de lasten gedeeld door het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage. Hierdoor ontstaat een bedrag dat de 'lasten per parkeerplaats' vertegenwoordigt. Dit bedrag biedt een duidelijk overzicht van de jaarlijkse kosten per parkeerplaats die nodig zijn om de parkeergarage te exploiteren en te onderhouden.

7.8 Toets: vergelijking met andere gemeenten

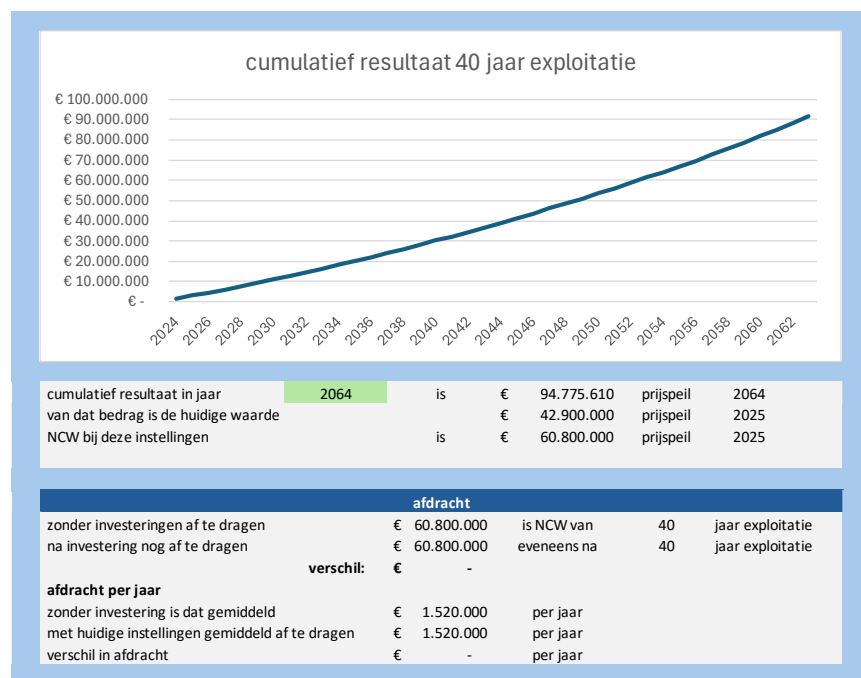
Het bedrag van de 'lasten per parkeerplaats' is vergeleken met de lasten die Empaction in andere gemeenten tegenkomt. Er zijn geen bijzondere afwijkingen geconstateerd. Wel kan worden opgemerkt dat het verder uitwerken van het ontwerp en de inrichting mogelijk aanleiding kan geven tot het wijzigen van de bedragen en/of percentages. Bij deze vergelijking is gebruik gemaakt van referentiegetallen die zijn gebaseerd op meer dan twintig jaar ervaring van Empaction in het doorrekenen van allerlei exploitatie-, haalbaarheids- en investeringsvraagstukken voor zowel bovengrondse als ondergrondse parkeergarages.

8 Resultaat parkeerexploitatie; aansluiting begroting

Zoals aangegeven is er sprake van een stadsbrede businesscase. Alle lasten en alle baten van het parkeren zijn in de businesscase opgenomen. Voor de beoordeling van het resultaat is het effect op de gemeentebegroting van belang. Parkeren draagt jaarlijks het saldo van baten en lasten af aan de algemene middelen van de gemeente. Uitgangspunt voor het project is: deze afdracht aan de algemene middelen dient in stand te blijven.

8.1 Huidige afdracht doortrekken naar toekomst

Om het effect van het project te kunnen beoordelen, is eerst berekend wat – bij ongewijzigd beleid – de afdracht voor de komende 40 jaar zal zijn. Uitgaande van ongewijzigd beleid en van jaarlijkse indexering van baten en lasten is dat een bedrag van afgerond € 94,8 miljoen, prijspeil 2064 (40 jaar na nu). Daarvan is de Netto Contante Waarde € 60,8 miljoen, dus prijspeil 2025. Dat is over een periode van 40 jaar gemiddeld een bedrag van € 1,5 miljoen per jaar prijspeil 2025. Voor het beoordelen van de businesscase is dit maatgevend. Ook na realisering van het project moet er dus gemiddeld € 1,5 miljoen per jaar (prijspeil 2025) worden afgedragen.

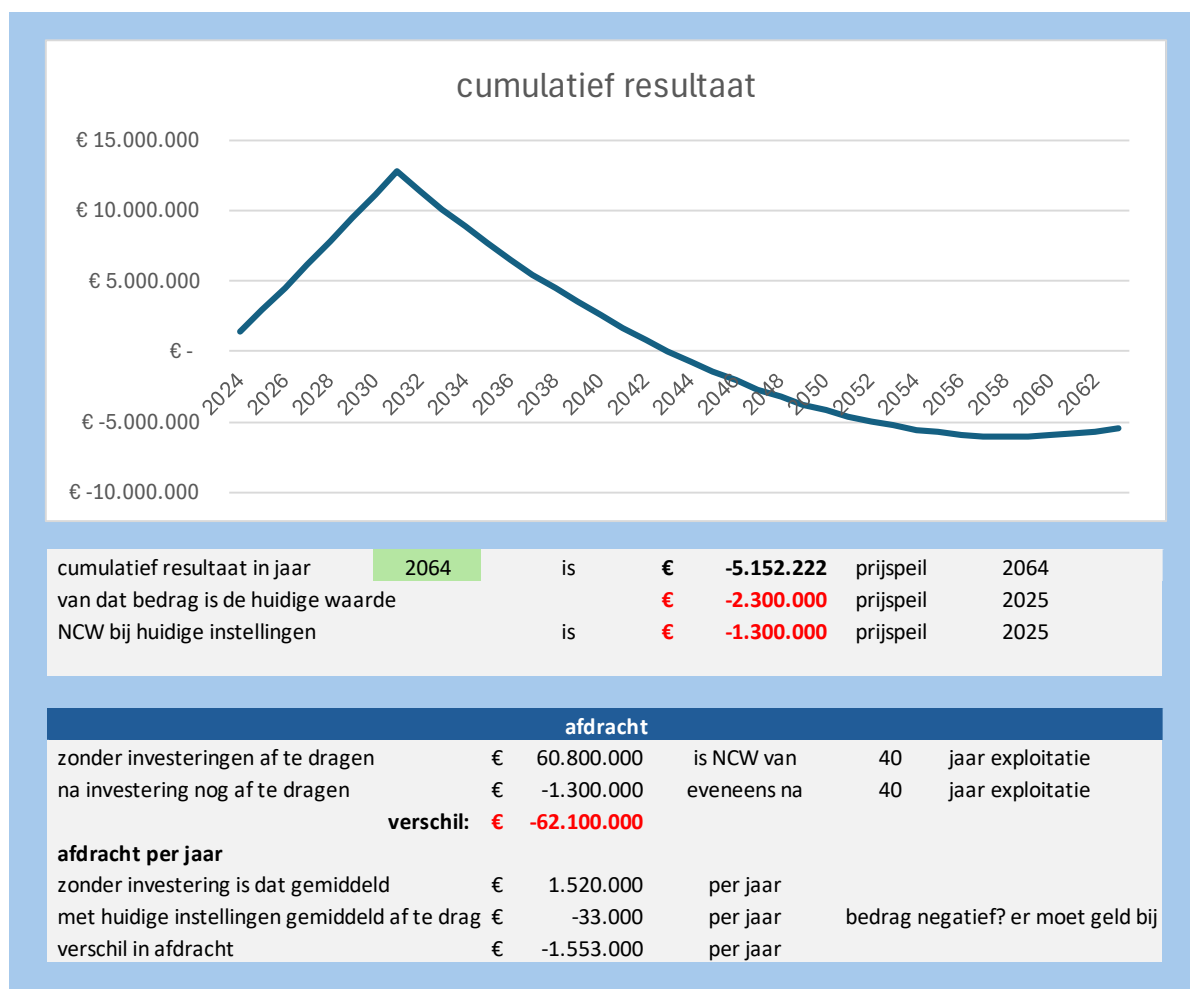


Afbeelding 5: toekomstige afdracht resultaat parkeren bij ongewijzigd beleid

In bovenstaande afbeelding 5 is e.e.a. zichtbaar gemaakt. Er is 40 jaar voortzetting van het huidige beleid zonder nieuwe investeringen.

8.2 Resultaat bij huidig beleid

In de stadsbrede businesscase is gerekend met de baten en lasten zoals die in de hoofdstukken 6 en 7 zijn beschreven. Er is uitsluitend gerekend met de indexatie van de huidige tarieven en met indexatie van de bestaande en nieuwe lasten. Met dit uitgangspunt is het project doorgerekend. In onderstaande afbeelding 6 is zichtbaar gemaakt dat in plaats van € 60,8 miljoen plus, de afdracht zakt naar € 1,3 min. Een verschil van € 62,1 miljoen.



Afbeelding 6: afdracht na investering

Uit bovenstaande figuur 6 kan worden opgemaakt dat er absoluut géén sprake meer is van een gemiddelde afdracht van € 1,5 miljoen. Integendeel: er moet jaarlijks € 33.000 worden ontvangen.

8.3 Oorzaken van het tekort

Ondergrondse parkeergarages van enige omvang in een niet sterkstedelijke omgeving kennen vrijwel allemaal een tekort. De stichtingskosten kunnen met gematigde tarieven niet worden terugverdiend.

8.4 Oplossen van het tekort

Er zijn beperkte mogelijkheden om de exploitatietekorten te verminderen. Die mogelijkheden zijn:

- **Verminderen kapitaallasten.** De kapitaallasten vormen een zeer aanzienlijk deel van de jaarlijkse lasten van de parkeergarage. Door een 'bedrag aan de voorkant' kunnen de kapitaallasten worden gereduceerd. Er moet dan éénmalig een bedrag worden gestort. Dat eenmalige bedrag wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten.
- **Verhogen van de parkeertarieven.** Door hogere tarieven in rekening te brengen worden méér opbrengsten gegenereerd. Aan die hogere tarieven zijn ook nadelen verbonden. Parkeren is weliswaar (in economische termen) een zeer inelastisch goed. Maar een al te forse verhoging zal op enig moment leiden tot vraaguitval.

- **Sneller indexeren van de parkeertarieven.** Door de tarieven (tijdelijk) jaarlijks sneller te laten stijgen dan de lasten, nemen de baten sneller toe dan de lasten. Dat komt het resultaat ten goede.
- **Verminderen van de overige exploitatielasten.** Deze vermindering is niet reëel. In de berekeningen is uitgegaan van de noodzakelijke lasten voor de instandhouding van het gebouw.
- **Een combinatie van alle maatregelen.** De maatregelen kunnen worden gecombineerd.

8.5 Voorgestelde oplossing

Uitgaande van instandhouding van de jaarlijkse afdracht aan de algemene middelen, moeten er maatregelen worden getroffen om (ook bij hogere lasten) aan deze jaarlijkse afdracht te kunnen blijven voldoen. Daartoe zijn de volgende beleidsmaatregelen in de berekeningen verwerkt:

- Het zo snel mogelijk stadsbreed verhogen van de parkeertarieven van € 1,70 naar € 2,10 per uur.
- Het zo snel mogelijk verhogen van de parkeerabonnementen van € 600 per jaar naar € 1250 per jaar.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) invoeren van het betaald parkeren in de avonden en op zondagen.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) de tarieven voor kortparkeren nog eens met 30% éénmalig extra verhogen.

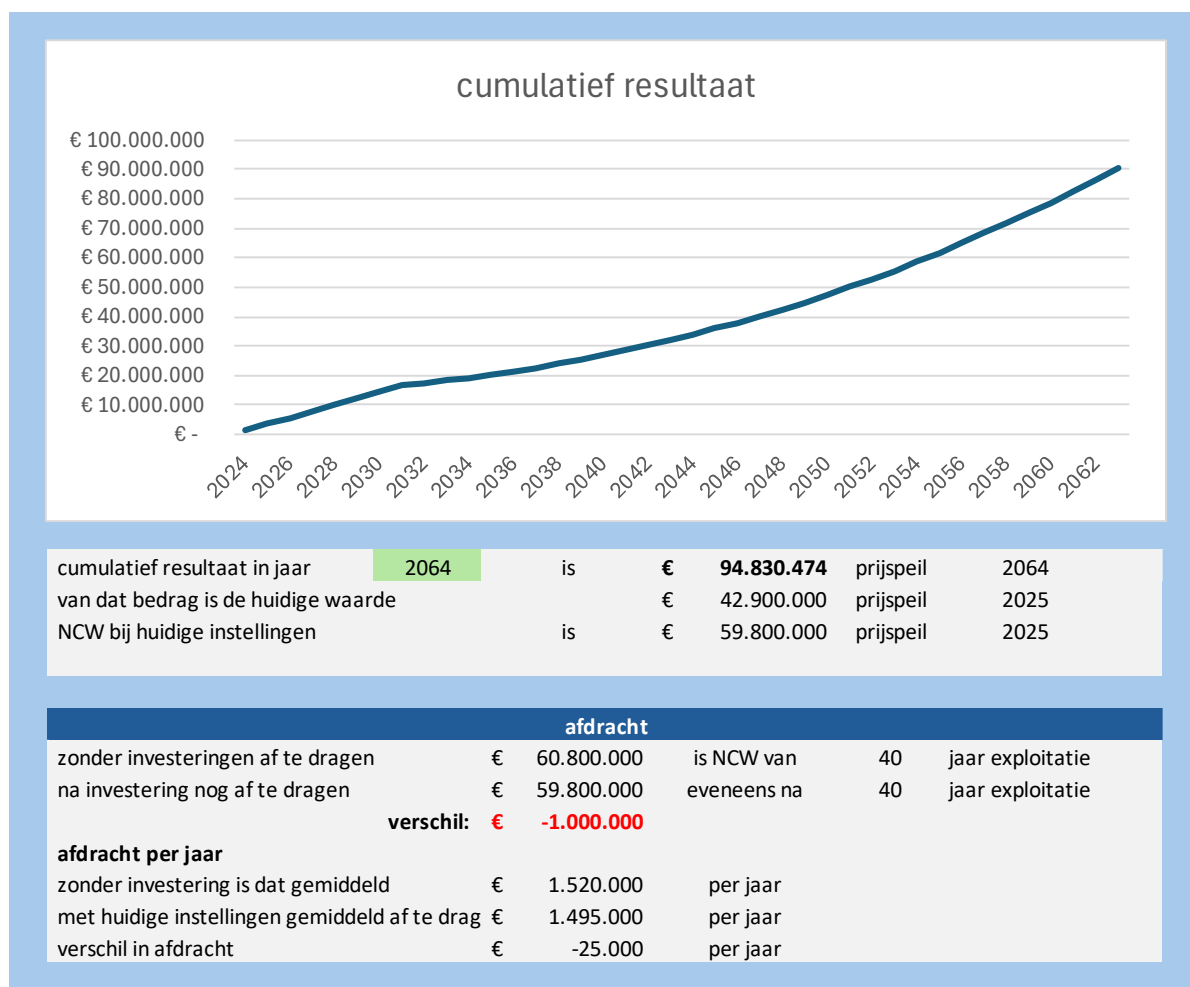
Bij het doorvoeren van bovenstaande maatregelen zijn er voldoende inkomsten om (ondanks de gestegen lasten) de jaarlijkse afdrachten te kunnen continueren.

8.6 Andere oplossing

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8.4 is het een mix van maatregelen. Eén van die maatregelen kan zijn: een 'bedrag aan de voorkant'. Een bedrag aan de voorkant wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten. Daarmee zijn er lagere kapitaallasten. Voorbeelden van een dergelijk bedrag aan de voorkant zijn subsidies en/of bijdragen van de ontwikkelaar. Dergelijke bijdragen zijn niet ongebruikelijk. In deze casus hoeft de ontwikkelaar niet zelf voor parkeerplaatsen te zorgen. Dat is voor de ontwikkelaar een besparing. Een deel van die besparing zou aan de gemeente ten goede kunnen komen. Als een dergelijke overeenkomst met de ontwikkelaar zou worden gesloten, dan kan die bijdrage van de ontwikkelaar óf aan parkeren worden besteed (daarmee lagere stichtingskosten), óf rechtstreeks in het project worden gestoken door een hogere grondopbrengst.

Een bijdrage uit de reserves van de gemeente is ook mogelijk, maar dat is 'vestzak-broekzak'. Er wordt dan geld van de gemeente in het project gestoken om aan de afdracht aan de gemeente te kunnen blijven voldoen.

In onderstaand overzicht is de uitkomst zichtbaar gemaakt waarin de maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 8.5 zijn ingevoerd.



Afbeelding 7: afdracht aan de algemene middelen na doorvoeren van wijzigingen hoofdstuk 8.5

8.7 Verminderde afdracht

De in hoofdstuk 8.4 benoemde beleidsmaatregelen zorgen voor een instandhouding van een vrijwel gelijke afdracht over een periode van 40 jaar. Als deze maatregelen niet, of slechts gedeeltelijk, worden uitgevoerd, zal er niet langer sprake zijn van een continuering van een jaarlijkse afdracht van dezelfde orde van grootte als zonder dit project.

9 Tot slot

De berekeningen in deze businesscase zijn bedrijfseconomische berekeningen. Naast deze bedrijfseconomische kunnen ook andere aspecten, als de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor bezoekers en bewoners, vergroening en duurzaamheidsaspecten een rol spelen bij het bepalen van een keuze. Daar is in deze businesscase géén rekening meer gehouden en of een (indirecte) waarde aan toegekend.

[illegible]

Bijlage 2: lasten parkeren en toedeling lasten

exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar / garage		
kostensoort	hier van toepassing:	opmerkingen
energieverbruik	ja	
verlichting	ja	
ventilatie	ja	
bouwkundig	ja	klein onderhoud voor rekening exploitant
sprinkler	ja	kostbaar
noodstroomvoorziening	ja	
CO en LPG	ja	
BMC	ja	
ontruiming	ja	
liften	ja	
E-laden	ja	in ieder geval leidingwerk voorbereiden
speedgates	ja	
wandafwerking	ja	
OZB-E	ja	
OZB-G	ja	
schoonmaak en verwijderen graffiti	ja	
geldgaring	ja	
verzekeringen	ja	voor zover betrekking exploitatie
onderhoud parkeervloeren	ja	
onderhoud belijning en vakmarkering	ja	
ICT en automatisering	ja	
C2000 installatie	ja	ivm bereikbaarheid hulpdiensten
gsm-antenne	ja	
aanschaf PMS	ja	
licenties en onderhoud PMS	ja	
loonkosten personeel	ja	
opleiding en instructie personeel, BHV	ja	
kosten gebruik meldkamer	ja	
administratie en accountant	ja	
advieskosten	ja	
niet verhaalbare schade	ja	
bewegwijzering garage	ja	
abonnementen-administratie	ja	
overige kosten bedrijfsvoering	ja	

kruisjes lijst investeren, vervangen, verbruik			
jaarlijks			
initiele investering	onderhoud en incidentele vervanging	groot onderhoud	lasten verbruik
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
nvt	nvt	nvt	Vastgoed
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Exploitant	Exploitant	Exploitant	nvt
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Exploitant	nvt
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant

omdat details met betrekking tot ontwerp en inrichting nog niet bekend zijn, wordt er op basis van ervaringen elders voor de exploitatiekosten van deze garage
gerekend met een bedrag van **€ 700,00** per p-plaats per jaar

An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. To the left of the highway is a large, vibrant green field, and to the right is a dense line of trees. The overall scene is captured from a high angle, looking down at the road and surrounding landscape.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Parkeerbilans variant A Beekstraatkwartier gemeente Weert

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	LEESWIJZER	3
3	DOEL VAN DE PARKEERBALANS	3
4	UITGANGSPUNTEN VAN DE PARKEERBALANS	4
5	OPBOUW VAN DE PARKEERBALANS	4
6	HERONTWIKKELING BEEKSTRAATKWARTIER	5
7	NOTA PARKEERNORMEN	6
8	CASUS BEEKSTRAATKWARTIER WEERT	7
8.1	TOEGEPASTE SYSTEMATIEK.....	7
8.2	UITWERKING.....	7
9	AANVULLENDE VOORWAARDEN:.....	8
10	PIEKVRAAG	9
11	PARKEERBALANS VARIANT A.....	9
11.1	BEPALEN PARKEERVRAAG.....	9
11.2	BEPALEN PARKEERAANBOD	10
11.3	PARKEERBALANS IN EVENWICHT?	11
11.4	OOK VOLDOENDE IN DE NACHT	11
12	TOT SLOT	11
	BIJLAGE 1: PROGRAMMA VARIANT A.....	0
	BIJLAGE 2: PARKEERBALANS VARIANT A	1

1 Inleiding

De gemeente Weert bereidt een herontwikkeling voor m.b.t. het Beekstraatkwartier, met aanzienlijke impact op de parkeersituatie in het gebied. Dit rapport bevat een analyse van de parkeerbalans – de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen – zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie na afronding van de herontwikkeling. Voor het project zijn 3 varianten ontwikkeld: een Hoofdvariant, een variant A en een variant B. In dit rapport wordt de parkeerbalans uitgewerkt voor de variant A. De Hoofdvariant en variant B worden in aparte documenten behandeld.

2 Leeswijzer

Voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier is een gedegen analyse van de parkeersituatie essentieel. Dit rapport bevat de parkeerbalans die inzicht biedt in de huidige én toekomstige verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. De parkeerbalans vormt een belangrijke basis voor beleidskeuzes rondom mobiliteit en ruimtelijke inrichting binnen het herontwikkelingsgebied.

Opbouw van het rapport

Het rapport bestaat uit 12 hoofdstukken en is als volgt gestructureerd:

- **Hoofdstuk 3** geeft een korte toelichting op het begrip parkeerbalans en het doel ervan.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft de uitgangspunten waarop de parkeerbalans is gebaseerd.
- **Hoofdstuk 5** geeft inzicht in de methodiek voor het opstellen van een parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 6** bevat de details van de geplande herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.
- **Hoofdstuk 7** beschrijft de actuele status van de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Hoofdstuk 8** presenteert de stapsgewijze uitwerking van de parkeerbalans voor variant A.
- **Hoofdstuk 9** benoemt aanvullende voorwaarden die van toepassing zijn op de parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 10** analyseert de huidige piekvraag naar parkeerplaatsen, inclusief omvang en tijdstip.
- **Hoofdstuk 11** bevat de berekening van de parkeerbalans in de eindsituatie.
- **Hoofdstuk 12** is het slotwoord

3 Doel van de parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft inzicht in de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week binnen een duidelijk afgebakend gebied.

Het doel van de parkeerbalans is om te bepalen in hoeverre het beschikbare parkeeraanbod aansluit op de parkeerbehoefte gedurende deze verschillende momenten. Wanneer op het piekmoment de parkeervraag gelijk is aan het parkeeraanbod, is sprake van een evenwichtige parkeerbalans.

In de volgende hoofdstukken wordt toegelicht op welke wijze een parkeerbalans wordt opgesteld.

4 Uitgangspunten van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld op basis van de vigerende gemeentelijke Nota Parkeernormen. Deze beleidsnota bevat gestandaardiseerde parkeernormen die per functie (zoals wonen, werken, winkelen en horeca) en per gebiedstype binnen de gemeente zijn vastgesteld. De normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen per functie noodzakelijk zijn om in de verwachte vraag te voorzien. Daarnaast bevat de Nota Parkeernormen een aanwezigheidstabel. Deze tabel geeft per functie inzicht in het percentage van de totale parkeervraag dat op specifieke momenten van de week aanwezig is. Hiermee wordt het mogelijk om de fluctuerende parkeerdruk in kaart te brengen en de piekmomenten nauwkeurig te bepalen. Deze informatie vormt een essentieel uitgangspunt voor het opstellen van een betrouwbare en realistische parkeerbalans.

5 Opbouw van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld wanneer sprake is van de (her)ontwikkeling van een gebied. De parkeerbalans bestaat uit twee componenten: de vraagzijde en de aanbodzijde.

5.1 Vraag naar parkeerruimte

Bij gebiedsontwikkeling zijn drie aspecten bepalend voor de bepaling van de parkeervraag:

- **Bestaande parkeervraag:**
De huidige vraag naar parkeerruimte in het plangebied wordt vastgesteld op basis van parkeertellingen. Dit zijn fysieke observaties waarbij het aantal bezette parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week wordt geregistreerd. Voor een betrouwbaar beeld wordt aanbevolen om deze tellingen meerdere keren per jaar uit te voeren, bij voorkeur in verschillende seizoenen. Een grotere hoeveelheid meetgegevens levert een nauwkeuriger inzicht in de daadwerkelijke parkeerdruk.
- **Vervallen functies:**
Door de herontwikkeling kunnen bestaande functies, zoals woningen, winkels of kantoren, komen te vervallen. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook een deel van de bijbehorende parkeervraag. De reductie in parkeervraag wordt berekend aan de hand van de geldende parkeernormen uit de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Nieuwe functies:**
De herontwikkeling brengt nieuwe functies met zich mee, die leiden tot een toename van de parkeervraag. Ook deze extra vraag wordt berekend op basis van de normen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen, waarbij per functie het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald.

Zodra deze gegevens beschikbaar zijn, wordt op basis van de aanwezigheidscijfers (percentages van feitelijke parkeerbezetting per functie en tijdstip) het volgende in kaart gebracht:

- Het saldo van de parkeervraag op verschillende momenten in de week:
 - De bestaande parkeervraag,

- De afname als gevolg van vervallen functies,
 - De toename als gevolg van nieuw te realiseren functies.
- Het piekmoment van de parkeervraag in zowel de huidige als de toekomstige situatie.

5.2 Aanbod van parkeerruimte

Voor het bepalen van het parkeeraanbod binnen het plangebied worden de volgende vragen beantwoord:

- Wat is het huidige aanbod aan parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week?
- Welke parkeerplaatsen komen als gevolg van de herontwikkeling te vervallen?
- Welke nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voorzien in de (toegenomen) parkeervraag?

Als het aanbod in de toekomstige situatie niet toereikend is om de piekvraag op te vangen, is het noodzakelijk extra parkeercapaciteit toe te voegen.

5.3 Saldo van de parkeerbalans

In de eindsituatie dient binnen het plangebied een balans te worden gerealiseerd tussen de parkeervraag en het beschikbare parkeeraanbod. Deze balans moet gelden voor verschillende momenten in de week, waarbij rekening wordt gehouden met de variatie in parkeerbehoefte als gevolg van verschillende functies (zoals wonen, winkelen en werken) en gebruikspatronen.

Een cruciaal toets moment binnen deze afweging is het zogenoemde piekmoment, doorgaans de zaterdagmiddag. Op dat moment bereikt de gecombineerde vraag naar parkeerplaatsen haar maximale niveau. Het is van essentieel belang dat het parkeeraanbod op dergelijke momenten toereikend is om volledig in de vraag te voorzien.

Pas wanneer de beschikbare capaciteit op alle relevante tijdstippen – en in het bijzonder tijdens de piekbelasting – voldoende aansluit bij de vraag, kan worden gesproken van een evenwichtige parkeerbalans. Dit evenwicht vormt de basis voor een functionele, bereikbare en toekomstbestendige inrichting van het centrumgebied.

6 Herontwikkeling Beekstraatkwartier

Zoals aangegeven in de inleiding, zijn er drie varianten voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. In dit document wordt de parkeerbalans voor de variant A uitgewerkt. De beide andere varianten worden elk in een eigen rapport behandeld.

De berekeningen voor de variant A zijn gebaseerd op het Excel-document “250812, definitief programma Beekstraatkwartier, verder aangeduid als het brondocument. Op basis van dit brondocument zijn de plannen concreet uitgewerkt in de volgende onderdelen:

- **Sloop van bestaande bebouwing:**
In totaal komen door sloop 25 woningen en circa 10.350 m² bvo aan bestaande functies te vervallen.

Van de 25 te slopen woningen beschikken 19 woningen over een garage. De overige 6 te slopen woningen hebben géén eigen parkeergelegenheid.

Verder is de sloop voorzien van het voormalige stadhuis, op dit moment in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw. In totaal gaat het daarbij om ca 10.000 m2 bvo.

Ook is voorzien in de sloop van het voormalige kantoor van de Rabo-bank. Het gebouw is nauwelijks nog in gebruik. Er komen géén bezoekers meer en er is geen parkeerfunctie meer in gebruik. Om die reden telt het gebouw niet mee in de parkeerbalans en is daarom op 1 m2 bvo in het sloopprogramma gezet.

Tot slot komt een beperkt aantal andere functies te vervallen, voor in totaal 350 m2 bvo.

De sloop leidt tot een significante verandering van de bestaande bebouwing, van de daarin gehuisveste functies en van de daarbij behorende parkeervraag.

- **Vervangende nieuwbouw van voorzieningen:**

Ter vervanging van de gesloopte functies worden nieuwe gebouwen met nieuwe functies gerealiseerd. Het betreft een mix van functies, waaronder 4.314 m2 bibliotheek, een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers en een ouderensoos van 300 m2 bvo. Verder is voorzien in 200 m2 bvo voor commerciële dienstverlening en is gerekend op 325 m2 horeca.

De invulling en positionering van deze functies zullen bijdragen aan de hernieuwde levendigheid van het centrumgebied en brengen een gewijzigde, mogelijk intensievere, parkeervraag met zich mee.

- **Toevoeging van woningen:**

Een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling is de bouw van 318 nieuwe woningen. Deze woningen worden gerealiseerd in verschillende segmenten, waaronder koop- en huurwoningen in diverse segmenten. De toevoeging van deze woningen zorgt voor een toename van de permanente bewonerspopulatie in het centrumgebied, wat directe gevolgen heeft voor de structurele parkeervraag, zowel overdag als in de avond en nacht.

Deze combinatie van sloop, vervangende nieuwbouw en woningbouw vormt de basis voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte in het gebied en is daarmee een essentieel uitgangspunt bij het opstellen van de parkeerbalans.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de te slopen en nieuw te bouwen functies met de aantallen vierkante meters en woningen. De te slopen functies zijn aangeduid in rood en met een minteken.

7 Nota parkeernormen

Op dit moment, najaar 2025, is een nieuwe Nota Parkeernormen voor de gemeente Weert in procedure. De nota is gereed, maar nog niet formeel vastgesteld. De Nota Parkeernormen vormt wel een belangrijke stap richting actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. De

nieuwe parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente kengetallen en aanbevelingen uit de CROW-publicatie van juni 2024, die geldt als landelijke richtlijn voor parkeernormen.

Hoewel de nieuwe Nota Parkeernormen formeel nog in procedure is, is bij het opstellen van de parkeerbalans voor het Beekstraatkwartier al uitgegaan van de uitgangspunten en rekenmodellen uit deze nog vast te stellen nota. Adviesbureau Empaction is in de berekeningen voor de parkeerbalans al uitgegaan van de nieuwe normen, in de verwachting dat deze uitgangspunten integraal zullen worden overgenomen in de definitieve versie van de Nota Parkeernormen.

Door gebruik te maken van de meest actuele gegevens wordt verzekerd dat de parkeerbalans aansluit bij de toekomstige beleidslijn van de gemeente en ook recht doet aan de veranderende parkeervraag en mobiliteitstrends. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting van het parkeerbeleid in het kader van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.

8 Casus Beekstraatkwartier Weert

8.1 Toegepaste systematiek

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.1 wordt de toekomstige parkeervraag, oftewel de parkeervraag in de eindsituatie na afronding van de herontwikkeling, in drie stappen berekend:

- Stap 1: Bepaling van de huidige parkeervraag
- Stap 2: Berekening van de afname van de parkeervraag als gevolg van sloop van bestaande functies
- Stap 3: Berekening van de toename van de parkeervraag als gevolg van vervangende nieuwbouw en de toevoeging van de woningen

De uitkomst van deze drie stappen leidt tot het totale saldo van de parkeervraag per functie. Door toepassing van de aanwezigheidspercentages per functie – op basis van de systematiek van meervoudig ruimtegebruik – wordt inzicht verkregen in zowel de omvang van de piekvraag als het tijdstip in de week waarop deze zich voordoet. Dit vormt een essentiële basis voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit.

8.2 Uitwerking

Uitwerking stap 1: huidige parkeervraag

De actuele vraag naar parkeerruimte is vastgesteld aan de hand van parkeertellingen die in mei 2025 zijn uitgevoerd. Deze tellingen hebben zowel in het centrumgebied als in de aangrenzende zones plaatsgevonden. Voor de parkeerbalans is uitsluitend gerekend met de tellingen binnen het plangebied (Beekstraatkwartier), aangezien deze direct relevant zijn voor de herontwikkeling. Er zijn telgegevens beschikbaar voor de werkdagochtend, voor een nacht en voor een zaterdagmiddag. Omdat er geen telgegevens zijn voor andere momenten van de week, is uitgegaan van extrapolatie van de beschikbare gegevens. Daarbij is op basis van ervaringen elders voor de overige momenten (werkdag middag, werkdag avond, vrijdag middag, vrijdag avond, zaterdag avond en zondag middag) gewerkt met een percentage van het maximale aantal. Het

maximale getelde aantal in het plangebied is 418 op de zaterdagmiddag. Voor de momenten dat geen telgegevens beschikbaar zijn, is gewerkt met een percentage van deze 418 aanwezige auto's. Daarmee is er een voldoende representatief beeld van het gebruik op verschillende momenten in de week en vormen de aldus verkregen gegevens het uitgangspunt voor de huidige parkeervraag.

Uitwerking stap 2: vermindering van parkeervraag door sloop van functies

Op basis van de parkeernormen uit de (nog vast te stellen) Nota Parkeernormen is berekend hoeveel parkeerplaatsen kunnen komen te vervallen door de sloop van 25 woningen en 10.350 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan diverse functies. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook de bijbehorende parkeerbehoefte. De berekende reductie is per functie uitgesplitst en vormt een negatieve correctie op de totale parkeervraag in de toekomstige situatie.

Uitwerking stap 3: toename van parkeervraag door nieuwbouw van functies en woningen

Voor de vervangende nieuwbouw

- bibliotheek van 4.314 m² bvo,
- een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers,
- een ouderensoos van 300 m²,
- horeca van 325 m² bvo,
- overige commerciële ruimte van 200 m² bvo,
- en de toevoeging van 318 koop- en huurwoningen

is, eveneens op basis van de parkeernormen uit de aankomende Nota Parkeernormen, berekend hoeveel extra parkeerplaatsen benodigd zijn. Hierbij is rekening gehouden met de aard van de functies, de ligging binnen het centrumgebied, het type woningen (huur/koop, prijsklasse) en de verwachte mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers.

De optelsom van de afgenomen en toegenomen parkeervraag per functie leidt tot een totaalbeeld van de structurele parkeerbehoefte in de toekomstige situatie. Deze informatie is essentieel voor het vaststellen van het benodigde parkeeraanbod en het realiseren van een evenwichtige parkeerbalans.

9 Aanvullende voorwaarden:

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit in de toekomstige situatie zijn twee uitgangspunten van essentieel belang:

- **Parkeren voor nieuwbouw volledig op eigen terrein (in parkeergarages):**
Alle bewoners van de nieuw te realiseren woningen binnen het projectgebied zullen hun voertuig parkeren in een daartoe bestemde parkeergarage. Er wordt geen mogelijkheid geboden voor deze bewoners om een parkeervergunning voor parkeren op straat aan te vragen. Dit beleidsmatig uitgangspunt is bedoeld om de druk op de openbare parkeerruimte te beperken.

- **Voldoende capaciteit tijdens piekmomenten:**

De parkeervoorzieningen binnen het projectgebied moeten zodanig worden gedimensioneerd dat zij op de momenten van maximale parkeerdruk – de zogenoemde piekmomenten – volledig kunnen voorzien in de dan geldende parkeervraag. Dit betekent dat de geplande parkeercapaciteit niet alleen afgestemd moet zijn op het gemiddelde gebruik, maar vooral op de momenten waarop de hoogste gecombineerde vraag vanuit alle functies optreedt (bijvoorbeeld op zaterdagmiddag of tijdens avonduren). Alleen wanneer op deze momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan worden gesproken van een robuuste en toekomstbestendige parkeerbalans.

Deze twee uitgangspunten vormen samen de basis voor het ontwerp en de dimensionering van het parkeeraanbod binnen de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier op basis van variant A.

10 Piekvraag

Volgens de systematiek in hoofdstuk 8 vormt de huidige parkeervraag het uitgangspunt voor de verdere berekening van de parkeerbalans. Deze vormt stap 1 van de analyse. In stap 2 wordt op basis van de geplande sloop berekend in welke mate de parkeervraag afneemt door het verdwijnen van bestaande functies. In stap 3 wordt vastgesteld met hoeveel parkeerplaatsen de vraag toeneemt als gevolg van nieuw te realiseren functies en woningen.

De piekvraag zoals vastgesteld op basis van de tellingen in mei 2025 en beschreven in hoofdstuk 8.2 van dit document, wordt gehanteerd als rekenkundig uitgangspunt voor de verdere berekeningen. Hiermee wordt uitgegaan van een conservatief en robuust scenario dat voldoende waarborgen biedt voor het opvangen van de maximale parkeerdruk in de toekomstige situatie.

11 Parkeerbalans variant A.

In dit hoofdstuk worden vraag en aanbod van de parkeerbalans van de variant A uitgewerkt.

11.1 Bepalen parkeervraag

Uitgangspunt is de huidige piekvraag van 418 plaatsen op de zaterdagmiddag.

Door de sloop komen er functies te vervallen. De functies die komen te vervallen (met name het bedrijfsverzamelgebouw in het voormalige stadhuis) genereren nauwelijks kortparkeren op de zaterdagmiddag. De vraag naar parkeerplaatsen is dan maar 7 plaatsen minder dan de huidige piekvraag.

Door de nieuwbouw van woningen en andere functies neemt de parkeervraag toe.

In onderstaande tabel is e.e.a. weergegeven.

ontwikkeling parkeervraag	zaterdag middag
bestaande vraag naar p-plaatsen	418
gaat af door sloop	-7
komt bij door nieuwbouw	280
parkeervraag in de nieuwe situatie	691

Tabel 1: parkeervraag op piekmoment, zaterdagmiddag

11.2 Bepalen parkeeraanbod

Om in de eindsituatie een sluitende parkeerbalans te krijgen, moeten vraag en aanbod met elkaar in evenwicht zijn. In onderstaande tabel is weergegeven:

- De huidige parkeercapaciteit
- De parkeercapaciteit die als gevolg van de herontwikkeling zal verdwijnen
- De nieuw te bouwen parkeercapaciteit van 680 plaatsen

huidige en toekomstige capaciteit t.b.v. project	
huidige capaciteit projectgebied	
oud gasthuisplein	98
kasteelplein	137
hoge kei	7
hegstraat	13
totaal op straat in huidige situatie	255
muntgarage	290
totaal bestaande capaciteit toekomstig project	545
gaat af	
oud gasthuisplein	-98
kasteelplein	-137
totaal weg te halen van straat	-235
sloop Muntgarage	-290
totaal af	-525
nieuwe capaciteit projectgebied	
hoge kei	7
hegstraat	13
nieuw te bouwen garage	680
totaal capaciteit straks	700

Tabel 2. Huidige en toekomstige parkeercapaciteit

11.3 Parkeerbalans in evenwicht?

Uit het bovenstaande blijkt dat er op het piekmoment in de nieuwe situatie:

- Een parkeervraag is van 691 plaatsen op zaterdagmiddag
- Een parkeeraanbod is van 700 plaatsen
- Dat er daarmee op de piek op zaterdagmiddag een overcapaciteit van 9 plaatsen zal zijn.

11.4 Ook voldoende in de nacht

Omdat er (zie hoofdstuk 9) aan de bewoners van de nieuwbouw géén parkeervergunningen op straat zullen worden verstrekt, moeten alle auto's van bewoners van de nieuwbouw in de garage parkeren. Dat zijn 289 plaatsen. Bij een garage van 680 plaatsen is er 's nachts voldoende parkeerruimte voor bewoners van de nieuwbouw.

De volledige parkeerbalans is opgenomen in bijlage 2.

12 Tot slot

Op basis van de hierboven beschreven systematiek kan worden volstaan met een parkeergarage van 680 plaatsen in het plangebied. Er zal dan in vrijwel alle gevallen ook op het piekmoment (de vrijdagavond) voldoende plaats zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Toch kan het een paar keer per jaar voorkomen dat de garage op het piekmoment echt volledig bezet is.

Bezoekers kunnen in zo'n geval uitwijken naar een andere parkeerlocatie. Bewoners met een abonnement moeten dan wachten tot er in de garage weer een plaats vrij komt. Om aan de bewoners tegemoet te komen, kan ervoor worden gekozen om de bewoners de mogelijkheid te geven de auto in dat geval in één van de andere garages te laten parkeren. Als dit vooraf aan de toekomstige bewoners kenbaar wordt gemaakt, is dit een passende oplossing. Het alternatief zou zijn om de garage voor die uitzonderlijke gevallen groter uit te voeren. Een kostbare extra investering in extra parkeerplaatsen die voor het grootste deel van het jaar leeg staan.

Eindhoven, oktober 2025

Bijlage 1: programma variant A

project:	p-balans Weert variant A
gekozen norm:	gemiddelde norm

184,76	76,11
--------	-------

[illegible]

Bijlage 2: parkeerbalans variant A

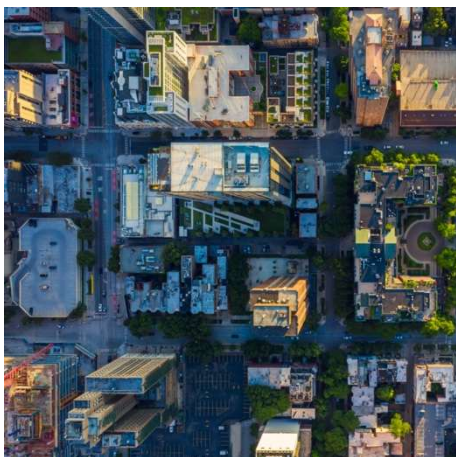
		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag- middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	
capaciteit												
huidige capaciteit straat projectgebied		255	255	255	255	255	255	255	255	255	255	
Muntgarage		290	290	290	290	290	290	290	290	290	290	
totaal huidige capaciteit projectgebied		545	545	545	545	545	545	545	545	545	545	
weghalen straat projectgebied		-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	
sloop Muntgarage		-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	
totaal komt te vervallen		-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	
nieuwe garage		680	680	680	680	680	680	680	680	680	680	
totaal capaciteit straks		700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	
vraag												
bestaande vraag op basis tellingen		100%	322	334	289	194	289	334	289	418	244	309
minder vraag door sloop functies			-137	-137	-14	-6	-18	-88	-7	-7	-7	-7
blijft over bestaande vraag			185	197	275	188	271	246	282	411	237	302
project	eigen gebruik		197	198	265	289	238	222	206	219	234	218
	bezoek		46	58	52	0	51	59	59	60	45	34
	totaal vraag project		244	256	317	289	289	281	265	280	280	252
abo's en vergunningen		0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totaal vraag			429	453	592	477	560	528	546	691	516	555
saldo												
over / tekort			271	247	108	223	140	172	154	9	184	145

An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. The highway is flanked by green fields on the left and a line of trees on the right. The scene is captured from a high angle, looking down at the road.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Rapport Businesscase parkeren Beekstraatkwartier variant B

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	SAMENVATTING	3
3	LEESWIJZER.....	3
4	PARKEERBALANS VARIANT B	3
5	DOEL EN UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE	4
5.1	STADBREDE BUSINESSCASE.....	4
5.2	DOEL VAN DE BUSINESSCASE	4
5.3	GEBRUIKTE GEGEVENS	4
5.4	FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN BUSINESSCASE.....	4
6	UITGANGSPUNTEN BATEN	5
6.1	NETTO-EFFECT AANTAL PARKEERUREN.....	5
6.2	NETTO EFFECT AANTAL PARKEERABONNEMENTEN.....	6
6.3	INGROEI VAN PARKEERUREN EN ABONNEMENTEN	7
6.4	TE HANTEREN TARIEVEN	7
6.5	JAARLIJKSE INDEXERING TARIEVEN	8
6.6	OVERIGE ASPECTEN M.B.T. DE BATEN.....	8
7	UITGANGSPUNTEN LASTEN	8
7.1	STICHTINGSKOSTEN EN BOUWKOSTEN	9
7.2	BIJDRAGE ONTWIKKELAARS / SUBSIDIES	9
7.3	UITGANGSPUNTEN KAPITAALLASTEN	10
7.4	VASTGOEDLASTEN.....	10
7.5	EXPLOITATIELASTEN.....	11
7.6	KOSTEN PMS	12
7.7	TOTAAL LASTEN PER PARKEERPLAATS	13
7.8	TOETS: VERGELIJKING MET ANDERE GEMEENTEN	13
8	RESULTAAT PARKEEREXPLOITATIE; AANSLUITING BEGROTING	14
8.1	HUIDIGE AFDRACHT DOORTREKKEN NAAR TOEKOMST	14
8.2	RESULTAAT BIJ HUIDIG BELEID.....	14
8.3	OORZAKEN VAN HET TEKORT	15
8.4	OPLOSSEN VAN HET TEKORT	15
8.5	VOORGESTELDE OPLOSSING	16
8.6	ANDERE OPLOSSING	16
8.7	VERMINDERDE AFDRACHT.....	17
9	TOT SLOT	17
	BIJLAGE 1: PARKEERVRAAG VARIANT B	0
	BIJLAGE 2: LASTEN PARKEREN EN TOEDELING LASTEN	0

1 Inleiding

De gemeente Weert werkt aan de opwaardering van het gebied 'Beekstraatkwartier'. Het project Beekstraatkwartier ligt in de binnenstad van Weert, rondom het oude stadhuis aan de Beekstraat en de directe omgeving daarvan.

Parkeren maakt een belangrijk deel uit van de plantontwikkeling. De plannen voorzien in meerdere varianten met betrekking tot de herontwikkeling, met voor elke variant een eigen parkeervraag. Deze varianten voor de herontwikkeling zijn: de Hoofdvariant, de variant A en de variant B.

Aan Empaction is gevraagd een businesscase op te stellen voor elk van deze varianten. In dit rapport wordt de variant B beschreven en uitgewerkt. De Hoofdvariant en variant A worden elk in een eigen document beschreven en uitgewerkt.

2 Samenvatting

Dit rapport is de uitwerking van de businesscase voor de nieuw te bouwen Muntgarage als onderdeel van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Aan de hand van de parkeerbalans voor het plangebied is op basis van ongewijzigd beleid in kaart gebracht wat de financiële gevolgen zijn van de sloop van de bestaande Muntgarage en vervolgens nieuwbouw van de nieuwe Muntgarage. Uit de berekeningen komt naar voren dat er bij ongewijzigd beleid géén blijvend positief exploitatieresultaat kan worden verwacht.

3 Leeswijzer

- In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op de parkeerbalans die voor het plangebied is opgesteld.
- In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten van de businesscase behandeld
- Hoofdstuk 6 gaat in op de baten van de parkeerexploitatie
- Hoofdstuk 7 behandelt de lasten van de parkeerexploitatie
- In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op het resultaat van de parkeerexploitatie en op de afdracht aan de algemene middelen van de gemeente.
- Hoofdstuk 9 is het slotwoord
- In de bijlage is opgenomen: het te ontwikkelen programma in het plangebied

4 Parkeerbalans variant B

Vertrekpunt voor een businesscase parkeren is een parkeerbalans voor het plangebied. In de parkeerbalans worden de vraag naar parkeerplaatsen en het aanbod van parkeerplaatsen in de betreffende ontwikkeling met elkaar vergeleken.

Voor de variant B is een parkeerbalans opgesteld op basis van het te ontwikkelen programma voor de variant B. Voor de gedetailleerde uitwerking van de parkeerbalans wordt verwezen naar ons concept rapport "Parkeerbalans Weert variant B oktober 2025". Daarin is de te verwachten parkeervraag vanuit het project berekend, rekening houdend met de sloop van bestaande functies en de nieuwbouw zoals omschreven in het projectplan.

De uitkomst van de parkeerbalans voor de variant B is een vraag naar parkeerruimte van 730 plaatsen, waarvan 710 plaatsen te realiseren in een nieuwe ondergrondse Muntgarage.

5 Doel en uitgangspunten businesscase

5.1 Stadsbrede businesscase

Bij het opstellen van een businesscase parkeren zijn er verschillende keuzes mogelijk. Er kan worden gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Dan worden alleen baten en lasten van het betreffende gebied in ogenschouw genomen. Het nadeel is: als er tariefsverhogingen nodig zijn om het project financieel sluitend te krijgen, dan zijn die tarieven uitsluitend van toepassing voor het projectgebied. Het gevolg zal zijn: parkeerders zoeken een goedkopere plaats, dan maar (net) buiten het projectgebied. In deze businesscase is gekozen voor een **stadsbrede** businesscase. In deze stadsbrede businesscase wordt gekeken naar het stadsbrede financiële effect van alle baten en alle lasten van het parkeren. Ook kan dan het effect van de investeringen op het totaal van de gemeentelijke begroting inzichtelijk worden gemaakt.

5.2 Doel van de businesscase

Doel van een businesscase 'parkeren' is het zo goed mogelijk voorspellen van de financiële gevolgen van de te nemen voorgestelde maatregelen. In deze businesscase geldt de opgestelde parkeerbalans voor de variant A als uitgangspunt voor de te nemen maatregelen.

Er wordt rekening gehouden met de financiële randvoorwaarden zoals de te verwachten indexering van baten en lasten, de tariefontwikkeling, de stichtingskosten, de rente, de financierings- en exploitatielasten.

In complexe situaties, waarbij sprake is van een lange doorlooptijd, is de businesscase bovendien het hulpmiddel om gaandeweg tot herijking van beslissingen te kunnen komen. Als in de aanloop naar de realisatiefase blijkt dat één of meerdere parameters zich anders ontwikkelt dan nu voorzien, dan is de businesscase een hulpmiddel om de gevolgen van eventuele wijzigingen te kwantificeren en inzichtelijk te maken.

5.3 Gebruikte gegevens

De businesscase is gebaseerd op:

- de gegevens zoals die van de gemeente Weert zijn ontvangen zoals die ook verwerkt zijn in de parkeerbalans en op
- de ervaringen van Empaction bij vergelijkbare projecten van realisatie en exploitatie van parkeergarages.

De gegevens zijn geactualiseerd tot en met oktober 2025.

5.4 Financiële uitgangspunten businesscase

De algemene financiële uitgangspunten zijn:

- Er is, op aangeven van de gemeente Weert, gerekend met een omslagrente van 3,30%.
- Bij een positief saldo bedraagt de creditrente 0,00%
- Er wordt géén rente berekend over de oplopende exploitatietekorten
- De index baten is 2,0%
- De index lasten is gelijk aan de index baten is 2,0%
- De disconteringsvoet (hier gebruikt om de huidige waarde van toekomstige resultaten te berekenen) bedraagt 2,00%.

Voor de indexen baten en lasten en de disconteringsvoet is gekozen voor een index van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank. In onderstaande afbeelding is een samenvatting van de belangrijkste uitgangspunten weergegeven.

uitgangspunten businesscase Weert variant A		
algemene gegevens		
jaar van openstelling garage		2032
aantal plaatsen		710
stichtingskosten per plaats	€	50.858
rente en indexering		
omslagrente		3,30%
index baten		2,00%
index lasten		2,00%
contant maken		2,00%
tarieven prijpeil 2025		
kortparkeren	€	1,70 per uur
abonnement wonen	€	600,00 per jaar
abonnement zakelijk	€	600,00 per jaar

Afbeelding 1: Samenvatting belangrijkste uitgangspunten

6 Uitgangspunten baten

De businesscase richt zich op het netto-effect van het project Beekstraatkwartier op het stadsbrede parkeren. Dit netto-effect wordt berekend door zowel de baten als de lasten in kaart te brengen, waarbij de baten een belangrijke rol spelen bij het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project. De belangrijkste baten die bijdragen aan het netto-effect van het parkeren zijn:

- De aantallen te verkopen parkeeruren kortparkeren
- De aantallen uit te geven parkeerabonnementen

Daarnaast zijn verder van belang:

- De ingroei (de verwachte toename van de inkomsten in de loop van de tijd).
- De te hanteren tarieven en
- de bijbehorende jaarlijkse indexering van de tarieven.

6.1 Netto-effect aantal parkeeruren

Dit betreft de te verkopen parkeeruren aan kortparkeerders. Kortparkeerders zijn parkeerders die bij binnenkomst een kaartje trekken in de parkeergarage, hun bezigheden in de buurt verrichten en na afloop betalen voor het parkeren. De betaling is tegen het geldende tarief per uur.

Het netto-effect van het aantal parkeeruren is als volgt bepaald:

- **Bestaande parkeeruren:** in de huidige situatie wordt ook nu in het plangebied geparkeerd. Er wordt op straat geparkeerd en in de Muntgarage. De kortparkeerders op straat en in de Muntgarage zijn niet alleen de bezoekers van het plangebied, maar ook bezoekers van het centrum van de stad en

van de Muntpassage. Omdat er sprake is van een stadsbrede businesscase, is er gekeken naar het totaal van alle parkeeruren in Weert.

- **Vervallen parkeeruren:** Er wordt berekend hoeveel parkeeruren zullen verdwijnen door de sloop van functies. Wanneer functies worden gesloopt, komt het bezoek aan deze functies ook te vervallen, wat resulteert in minder parkeervraag. Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen er komen te vervallen en hoeveel parkeeruren er daardoor minder verkocht zullen worden.
- **Toename van parkeeruren:** Vervolgens wordt berekend hoeveel parkeeruren erbij komen door de nieuwbouw van functies en de toevoeging van woningen. Ook hier wordt, aan de hand van de parkeernormen, het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald, en wordt ingeschat hoeveel parkeeruren er als gevolg van deze nieuwe functies en woningen verkocht zullen worden.
- **Netto-effect:** Het netto-effect is bepaald door:
 - het huidige aantal parkeeruren te nemen,
 - dit huidige aantal te verminderen met de uren die zullen vervallen als gevolg van het slopen van functies en
 - vervolgens te vermeerderen met de toename van de parkeeruren als gevolg van de nieuwe functies.

In onderstaande afbeelding is de verwachting voor het aantal te verkopen parkeeruren weergegeven. Er komen betrekkelijk weinig parkeeruren te vervallen. De te slopen functies kennen geen grote bezoekersvraag.

te verkopen parkeeruren	
huidig aantal parkeeruren, stadsbreed	1.552.000
gaat af door sloop van functies	-19.000
komt bij door nieuwbouw	107.000
totaal te verkopen parkeeruren	1.640.000

Afbeelding 2: aantal te verkopen parkeeruren

6.2 Netto effect aantal parkeerabonnementen

Het uitgangspunt voor het parkeren is dat de bewoners van de nieuw te bouwen woningen geen parkeervergunning voor op straat krijgen. Dit betekent dat voor deze bewoners de enige mogelijkheid om te parkeren is door een abonnement in de parkeergarage af te sluiten. Hetzelfde geldt voor zakelijk gebruik in de nieuwbouw: ook hier worden geen vergunningen voor parkeren op straat verstrekt. Voor eigen gebruik kunnen bedrijven een abonnement in de parkeergarage aanschaffen. Voor de uitgifte van parkeerabonnementen geldt in principe dezelfde systematiek als bij de parkeeruren.

- **Bestaande abonnementen.** Hoeveel abonnementen zijn er in omloop?
- **Vervallen abonnementen.** Hoeveel abonnementen komen er door de sloop van functies te vervallen? Wanneer functies worden gesloopt, komt ook de bijbehorende vraag naar parkeerabonnementen te vervallen.
- **Toename van vraag naar abonnementen:** Door het realiseren van nieuwe functies zal de vraag naar abonnementen toenemen.

- **Netto effect:** is het saldo van het aantal te verkopen parkeerabbonnementen

Er is berekend hoeveel abonnementen er nodig zijn voor het project. Die berekening is gebaseerd op het aantal parkeerplaatsen die nodig zijn voor eigen gebruik. Dat zijn 308 abonnementen voor wonen en 38 zakelijke abonnementen.

aantal langparkeren = abonnementen	
uit project	
nodig voor wonen	308
nodig zakelijk	38

Afbeelding 3: aantal te verkopen abonnementen voor langparkeren

6.3 Ingroei van parkeeruren en abonnementen

Elke nieuwe of gewijzigde parkeerlocatie kent een periode van ingroei, waarin het gebruik van de parkeergarage geleidelijk toeneemt naarmate de herontwikkeling vordert en de nieuwe functies volledig operationeel zijn. Deze ingroei is te verklaren door twee belangrijke oorzaken:

- **Na-ijlende oplevering van de functies:** Vaak is de parkeergarage al klaar voor gebruik, maar zijn de functies in de directe omgeving, zoals winkels, woningen en andere commerciële ruimtes, nog niet volledig afgebouwd of in gebruik genomen. Dit betekent dat de omzet genererende activiteiten (zoals bezoekers of bewoners die parkeren) pas later op gang komen. Gedurende deze periode is er beperkt gebruik van de garage, omdat de nieuwe functies nog niet volledig benut worden.
- **Gewenning bij klanten:** Naast de vertraagde oplevering van de functies is er ook altijd sprake van een gewenningsperiode. Klanten moeten eerst weten dat er een nieuwe parkeergarage beschikbaar is, en het duurt vaak even voordat zij deze nieuwe faciliteit gaan gebruiken. Dit kan te maken hebben met het tijd nodig hebben om de nieuwe parkeermogelijkheid op te merken en als een alternatief voor bestaande parkeerfaciliteiten te omarmen.

In deze specifieke casus is er bij de berekeningen rekening gehouden met een ingroei van 3 jaar. Dit betekent dat de parkeergarage de eerste drie jaar na de opening naar verwachting niet volledig benut zal worden. Gedurende deze periode zal het gebruik van de parkeergarage langzaam toenemen, naarmate de omliggende functies verder worden ontwikkeld en klanten zich bewust worden van de nieuwe parkeermogelijkheid. Het is belangrijk om deze ingroeifase in de businesscase te betrekken, omdat het de verwachte baten in de beginjaren beïnvloedt.

6.4 Te hanteren tarieven

Voor de exploitatie van de parkeergarage is het tarief voor kortparkeren van groot belang. In de businesscase is uitgegaan van het huidige tarief van € 1,70 per uur inclusief btw, dus met prijspeil 2025.

Voor de abonnementen in de parkeergarage is gerekend met het huidige tarief van € 600 per jaar inclusief btw. Dit tarief geldt voor zowel bewoners als bedrijven die gebruik willen maken van een jaarbasis voor parkeren.

6.5 Jaarlijkse indexering tarieven

Om de baten in de loop der tijd op peil te houden, wordt er rekening gehouden met indexatie van de tarieven. Dit betekent dat de parkeertarieven jaarlijks worden aangepast op basis van inflatie of andere economische indicatoren. Deze jaarlijkse aanpassing zorgt ervoor dat de opbrengsten uit parkeren in lijn blijven met de stijgende kosten van onderhoud, exploitatie en andere lasten, en voorkomt dat de inkomsten de waardeverliezen door inflatie. In deze businesscase is gerekend met een jaarlijkse indexering van 2,0%, het streefcijfer voor inflatie van de Nederlandse Bank en de Europese Centrale Bank.

Door al deze factoren mee te nemen in de berekeningen, wordt een gedetailleerd en realistisch beeld geschetst van de verwachte baten uit het parkeren in het vernieuwde Beekstraatkwartier. Het netto-effect van deze baten is essentieel voor het bepalen van de financiële haalbaarheid van het project en de mate waarin het parkeren bijdraagt aan de financiering van de herontwikkeling.

6.6 Overige aspecten m.b.t. de baten

Bij het berekenen van de parkeeruren is rekening gehouden met de volgende aspecten:

- **Parkeren in de avonduren en op zondagen:** Momenteel hoeft er in de avonduren en op zondagen niet betaald te worden voor parkeren.
- **Toekomstige betaalregimes:** Als er wordt besloten om vanaf de herontwikkeling wel voor parkeren te laten betalen in de avonduren en op zondagen, heeft dit invloed op de omzet. Dit zou de inkomsten uit parkeren verhogen. In de businesscase is ervan uitgegaan dat er in de toekomst in de avonduren en op zondagen moet worden betaald.
- **Inkomsten bij geen betaling in de avonduren en op zondagen:** Als wordt besloten om in de avonduren en op zondagen geen parkeergelden te heffen, zou dit een aanzienlijke vermindering van de inkomsten betekenen, wat de financiële haalbaarheid van het project negatief zal beïnvloeden.

7 Uitgangspunten lasten

In de businesscase wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verschillende kostenposten, die essentieel zijn voor het bepalen van de financiële haalbaarheid en de uitvoering van het parkeerproject.

Deze kosten worden als volgt uitgesplitst:

- **Stichtingskosten en bouwkosten:** Dit betreft de initiële kosten die gepaard gaan met de aanleg en bouw van de parkeergarage. De stichtingskosten omvatten de kosten voor de aankoop van grond, voorbereidende werkzaamheden, en alle kosten die nodig zijn om de fundering en de structuur van de garage te realiseren. De bouwkosten zijn de kosten die direct verband houden met de constructie van de garage zelf, zoals materialen, arbeidskosten, en andere bouw-gerelateerde uitgaven. Deze kosten worden in de businesscase nauwkeurig berekend om te zorgen voor een realistische inschatting van de initiële investering.
- **Kapitaallasten, vastgoedlasten en exploitatielasten:** Deze kosten zijn verdeeld in verschillende categorieën:
 - **Kapitaallasten:** Dit zijn de kosten die verband houden met de financiering van de parkeergarage, zoals rente op leningen en afschrijvingen. Ze vertegenwoordigen de kosten van het geïnvesteerde kapitaal dat nodig is voor de bouw van de garage.

- **Vastgoedlasten:** Dit omvat de kosten die te maken hebben met het bezit van het vastgoed, zoals belasting, verzekeringen, en onderhoud van de fysieke structuur van de parkeergarage.
- **Exploitatielasten:** Deze lasten hebben betrekking op de operationele kosten van het parkingsysteem, zoals personeelskosten, onderhoud van de parkeergarage, beveiliging en overige operationele uitgaven die nodig zijn om de garage draaiende te houden.
- **Kosten van parkeerapparatuur (PMS, Parkeermanagementsysteem):** Het Parkeermanagementsysteem (PMS) is essentieel voor het functioneren van de parkeergarage. Dit systeem omvat de technologie die nodig is voor het beheer van de parkeerplaats, zoals betalingssysteem, toegangscontrole, en het beheer van de parkeerbezetting. De kosten voor het PMS omvatten zowel de initiële aanschaf en installatie van het systeem als de jaarlijkse onderhoudskosten en eventuele licentiekosten. Het systeem speelt een cruciale rol in het efficiënt en gebruiksvriendelijk maken van het parkeerproces, zowel voor de gebruikers als voor de exploitant van de garage.
- Door deze verschillende kostenposten in detail te specificeren, biedt de businesscase een helder en volledig financieel overzicht, wat van cruciaal belang is voor het maken van weloverwogen beslissingen over de financiering en uitvoering van het parkeerproject.

7.1 Stichtingskosten en bouwkosten

De investering in de parkeergarage wordt uitgedrukt in stichtingskosten. Kort samengevat omvatten de stichtingskosten de bouwkosten, zoals de aanneemsommen voor de daadwerkelijke constructie van de parkeergarage, vermeerderd met een opslag voor alle bijkomende kosten die gepaard gaan met het project. Deze bijkomende kosten kunnen onder andere bestaan uit kosten voor vergunningen, ontwerpkosten, voorbereidingswerkzaamheden, en andere onvoorziene uitgaven die zich tijdens de uitvoering van het project kunnen voordoen.

In deze specifieke casus is ervan uitgegaan dat de bouwkosten volgens opgave van de gemeente € 40.686 per plaats zullen bedragen. Voor de totale garage is dat afgerond € 28,9 miljoen. Voor de bijkomende kosten wordt gerekend met een opslag van 25%. Daarmee komen de stichtingskosten op afgerond € 36,1 miljoen, prijspeil 2025.

7.2 Bijdrage ontwikkelaars / subsidies

De kapitaallasten worden berekend op basis van de stichtingskosten. Dit betekent dat de hoogte van de kapitaallasten direct afhankelijk is van de totale kosten voor de bouw en de oprichting van de parkeergarage. Hoe lager de stichtingskosten, hoe lager de kapitaallasten, en hoe beter de uiteindelijke exploitatieresultaten van het project.

Het is niet ongebruikelijk dat ontwikkelaars een financiële bijdrage leveren om de exploitatie van het parkeren mogelijk te maken. Deze bijdrage kan bijvoorbeeld in de vorm van een subsidie of een aanvullende financiering komen, die helpt om de totale investering in de parkeergarage te verlagen. Dergelijke bijdragen worden vaak toegepast om de financiële haalbaarheid van het project te verbeteren, vooral in gevallen waarin de verwachte opbrengsten uit parkeren niet voldoende zijn om de kosten te dekken.

Op dit moment is er echter geen rekening gehouden met een mogelijke financiële bijdrage van de ontwikkelaars of een andere vorm van subsidiering. Als er in de toekomst een dergelijke bijdrage komt, is

het gebruikelijk dat deze bijdrage 'aan de voorkant' wordt verrekend, oftewel direct in mindering wordt gebracht op de stichtingskosten. Dit betekent dat de stichtingskosten effectief lager worden, wat op zijn beurt resulteert in lagere kapitaallasten en daardoor gunstigere exploitatieresultaten. Het opnemen van een dergelijke bijdrage kan dus aanzienlijke voordelen bieden voor de financiële prestaties van het parkeerproject op de lange termijn, door de belasting op de exploitatie te verminderen en de rentabiliteit te verbeteren.

7.3 Uitgangspunten kapitaallasten

De kapitaallasten zijn de kosten die voortvloeien uit de financiering van de stichtingskosten van de parkeergarage, inclusief het gebouw zelf en de gebouwgebonden installaties. Deze kapitaallasten bestaan uit twee belangrijke componenten: rente en afschrijving. De rente betreft de kosten die gepaard gaan met de leningen of financiering die is aangegaan om de parkeergarage te realiseren, terwijl de afschrijving betrekking heeft op het jaarlijks afnemen van de waarde van het gebouw en de bijbehorende installaties gedurende hun levensduur.

In deze casus zijn de volgende aannames en gegevens gehanteerd:

- **Omslagrente van 3,30%:** De rente is vastgesteld op 3,30%, zoals door de gemeente is aangegeven. Dit rentepercentage wordt gebruikt om de jaarlijkse rentekosten te berekenen van de financiering die nodig is om de parkeergarage te bouwen.
- **Afschrijving van het gebouw en gebouwgebonden installaties in 50 jaar:** Het afschrijven van het gebouw en de gebouwgebonden installaties gebeurt over een periode van 50 jaar. Dit betekent dat de waarde van de parkeergarage en de bijbehorende installaties in 50 gelijke jaarlijkse termijnen wordt afgeschreven. Na 50 jaar is de waarde van het gebouw en de installaties volledig afgeschreven, en zijn er geen verdere afschrijvingskosten meer voor deze componenten. De lange afschrijvingsperiode is typisch voor vastgoedprojecten, omdat de levensduur van een parkeergarage doorgaans vele jaren beslaat. Daarbij moet worden opgemerkt dat het gebouw na 50 jaar administratief is afgeschreven, maar dat het dan nog steeds voor parkeren kan worden ingezet.
- **Geen restwaarde:** Er is géén restwaarde opgenomen bij de berekening van de afschrijving. Dit betekent dat na de periode van 50 jaar de parkeergarage voor € 0,00 op de balans staat.

Door deze uitgangspunten te hanteren, worden de kapitaallasten zorgvuldig berekend, wat zorgt voor een realistische en consistente benadering van de kosten van het project. De rentekosten en afschrijvingen vormen een belangrijk onderdeel van de jaarlijkse lasten en spelen een cruciale rol in het bepalen van de financiële levensvatbaarheid van de parkeergarage op de lange termijn.

7.4 Vastgoedlasten

De vastgoedlasten zijn de kosten die samenhangen met het eigendom van het vastgoed, in dit geval de parkeergarage. Deze lasten omvatten een reeks van jaarlijkse kosten die nodig zijn voor het onderhoud en beheer van het gebouw en de bijbehorende installaties. In deze casus zijn de vastgoedlasten berekend aan de hand van de volgende parameters:

- **Groot onderhoud van gebouw en installaties:** Jaarlijks wordt 0,8% van de bouwkosten gereserveerd voor groot onderhoud van het gebouw en de installaties. Deze reserve wordt jaarlijks opgebouwd en geïndexeerd om toekomstige kosten te dekken. De besteding van de opgebouwde

reserve vindt één keer in de 15 jaar plaats, wanneer groot onderhoud nodig is. Dit zorgt ervoor dat er altijd voldoende middelen beschikbaar zijn voor het onderhoud van de parkeergarage.

- **Regulier onderhoud:** Voor het reguliere onderhoud wordt jaarlijks 0,5% van de bouwkosten gereserveerd, ook met jaarlijkse indexering. Dit betreft de kosten voor het dagelijks onderhoud, zoals reiniging, kleine reparaties en andere routinematige werkzaamheden die nodig zijn om de garage operationeel te houden.
- **OZB-Eigenaar (Onroerendezaakbelasting voor eigenaren):** De kosten voor de OZB-Eigenaar zijn geraamd op 0,2% van de stichtingskosten. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en vertegenwoordigt de belasting die de eigenaar van de parkeergarage moet betalen voor het eigendom van het vastgoed.
- **Verzekering:** De jaarlijkse kosten voor het verzekeren van het vastgoed (opstalverzekering) bedragen 0,25% van de bouwkosten. Ook dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en is bedoeld om het vastgoed te verzekeren tegen risico's zoals brand, schade of diefstal.
- **Kosten administratief beheer:** Dit betreft de kosten voor het beheer van het vastgoed, zoals het aanbestedingsproces voor onderhoud, het contractbeheer en andere administratieve taken. Er is gerekend met 0,3% van de bouwkosten, die jaarlijks geïndexeerd wordt.

In onderstaande afbeelding zijn de vastgoedlasten opgenomen.

lasten vastgoed				
stiko prijspeil 2025			€	36.108.825
bouwkosten prijspeil 2025			€	28.887.060
grt onderhoud	0,80%	van bouwkosten	€	231.096
regulier onderhoud eigenaar	0,50%	van bouwkosten	€	144.435
OZB-E	0,20%	van stiko	€	72.218
verzekering	0,25%	van bouwkosten	€	72.218
kosten adm beheer	0,30%	van bouwkosten	€	86.661
alle bedragen prijspeil 2025			€	606.628
aantal plaatsen in garage				710

Afbeelding 4: lasten van het Vastgoed

7.5 Exploitatielasten.

De exploitatielasten zijn de jaarlijkse lasten van het stadsbrede parkeren. Dat betreft dus de lasten van zowel straat- als garageparkeren. Bij het opstellen van de businesscase is gekeken:

- Welke lasten komen te vervallen door het realiseren van het project?
- Welke nieuwe lasten zullen er zijn door realiseren van het project?
- Wat worden dan de totale lasten na realisering van het project?

Bij deze werkwijze komen de lasten van de oude Muntgarage te vervallen. Ook zal een aantal plaatsen op straat vervallen. Dat resulteert in minder lasten. Daar komen dan de exploitatielasten van de nieuwe garage weer bij. In totaal is er een stijging van de lasten.

Voor de exploitatielasten van de nieuwe Muntgarage is er gewerkt met een vast bedrag per parkeerplaats per jaar. Op dit moment zijn nog geen details met betrekking tot ontwerp en inrichting bekend. Ook is er nog geen beeld van het afwerkingsniveau van de nieuw te bouwen garage. Omdat deze factoren op dit moment nog niet zijn vastgelegd, is ervoor gekozen om voorlopig te rekenen met een standaardbedrag per parkeerplaats, dat een schatting biedt voor de verwachte exploitatielasten.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste exploitatie-onderwerpen.

Hierin wordt aangegeven:

- **Wie de initiële investering doet:** Dit betreft de partij die verantwoordelijk is voor de financiering van de bouw en de aanleg van de parkeergarage, inclusief de grondkosten en de stichtingskosten. Dit kan de gemeente zijn, een particuliere ontwikkelaar, of een andere financieringspartij.
- **Wie jaarlijks klein onderhoud en incidentele vervangingen verricht en betaalt:** Dit betreft het onderhoud van de parkeergarage dat regelmatig en op kleine schaal nodig is, zoals het vervangen van verlichting, het onderhouden van de toegangscontrole en het uitvoeren van kleine reparaties. Deze kosten kunnen variëren afhankelijk van de staat van de parkeergarage en worden jaarlijks geraamd.
- **Wie groot onderhoud betaalt:** Dit betreft de kosten voor ingrijpende onderhoud, zoals het vervangen van de vloeren, het onderhouden van de fundering of andere structurele reparaties die niet jaarlijks maar om de 10 tot 15 jaar nodig zijn. De financiering van dit onderhoud wordt ook in de businesscase gespecificeerd.
- **Wie de exploitatiekosten draagt:** Dit betreft de kosten die jaarlijks nodig zijn voor de dagelijkse werking van de parkeergarage, zoals personeelskosten, energieverbruik, onderhoud van parkeerapparatuur, en de kosten van ParkeerManagementSystemen.

Gezien de onzekerheid rondom het ontwerp en de uiteindelijke keuze tussen een ondergrondse of bovengrondse parkeergarage, is in de berekeningen voor de exploitatielasten voorlopig € 700 per parkeerplaats per jaar geraamd. Dit bedrag is een schatting die rekening houdt met de verwachte kosten voor onderhoud, beheer en andere operationele lasten. Zodra er meer duidelijkheid is over het ontwerp en de inrichting van de parkeergarage, kan dit bedrag verder worden verfijnd om een nauwkeuriger overzicht van de exploitatiekosten te bieden.

7.6 Kosten PMS

Voor het goed functioneren van de parkeergarage is een Parkeermanagementsysteem (PMS) essentieel. Dit systeem is verantwoordelijk voor het efficiënt beheren van het parkeren, waaronder het beheer van de in- en uitritten, het betalingssysteem, en de veiligheid van de garage. In de businesscase is uitgegaan van een investering van ongeveer € 250.000, met prijspeil 2025. Dit bedrag dekt de kosten voor de aanschaf en installatie van alle benodigde apparatuur die vereist is om de parkeergarage goed te laten functioneren.

Het bedrag van € 250.000 omvat onder andere de volgende componenten:

- **Apparatuur voor de in- en uitritten:** Dit betreft de technologie die nodig is om voertuigen toegang te geven tot en te laten verlaten bij de parkeergarage. Denk hierbij aan slagbomen, toegangscontrole en voertuigherkenning.
- **Eventuele wisselbaan:** Als de garage drukbezocht is, kan er een wisselbaan nodig zijn om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Dit is vooral relevant voor garages die veel verkeer verwachten.

- **Betaalautomaten:** De kosten voor de installatie van parkeermeters of betaalautomaten voor het innen van parkeerbetalingen, evenals de benodigde software en hardware voor betalingen met kaart of mobiel.
- **Intercom en CCTV:** Voor veilige toegang en bewaking worden intercomsystemen en camera's (CCTV) geïnstalleerd. Deze dragen bij aan zowel de veiligheid van de gebruikers als de monitoring van de garage.
- **Deurlezers:** Deze technologie wordt gebruikt voor toegangscontrole, bijvoorbeeld voor abonnementhouders of voor het openen van bepaalde deuren binnen de parkeergarage.
- **Centrale software:** De software die het gehele parkeermanagementsysteem aanstuurt. Deze software zorgt voor de integratie van alle hardware, zoals betaalautomaten en toegangscontrole, en maakt koppelingen mogelijk met bijvoorbeeld de meldkamer voor noodgevallen of incidenten.
- **Andere benodigde apparatuur:** Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op laadstations voor elektrische voertuigen, verlichting die automatisch reageert op de aanwezigheid van voertuigen, of andere geavanceerde technologieën die bijdragen aan de efficiëntie en gebruiksvriendelijkheid van de garage.

In de businesscase is gerekend met de veronderstelling dat de apparatuur van het Parkeermanagementsysteem elke 10 jaar vervangen moet worden. Dit komt doordat technologie snel verouderd en het nodig is om het systeem te blijven onderhouden en up-to-date te houden om de goede werking van de garage te waarborgen. De kosten voor vervanging van de apparatuur zijn meegenomen in de langetermijncosten van het project, zodat er geen verrassingen ontstaan bij de benodigde vervangingen in de toekomst.

De in dit hoofdstuk genoemde lasten zijn alle lasten die voortkomen uit het project Beekstraatkwartier met betrekking tot het parkeren. Dit betekent dat alle benodigde investeringen en kosten die nodig zijn voor de realisatie en exploitatie van de parkeervoorzieningen in het project al in deze lasten zijn opgenomen. Er hoeven geen andere investeringen meer gedaan te worden om het parkeren te faciliteren dat voortvloeit uit de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. Alle kosten, van de bouw van de parkeergarage tot de operationele kosten voor onderhoud en beheer, zijn in de businesscase verwerkt.

7.7 Totaal lasten per parkeerplaats

De lasten van de parkeergarage zijn alle lasten, exclusief de kapitaallasten. Het totaal van de lasten wordt berekend door de som te nemen van de lasten die verband houden met het vastgoed en de lasten die voortkomen uit de exploitatie van de parkeergarage. Om een vergelijking te kunnen maken en de lasten per parkeerplaats inzichtelijk te maken, is het totaal van de lasten gedeeld door het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage. Hierdoor ontstaat een bedrag dat de 'lasten per parkeerplaats' vertegenwoordigt. Dit bedrag biedt een duidelijk overzicht van de jaarlijkse kosten per parkeerplaats die nodig zijn om de parkeergarage te exploiteren en te onderhouden.

7.8 Toets: vergelijking met andere gemeenten

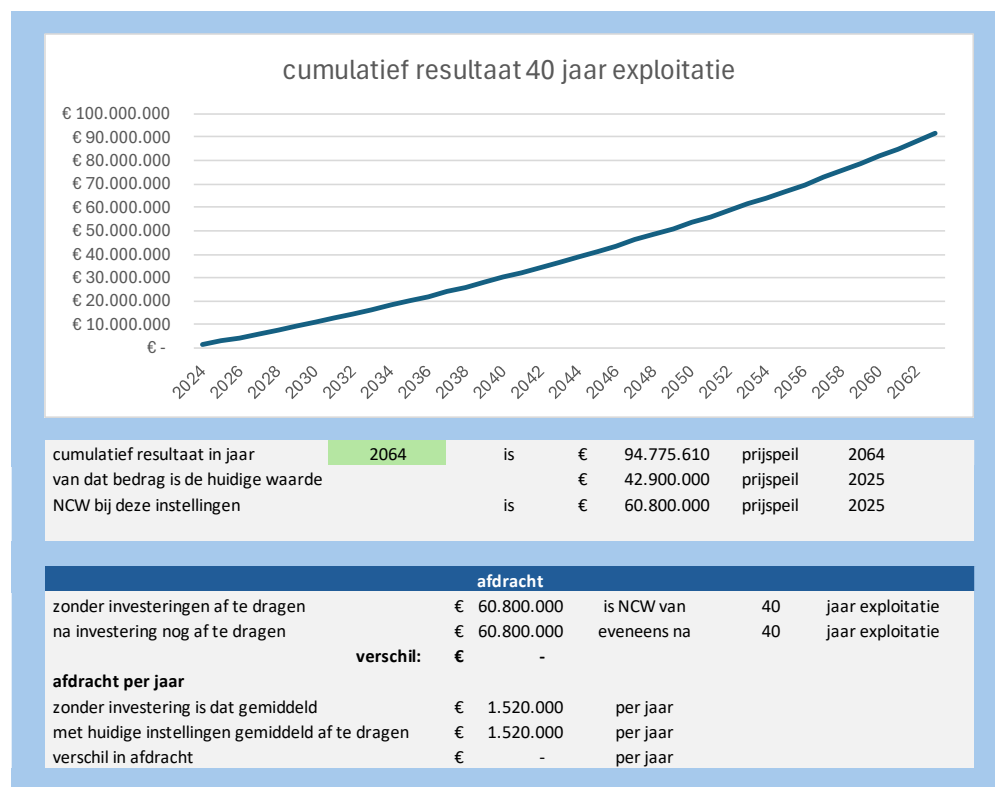
Het bedrag van de 'lasten per parkeerplaats' is vergeleken met de lasten die Empaction in andere gemeenten tegenkomt. Er zijn geen bijzondere afwijkingen geconstateerd. Wel kan worden opgemerkt dat het verder uitwerken van het ontwerp en de inrichting mogelijk aanleiding kan geven tot het wijzigen van de bedragen en/of percentages. Bij deze vergelijking is gebruik gemaakt van referentiegetallen die zijn gebaseerd op meer dan twintig jaar ervaring van Empaction in het doorrekenen van allerlei exploitatie-, haalbaarheids- en investeringsvraagstukken voor zowel bovengrondse als ondergrondse parkeergarages.

8 Resultaat parkeerexploitatie; aansluiting begroting

Zoals aangegeven is er sprake van een stadsbrede businesscase. Alle lasten en alle baten van het parkeren zijn in de businesscase opgenomen. Voor de beoordeling van het resultaat is het effect op de gemeentebegroting van belang. Parkeren draagt jaarlijks het saldo van baten en lasten af aan de algemene middelen van de gemeente. Uitgangspunt voor het project is: deze afdracht aan de algemene middelen dient in stand te blijven.

8.1 Huidige afdracht doortrekken naar toekomst

Om het effect van het project te kunnen beoordelen, is eerst berekend wat – bij ongewijzigd beleid – de afdracht voor de komende 40 jaar zal zijn. Uitgaande van ongewijzigd beleid en van jaarlijkse indexering van baten en lasten is dat een bedrag van afgerond € 94,8 miljoen, prijspeil 2064 (40 jaar na nu). Daarvan is de Netto Contante Waarde € 60,8 miljoen, dus prijspeil 2025. Dat is over een periode van 40 jaar gemiddeld een bedrag van € 1,5 miljoen per jaar prijspeil 2025. Voor het beoordelen van de businesscase is dit maatgevend. Ook na realisering van het project moet er dus gemiddeld € 1,5 miljoen per jaar (prijspeil 2025) worden afgedragen.



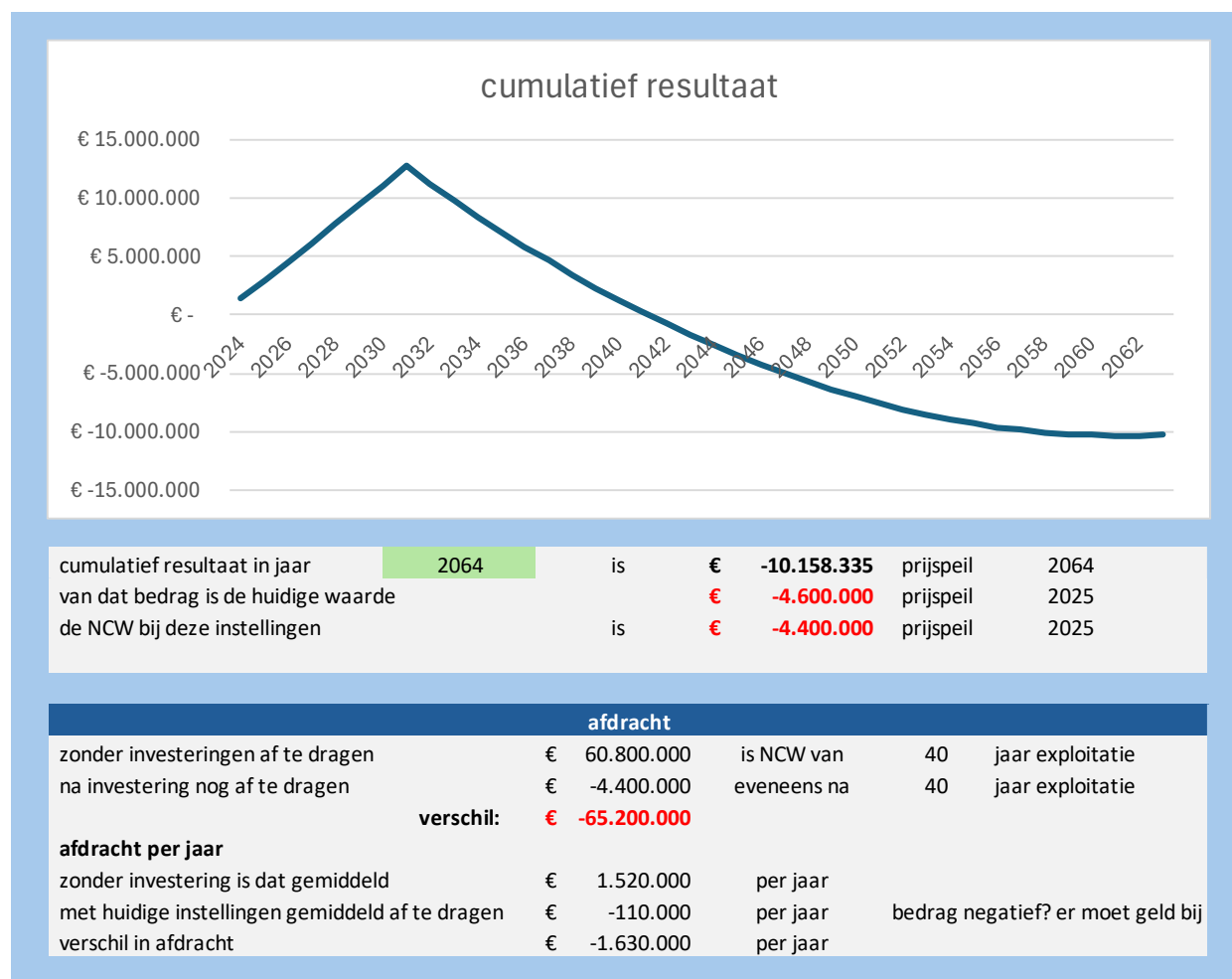
Afbeelding 5: toekomstige afdracht resultaat parkeren bij ongewijzigd beleid

In bovenstaande afbeelding 5 is e.e.a. zichtbaar gemaakt. Er is 40 jaar voortzetting van het huidige beleid zonder nieuwe investeringen.

8.2 Resultaat bij huidig beleid

In de stadsbrede businesscase is gerekend met de baten en lasten zoals die in de hoofdstukken 6 en 7 zijn beschreven. Er is uitsluitend gerekend met de indexatie van de huidige tarieven en met indexatie van de bestaande en nieuwe lasten. Met dit uitgangspunt is het project doorgerekend. In onderstaande

afbeelding 6 is zichtbaar gemaakt dat in plaats van € 60,8 miljoen plus, de afdracht zakt naar € 4,4 min. Een verschil van € 65,2 miljoen.



Afbeelding 6: afdracht na investering

Uit bovenstaande figuur 6 kan worden opgemaakt dat er géén sprake meer is van een gemiddelde afdracht van € 1,5 miljoen. Integendeel: er moet jaarlijks € 110.000 worden ontvangen.

8.3 Oorzaken van het tekort

Ondergrondse parkeergarages van enige omvang in een niet sterkstedelijke omgeving kennen vrijwel allemaal een tekort. De stichtingskosten kunnen met gematigde tarieven niet worden terugverdiend.

8.4 Oplossen van het tekort

Er zijn beperkte mogelijkheden om de exploitatietekorten te verminderen. Die mogelijkheden zijn:

- **Verminderen kapitaallasten.** De kapitaallasten vormen een zeer aanzienlijk deel van de jaarlijkse lasten van de parkeergarage. Door een 'bedrag aan de voorkant' kunnen de kapitaallasten worden gereduceerd. Er moet dan éénmalig een bedrag worden gestort. Dat eenmalige bedrag wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten.
- **Verhogen van de parkeertarieven.** Door hogere tarieven in rekening te brengen worden méér opbrengsten gegenereerd. Aan die hogere tarieven zijn ook nadelen verbonden. Parkeren is weliswaar

(in economische termen) een zeer inelastisch goed. Maar een al te forse verhoging zal op enig moment leiden tot vraaguitval.

- **Sneller indexeren van de parkeertarieven.** Door de tarieven (tijdelijk) jaarlijks sneller te laten stijgen dan de lasten, nemen de baten sneller toe dan de lasten. Dat komt het resultaat ten goede.
- **Verminderen van de overige exploitatielasten.** Deze vermindering is niet reëel. In de berekeningen is uitgegaan van de noodzakelijke lasten voor de instandhouding van het gebouw.
- **Een combinatie van alle maatregelen.** De maatregelen kunnen worden gecombineerd.

8.5 Voorgestelde oplossing

Uitgaande van instandhouding van de jaarlijkse afdracht aan de algemene middelen, moeten er maatregelen worden getroffen om (ook bij hogere lasten) aan deze jaarlijkse afdracht te kunnen blijven voldoen. Daartoe zijn de volgende beleidsmaatregelen in de berekeningen verwerkt:

- Het zo snel mogelijk stadsbreed verhogen van de parkeertarieven van € 1,70 naar € 2,15 per uur.
- Het zo snel mogelijk verhogen van de parkeerabonnementen van € 600 per jaar naar € 1250 per jaar.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) invoeren van het betaald parkeren in de avonden en op zondagen.
- Bij de opening van de nieuwe Muntgarage (in 2032) de tarieven voor kortparkeren nog eens met 30% éénmalig extra verhogen.

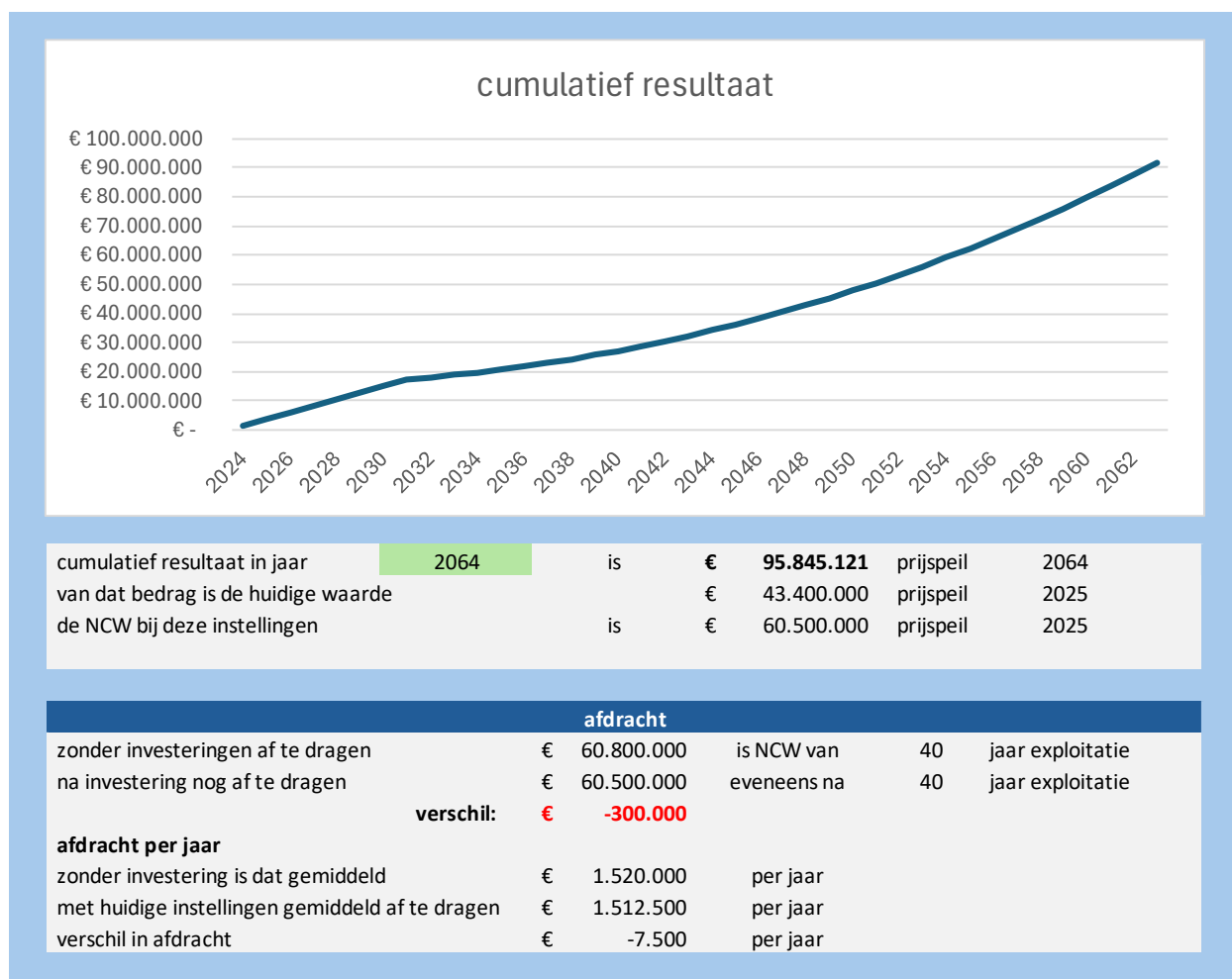
Bij het doorvoeren van bovenstaande maatregelen zijn er voldoende inkomsten om (ondanks de gestegen lasten) de jaarlijkse afdrachten te kunnen continueren.

8.6 Andere oplossing

Zoals aangegeven in hoofdstuk 8.4 is het een mix van maatregelen. Eén van die maatregelen kan zijn: een 'bedrag aan de voorkant'. Een bedrag aan de voorkant wordt in mindering gebracht op de stichtingskosten. Daarmee zijn er lagere kapitaallasten. Voorbeelden van een dergelijk bedrag aan de voorkant zijn subsidies en/of bijdragen van de ontwikkelaar. Dergelijke bijdragen zijn niet ongebruikelijk. In deze casus hoeft de ontwikkelaar niet zelf voor parkeerplaatsen te zorgen. Dat is voor de ontwikkelaar een besparing. Een deel van die besparing zou aan de gemeente ten goede kunnen komen. Als een dergelijke overeenkomst met de ontwikkelaar zou worden gesloten, dan kan die bijdrage van de ontwikkelaar óf aan parkeren worden besteed (daarmee lagere stichtingskosten), óf rechtstreeks in het project worden gestoken door een hogere grondopbrengst.

Een bijdrage uit de reserves van de gemeente is ook mogelijk, maar dat is 'vestzak-broekzak'. Er wordt dan geld van de gemeente in het project gestoken om aan de afdracht aan de gemeente te kunnen blijven voldoen.

In onderstaand overzicht is de uitkomst zichtbaar gemaakt waarin de maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 8.5 zijn ingevoerd.



Afbeelding 7: afdracht aan de algemene middelen na doorvoeren van wijzigingen hoofdstuk 8.5

8.7 Verminderde afdracht

De in hoofdstuk 8.4 benoemde beleidsmaatregelen zorgen voor een instandhouding van een vrijwel gelijke afdracht over een periode van 40 jaar. Als deze maatregelen niet, of slechts gedeeltelijk, worden uitgevoerd, zal er niet langer sprake zijn van een continuering van een jaarlijkse afdracht van dezelfde orde van grootte als zonder dit project.

9 Tot slot

De berekeningen in deze businesscase zijn bedrijfseconomische berekeningen. Naast deze bedrijfseconomische kunnen ook andere aspecten, als de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor bezoekers en bewoners, vergroening en duurzaamheidsaspecten een rol spelen bij het bepalen van een keuze. Daar is in deze businesscase géén rekening meer gehouden en of een (indirecte) waarde aan toegekend.

[illegible]

Bijlage 2: lasten parkeren en toedeling lasten

exploitatiekosten per parkeerplaats per jaar / garage		
kostensoort	hier van toepassing:	opmerkingen
energieverbruik	ja	
verlichting	ja	
ventilatie	ja	
bouwkundig	ja	klein onderhoud voor rekening exploitant
sprinkler	ja	kostbaar
noodstroomvoorziening	ja	
CO en LPG	ja	
BMC	ja	
ontzuiming	ja	
liften	ja	
E-laden	ja	in ieder geval leidingwerk voorbereiden
speedgates	ja	
wandafwerking	ja	
OZB-E	ja	
OZB-G	ja	
schoonmaak en verwijderen graffiti	ja	
geldgaring	ja	
verzekeringen	ja	voor zover betrekking exploitatie
onderhoud parkeervloeren	ja	
onderhoud belijning en vakmarkering	ja	
ICT en automatisering	ja	
C2000 installatie	ja	ivm bereikbaarheid hulpdiensten
gsm-antenne	ja	
aanschaf PMS	ja	
licenties en onderhoud PMS	ja	
loonkosten personeel	ja	
opleiding en instructie personeel, BHV	ja	
kosten gebruik meldkamer	ja	
administratie en accountant	ja	
advieskosten	ja	
niet verhaalbare schades	ja	
bewegwijzering garage	ja	
abonnementen-administratie	ja	
overige kosten bedrijfsvoering	ja	

kruisjes lijst investeren, vervangen, verbruik			
jaarlijks			
initiele investering	incidentele vervanging	groot onderhoud	lasten verbruik
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	Exploitant
Exploitant	Exploitant	Exploitant	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Vastgoed	nvt
nvt	nvt	nvt	Vastgoed
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant
Vastgoed	Exploitant	Exploitant	nvt
nvt	nvt	nvt	Exploitant
nvt	nvt	nvt	Exploitant

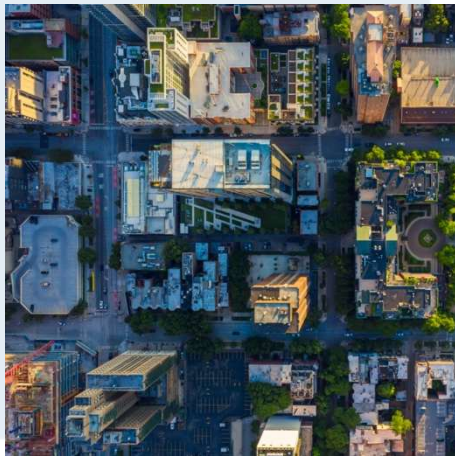
omdat details met betrekking tot ontwerp en inrichting nog niet bekend zijn, wordt er op basis van ervaringen elders voor de exploitatiekosten van deze garage gerekend met een bedrag van **€ 700,00** per p-plaats per jaar

An aerial photograph showing a multi-lane highway with various vehicles including cars and trucks. The highway is flanked by green fields on the left and a dense line of trees on the right. The scene is captured from a high angle, looking down the length of the road.

Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFSSIONALS

**DE
TOEKOMST
BEREIKBAAR**



Parkeerbilans variant B Beekstraatkwartier gemeente Weert

Opdrachtgever: Gemeente Weert
Plaats en datum: oktober 2025
Projectnummer: 2023/1331-1

Inhoud

1	INLEIDING	3
2	LEESWIJZER	3
3	DOEL VAN DE PARKEERBALANS	3
4	UITGANGSPUNTEN VAN DE PARKEERBALANS	4
5	OPBOUW VAN DE PARKEERBALANS	4
6	HERONTWIKKELING BEEKSTRAATKWARTIER	5
7	NOTA PARKEERNORMEN	6
8	CASUS BEEKSTRAATKWARTIER WEERT	7
8.1	TOEGEPASTE SYSTEMATIEK.....	7
8.2	UITWERKING.....	7
9	AANVULLENDE VOORWAARDEN:.....	8
10	PIEKVRAAG	9
11	PARKEERBALANS VARIANT B.....	9
11.1	BEPALEN PARKEERVRAAG.....	9
11.2	BEPALEN PARKEERAANBOD	10
11.3	PARKEERBALANS IN EVENWICHT?	11
11.4	OOK VOLDOENDE IN DE NACHT	11
12	TOT SLOT	11
	BIJLAGE 1: PROGRAMMA VARIANT B	0
	BIJLAGE 2: PARKEERBALANS VARIANT B.....	1

1 Inleiding

De gemeente Weert bereidt een herontwikkeling voor m.b.t. het Beekstraatkwartier, met aanzienlijke impact op de parkeersituatie in het gebied. Dit rapport bevat een analyse van de parkeerbalans – de verhouding tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen – zowel voor de huidige situatie als voor de toekomstige situatie na afronding van de herontwikkeling. Voor het project zijn 3 varianten ontwikkeld: een Hoofdvariant, een variant A en een variant B. In dit rapport wordt de parkeerbalans uitgewerkt voor de variant B. De Hoofdvariant en variant A worden in aparte documenten behandeld.

2 Leeswijzer

Voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier is een gedegen analyse van de parkeersituatie essentieel. Dit rapport bevat de parkeerbalans die inzicht biedt in de huidige én toekomstige verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. De parkeerbalans vormt een belangrijke basis voor beleidskeuzes rondom mobiliteit en ruimtelijke inrichting binnen het herontwikkelingsgebied.

Opbouw van het rapport

Het rapport bestaat uit 12 hoofdstukken en is als volgt gestructureerd:

- **Hoofdstuk 3** geeft een korte toelichting op het begrip parkeerbalans en het doel ervan.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft de uitgangspunten waarop de parkeerbalans is gebaseerd.
- **Hoofdstuk 5** geeft inzicht in de methodiek voor het opstellen van een parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 6** bevat de details van de geplande herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.
- **Hoofdstuk 7** beschrijft de actuele status van de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Hoofdstuk 8** presenteert de stapsgewijze uitwerking van de parkeerbalans voor variant B.
- **Hoofdstuk 9** benoemt aanvullende voorwaarden die van toepassing zijn op de parkeerbalans.
- **Hoofdstuk 10** analyseert de huidige piekvraag naar parkeerplaatsen, inclusief omvang en tijdstip.
- **Hoofdstuk 11** bevat de berekening van de parkeerbalans in de eindsituatie.
- **Hoofdstuk 12** is het slotwoord

3 Doel van de parkeerbalans

Een parkeerbalans geeft inzicht in de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week binnen een duidelijk afgebakend gebied.

Het doel van de parkeerbalans is om te bepalen in hoeverre het beschikbare parkeeraanbod aansluit op de parkeerbehoefte gedurende deze verschillende momenten. Wanneer op het piekmoment de parkeervraag gelijk is aan het parkeeraanbod, is sprake van een evenwichtige parkeerbalans.

In de volgende hoofdstukken wordt toegelicht op welke wijze een parkeerbalans wordt opgesteld.

4 Uitgangspunten van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld op basis van de vigerende gemeentelijke Nota Parkeernormen. Deze beleidsnota bevat gestandaardiseerde parkeernormen die per functie (zoals wonen, werken, winkelen en horeca) en per gebiedstype binnen de gemeente zijn vastgesteld. De normen geven aan hoeveel parkeerplaatsen per functie noodzakelijk zijn om in de verwachte vraag te voorzien. Daarnaast bevat de Nota Parkeernormen een aanwezigheidstabel. Deze tabel geeft per functie inzicht in het percentage van de totale parkeervraag dat op specifieke momenten van de week aanwezig is. Hiermee wordt het mogelijk om de fluctuerende parkeerdruk in kaart te brengen en de piekmomenten nauwkeurig te bepalen. Deze informatie vormt een essentieel uitgangspunt voor het opstellen van een betrouwbare en realistische parkeerbalans.

5 Opbouw van de parkeerbalans

Een parkeerbalans wordt opgesteld wanneer sprake is van de (her)ontwikkeling van een gebied. De parkeerbalans bestaat uit twee componenten: de vraagzijde en de aanbodzijde.

5.1 Vraag naar parkeerruimte

Bij gebiedsontwikkeling zijn drie aspecten bepalend voor de bepaling van de parkeervraag:

- **Bestaande parkeervraag:**
De huidige vraag naar parkeerruimte in het plangebied wordt vastgesteld op basis van parkeertellingen. Dit zijn fysieke observaties waarbij het aantal bezette parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week wordt geregistreerd. Voor een betrouwbaar beeld wordt aanbevolen om deze tellingen meerdere keren per jaar uit te voeren, bij voorkeur in verschillende seizoenen. Een grotere hoeveelheid meetgegevens levert een nauwkeuriger inzicht in de daadwerkelijke parkeerdruk.
- **Vervallen functies:**
Door de herontwikkeling kunnen bestaande functies, zoals woningen, winkels of kantoren, komen te vervallen. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook een deel van de bijbehorende parkeervraag. De reductie in parkeervraag wordt berekend aan de hand van de geldende parkeernormen uit de gemeentelijke Nota Parkeernormen.
- **Nieuwe functies:**
De herontwikkeling brengt nieuwe functies met zich mee, die leiden tot een toename van de parkeervraag. Ook deze extra vraag wordt berekend op basis van de normen zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen, waarbij per functie het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald.

Zodra deze gegevens beschikbaar zijn, wordt op basis van de aanwezigheidscijfers (percentages van feitelijke parkeerbezetting per functie en tijdstip) het volgende in kaart gebracht:

- Het saldo van de parkeervraag op verschillende momenten in de week:
 - De bestaande parkeervraag,

- De afname als gevolg van vervallen functies,
- De toename als gevolg van nieuw te realiseren functies.
- Het piekmoment van de parkeervraag in zowel de huidige als de toekomstige situatie.

5.2 Aanbod van parkeerruimte

Voor het bepalen van het parkeeraanbod binnen het plangebied worden de volgende vragen beantwoord:

- Wat is het huidige aanbod aan parkeerplaatsen op verschillende momenten in de week?
- Welke parkeerplaatsen komen als gevolg van de herontwikkeling te vervallen?
- Welke nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd om te voorzien in de (toegenomen) parkeervraag?

Als het aanbod in de toekomstige situatie niet toereikend is om de piekvraag op te vangen, is het noodzakelijk extra parkeercapaciteit toe te voegen.

5.3 Saldo van de parkeerbalans

In de eindsituatie dient binnen het plangebied een balans te worden gerealiseerd tussen de parkeervraag en het beschikbare parkeeraanbod. Deze balans moet gelden voor verschillende momenten in de week, waarbij rekening wordt gehouden met de variatie in parkeerbehoefte als gevolg van verschillende functies (zoals wonen, winkelen en werken) en gebruikspatronen.

Een cruciaal toets moment binnen deze afweging is het zogenoemde piekmoment, doorgaans de zaterdagmiddag. Op dat moment bereikt de gecombineerde vraag naar parkeerplaatsen haar maximale niveau. Het is van essentieel belang dat het parkeeraanbod op dergelijke momenten toereikend is om volledig in de vraag te voorzien.

Pas wanneer de beschikbare capaciteit op alle relevante tijdstippen – en in het bijzonder tijdens de piekbelasting – voldoende aansluit bij de vraag, kan worden gesproken van een evenwichtige parkeerbalans. Dit evenwicht vormt de basis voor een functionele, bereikbare en toekomstbestendige inrichting van het centrumgebied.

6 Herontwikkeling Beekstraatkwartier

Zoals aangegeven in de inleiding, zijn er drie varianten voor de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier. In dit document wordt de parkeerbalans voor de variant B uitgewerkt. De beide andere varianten worden elk in een eigen rapport behandeld.

De berekeningen voor de variant B zijn gebaseerd op het Excel-document “250812, definitief programma Beekstraatkwartier, verder aangeduid als het brondocument. Op basis van dit brondocument zijn de plannen concreet uitgewerkt in de volgende onderdelen:

- **Sloop van bestaande bebouwing:**
In totaal komen door sloop 25 woningen en circa 10.350 m² bvo aan bestaande functies te vervallen.

Van de 25 te slopen woningen beschikken 19 woningen over een garage. De overige 6 te slopen woningen hebben géén eigen parkeergelegenheid.

Verder is de sloop voorzien van het voormalige stadhuis, op dit moment in gebruik als bedrijfsverzamelgebouw. In totaal gaat het daarbij om ca 10.000 m2 bvo.

Ook is voorzien in de sloop van het voormalige kantoor van de Rabo-bank. Het gebouw is nauwelijks nog in gebruik. Er komen géén bezoekers meer en er is geen parkeerfunctie meer in gebruik. Om die reden telt het gebouw niet mee in de parkeerbalans en is daarom op 1 m2 bvo in het sloopprogramma gezet.

Tot slot komt een beperkt aantal andere functies te vervallen, voor in totaal 350 m2 bvo.

De sloop leidt tot een significante verandering van de bestaande bebouwing, van de daarin gehuisveste functies en van de daarbij behorende parkeervraag.

- **Vervangende nieuwbouw van voorzieningen:**

Ter vervanging van de gesloopte functies worden nieuwe gebouwen met nieuwe functies gerealiseerd. Het betreft een mix van functies, waaronder een pop-podium van 1.120 m2 bvo, een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers en een ouderensoos van 300 m2 bvo. Verder is voorzien in 200 m2 bvo voor commerciële dienstverlening is gerekend op 325 m2 horeca en met een hotel met 25 kamers en 4 appartementen.

De invulling en positionering van deze functies zullen bijdragen aan de hernieuwde levendigheid van het centrumgebied en brengen een gewijzigde, mogelijk intensievere, parkeervraag met zich mee.

- **Toevoeging van woningen:**

Een belangrijk onderdeel van de herontwikkeling is de bouw van 339 nieuwe woningen. Deze woningen worden gerealiseerd in verschillende segmenten, waaronder koop- en huurwoningen in diverse segmenten. De toevoeging van deze woningen zorgt voor een toename van de permanente bewonerspopulatie in het centrumgebied, wat directe gevolgen heeft voor de structurele parkeervraag, zowel overdag als in de avond en nacht.

Deze combinatie van sloop, vervangende nieuwbouw en woningbouw vormt de basis voor het bepalen van de toekomstige parkeerbehoefte in het gebied en is daarmee een essentieel uitgangspunt bij het opstellen van de parkeerbalans.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de te slopen en nieuw te bouwen functies met de aantallen vierkante meters en woningen. De te slopen functies zijn aangeduid in rood en met een minteken.

7 Nota parkeernormen

Op dit moment, najaar 2025, is een nieuwe Nota Parkeernormen voor de gemeente Weert in procedure. De nota is gereed, maar nog niet formeel vastgesteld. De Nota Parkeernormen vormt wel een belangrijke stap richting actualisatie van het gemeentelijk parkeerbeleid. De

nieuwe parkeernormen zijn gebaseerd op de meest recente kengetallen en aanbevelingen uit de CROW-publicatie van juni 2024, die geldt als landelijke richtlijn voor parkeernormen.

Hoewel de nieuwe Nota Parkeernormen formeel nog in procedure is, is bij het opstellen van de parkeerbalans voor het Beekstraatkwartier al uitgegaan van de uitgangspunten en rekenmodellen uit deze nog vast te stellen nota. Adviesbureau Empaction is in de berekeningen voor de parkeerbalans al uitgegaan van de nieuwe normen, in de verwachting dat deze uitgangspunten integraal zullen worden overgenomen in de definitieve versie van de Nota Parkeernormen.

Door gebruik te maken van de meest actuele gegevens wordt verzekerd dat de parkeerbalans aansluit bij de toekomstige beleidslijn van de gemeente en ook recht doet aan de veranderende parkeervraag en mobiliteitstrends. Dit draagt bij aan een toekomstbestendige inrichting van het parkeerbeleid in het kader van de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier.

8 Casus Beekstraatkwartier Weert

8.1 Toegepaste systematiek

Zoals uiteengezet in hoofdstuk 5.1 wordt de toekomstige parkeervraag, oftewel de parkeervraag in de eindsituatie na afronding van de herontwikkeling, in drie stappen berekend:

- Stap 1: Bepaling van de huidige parkeervraag
- Stap 2: Berekening van de afname van de parkeervraag als gevolg van sloop van bestaande functies
- Stap 3: Berekening van de toename van de parkeervraag als gevolg van vervangende nieuwbouw en de toevoeging van de woningen

De uitkomst van deze drie stappen leidt tot het totale saldo van de parkeervraag per functie. Door toepassing van de aanwezigheidspercentages per functie – op basis van de systematiek van meervoudig ruimtegebruik – wordt inzicht verkregen in zowel de omvang van de piekvraag als het tijdstip in de week waarop deze zich voordoet. Dit vormt een essentiële basis voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit.

8.2 Uitwerking

Uitwerking stap 1: huidige parkeervraag

De actuele vraag naar parkeerruimte is vastgesteld aan de hand van parkeertellingen die in mei 2025 zijn uitgevoerd. Deze tellingen hebben zowel in het centrumgebied als in de aangrenzende zones plaatsgevonden. Voor de parkeerbalans is uitsluitend gerekend met de tellingen binnen het plangebied (Beekstraatkwartier), aangezien deze direct relevant zijn voor de herontwikkeling. Er zijn telgegevens beschikbaar voor de werkdagochtend, voor een nacht en voor een zaterdagmiddag. Omdat er geen telgegevens zijn voor andere momenten van de week, is uitgegaan van extrapolatie van de beschikbare gegevens. Daarbij is op basis van ervaringen elders voor de overige momenten (werkdag middag, werkdag avond, vrijdag middag, vrijdag avond, zaterdag avond en zondag middag) gewerkt met een percentage van het maximale aantal. Het

maximale getelde aantal in het plangebied is 418 op de zaterdagmiddag. Voor de momenten dat geen telgegevens beschikbaar zijn, is gewerkt met een percentage van deze 418 aanwezige auto's. Daarmee is er een voldoende representatief beeld van het gebruik op verschillende momenten in de week en vormen de aldus verkregen gegevens het uitgangspunt voor de huidige parkeervraag.

Uitwerking stap 2: vermindering van parkeervraag door sloop van functies

Op basis van de parkeernormen uit de (nog vast te stellen) Nota Parkeernormen is berekend hoeveel parkeerplaatsen kunnen komen te vervallen door de sloop van 25 woningen en 10.350 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan diverse functies. Met het verdwijnen van deze functies vervalt ook de bijbehorende parkeerbehoefte. De berekende reductie is per functie uitgesplitst en vormt een negatieve correctie op de totale parkeervraag in de toekomstige situatie.

Uitwerking stap 3: toename van parkeervraag door nieuwbouw van functies en woningen

Voor de vervangende nieuwbouw

- Een pop-podium van 1.120 m² bvo,
- Een museumdepot van 715 m² bvo,
- een gezondheidscentrum met 22 behandelkamers,
- een ouderensoos van 300 m²,
- horeca van 325 m² bvo,
- overige commerciële ruimte van 200 m² bvo,
- een budgethotel met 25 kamers en 4 appartementen,
- en de toevoeging van 339 koop- en huurwoningen

is, eveneens op basis van de parkeernormen uit de aankomende Nota Parkeernormen, berekend hoeveel extra parkeerplaatsen benodigd zijn. Hierbij is rekening gehouden met de aard van de functies, de ligging binnen het centrumgebied, het type woningen (huur/koop, prijsklasse) en de verwachte mobiliteitsbehoefte van de toekomstige gebruikers.

De optelsom van de afgenomen en toegenomen parkeervraag per functie leidt tot een totaalbeeld van de structurele parkeerbehoefte in de toekomstige situatie. Deze informatie is essentieel voor het vaststellen van het benodigde parkeeraanbod en het realiseren van een evenwichtige parkeerbalans.

9 Aanvullende voorwaarden:

Voor het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit in de toekomstige situatie zijn twee uitgangspunten van essentieel belang:

- **Parkeren voor nieuwbouw volledig op eigen terrein (in parkeergarages):**
Alle bewoners van de nieuw te realiseren woningen binnen het projectgebied zullen hun voertuig parkeren in een daartoe bestemde parkeergarage. Er wordt geen mogelijkheid geboden voor deze bewoners om een parkeervergunning voor parkeren op straat aan te

vragen. Dit beleidsmatig uitgangspunt is bedoeld om de druk op de openbare parkeer-ruimte te beperken.

- **Voldoende capaciteit tijdens piekmomenten:**

De parkeervoorzieningen binnen het projectgebied moeten zodanig worden gedimensioneerd dat zij op de momenten van maximale parkeerdruk – de zogenoemde piekmomenten – volledig kunnen voorzien in de dan geldende parkeervraag. Dit betekent dat de geplande parkeercapaciteit niet alleen afgestemd moet zijn op het gemiddelde gebruik, maar vooral op de momenten waarop de hoogste gecombineerde vraag vanuit alle functies optreedt (bijvoorbeeld op zaterdagmiddag of tijdens avonduren). Alleen wanneer op deze momenten voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kan worden gesproken van een robuuste en toekomstbestendige parkeerbalans.

Deze twee uitgangspunten vormen samen de basis voor het ontwerp en de dimensionering van het parkeeraanbod binnen de herontwikkeling van het Beekstraatkwartier op basis van variant B.

10 Piekvraag

Volgens de systematiek in hoofdstuk 8 vormt de huidige parkeervraag het uitgangspunt voor de verdere berekening van de parkeerbalans. Deze vormt stap 1 van de analyse. In stap 2 wordt op basis van de geplande sloop berekend in welke mate de parkeervraag afneemt door het verdwijnen van bestaande functies. In stap 3 wordt vastgesteld met hoeveel parkeerplaatsen de vraag toeneemt als gevolg van nieuw te realiseren functies en woningen.

De piekvraag zoals vastgesteld op basis van de tellingen in mei 2025 en beschreven in hoofdstuk 8.2 van dit document, wordt gehanteerd als rekenkundig uitgangspunt voor de verdere berekeningen. Hiermee wordt uitgegaan van een conservatief en robuust scenario dat voldoende waarborgen biedt voor het opvangen van de maximale parkeerdruk in de toekomstige situatie.

11 Parkeerbalans variant B.

In dit hoofdstuk worden vraag en aanbod van de parkeerbalans van de variant B uitgewerkt.

11.1 Bepalen parkeervraag

Uitgangspunt is de huidige piekvraag van 418 plaatsen op de zaterdagmiddag.

Door de sloop komen er functies te vervallen. De functies die komen te vervallen (met name het bedrijfsverzamelgebouw in het voormalige stadhuis) genereren nauwelijks kortparkeren op de zaterdagmiddag. De vraag naar parkeerplaatsen is dan maar 7 plaatsen minder dan de huidige piekvraag.

Door de nieuwbouw van woningen en andere functies neemt de parkeervraag toe.

In onderstaande tabel is e.e.a. weergegeven.

ontwikkeling parkeervraag	zaterdag middag
bestaande vraag naar p-plaatsen	418
gaat af door sloop	-7
komt bij door nieuwbouw	310
parkeervraag in de nieuwe situatie	721

Tabel 1: parkeervraag op piekmoment, zaterdagmiddag

11.2 Bepalen parkeeraanbod

Om in de eindsituatie een sluitende parkeerbalans te krijgen, moeten vraag en aanbod met elkaar in evenwicht zijn. In onderstaande tabel is weergegeven:

- De huidige parkeercapaciteit
- De parkeercapaciteit die als gevolg van de herontwikkeling zal verdwijnen
- De nieuw te bouwen parkeercapaciteit van 710 plaatsen

huidige en toekomstige capaciteit t.b.v. project	
huidige capaciteit projectgebied	
oud gasthuisplein	98
kasteelplein	137
hoge kei	7
hegstraat	13
totaal op straat in huidige situatie	255
muntgarage	290
totaal bestaande capaciteit toekomstig project	545
gaat af	
oud gasthuisplein	-98
kasteelplein	-137
totaal weg te halen van straat	-235
sloop Muntgarage	-290
totaal af	-525
nieuwe capaciteit projectgebied	
hoge kei	7
hegstraat	13
nieuw te bouwen garage	710
totaal capaciteit straks	730

Tabel 2. Huidige en toekomstige parkeercapaciteit

11.3 Parkeerbalans in evenwicht?

Uit het bovenstaande blijkt dat er op het piekmoment in de nieuwe situatie:

- Een parkeervraag is van 721 plaatsen op zaterdagmiddag
- Een parkeeraanbod is van 730 plaatsen
- Dat er daarmee op de piek op zaterdagmiddag een overcapaciteit van 9 plaatsen zal zijn.

11.4 Ook voldoende in de nacht

Omdat er (zie hoofdstuk 9) aan de bewoners van de nieuwbouw géén parkeervergunningen op straat zullen worden verstrekt, moeten alle auto's van bewoners van de nieuwbouw in de garage parkeren. Dat zijn 308 plaatsen. Bij een garage van 710 plaatsen is er 's nachts voldoende parkeerruimte voor bewoners van de nieuwbouw.

De volledige parkeerbalans is opgenomen in bijlage 2.

12 Tot slot

Op basis van de hierboven beschreven systematiek kan worden volstaan met een parkeergarage van 710 plaatsen in het plangebied. Er zal dan in vrijwel alle gevallen ook op het piekmoment (de vrijdagavond) voldoende plaats zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Toch kan het een paar keer per jaar voorkomen dat de garage op het piekmoment echt volledig bezet is.

Bezoekers kunnen in zo'n geval uitwijken naar een andere parkeerlocatie. Bewoners met een abonnement moeten dan wachten tot er in de garage weer een plaats vrij komt. Om aan de bewoners tegemoet te komen, kan ervoor worden gekozen om de bewoners de mogelijkheid te geven de auto in dat geval in één van de andere garages te laten parkeren. Als dit vooraf aan de toekomstige bewoners kenbaar wordt gemaakt, is dit een passende oplossing. Het alternatief zou zijn om de garage voor die uitzonderlijke gevallen groter uit te voeren. Een kostbare extra investering in extra parkeerplaatsen die voor het grootste deel van het jaar leeg staan.

Eindhoven, oktober 2025

Bijlage 1: programma variant B

project:	p-balans Weert variant B
gekozen norm:	gemiddelde norm

215,47	131,30
--------	--------

[illegible]

Bijlage 2: parkeerbalans variant B

		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond	vrijdag- middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
		capaciteit									
huidige capaciteit straat projectgebied		255	255	255	255	255	255	255	255	255	255
Muntgarage		290	290	290	290	290	290	290	290	290	290
totaal huidige capaciteit projectgebied		545	545	545	545	545	545	545	545	545	545
weghalen straat projectgebied		-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235	-235
sloop Muntgarage		-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290	-290
totaal komt te vervallen		-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525	-525
nieuwe garage		710	710	710	710	710	710	710	710	710	710
totaal capaciteit straks		730	730	730	730	730	730	730	730	730	730
		vraag									
bestaande vraag op basis tellingen		322	334	289	194	289	334	289	418	244	309
minder vraag door sloop functies		-137	-137	-14	-6	-18	-88	-7	-7	-7	-7
blijft over bestaande vraag		185	197	275	188	271	246	282	411	237	302
project	eigen gebruik	211	214	288	310	260	240	230	238	261	237
	bezoek	45	74	77	5	76	74	118	73	119	65
	totaal vraag project	256	288	365	314	335	315	348	310	380	302
totaal vraag		441	485	640	502	606	561	630	721	617	605
		saldo									
over / tekort		289	245	90	228	124	169	100	9	113	125