Gemeente Amsterdam



DNK-gebouw

Business case mobiliteitshub
mobiliteitshub

Versie 4.0

Fase 4

Uitvoerings- & kredietbesluit

SMH

Colofon

Projectteam

DNK-gebouw

Gemeente Amsterdam directies V&OR, S&B, GV, OJZ en G&O

September 2024
Project nr. 950216

Documentinformatie

Document locatie
SharePoint project DNK-gebouw (mobiliteitshub)

Versie historie

Versie	Datum	Wijzigingen	Auteur
1	26-8-2021	Conceptversie op basis van voorlopige business case (2020)	GSM
2	19-9-2021	Verwerking commentaar a.g.v. toets door adviseur directie Parkeren	GSM
3	1-7-2023	Actualisatie van business case	GSM
4	26-9-2024	Actualisatie van business case	MHE

Goedkeuring voor vrijgave

Versie	Datum	Naam	Rol
1		Gé Smit	Projectmanager & documenteigenaar
1		Marco van Leeuwen	Exploitatieadviseur directie Parkeren
1		Willem Wulms	Strategisch adviseur risico's & projecten
1		Michel Crolla	Ambtelijk opdrachtgever

Relatie met andere projectdocumenten
Dit toelichtend document op de business case hoort bij de Projectnota t.b.v. het Uitvoerings- & kredietbesluit van de mobiliteitshub in het DNK-gebouw

Inhoudsopgave

Documentinformatie **3**

1 Over dit document **5**
1.1 Introductie 5
1.2 Over de totstandkoming van deze business case 5
1.3 mobiliteitshub als schakel in bredere gebiedsontwikkeling 6
1.4 Programma uitgangspunten 7
1.5 Scope 8
1.6 Financieel totaaloverzicht 10
1.7 Belangrijkste wijzigingen in de business case 10

2 Investeringen **10**
2.1 Investeringskosten 11
2.2 Investeringsparameters voor business case 11
2.3 Bijdragen & subsidies 12
2.4 Financiering 13
2.5 Afschrijving 13
2.6 Restwaarde 13

3 Exploitatie opbrengsten **15**
3.1 Uitwerking in 2 varianten 15
3.2 Evenementen 15
3.3 Abonnementen 17
3.4 Kort parkeren / bezoekers 17
3.5 Park & ride 20
3.6 Internationale touringcar terminal (ITT) 21
3.7 Crew parkeren 21
3.8 Overig gebruik 22
3.9 Aanvangsleegstand 22

4 Exploitatie kosten **24**
4.1 Exploitatie kosten 24
4.1.1 Beheerkosten 24
4.1.2 Personeel & toezicht 24
4.1.3 Vastgoedkosten 25
4.1.4 Groot onderhoud 25
4.1.5 Exploitatiesaldo 25

5 Resultaat **26**
5.1 Base case 26
5.2 Optimalisatie 27
5.3 Randvoorwaarden resultaat 28

Bijlagen **29**

1 Over dit document

1.1 Introductie

In dit document wordt toelichting gegeven op een businesscase van de mobiliteitshub in het DNK-gebouw. Dit betreft de *definitieve business case* ten behoeve van de besluitvorming voor het Uitvoerings- & kredietbesluit mobiliteitshub in het DNK-gebouw. Deze business case betreft een actualisatie en nadere detaillering van de *voorlopige business case*, zoals gepresenteerd bij de Nota van Uitgangspunten.

Voor de mobiliteitshub heeft de Gemeenteraad van Amsterdam eind september 2020 het voorkeursbesluit genomen en opdracht gegeven tot uitwerking van de Nota van Uitgangspunten tot een voorstel voor de daadwerkelijke uitvoering van het project. Voor dit laatste besluit zal de daadwerkelijke haalbaarheid verder onderbouwd en geoptimaliseerd dienen te worden.

1.2 Over de totstandkoming van deze business case

De business case betreft een financiële doorrekening van het *definitieve exploitatieresultaat* van de mobiliteitshub in het DNK-gebouw, op basis van het Definitief Ontwerp. Deze doorrekening is gebaseerd op en in lijn met het Projectvoorstel behorende bij het Uitvoerings- & kredietbesluit. De *voorlopige business case* behorende bij de Nota van Uitgangspunten is als basis gebruikt. Op basis van nieuwe informatie over de investering en exploitatie is de business case gedurende de zomer van 2024 geactualiseerd, resulterend in de actuele versie van september 2024. De belangrijkste wijzigingen staan vermeld in paragraaf 1.7 van dit hoofdstuk.

Er is sprake van twee verschillende benaderingen: er is zowel een netto contante waarde berekening gemaakt als een meerjarige exploitatie berekening. Door beide methoden toe te passen toetsen we of er overall sprake is van een rendabele investering én of er in de afzonderlijke jaren een acceptabel exploitatieresultaat is.
Het exploitatieresultaat is berekend middels de binnen de gemeente Amsterdam gebruikelijke rekenmethodiek, in het rekenmodel van de directie Parkeren. Onderhavige businesscase betreft een boekhoudkundige businesscase, dus de verwachte opbrengsten en kosten voor de begroting. De businesscase gaat uit van een risicodragende exploitatie door de directie Parkeren. Dit betekent dat de kosten en opbrengsten zo realistisch mogelijk zijn geschat. Er is een opslag voor risico's opgenomen (zowel aan de opbrengsten- als aan de kostenkant) en daarmee onderzocht wat het financiële resultaat kan zijn. De ontwikkel- en bouwrisico's maken onderdeel uit van de investeringsraming (SSK-raming).

De business case van de mobiliteitshub houdt rekening met opheffing van parkeerterreinen in De Nieuwe Kern zoals benoemd in de Nota van Uitgangspunten en een nieuw kantoor-, sport- en woonprogramma in de omgeving van de MOBILITEITSHUB. Verder zijn alleen opbrengsten meegenomen die we kunnen toerekenen aan deze ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie. Opbrengsten als gevolg van mogelijke verschuiving uit andere parkeergarages is niet meegenomen. De realisatie van de mobiliteitshub leidt niet tot opbrengstenderving in andere gemeentelijke parkeergarages. Het bredere effect van de mobiliteitshub op parkeergarages in de omgeving is apart beschreven in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Ten slotte zijn er twee varianten gepresenteerd. Een base case die als een robuuste/conservatieve variant beschouwd kan worden en een variant waarbij er (rand)voorwaarden zijn gesteld om andere parameters toe te passen in het rekenmodel. Het aanpassen van de parameters heeft direct beleidsmatige consequenties. De verschillen in parameters en bijbehorende consequenties zijn beschreven in deze business case.

1.3 DNK-gebouw als schakel in bredere gebiedsontwikkeling

Het DNK-gebouw is een belangrijke ontwikkeling voor diverse ambities op het gebied van gezondheid, sport, mobiliteit, duurzaamheid en sociaal-maatschappelijke knelpunten in combinatie met de toenemende verdichting in van de stad. Het DNK-gebouw wordt ontwikkeld om Zuidoost beter aan te laten sluiten op de stad, zowel fysiek als sociaal-maatschappelijk.

Cruciale onderdeel in ontwikkeling De Nieuwe Kern
Het DNK-gebouw zorgt voor ruimte en bereikbaarheid van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern. Door de huidige versnipperde parkeerterreinen met een gereduceerde capaciteit terug te brengen in de mobiliteitshub ontstaat er ruimte voor woningbouw (ca 6.200 woningen) en voorzieningen. Met de mobiliteitshub wordt de bereikbaarheid van het gebied verbeterd, wat bijdraagt aan leefbaarheid en bereikbaarheid van De Nieuwe Kern. Zonder het DNK-gebouw komt de haalbaarheid van de ontwikkeling van De Nieuwe Kern in het geding.

Intensief grondgebruik, waardoor ontwikkelruimte ontstaat voor gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern
Amsterdam kent een enorme woningbouwopgave, maar tegelijkertijd is de ruimte voor nieuwbouw schaars geworden. Om ruimte vrij te maken is intensiever grondgebruik noodzakelijk. Bestaande voorzieningen moeten worden gecombineerd, gestapeld en meervoudig worden gebruikt. Met het DNK-gebouw doen we dit door 16 hectare grondgebruik terug te brengen tot 4 hectare door:

- verschillende sport-, maatschappelijke-, parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen te combineren en te stapelen in één gebouwcluster;
- de mobiliteitsvoorzieningen dynamisch te gebruiken voor verschillende doelgroepen en modaliteiten, 24 uur per dag en 7 dagen per week.

De vrijgekomen gronden (ca 12 hectare) en daaruit voortvloeiende opbrengsten zijn onderdeel van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern en maken financieel geen onderdeel uit van deze BC.

mobiliteitshub maakt uitbreiding Ajax mogelijk
De mobiliteitshub biedt de mogelijkheid AFC Ajax te faciliteren bij de uitbreiding en realisatie van De Nieuwe Toekomst. Voor deze ontwikkeling is een exclusiviteitsovereenkomst met Ajax gesloten. Ajax is reeds ver in planontwikkeling voor onder ander het realiseren van een stadion voor 7.000 toeschouwers aan de Holterbergweg.

Mobiliteitshub mobiliteitshub en het convenant bereikbaarheid Zuidoost
De mobiliteitshub is een belangrijke pijler in het mobiliteitsplan Zuidoost en het convenant Bereikbaarheid Zuidoost. Daarin draagt de mobiliteitshub bij aan verbeterde bereikbaarheid van evenementen en het wegnemen van onveilige situaties voor Kiss & Ride en overlast van taxi's bij evenementen.
De bereikbaarheid van het ArenAPoort als evenementengebied staat onder druk, waarmee ook de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor omliggende gebiedsontwikkeling. De bereikbaarheid van evenementen vraagt om structurele samenwerking tussen gemeente, evenementenaccommodaties, politie, commerciële parkeerexploitanten en ov-bedrijven. Het kader voor deze samenwerking is vastgelegd in het convenant Bereikbaarheid Zuidoost. Hierin is vastgelegd dat er in het gebied *12.500 parkeerplaatsen voor*

evenement-parkeren beschikbaar moeten zijn. Het convenant biedt structuur voor regievoering op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Echter, voor effectief regie dient ook de juiste infrastructuur aanwezig te zijn.
De mobiliteitshub biedt met (maximaal) 2.150 parkeerplaatsen voor evenementen voldoende capaciteit om regie te houden op verkeer en bereikbaarheid van het evenementengebied ArenAPoort. De bereikbaarheid is niet alleen van belang voor de evenementenbezoekers, maar (juist) ook toekomstige inwoners van o.a. De Nieuwe Kern (5.400 woningen). Vlotte doorstroming, voorkomen van zoekverkeer en 'wildparkeerders' is van groot belang om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van De Nieuwe Kern te waarborgen. Daarnaast zorgt de mobiliteitshub ervoor dat de gemeente kan blijven voldoen aan de verplichting richting de JC Arena (*11.500 parkeerplaatsen beschikbaar stellen bij evenementen*). Door centralisatie van parkeerplekken en actieve verdeling van parkerend verkeer in het gebied wordt bereikbaar gewaarborgd. Dit vraagt ook een actieve rol van de directie Parkeren de mobiliteitshub proactief te exploiteren en parkeerkaarten online te kunnen verkopen.

Mobiliteitshub maakt herontwikkeling Sloterdijk mogelijk
De afhandeling van internationaal touringcarverkeer in de MOBILITEITSHUB zorgt voor de mogelijkheid om stationsgebied Sloterdijk te herontwikkelen. Daarbij, met de huidige voorziening op station Sloterdijk voldoet Amsterdam niet aan de Europese verordening voor internationaal busverkeer.

1.4 Programma uitgangspunten

Voor de business case zijn de volgende uitgangspunten voor het programma gehanteerd

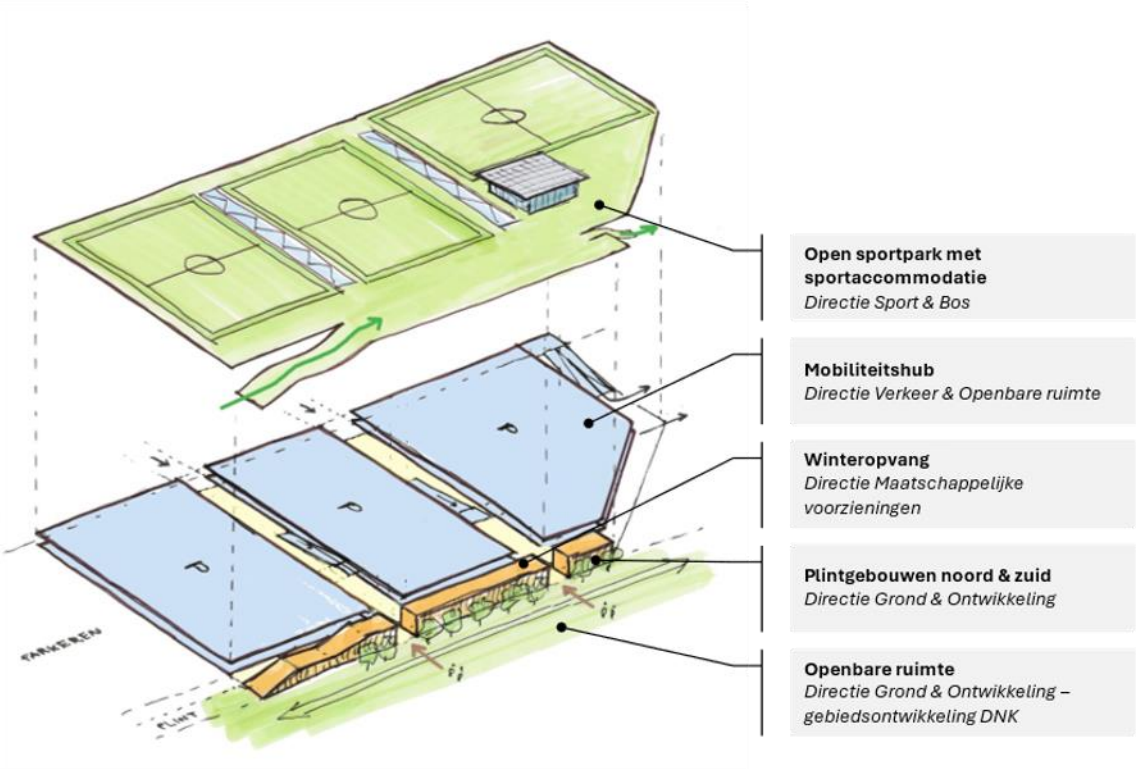
De business case gaat uit van een maximale parkeercapaciteit van 2.150 parkeerplaatsen. Het huidig ontwerp, gaat op dit moment uit van:

- *2150* totaal aantal auto parkeerplekken
  Waarvan op begane grond: ca. 950 aantal auto parkeerplekken
  - 739 reguliere plekken;
  - 154 K&R-plekken;
  - 20 plekken voor mindervaliden;
  - 35 taxiplekken.

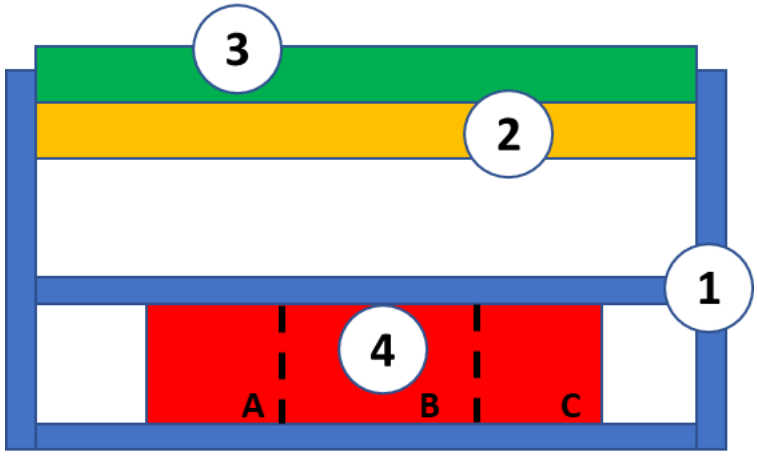
  Waarvan op de eerste verdieping: ca. 1200 aantal auto parkeerplekken:
  - 1174 reguliere plekken;
  - 24 plekken voor mindervaliden.
- 8 bushaltes international touringcar terminal voor evenementen en internationale touringcarverkeer (lijn-, zon- en sneeuwdiensteno met opstelplaatsen en bufferplaatsen (deels als oplaadlocatie);
- 680 totaal aantal plekken voor fietsen en e-scooters;
- inclusief een Park+Ride met een capaciteit van 500 parkeerplekken (dubbelgebruik);
- flexibel inzetbare parkeerzones voor taxistandplaats en K&R-plekken.

1.5 Scope

Wat is het DNK-gebouw?
Het DNK-gebouw huisvest een mobiliteitshub voor tien verschillende mobiliteitsvormen, met op het dak een open sportpark van 4 hectare voor 25 verschillende sporten in een parkachtige omgeving. In de plint van het gebouw zullen diverse maatschappelijke en commerciële voorzieningen gehuisvest worden, waaronder de winteropvang. Het gebouw fungeert ook als energie- en klimaatbuffer voor de omliggende gebieden. Kortom, het voorbeeld van een integraal project waarbij stapeling van functies vanuit de diverse normstellingen op een klein oppervlak een logische uitwerking vormt.



Het DNK-gebouw bestaat uit 4 onderdelen. Voor elk van de 4 onderdelen wordt separaat financiering geregeld. Onderstaand schema geeft schematisch de verschillende onderdelen weer: deze business case betreft alleen het mobiliteitshub gedeelte (onderdeel 1).



1 Mobiliteitshub

- parkeren auto's: 2.150 plekken;
- touringcarhaltes (perron): 8 plekken;
- touringcar bufferplekken: 9 plekken;
- zero emission hub: 5.000 m² BVO;
- leenfietsen: 50 plekken;
- park & bike fietsen/ e-scooters: 50 plekken;
- fietsenstalling: 650 plekken;
- waterberging: 35.000 m², t.b.v. water neutrale kavel.

Totaal vloeroppervlak: 87.000 m² BVO

2 Stapelingskosten *(gedekt door lopende GREX)*

- extra constructiekosten, om de waterberging en het sportpark te kunnen faciliteren.

3 Sportpark *(dekking lopende GREX en investeringsplafond MV)*

- sportvelden en sportpark: 35.000 m²;
- sportaccommodatie: 1.000 m² BVO.

4 Plintvastgoed

Maatschappelijke plint– blok B (dekking investeringsplafond MV)

- Winteropvang/Zomerhostel, 1.500 m² BVO.

Commerciële plint - blokken A en C (kavelontwikkeling)

1.6 Financieel totaaloverzicht

De investeringskosten voor de mobiliteitshub zijn bepaald op *100 mln*. (SSK-raming augustus 2024. De SSK-raming is geraamd tot einde uitvoering (alle verwachte prijsstijgingen en alle indexaties zijn meegenomen tot eind 2026). Daarnaast zijn er nog grondkosten a 4,5 mln. De grond wordt op 1 januari 2025 overgedragen, tegen de grondkosten van 2024. Hiermee bedragen de totale investeringskosten, die worden meegenomen in de business case afgerond 104,5 mln.

Deze kosten zijn bepaald op basis van het definitief ontwerp, het risicodossier, historische voorbereidingskosten en indexatie. De investering is exclusief de kosten voor het bouwrijp maken, inrichting openbare ruimte, de bouwkundige aanpassing van het gebouw voor het sportpark en het sportpark met accommodatie op het dak. Deze kosten worden gedekt uit de grondexploitatie van DNK Zuid, onderdeel van het Investeringsbesluit DNK Zuid (2020) en vanuit de reeds toegekende krediet algemene middelen voor sportuitbreiding.

1.7 Belangrijkste wijzigingen in de business case

Deze business case betreft een actualisatie van alle voorlopige business cases (waaronder het voorkeursbesluit) op basis van beschikbaar gekomen informatie gedurende de ontwerpfase:

- Startjaar exploitatie: 2027.
- Nadere uitwerking van investeringskosten o.b.v. SSK-raming van het bouwteam op basis van DO ontwerp, inclusief taakstellend budget voor de bouw.
- Actuele parameters qua rente, discontovoet en overige indices.
- Aanpassing van opbrengsten (op basis van onderbouwde aantallen en gebruik actuele vastgestelde tarieven).
- Crew parkeren maakt deel uit van het programma.
- Inzet beheer in afstemming met Directie Parkeren.
- Herziene afschrijvingstermijnen (met name op gebouw en constructie – 80 jaar i.p.v. 40 jaar).
- Het opnemen van een annuïtaire afschrijvingsmethode (voor gebouw en constructie) en een lineaire afschrijvingsmethode voor alle installaties.
- Er is geen restwaarde opgenomen in het rekenmodel.
- Er zijn twee varianten uitgewerkt: een Base case en een Optimalisatievariant.

2 Investeringen

Het DNK-gebouw heeft als opgave ruimte te creëren en bereikbaarheid te waarborgen voor de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern, een toekomstbestendige mobiliteitsvoorziening te bieden, een verbetering en uitbreiding van sportpark Strandvliet te realiseren en de leefbaarheid en verblijfskwaliteit in het gebied te verhogen.

2.1 Investeringskosten

De investeringskosten zijn, op basis van het definitief ontwerp (architect Cepezed) in opdracht van het Ingenieursbureau Amsterdam geraamd in augustus 2024 door een extern bureau M3E (SSK-raming). Op deze DO-raming is een interne toets uitgevoerd door de kostendeskundigen van V&OR en Heijmans Infra B.V. Daarnaast is het bouwbudget als taakstellend vastgesteld in de contracten voor gunning van de engineering & realisatie door Heijmans. De totale investeringssom is vastgesteld op **€ 100 miljoen,** inclusief object overstijgende risicoreservering, exclusief btw, exclusief grondkosten inclusief indexatie naar einde uitvoering (2026).

Constructie	€ 44.324.451
Bouwkundig	€ 24.273.230
Parkeerinstallatie	€ 566.681
Gebouwgebonden E-installaties	€ 15.991.150
Gebouwgebonden W-installaties	€ 14.859.414
Totaal Mobiliteits Hub	€ 100.014.926

2.2 Investeringsparameters voor business case

Op basis van de SSK-raming zijn de investeringsparameters bepaald, rekening houdend met indexatie, afschrijvingstermijnen en vervangingsopgave. Oplevering en ingebruikname is voorzien voor 2026. De installaties en parkeerinstallaties worden periodiek voor een deel vervangen. Het gaat om vervanging van elektrotechnische en werktuigbouwkundige installaties, respectievelijk gemiddeld elke 15 en 25 jaar voor 50% van de aanvangsinvestering en vervangingen van de parkeerinstallaties elke 7 jaar voor 75% van de aanvangsinvestering. De bedragen voor herinvesteringen worden jaarlijks geïndexeerd met 2,5%. In de volgende tabel staat de input in de businesscase weergegeven.

Rente en indices	
BTW	21,0%
Rente	3,25%
Discontovoet gemeentelijk	3,25%
Index investeringen	2,5%
Index inkomsten	2,0%
Index exploitatiekosten	2,5%
Index dotatie groot onderhoud	2,0%

2.3 Bijdragen & subsidies

Er zijn reeds bijdragen en subsidies toegekend en vastgesteld, waarvan de financiële middelen reeds beschikbaar zijn voor de mobiliteitshub. Dit betreft:

Voorbereidingskrediet
Er is reeds een voorbereidingskrediet van **€ 3,4 mln** toegekend aan de mobiliteitshub vanuit de SMF.

Connecting Europe facilities (EU-subsidieprogramma)
De Europese Commissie heeft in 2022 € 8,7 mln toegekend aan de ontwikkeling van de mobiliteitshub, waarvan **€ 7,0 mln** aan de mobiliteitshub.

Groeifonds
Het Rijk heeft in 2023 **€ 33,2 mln.** toegekend aan de ontwikkeling van de mobiliteitshub vanwege de bijdrage aan de versnelling woningbouw van De Nieuwe Kern.

Te financieren opgave
In totaal zijn er € 43,6 miljoen aan bijdragen en subsidies beschikbaar. Resteert een te lenen bedrag van € 56,4 mln. Het te lenen bedrag is als volgt te verdelen over de verschillende planonderdelen:

Constructie	€ 24.995.227
Bouwkundig	€ 13.688.041
Parkeerinstallatie	€ 319.560
Gebouwgebonden E-installaties	€ 9.017.651
Gebouwgebonden W-installaties	€ 8.379.448
Totaal Parkeren	**€ 56.399.926**

Overig
Vanuit de GREX De Nieuwe Kern is een reservering gemaakt van 6 miljoen euro voor de dekking van een eventuele onrendabele top op de exploitatie van de mobiliteitshub (onderdeel van investeringsbesluit DNK zuid, vastgesteld in april 2020). Op dit moment is deze bijdrage nog niet opgenomen in de business case. Dit bedrag staat wel ter beschikking, mocht de exploitatie negatiever uitpakken dan (op papier) is ingeschat. Dit is een beheersmaatregel om het exploitatieresultaat mobiliteitshub rendabel te houden, zolang de GREX niet is afgesloten.

2.4 Financiering

De mobiliteitshub wordt gefinancierd middels gemeentelijke financiering. Hiertoe wordt een lening afgesloten tegen een rentepercentage van **3,25%.**

De reeds beschikbare bijdragen en subsidies worden gebruikt om de financieringslast zo laag mogelijk te houden. Voor de berekening van de rente (en afschrijving) wordt het totaal aan bijdragen en subsidies van € 43,6 mln. (aangezien deze bedragen reeds zijn ontvangen) afgetrokken van de totale investeringssom van € 104,5 mln (inclusief grond). Resteert een financieringsbehoefte van **€ 60,9 mln. (**inclusief indexatie tot einde bouw).

2.5 Afschrijving

Middels de afschrijvingsmethode is berekend wat per gebouwonderdeel (rekening houdend met de Amsterdamse afschrijvingstermijnen) de jaarlijkse last is. De vastgestelde Amsterdamse afschrijvingsperioden, zijn:

Gebouw(constructie)	80 jaar
Gebouw(bouwkundig)	80 jaar
Parkeerinstallaties	7 jaar
E-installaties	15 jaar
W-installaties	15 jaar *
Grond	0 jaar

Volgens de nieuwe afschrijvingsregels van de gemeente Amsterdam dienen de investeringen aan het gebouw annuïtair afgeschreven te worden (constructie en bouwkundig). De installaties (Parkeer, E en W) dienen lineair afgeschreven te worden. Dit is verwerkt in de business case.

**voor de afschrijving van de W-installaties is in de base case de afschrijvingsperiode van 15 jaar aangehouden (conform de gemeentelijke voorschriften). Uit de MeerJaren OnderhoudsBegroting (MJOB) blijkt dat de meeste onderdelen van de W-installaties een technische levensduur van 25 jaar hebben.*

2.6 Restwaarde

De gemeente Amsterdam heeft bepaald dat er geen restwaarde wordt meegenomen in meerjarige vastgoed-exploitaties. Daarom is in deze business case ook geen restwaarde opgenomen aan het einde van de rekenkundige periode van 40 jaar.

Alle gemeenten zijn verplicht om marktconform te handelen en te waarderen (BBV-richtlijnen). Gemeenten zijn daarnaast verplicht om de begin investering volledig af te schrijven. Hiermee wordt boekhoudkundig veronderstelt, dat de waarde van vastgoed met de jaren afneemt.

De voorgeschreven rekenmethodiek (van de gemeente Amsterdam) kent een looptijd van 40 jaar. Met de afschrijvingstermijnen voor gebouwen (van 80 jaar) wordt een gebouw niet volledig afgeschreven, gedurende de exploitatieperiode van het rekenmodel, en ontstaat er een theoretische restwaarde aan het einde van jaar 40. Conform de BBV-richtlijnen mag de gemeentelijke berekening geen restwaarde hanteren. Tegenover deze

theoretische restwaarde (na jaar 40) staat ook nog een (financiële) schuld ten behoeve van de financiering (de beginlening is nog niet volledig afgelost.).

3 Exploitatie opbrengsten

3.1 Uitwerking in 2 varianten

De opbrengsten zijn uitgewerkt in 2 varianten:
- **Base case**: de meest realistische en conservatieve inschatting qua opbrengsten.
- **Optimalisatie**: waarbij er (rand)voorwaarden zijn gesteld om andere parameters toe te passen in het rekenmodel.

Per onderdeel beschrijven we welke opbrengsten zijn meegenomen in welke variant.

3.2 Evenementen

De mobiliteitshub vervangt de huidige locaties voor evenementen parkeren ten noorden van de Johan Cruijff ArenA (zie figuur 1). Dit betreft de locaties: P2, P-Bus, P-Plus en P-Borchland. De gezamenlijke parkeerpotentie van deze locaties die 1 op 1 gecompenseerd moet worden in de mobiliteitshub bedraagt 110.904 jaarlijkse verkooptickets (gebaseerd op een volledig 2023).
Hierbij moet de opmerking gemaakt worden dat P-Borchland reeds een aantal jaren niet meer in gebruik is, dat een groot deel van de parkeercapaciteit van P-Plus in gebruik is door het Big Brother Huis en dat Ajax een deel van de parkeercapaciteit van P2 (400 plaatsen) continu heeft gehuurd, waardoor een effectieve capaciteit van 1.700 plekken resteert voor evenementen.



Figuur 1. Huidige evenementenparkeerlocaties in De Nieuwe Kern.

Tariefstelling
Het evenementtarief bedraagt **€ 30,-** per parkeertransactie, gelijk aan P1 ArenA en P-Ziggo.

Varianten

	Base case	*Optimalisatie*
Evenementen	100.000	125.000

Op basis van de rapportageresultaten van Goudappel (juni 2024) inzake de parkeergegevens van de mobiliteitshub in Zuidoost kan geconcludeerd worden dat op basis van werkelijke transactiegegevens en (oneigenlijk) gebruik van private garages in het gebied een bandbreedte van tussen de 100.000 en 125.000 tickets voor de mobiliteitshub gerechtvaardigd is, zonder dat er sprake is van kannibalisatie bij andere gemeentelijke garages/ terreinen. De onderbouwing van deze bandbreedte (conform rapportage Goudappel) is als volgt:

Base case
De onderkant van de bandbreedte wordt ingeschat op **100.000** evenement transacties per jaar. Dit gaat uit van de huidige 110.000 transacties op P2/Pbus/Pplus. Met de verhoging van het evenemententarief van € 20 op P2 naar € 30 voor de mobiliteitshub is er rekening gehouden dat een deel van het parkeerpubliek afhaakt. In totaal is 90% van de parkeertransacties toebedeeld aan de mobiliteitshub, zijnde een totaal van **100.000** tickets. Daarbij moet (volgens Goudappel) opgemerkt worden dat deze afschaling van 10% fors is: de tariefstijging is beperkt (tarief in mobiliteitshub is gelijk aan dat van P1) en de kostenelasticiteit is voor veel bezoekers laag. Dat blijkt wel uit het feit dat het gebruik van P1 de afgelopen jaren is toegenomen, ondanks de hogere tarieven. Daar komt bij dat het comfort van de mobiliteitshub hoger is dan de huidige terreinen.

Optimalisatie
De bovenkant van de bandbreedte wordt op basis van bovenstaande data ingeschat op **125.000** evenement transacties per jaar. Deze aantallen zijn op twee manieren te onderbouwen:

- Het huidige aantal transacties in de gehele De Nieuwe Kern betreft 131.000 transacties in 2023, verspreid over meerdere terreinen en garages die ontwikkeld worden of niet meer voor evenementen (kunnen) worden ingezet.
- Het huidig aantal transacties van P2 (2023: 109.000) dient gecorrigeerd te worden door de lagere capaciteit sinds 2022 (400pp). Het jaar 2022 met 130.000 transacties biedt daarom een representatiever beeld, aangezien P2 in 2022 nog een vergelijkbare capaciteit had als de mobiliteitshub krijgt. Echter, 2022 kende wel meer evenementen (inhaaljaar corona) en hadden de gemeentelijke terreinen 5% meer transacties.

Randvoorwaarden om optimalisatie te kunnen realiseren
Om 125.000 evenement transacties mogelijk te kunnen maken zijn de volgende acties nodig:

1. Directie Parkeren zal (binnen de grenzen van de kosten in de business case) voor de mobiliteitshub gebruik gaan maken van online verkoopkanalen en samenwerken met evenementenorganisatoren (zgn. combi tickets), zoals ook opgenomen als verbetermaatregelen in het Convenant;
2. Het Operationeel Mobiliteitscentrum zal de mobiliteitshub als primaire parkeerlocatie gebruiken in haar regievoering op verkeersstromen. Hiervoor worden geen extra kosten verwacht;
3. Handhaving op het gebruik van parkeergarages & -terreinen voor evenementenparkeren welke strijdig zijn met de erfpachtovereenkomsten. Handhaving betreft een verantwoordelijkheid van directie G& O, echter i.v.m. de bereikbaarheidseffecten dient dit in samenwerking tussen directies V& OR, Parkeren en G& O tot stand te komen.

3.3 Abonnementen

Er is rekening gehouden met de uitgifte van in totaal **685** abonnementen voor met name kantoren en bedrijven uit de omgeving. De hoeveelheden zijn gebaseerd op normgetallen voor de geplande bouwvolumes. Voor de kantoorabonnementen is er een een-op-een relatie tussen het realiseren van kantoren in De Nieuwe Kern en het verplicht afnemen van de parkeerplaatsen (middels de erfpachtvoorwaarden) in de mobiliteitshub. Hiermee wordt er via G&O geborgd dat deze parkeerabonnementen worden afgenomen. Hierover zijn afspraken gemaakt dat er in totaal *675 abonnementen* in de mobiliteitshub worden afgenomen via erfpachtscontracten. Dit is exclusief deelauto's (waarvoor in totaal 10 abonnementen zijn toebedeeld), waardoor het totaal op 685 abonnementen uitkomt.

Voor de maatschappelijke voorzieningen (sport en school) zijn de abonnementen op '0' gezet, omdat er niet verwacht wordt dat zij financieel in staat zijn een commercieel parkeerabonnementen af te kunnen sluiten en daarmee opbrengsten onzeker zijn.

Het totaal aan abonnementen is als volgt opgebouwd:

Afnemer	Aantal abonnementen
Kantoren De Nieuwe Kern zuid	136
Kantoren De Nieuwe Kern	419
Bedrijven in directe omgeving	120
VO-school	0
Deelauto's	10
Totaal	685

Tariefstelling
Voor een commercieel parkeer abonnement bedraagt het tarief **€ 3.114,72** incl. btw conform door het college vastgestelde tarieven (2024).

3.4 Kort parkeren / bezoekers

De mobiliteitshub zal gebruikt worden voor kort parkeren, deels als een vervangende voorziening voor bestaande parkeerterreinen bij de sportvoorzieningen en deels als nieuwe voorziening voor de te bouwen woningen, kantoren en sportvoorzieningen in de omgeving (De Nieuwe Kern). In totaal wordt er uitgegaan van afgerond **448.000** parkeeruren. Kort c.q. bezoekersparkeren is mogelijk mits dit niet conflicteert met evenementen. Deze vorm van dubbelgebruik wordt reeds toegepast in overige parkeergarages in en rond het evenementengebied.

Onderbouwing van verwachte parkeerbehoefte
Conform de vastgestelde structuurvisie en het stedenbouwkundig plan zal parkeren in De Nieuwe Kern betaald worden. In DNK wordt overal parkeerregulering ingevoerd en openbare, niet gereguleerde parkeerplaatsen op maaiveld komen niet voor. Goudappel heeft ten behoeve van het vastgestelde stedenbouwkundig raamwerk een advies opgesteld voor mobiliteit en parkeren in De Nieuwe Kern (oktober 2023). Het advies luidt dat er voor

bezoekers een norm van 0,1 plaats per woning gehanteerd dient te worden en dat deze plaatsen maximaal aan de mobiliteitshub toegekend dienen te worden binnen acceptabele loopafstanden.
Dit betekent bezoekers van het oostelijk plandeel en een klein gedeelte van het westelijk plandeel aangewezen zal zijn op de mobiliteitshub, conform onderstaand figuur.



Het programma binnen deze loopafstand betreft:
- vo school - 800 leerlingen / 7.500 m^2;
- breedtesporthallen - 2.880 m^2;
- buitensport (voetbal & hockey) 35.000 m$^{2;}$
- woningen - 3.500 tot 3.750.

Bezoekers voor overige wijkvoorzieningen, zoals winkels en medische voorzieningen in de wijk worden niet toegekend aan de mobiliteitshub omdat deze niet of zeer beperkt binnen acceptabele loopafstand liggen.

Om ervoor te zorgen dat de afspraken inzake (bezoekers) DNK niet negatief kunnen uitpakken voor de exploitatie van de mobiliteitshub, stellen wij voor een tekst te laten opnemen in het Investeringsbesluit De Nieuwe Kern. Dit Investeringsbesluit wordt nu opgesteld en zal eind 2024 richting bestuur gaan.

Om te voorkomen dat De Nieuwe Kern geen parkeerterrein wordt bij evenementen, waardoor leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurt onder druk komt te staan, maar ook exploitatie van gemeentelijke garages (waaronder mobiliteitshub) geraakt worden zal parkeren in DNK als volgt worden vormgegeven:

- *buurthubs/parkeergarages enkel voor bewoners en niet voor bezoekers;*
- *in een straal van 500 meter rond de mobiliteitshub geen straat parkeren voor bezoekers (zie advies Goudappel);*
- *geen bezoekers parkeren op De Nieuwe Toekomst;*
- *lage parkeernorm (0,1pp/woning) in de rest van DNK voor bezoekers op straat;*
- *dubbelgebruik van parkeercapaciteit mobiliteitshub voor kantoren, VO school en sporthallen;*

- *evenementen parkeren in parkeervoorzieningen van kantoren is niet toegestaan (erfpachtovereenkomst of regelen in verkoopovereenkomst met kettingbeding).*

Bezoekers woningen
Voor de business case wordt rekening gehouden van 275 parkeerplaatsen voor bezoekers van circa 75% van de woningen binnen de eerder genoemde afstand (0,1 maal 2750 woningen) met gemiddeld 7 parkeeruren per week per woning. Dit aantal is gebaseerd op ervaringscijfers van directie Parkeren en komt overeen met onderzoek naar bezoekers parkeren in diverse Nederlandse steden[1].

Volgens de Amsterdamse woningbouwmonitor (1-1-2024) zal de realisatie van het programma plaats vinden over de periode 2028-2031. De voorzieningen zullen logischerwijs ook in die periode in gebruik worden genomen.

Bezoekers school en sportvoorzieningen
Voor de vo-school (7500 m² BVO) is rekening gehouden met een parkeernorm van 5,9 parkeerplaatsen met 1000m2 programma, dus 44 parkeerplaatsen.

Het buitensportprogramma (o.a. , voetbal en 3x3 basketbal) heeft een omvang van netto 35.000 m², gelegen op het dak van de mobiliteitshub. Conform de parkeerbalans dient rekening te worden gehouden met 13 tot 27 parkeerplaatsen per hectare sport. Voor beide scenario's wordt uitgegaan van het gemiddelde van 20 parkeerplaatsen per hectare sport, resulterend in 70 parkeerplaatsen. Voor de bezetting wordt rekening gehouden met 20 uur per week, alleen gedurende het sportseizoen van 40 weken per jaar.

Voor de twee sporthallen (2.880 m² BVO) dient er conform de parkeerbalans rekening te worden gehouden met 1,8 tot 2,3 parkeerplaatsen per 100 m² BVO. Voor beide scenario's is rekening gehouden met een gemiddelde van 2,05 parkeerplaats per 100 m² BVO, resulterend in 59 parkeerplaatsen. Voor de bezetting wordt rekening gehouden met 30 uur per week, alleen gedurende het sportseizoen van 35 weken per jaar.

Topsport evenementenhal en stadion De Nieuwe Toekomst
In De Nieuwe Kern zijn twee nieuwe topsportvoorzieningen voorzien. Op het huidige P2 zal een nieuw voetbalstadion met ca 4.000 zitplaatsen worden gerealiseerd ten behoeven van o.a. eredivisie vrouwenvoetbal (13 thuiswedstrijden per jaar) en eerste divisie/jong Ajax (19 thuiswedstrijden per jaar). Er wordt uitgegaan van 70% bezetting van het stadion. De parkeerduur is gemiddeld twee uur. Voor de modal split wordt uitgegaan van 35% autogebruik, met een bezetting van 2,8 bezoekers per auto. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op bereikbaarheidsonderzoek bij voetbalwedstrijden in de JC ArenA.

Naast de mobiliteitshub is ruimte voor een topsport evenementenhal . De beoogde capaciteit is tot circa 6.000 zitplaatsen. Er wordt uitgegaan van 30 evenementendagen per jaar. Topsportevenementen zoals NK's, EK's en WK's van bijvoorbeeld short track, indoor atletiek, basketbal, volleybal, etc. Dergelijke evenementen zijn meerdaags van 4 tot 8 uur per dag. Bezoekers wonen meerdere wedstijden bij op een dag. Er wordt uitgegaan van 70% bezetting van de sporthal. De parkeerduur is gemiddeld dan ook vier uur. Voor de modal split wordt uitgegaan van 50% autogebruik, met een bezetting van 2,8 bezoekers per auto.

[1] Tiesinga e.a, Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende

AFC Ajax – de toekomst
Naast de wedstrijden in het nieuwe stadion trekt het trainingscomplex ook op reguliere dagen veel bezoekers. Dit betreffen o.a. ouders van kinderen die trainen of wedstrijden spelen op de jeugdcampus van AFC Ajax. Voor de business case worden de werkelijk gerealiseerde aantallen gehanteerd, die nu worden geregistreerd bij de slagboom van haar parkeerterrein. De toewijzing van bezoekers parkeren voor deze doelgroep in de mobiliteitshub wordt vastgelegd in de afspraken omtrent gronduitgifte.

Samenvatting van de parkeeruren voor kort parkeren/ bezoekers

	Parkeeruren /jaar
Bezoekers woningen DNK	102.025
Sporthallen DNK	61.992
Buitensport	56.000
Kantoren DNK	42.424
VO-school	27.877
Ajax - de Toekomst	45.080
Subtotaal	335.398
Topsport events sporthal	90.000
Topsport events stadion DNT	22.400
Totaal	**447.798**

Tariefstelling
Er is gerekend met het door het college vastgestelde tarief (2024) voor garages in het ArenA-gebied, **€ 3,50** per uur inclusief btw. Hierbij is er geborgd, middels het programmeren van de parkeerautomaten, dat bezoekers tijdens een evenement automatisch het evenementtarief betalen.

3.5 Park & ride

Er wordt een Park+Ride-functie voorzien in de mobiliteitshub, als uitbreiding voor het Transferium P1. In de business case wordt in de base case alleen gerekend qua opbrengsten op de momenten dat Transferium P1 gesloten is (dit is gemiddeld 75 dagen per jaar). Het verwachte P&R-gebruik komt op ongeveer **13.800** transacties per jaar.

Tariefstelling
Op basis van de huidige situaties zijn er twee tarieven van toepassing. Voor een P+R-parkeertransactie waarbij er voor 10:00 uur wordt ingereden is het tarief € 13,00 incl. btw, indien er na 10:00 uur wordt ingereden bedraagt het tarief € 6,00 incl. btw. Het gewogen gemiddelde tarief is afgerond op **€ 7,50** incl. btw (gebaseerd op de resultaten van P+R Arena 2024) .

Varianten

	Base case	*Optimalisatie*
P+R (compensatie sluiten P1)	13.796	-

In het base case scenario wordt P+R ingezet op de dagen dat P1 gesloten is voor P+R ten gevolge van evenementen (dat is 75 dagen per jaar). In de optimalisatie variant wordt er geen gebruik gemaakt van P+R en worden er ook geen opbrengsten meegenomen in de business case

3.6 Internationale touringcar terminal (ITT)

De mobiliteitshub zal dagelijks voor afhandeling van internationaal touringcars gebruikt worden. Naar verwachting zullen dit tenminste **45.000** touringcars per jaar zijn (afgeleid van de dienstregelingen van o.a. Flixbus en Sunweb). Op dit moment zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt dat de opbrengsten voor 10 jaar mogen worden toegerekend aan de business case. Voor de jaren erna zijn er formeel geen afspraken gemaakt over de opbrengsten, terwijl er technisch nog steeds wel ruimte is gereserveerd in de parkeergarage.

Tariefstelling
Het gebruik van de touringcarterminal gebeurt tegen een tarief van € 10,00 per touringcar (in- & uitstappen) gehanteerd (excl. btw, prijspeil 2023). Voor het bufferen van touringcars wordt €3,50 per uur gehanteerd (excl. btw, prijspeil 2023). Het gewogen gemiddelde tarief bedraagt **€15,60** (gebaseerd op 80% bufferend verkeer en gemiddeld 2 uur bufferen). Deze tarieven zijn vergelijkbaar met de tarieven voor andere touringcargarages in de stad.

Varianten

	Base case	*Optimalisatie*
ITT <10 jaar	45.000	45.000
ITT > 10 jaar	-	22.500

In base case is alleen voor de eerste 10 jaar opbrengsten toegerekend aan de business case. In de optimalisatie variant is 50% van de inkomsten voor de jaren 11 t/m 40 toebedeeld.

3.7 Crew parkeren

Op dit moment vindt crew parkeren plaats op een tijdelijk veld ten noorden van de ArenA op gronden uitgegeven door G&O als sportveld. Dit is een tijdelijke situatie en vanuit het perspectief van de gebiedsontwikkeling ongewenst. Deze situatie wordt nu gedoogd, vanwege het belang van veiligheid en bereikbaarheid voor medewerkers in de nacht (na afloop evenementen).
De mobiliteitshub heeft de potentie qua capaciteit om het crew parkeren te faciliteren. Hiermee kan een veilige situatie gecreëerd worden voor de crew, waarbij er standaard plekken gereserveerd zijn.
Met G&O is afgesproken dat de beschikbare capaciteit die crew parkeren nu heeft 1 op 1 wordt ingezet. Dit betreft 300 plekken per event. Het aantal eventdagen waarop crew parkeren wordt ingezet bedraagt 100 (het moment waarop er triples qua evenementen plaatsvinden, vraagt maximale bezetting van de garages, waardoor er geen capaciteit voor crew parkeren is – dit bedraagt ca 20 maal per jaar). Hiermee vertegenwoordigd crew parkeren 30.000 transacties op jaarbasis. Het tarief waartegen geparkeerd wordt is vastgesteld op €7,50, incl btw per eventdag (dit tarief is vergelijkbaar met het huidige tarief wat crew medewerkers betalen en is tevens gelijk aan het gewogen gemiddelde P&R tarief wat gehanteerd wordt in de mobiliteitshub).

3.8 Overig gebruik

De mobiliteitshub zal ook gebruikt worden voor de afhandeling c.q. stalling van kiss & ride, taxi en fietsen. Voor dit gebruik worden geen opbrengsten berekend.
Daarnaast zijn er mogelijke opbrengsten te verwachten ten gevolge van:

- Laadpaal-concessies (op basis van ervaringen in andere parkeergarages in andere gemeenten).
- Reclame-inkomsten In de business case worden deze opbrengsten niet meegenomen. Mocht de exploitatie van de mobiliteitshub in de praktijk tegenvallen, dan zijn dit beheersmaatregelen waarvan gebruik gemaakt kan worden om het financieel resultaat te optimaliseren.

3.9 Aanvangsleegstand

De aanvangsleegstand is bepaald op basis van de geplande ontwikkeling van het gebied en de parkeer gerelateerde functies. Hierbij is rekening gehouden met een ingroeimodel, waarbij per functie is bepaald wat de aanvangsleegstand is, waarbij tevens het aandeel van de functie in de totale opbrengsten is meegenomen om tot een gemiddelde aanvangsleegstand per jaar te komen.

	Omzet	*2027*	*2028*	*2029*	*20230*	*2031*
Evenementen	€ 2.479.339	0%	0%	0%	0%	0%
Abonnementen	€ 1.763.292	35%	25%	15%	12%	5%
Kort / bezoekers	€ 1.295.284	35%	25%	15%	12%	5%
Park&Ride	€ 85.515	35%	25%	15%	12%	5%
Touringcars	€ 702.000	0%	0%	0%	0%	0%
Crew parkeren	€ 185.950	0%	0%	0%	0%	0%
Totaal/ Gemiddeld	**€ 6.511.381**	**17%**	**12%**	**7%**	**6%**	**2%**

- Voor evenementen is reeds gebruik gemaakt van de 1 op 1 compensatie van parkeertickets uit het gebied. Gezien het gebrek aan evenementparkeerfaciliteiten is de aanname dat 0% leegstand is gerechtvaardigd.
- Voor abonnementen ligt er een verplichting dat bij het realiseren van de kantoren dat (een deel van de totale parkeerfaciliteit) verplicht wordt afgenomen bij de mobiliteitshub. De opgenomen aanvangsleegstand is het risico van het nog niet realiseren van het kantorenprogramma. Kantoren staan nu gepland voor de periode 2027-2029.
- Voor zowel de abonnementen als voor kort/ bezoekers parkeren is de planning van woningbouw en het kantorenprogramma cruciaal. Volgens opgave worden de eerste (flex)woningen in De Nieuwe Kern medio 2026 opgeleverd en worden in 2027/2028 de eerste reguliere woningen opgeleverd.[2].
- Voor Park&Ride wordt er alleen omzet ingeboekt op de momenten dat P1 gesloten is voor P&R. Dit vraagt om gewenning van en een juiste verwijzing voor het publiek.
- Voor internationale touringcars zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt tussen de gemeente Amsterdam en de gemeente Overamstel (voor de eerste 10 jaar) over het aantal touringcars dat in de mobiliteitshub wordt geparkeerd en gebufferd. Daarom is er geen aanvangsleegstand berekend.

[2] Bron: website Denieuwekern.nl

- Voor crew parkeren wordt een 1 op 1 vervanging geregeld, waarbij het huidig aantal plaatsen dat gebruikt wordt door crew parkeren in de mobiliteitshub geprogrammeerd. Hierdoor is er geen sprake van aanvang leegstand.

4 Exploitatie kosten

4.1 Exploitatie kosten

In afstemming met de directie Parkeren zijn de exploitatiekosten van de parkeergarage bepaald. Navolgende tabel toont de opbouw van de operationele kosten voor beheer, personeel en toezicht en vastgoed. De energiekosten zijn gereduceerd als gevolg van de mogelijkheid tot eigen opwek, opslag en terug levering aan het net.

4.1.1 Beheerkosten

De beerkosten zijn afgeleid van vergelijkbare parkeergarages van de gemeente Amsterdam, waarbij met name naar P1 (Arena) is gekeken.

Beheerkosten	***Per parkeerplaats***	***Totaal***
verzekeringen	76	164.111
onderhoud p-apparatuur en installaties	320	691.762
nutsbedrijven/energie *	6	13.151
schoonmaak	75	161.250
geldinning en transport	10	20.712
datacom	3	6.623
overige kosten	10	21.500
PVS	9	19.317
overhead	25	53.750
Totaal startwaarde excl. btw	**535,9**	**1.152.176**

**Energie*
De benodigde energie voor de totale mobiliteitshub en voor sec het mobiliteitsgedeelte van de mobiliteitshub is berekend (door Sweco en RHDHV). Tevens is berekend wat de verwachte energieopwekking door middel van de zonepanelen op het gebouw is. Naar verwachting zal 70% van de totale energievraag voor de mobiliteitshub worden voorzien uit eigen opwek (zonnepanelen met batterij opslag). De resterende 30% dient ingekocht te worden (en deze kosten zijn hier dan ook opgenomen).

4.1.2 Personeel & toezicht

Een garage als deze heeft zowel lokaal als op afstand een beheerder nodig. Hiervoor is vooral gekeken naar P1 (Arena) hoe dit is ondervangen qua capaciteit, zowel overdag als tijdens evenementen.
Vanwege de combinatie van evenementen en de verscheidenheid aan mobiliteitsfuncties houden we rekening met een intensief beheer door vier beheerders (in loge en mobiel) gedurende 16 uur per dag, zeven dagen per week, 52 weken per jaar. Voor de resterende uren wordt uitgegaan van beheer op afstand.
Daarnaast is er in de berekening nog 1 fte toegevoegd voor de functie locatiemanager. Hiermee is er in totaal voor bijna 750.000 euro aan loonkosten toebedeeld aan personeel en toezicht aan de mobiliteitshub.

4.1.3 Vastgoedkosten

Ten behoeve van de vastgoedkosten zijn de jaarlijkse standaard verrekeningen gehanteerd voor zowel verzekeringen, regulier onderhoud (uitgegaan van 80 euro per parkeerplaats) en zakelijke lasten.

4.1.4 Groot onderhoud

Met betrekking tot het **groot onderhoud** zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de installaties en parkeerinstallaties is een periodieke herinvestering opgenomen.
    - Elke 15 jaar worden de elektrotechnische installaties voor 50% vervangen.
    - Elke 15 jaar worden de werktuigbouwkundige installaties voor 33% vervangen.[3]
    - Elke 7 jaar wordt de parkeerinstallatie voor 75% vervangen.
- De dotatie voor groot onderhoud betreft de jaarlijkse reservering voor het groot onderhoud aan het gebouw.

4.1.5 Exploitatiesaldo

Het totaal aan jaarlijkse exploitatiekosten bedraagt ruim 1500 euro per parkeerplaats.

Exploitatiekosten - output	Totaal	/plaats
Beheerskosten	1.152.176	536
Personeel en toezicht	746.200	347
Vastgoedkosten	729.863	339
Onvoorzien	131.412	61
Btw-vergunninghouders	-	-
Dotatie groot onderhoud	322.500	150
Winst & Risico	290.469	135
Totaal	**3.372.619**	**1.569**

[3] Uit de Meerjaren Onderhoudsbegroting voor de mobiliteitshub blijkt dat het merendeel van de W-installaties pas na 25 jaar vervangen dient te worden. De Amsterdamse afschrijvingsmethodiek kent deze afschrijvingsperiode niet voor W-installaties. Vandaar een correctie in het percentage vervangingswaarde (33% i.p.v. 50%)

5 Resultaat

Het hoofdstuk resultaat laat het financiële verschil tussen de 2 gehanteerde varianten zien. Hierbij zullen wij samenvattend ingaan op welke uitgangspunten ten grondslag liggen aan de berekening en wat de uitkomsten zijn. Het resultaat is zowel uitgedrukt in netto contante waarde (NCW) als qua exploitatieresultaat.
Netto contante waarde houdt in: dat de contante waarde van alle toekomstige opbrengsten minus de contante waarde van de investeringen in het project worden berekend. Hiermee kan de waarde van de investering op het huidig prijspeil bepaald worden. Het exploitatieresultaat laat zien wat de werkelijke geldstromen (opbrengsten minus kosten) zijn per jaar.

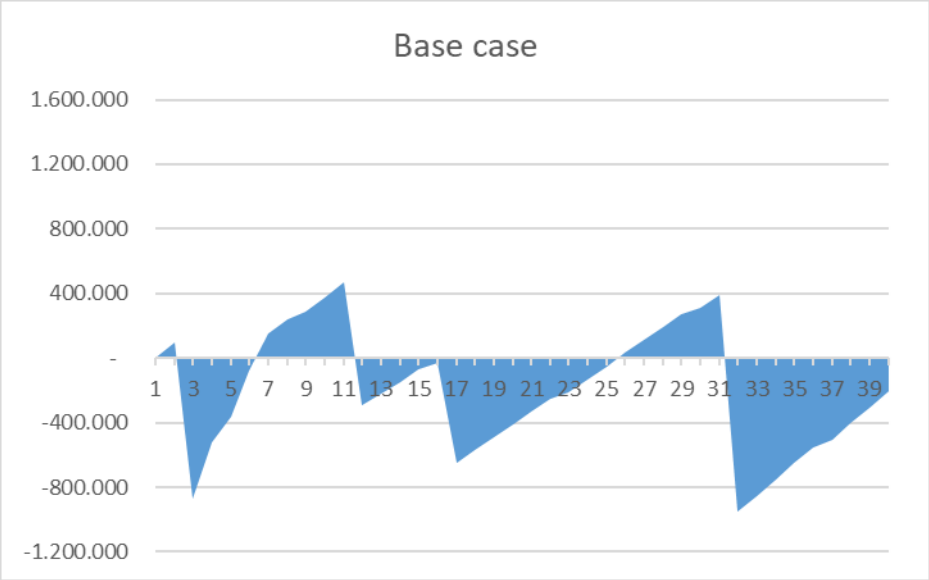
5.1 Base case

Het base case is de berekening waarin de kosten en opbrengsten zo realistisch mogelijk en conservatief zijn ingeschat. De basisuitgangspunten van de base case bedragen:

		Base case
Evenementen	*Transactie*	100.000
Kantoorabonnementen	*Transactie*	685
Crew parkeren	*Transactie*	30.000
Touringcar Terminal (<10j)	*Transactie*	45.000
Touringcar Terminal (>10j)	*Transactie*	-
P+R	*Transactie*	13.800
Kort parkeren	*Parkeeruren*	448.000

NCW resultaat
Het saldo van de netto contante waarde van kosten en opbrengsten van de realisatie en exploitatie van de mobiliteitshub (over een looptijd van 40 jaar) is negatief en bedraagt **- €3,6 miljoen.**

Het verloop van kosten, opbrengsten en het resultaat over de looptijd van 40 jaar is als volgt.



Exploitatieresultaat
Het cumulatieve exploitatiesaldo over de looptijd van de volledige 40 jaar bedraagt *€ 8,2 miljoen negatief*.

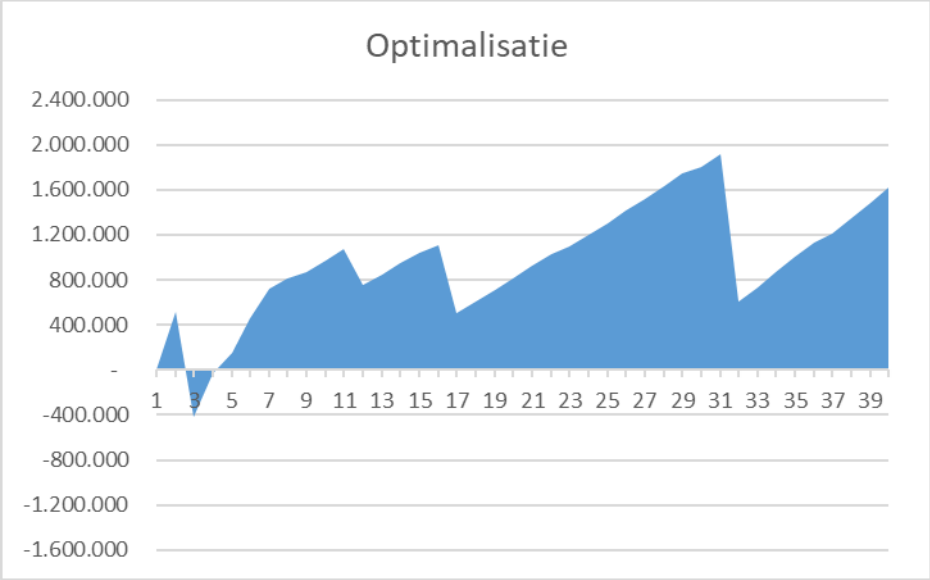
5.2 Optimalisatie

De optimalisatie variant is de berekening waarin de base case de basis is en waarbij er aan de opbrengstenkant, op basis van onderzoeken en analyses, andere uitgangspunten voor bepaalde parameters zijn gehanteerd. Hier zijn (rand)voorwaarden aan verbonden. De basisuitgangspunten van de optimalisatie bedragen:

	Base case	Optimalisatie	*Wijziging*	*NCW-effect*
Evenementen	100.000	125.000	*+ 25.000*	*17.750.000*
Kantoorabonnementen	685	685	-	
Crew parkeren	30.000	30.000	-	
Touringcar Terminal (<10j)	45.000	45.000	-	
Touringcar Terminal (>10j)	-	22.500	*+ 22.500*	*7.200.000*
P+R	13.800	-	*- 13.800 -*	*2.300.000*
Kort parkeren	448.000	448.000	-	

NCW resultaat
Het saldo van de netto contante waarde van kosten en opbrengsten van de realisatie en exploitatie van de mobiliteitshub (over een looptijd van 40 jaar) is positief en bedraagt **€ 17,8 miljoen**.

Het verloop van kosten, opbrengsten en het resultaat over de looptijd van 40 jaar is als volgt.



Exploitatieresultaat
Het cumulatieve exploitatiesaldo over de looptijd van de volledige 40 jaar bedraagt *€ 41,5 miljoen positief*.

In de jaren 2 en 3 is er een negatief exploitatieresultaat te constateren. Het cumulatieve tekort over deze jaren bedraagt € -450.000.

5.3 Randvoorwaarden resultaat

Het financiële resultaat voor de mobiliteitshub bevindt zich (in termen van netto contante waarde) tussen de € 3,8 miljoen negatief en de € 17,8 miljoen positief. Om de bovenkant van deze bandbreedte te kunnen behalen zijn er (rand)voorwaarden verbonden om dit mogelijk te maken. Het grootste effect is te constateren op het aantal evenementen dat wordt toebedeeld. Randvoorwaarden om de bovenkant van de bandbreedte te behalen:

- Het is het nodig dat er gehandhaafd wordt (door G&O) op erfpachtafspraken.
- Directie Parkeren krijgt de mogelijkheden om commerciëler te acteren en zich beter te positioneren in de markt door online verkoopmogelijkheden.
- dat er tijdens evenementen gestuurd wordt door het OMC op gebruik van de mobiliteitshub.

Indien niet aan bovenstaande (rand)voorwaarden wordt voldaan, dan valt het financieel resultaat terug op het niveau van Base case.

Bijlagen

Second opinion business case

De gemeente Amsterdam heeft Base Value gevraagd een second opinion op te stellen inzake de opzet van het rekenmodel, de gehanteerde uitgangspunten en de wijze van rapportage. Hiervoor is de versie van de business case van augustus 2024 als basis genomen. De bevindingen hiervan hebben geleid tot aanpassingen in de huidige versie van september 2024.

Onderstaand is samenvattend op een rij gezet wat de bevindingen waren en wat er met de opmerkingen is gedaan.

- *Check alle cijfers* → alle gehanteerde tarieven zijn gecontroleerd en voorzien van de juiste onderbouwing is de toelichting op de business case
- *SSK-raming – prijspeil* → de meeste actuele SSK-raming van augustus 2024 is toegepast in de berekening, waarbij een berekening tot einde uitvoering is geraamd.
- *Waarde grond – indexering* → de grond wordt per 1-1-2025 overgedragen tegen prijspeil grond 2024. Er hoeft geen indexatie toegepast te worden.
- *Restwaarde uitleg* → toelichtende tekst waarom er geen restwaarde is opgenomen.
- *Aanvangsleegstand* → per functiegroep is de aanvangsleegstand bepaald (mede op basis van de beoogde planning tot realisatie). Om tot een gewogen gemiddelde leegstand te komen is het aandeel aan opbrengsten per functiegroep toegevoegd om een relatieve gemiddelde aanvangsleegstand te kunnen berekenen.
- *Rekenmodel* → het rekenmodel is nagelopen op ' foutjes' . Zo is geconstateerd dat de afschrijvingen in jaar 0 al werden berekend, in plaats van starten in jaar 1. Dit is aangepast.
- *Tarieven gelijk houden – trapsgewijs verhogen* → conform het collegebesluit van 7 november 2023 is vastgesteld dat alle parkeertarieven jaarlijks geïndexeerd worden.[4]
- *Resultaat* → tekstuele aanpassing in de toelichting op de business case hoe het financiële resultaat te duiden.
- *Varianten* → tekstuele aanpassing in de toelichting op de business case inzake het beschrijven van de varianten.
- *Risico paragraaf* → in het raadsbesluit wordt de risico paragraaf beschreven.

[4]) In te stemmen met de jaarlijkse indexering van alle tarieven in de gemeentelijke parkeervoorzieningen vanaf 2025, met hetzelfde indexcijfer waarmee de parkeertarieven op straat worden geïndexeerd. Om dit te kunnen doen wordt ingestemd met de volgende punten:
a) De uurtarieven in de gemeentelijke parkeervoorzieningen worden vanaf 2025 jaarlijks geïndexeerd met hetzelfde indexcijfer waarmee de parkeertarieven op straat worden geïndexeerd.
b) De abonnementstarieven van openbare- en bewoners(auto)garages en terreinen worden vanaf 2025 jaarlijks geïndexeerd met hetzelfde indexcijfer waarmee de parkeertarieven op straat worden geïndexeerd.
c) Het naar beneden afronden van de tarieven in de gemeentelijke parkeervoorzieningen op het moment dat het straattarief technisch niet programmeerbaar is

Gemeente Amsterdam

